

Ces trois parties sont les suivantes :

- 1) Arabia Felix (Arabia Beata, Arabia Eudaimum)
- 2) Arabia Deserta (Arabia Eremos)
- 3) Arabia Petra

Dans "l'écoulement" des masses arabes qui se fit depuis les temps les plus reculés, de la Péninsule vers le monde arabe, les transports jouèrent un rôle fondamental non seulement au niveau économique, mais également aux niveaux politique, social et culturel.

Les transports représentèrent tout au long de l'histoire et jusqu'à nos jours un facteur déterminant dans la création de l'unité arabe qui suppose, tout d'abord, la formation ethnique et la formation nationale. Le processus du développement de ces deux concepts dans ce monde dépendait du développement des transports.

Ainsi dans l'histoire du monde arabe, les transports jouèrent, dans la formation nationale de la nation arabe, un rôle parfois positif, mais aussi parfois négatif.

Dans cette recherche, nous essayerons de montrer le rôle positif qu'eurent les transports par rapport à l'unité arabe, leur rôle dans la préparation de la formation ethnique et dans le développement et l'aboutissement de ces concepts de formation. Dans la première partie de cette recherche nous essayerons de suivre la formation ethnique dans ce lieu géographique. Dans la seconde partie, nous étudierons le rôle des transports dans la formation nationale.

Remonter "au déluge", comme l'on dit, pour rechercher les effets économiques, politiques, sociaux et culturels, est le travail des historiens plutôt que celui des économistes. C'est ce qui rend notre travail complexe, surtout qu'il est toujours possible d'expliquer l'his-

(1) Strabon - The geography of Strabon - Translated by Hamilton - London 1912, voir aussi Forster - The historical geography of Arabia - London

toire à sa façon selon la méthode que l'on adopte. Rechercher la vérité historique implique la consultation d'une quantité impressionnante d'ouvrages. Pour compléter nos connaissances, il nous a fallu consulter presque tous les livres qui traitent de l'histoire des arabes et de l'histoire de cette région, pour ensuite faire une comparaison entre toutes ces sources relatives aux faits historiques. L'archéologie étant une source historique indiscutable, nous l'avons choisi comme base. Nous avons pris les faits historiques cités dans la plupart des recherches historiques qui furent soutenus par une étude archéologique.

Cependant, rechercher des faits historiques et non des faits économiques bien précis sont deux choses très différentes, surtout que ni les historiens, les archéologues ou les sociologues, ni les politiciens ne mentionnèrent le rôle des transports dans la formation de la nation arabe, ce qui ajoute une difficulté supplémentaire considérable à notre travail tout en lui donnant plus d'importance.

Depuis la deuxième moitié du XIXème siècle, l'unité arabe fut l'objet d'études politiques importantes. Toutes les organisations politiques qui surgirent dans le monde arabe firent appel, dans leur programme, dans leur idéologie et dans leur action, à l'unité arabe (1), (sauf les partis communistes arabes, surtout pendant l'époque staliniste, qui représentent d'ailleurs une minorité par rapport aux mouvements politiques arabes). Tous les régimes régionaux du monde arabe actuel pour renforcer leur pouvoir déclarèrent l'unité arabe comme objectif primordial. Mais, ni les organisations politiques, ni les organisations étatiques étudièrent les effets des transports dans l'unité du monde arabe.

De ce fait, l'étude des effets des transports sur l'unité arabe prendra toute son ampleur et toute son importance.

(1) Al-Zoubaidy Ali - De la nation arabe - recherche présentée à l'Institut universitaire de développement à Genève - année académique 1976/1977.

Aussi, l'importance de cette étude provient du fait qu'elle vise à approfondir l'étude des effets de l'économie spatiale aux niveaux social, politique et culturel à partir d'une réalité : le monde arabe, et qu'elle vise également à répandre la nécessité de l'unité arabe à partir d'un facteur déterminant dans la réalisation de cette unité : les transports.

*
* * *

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

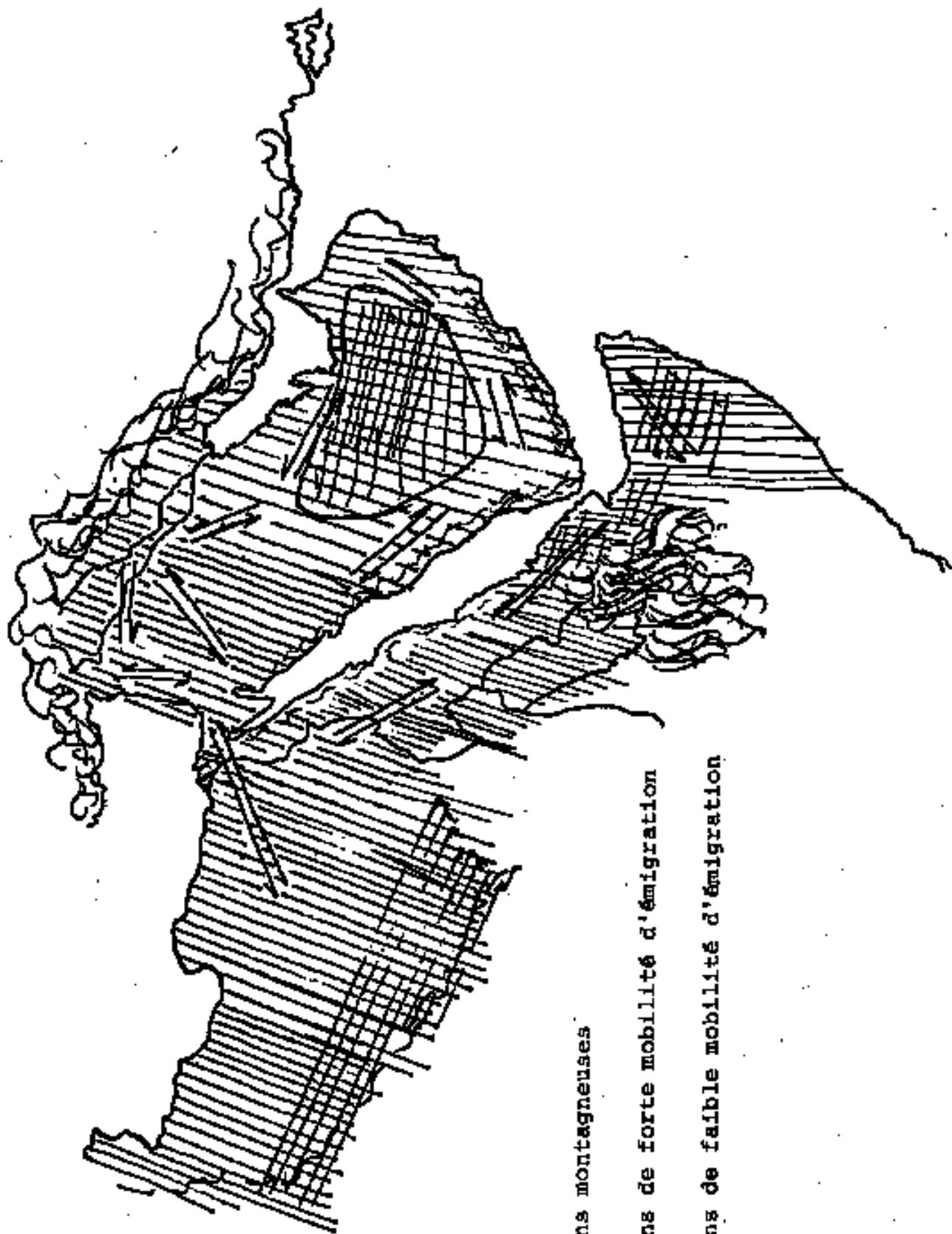
1. Facteurs climatiques et topographiques. Les mouvements les plus importants étaient conditionnés par la topographie de la Péninsule. Etant donné que le cœur de la Péninsule était désertique, il était très difficile de le parcourir, par contre les conditions d'établissement ou de passage dans les vallées 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 pflanzten - 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 Negab. 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 - Jwa'd 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 le 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 à 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 19ème 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

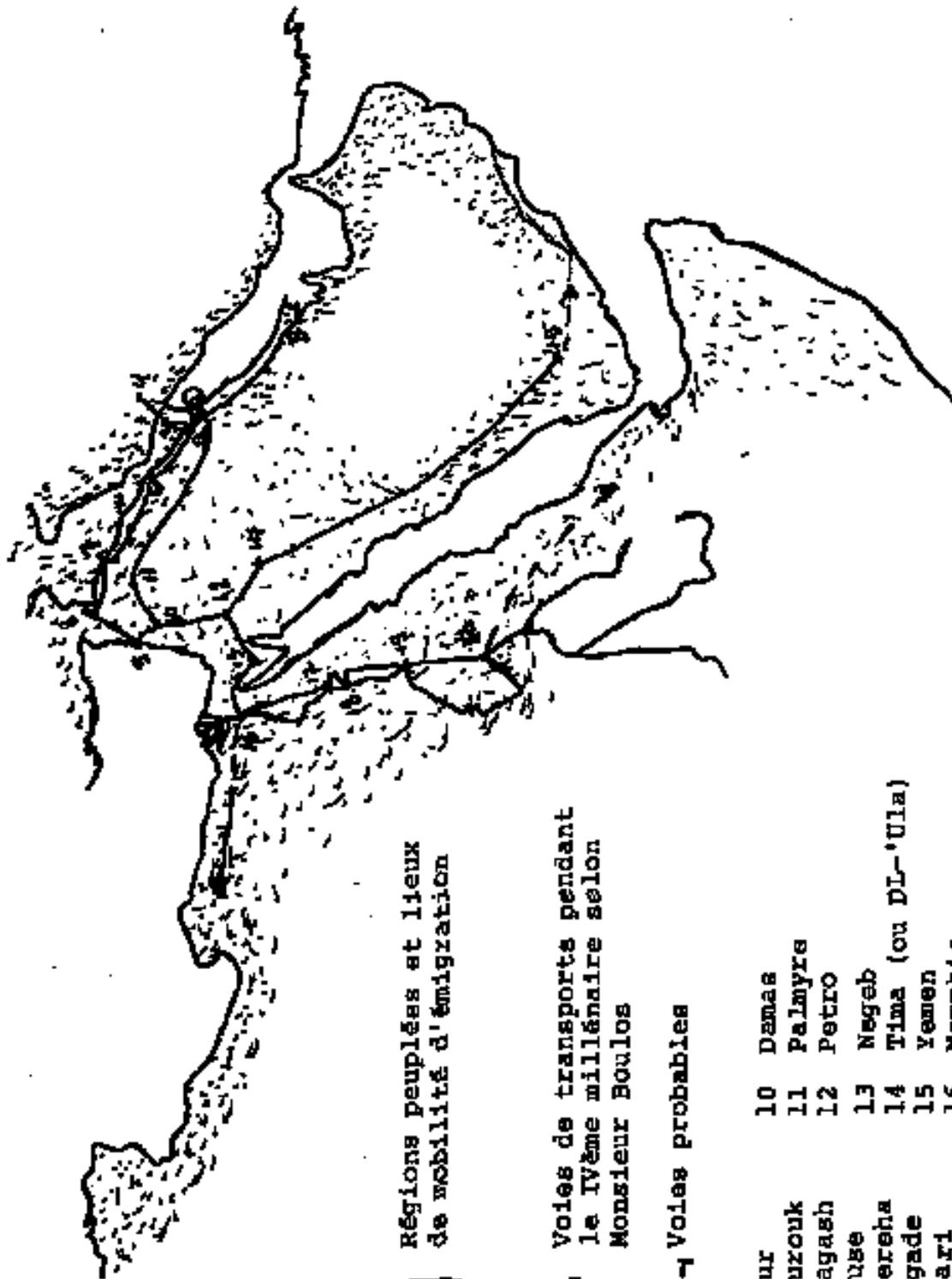
(2) Jawad Ali - L'histoire des Arabes - op. cit. - tome 1 - p. 372

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 فتاة من فرينتان من
 شهر جبل وعما جالسستان من الرجل الملك بالتماني
 الكرخوف ولؤلؤها مقلدة - احداها تشرق على الناي والثانية
 تشرق على الطول الصلح - وقد نشر على هذا التمثال في
 بلاد الشام وهو يرجع الى زمن الرومان - واتخذت مطوف
 في محطة 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 hëpiru, hëbreux, ubru, etc (1).

Nous dëduisons de cette information que :

1) Il est trës difficile d'affirmer que le mot hëpiru avait un sens religieux (le judaïsme) ou racial (le peuple juif ou la race sëmite), car il dësignait plutöt les habitants du dësert dans cette rëgion, lesquels appartenait à plusieurs tribus et pratiquaient diffërentes religions.

2) Les arbis, urbis, aribis, et arubs qui dësignent les arabes selon les textes assyriens et acadiens ëtaient un dërivë de hebre, hëpiru ou ubru utilisës plus tard dans le même sens qu'hëpiru. L'origine et la signification du mot "arabe" sont trës ëloignës du sens religieux ou racial.

3) Ces ëmigrants reprësentaient une partie de l'ëmigration aramite qui s'est installëe à cette ëpoque dans le dësert. Le nom culturel dësignant ces ëmigrants est demeurë celui d'aramites même lorsqu'apparut le mot "arabes" dans la rëgion. Nous remarquons d'ailleurs que le roi assyrien Asserdahon (668-625 av. J.C.) nous informe que

(1) Voir les rëfërences suivantes qui traitent de ces problëmes :

J. Bottero - Le problëme des habirus - Paris 1954, M. Greenberg - The Habirus - New Havens 1955, M.G. Klein - The Habirus, kin or foe of Israël - Westminster theological journ. 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, Ryckmans - Les religions arabes prëislamiques - 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. Kraaling - 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 : Philypy - 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 :

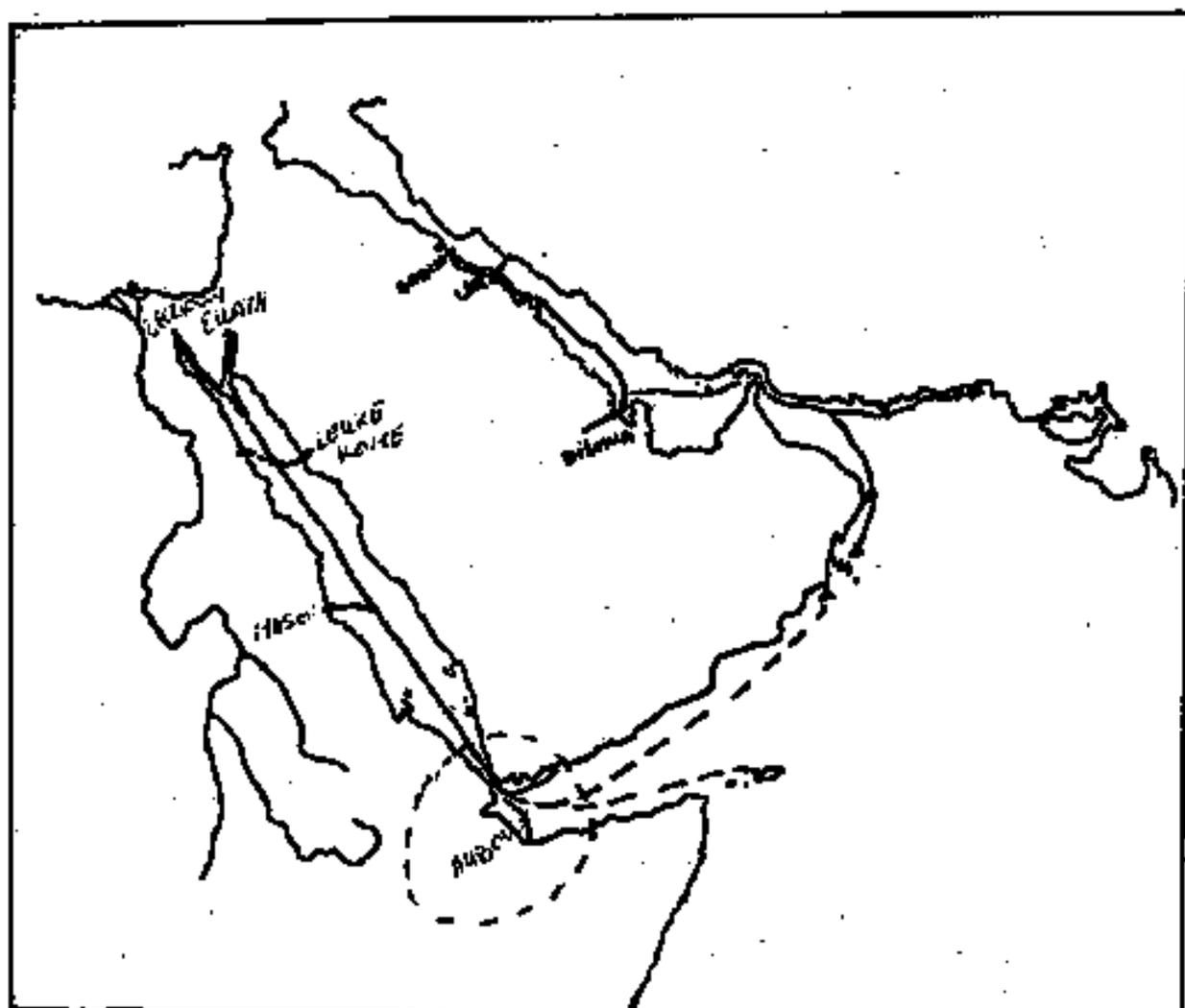
1) Les produits d'exportation en Mésopotamie depuis Delmun comprennent des marchandises réexportées par Delmun et venant en réalité d'Ophir ou de la région de l'Indus (4).

(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



CARTE No 4

Les transports maritimes les plus anciens de la région

- > Transports historiquement prouvés
- - - - -> Transports possibles mais pas prouvés

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 Makedon 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) 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.

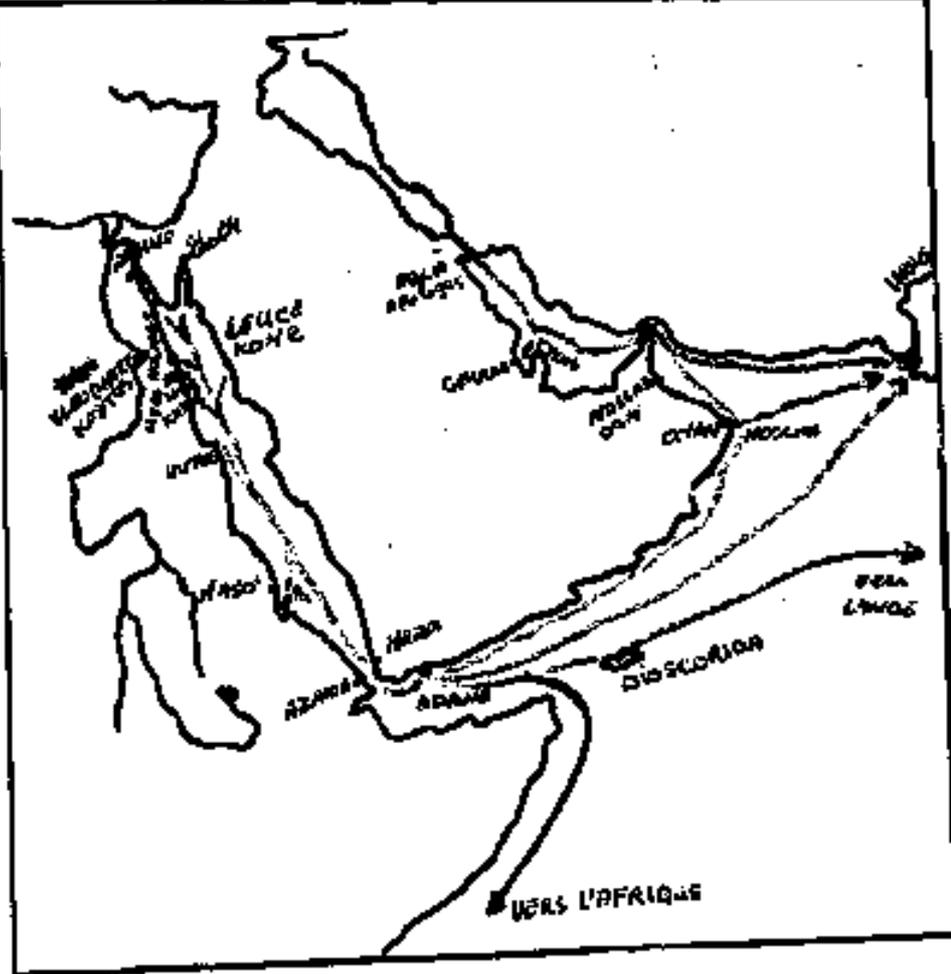
(1) Jwad Ali - L'histoire des arabes - vol. 2, p. 9

(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 dégradait, 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'Egypte, les marins grecs envoyés d'Egypte 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'Egypte 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 Ziada - 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 Eyrthrean sea travel and trade in the Indian Ocean by a merchant of the first century, translated from the Greek and anotated by Wilfred H. Schoff, New-York 1912.

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.

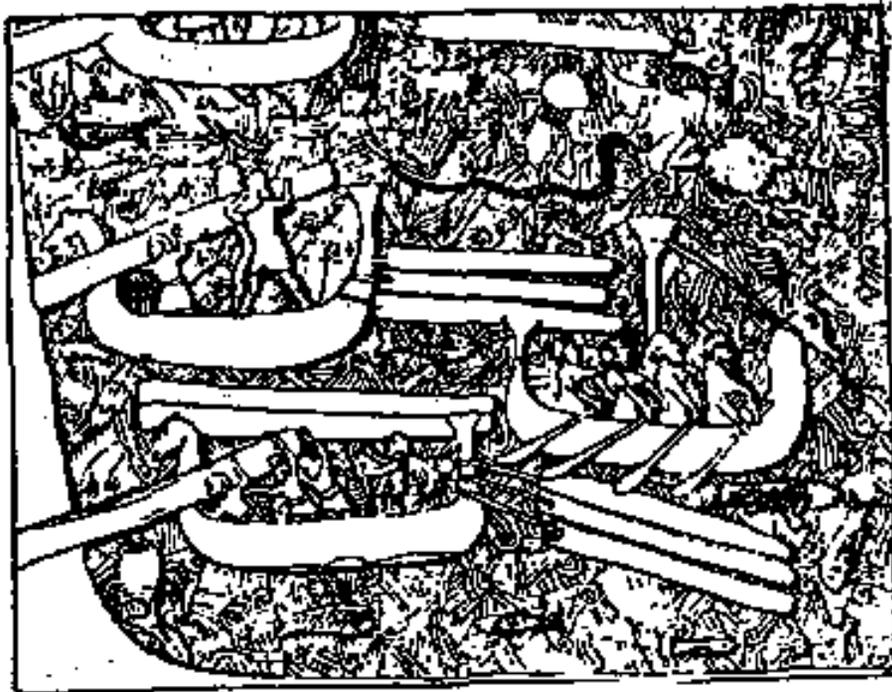
Ainsi, à la fin de cette époque, nous voyons que deux villes phéniciennes commencent à avoir leur place dans l'histoire commerciale de cette région. Il s'agit de Tyr, au sud du Liban, et d'Ougarit située au nord du Liban. Tyr commença à pratiquer le commerce d'une part par voie maritime avec l'Égypte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

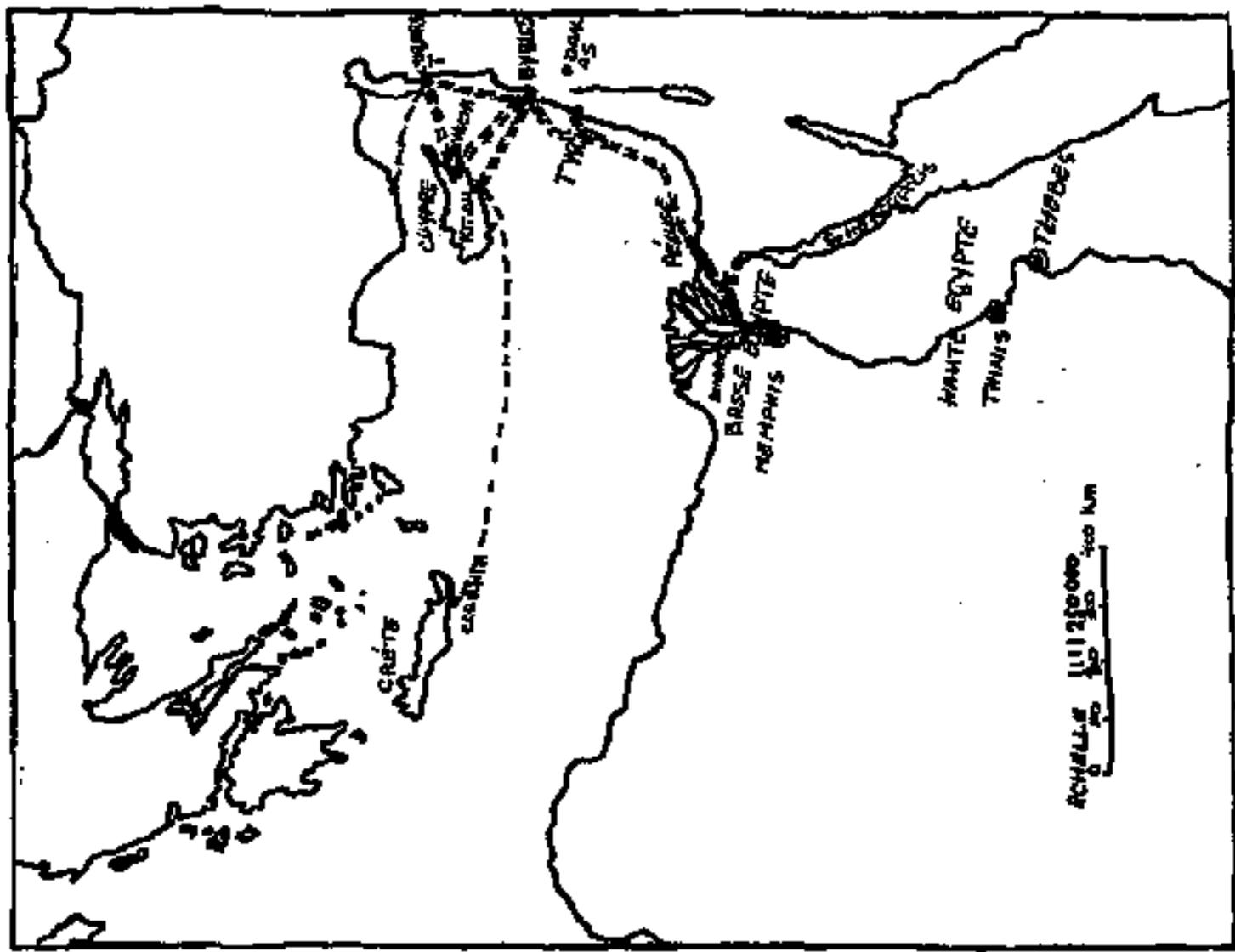
Cependant nous ne pouvons pas indiquer de façon précise l'influence qu'a eu cette expansion commerciale sur le développement des transports car cette influence n'a pas duré très longtemps. L'empire égyptien "fut atteint au début du XVIIIème siècle par l'invasion Hyksos" (3).

(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 Saida (Sidon) au nord et le port d'Egypte 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.

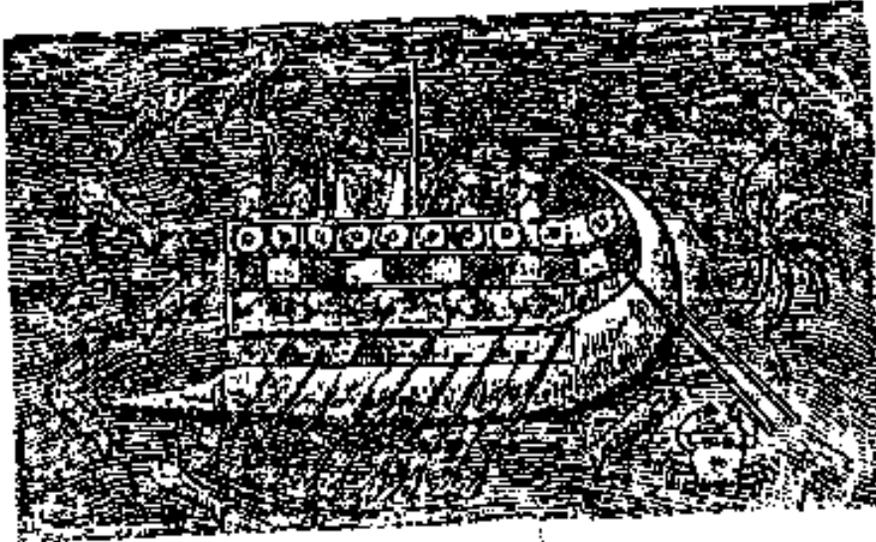
Lorsque débute cette période, Sidon avait une position de leadership par rapport aux autres villes de Phénicie y compris Byblos, l'île d'Arvad et Ougarit. De ce fait Sidon a "joué le rôle le plus important dans le commerce lointain. Elle a monopolisé à cet égard le commerce du cuivre et des esclaves" (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 اكتشفت على جدار قصر سمشاويك 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 (VII^{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^e 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

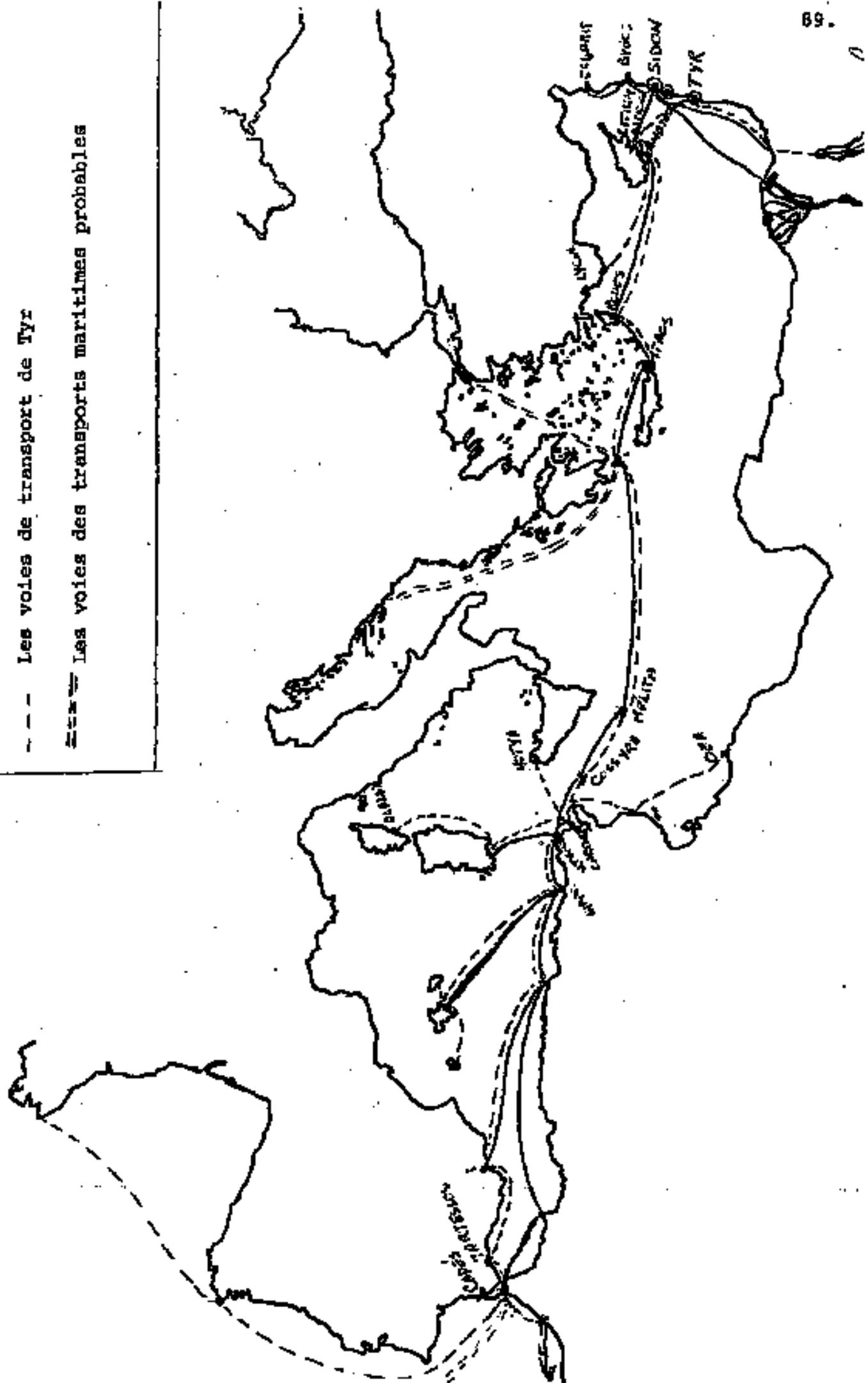
(2) F. Hitti - idem - p. 136, voir aussi C. Autran - Phéniciens - Paris 1920, Albert Dietrich - Phönizische Ortnamen in Spanien - Leipzig 1936.

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 à 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 palestinienne (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 Néchao, 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.

DEUXIEME

PARTIE

CHAPITRE I

BACKGROUND DE L'ISLAM

Caractéristiques économique-sociales

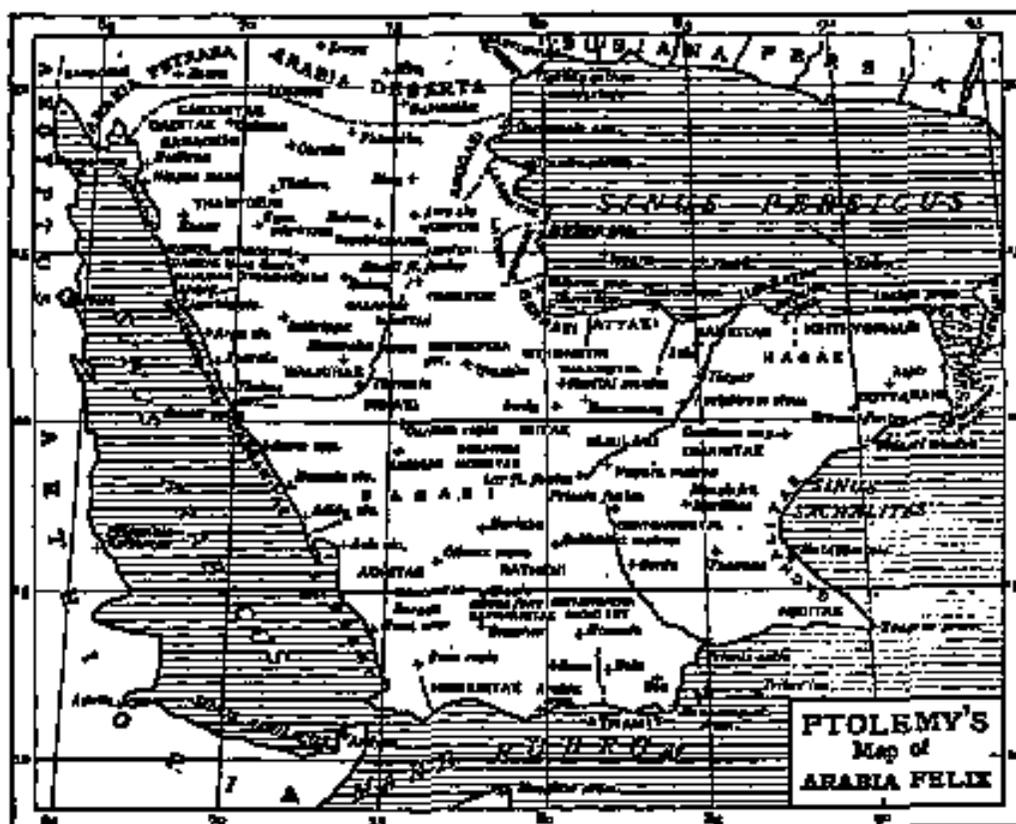
Notre but dans cette recherche n'est pas d'étudier les aspects religieux ou le rôle moral de l'Islam en tant que message de Dieu. Nous nous intéresserons plutôt à étudier les aspects économiques et sociaux dans le sens matériel. Il faut cependant reconnaître qu'il est difficile de séparer ces deux aspects, car l'Islam les a intégrés de sorte que si l'on n'étudie qu'un seul d'entre eux, il en résulte, dans la plupart des cas, une falsification de ce message surtout du fait de l'utilisation du vocabulaire moderne. Un grand nombre de spécialistes des différents domaines scientifiques tombèrent dans ce piège. Ce fut surtout le cas de nombreux orientalistes qui étudièrent la société arabe ou la société musulmane sans auparavant expliquer cette intégration en appliquant le contenu des expressions et du langage modernes.

Afin d'éviter ce problème, il nous apparaît nécessaire d'analyser l'étape préislamique en insistant sur les aspects matériels pour les comparer avec les changements que l'Islam a provoqué au niveau matériel durant l'étape islamique.

Nous avons vu précédemment que depuis la deuxième moitié du 2ème millénaire av. J.C., une civilisation apparaissait dans le sud de la Péninsule Arabe en profitant de la situation stratégique que représentait cette région pour servir d'intermédiaire principal dans le commerce entre les trois centres de l'ancienne civilisation. Le développement des transports et du système économique du commerce lointain fut la source principale du surplus des sociétés arabes situées sur les voies de transport terrestres se trouvant entre le sud et le nord et entre l'est et l'ouest. Ce surplus fut à l'origine du développement de la base matérielle de la civilisation du Yémen, de Nabaté, de Palmyre, d'Edesse, etc.

Plus tard, des villes et des centres commerciaux surgirent de tous les côtés en raison de la relation développement/transport

existant dans le système du commerce lointain, ce que nous montre la carte de Ptolemy sur l'Arabia Felix.



C A R T E No 10

(TIRÉE DE M. K. Hitti - HISTORY OF THE ARABS - p. 47)

Le système économique de ces sociétés rendait évident la nécessité d'une articulation et d'une unité sociale entre toutes les populations de la région par l'accord concernant la distribution du surplus commercial.

En dehors des centres commerciaux, les caravanes couraient toujours le risque d'être pillées par les tribus vivant dans le désert ce qui obligea la classe dominante des centres civilisés, constituée par les commerçants, à mettre sur pied une convention avec les tribus du désert aux termes de laquelle les villes payaient

aux tribus une sorte d'impôt assurant la sécurité aux caravanes circulant sur les pistes. Ces conventions rendirent les tribus vivant dans le désert dépendantes au niveau économique, c'est-à-dire qu'il y eut une articulation sociale entre les tribus et les sociétés commerçantes des centres civilisés dans lesquels la classe dominante était constituée par les commerçants.

Du fait de la diminution des risques de pillages, les prix des marchandises subirent une baisse relative. Cependant l'impôt versé par les villes en venant s'ajouter au prix des marchandises pouvait entraîner une diminution de la demande, diminution qui était contradictoire avec les intérêts de la classe dominante.

Ainsi ces conventions provoquèrent l'articulation sociale tout en créant une contradiction entre la classe dominante et les tribus du désert.

Les occupations romaines et perses, la diminution du rôle des arabes dans l'activité commerciale, la guerre permanente entre les deux puissances provoquèrent non seulement une décadence économique mais également un déchirement social : les commerçants ne pouvant plus payer, sur leur faible surplus, l'impôt pour la sécurité des caravanes, il en résulta au niveau social la séparation des tribus de la classe dominante dans les centres commerciaux. Ainsi, ce furent les pillages des caravanes qui rendirent les commerçants incapables d'être le moteur du développement à l'intérieur de chaque centre en engendrant, au niveau social, la désarticulation d'autres classes dépendant de la classe dominante.

Cette analyse n'étant qu'une réflexion sur le rôle exceptionnel que joua le surplus provenant du commerce lointain dans la formation sociale, il faudrait, pour l'approfondir, étudier l'articulation des instances.

Mohammed grandit, dans ce contexte, à la Mecque, l'une des rares villes, et peut-être la seule à pratiquer le commerce lointain par les autochtones. Avant de se charger de porter le message islamique, il a pratiqué le commerce lointain en voyageant plusieurs fois au nord de la Péninsule avec les caravanes de sa ville et grâce au système financier qui se développait dans cette ville. L'apport financier d'une femme riche, qui devint plus tard sa première femme, lui permit de vivre tous les problèmes économiques, politiques et sociaux de sa société. Il eut conscience des effets de l'occupation politique (la carte no 11 nous permet de voir les lieux de cette occupation). Il entendit également dire que sa ville avait risqué d'être conquise par les Éthiopiens. Il vécut le déchirement et la désarticulation sociale dans la Péninsule entre les tribus arabes et entre les tribus et les centres commerciaux. En dehors de la Péninsule, il a remarqué la guerre permanente entre les ghassânides en Syrie, pour le compte des romains, et les lakhmides en Hira (Irak), pour le compte des perses (1).

A) LA MECQUE - SOCIÉTÉ DU PROPHÈTE MOHAMMED

Le développement du commerce lointain au Yémen favorisa les sociétés situées sur la piste des caravanes entre le Yémen et la Syrie. En prenant comme point de départ un des éléments de la nature, le puits de Zamzam, une société s'est créée autour de ce puits. Elle représentait une station importante sur cette piste. Cette station se développa grâce à l'évolution du commerce et en s'appuyant sur le surplus provenant du commerce terrestre. Elle devint plus tard la ville la plus importante de cette région appelée Al-Hidjaz : cette ville était La Mecque.

(1) Bernard Lewis - Les arabes dans l'histoire - Neuchâtel 1958 - p. 19-32, voir aussi Boulos - idem - vol. 3 p. 366-399, Vol. 4, K. Hitti - History of the Arabs - idem - p. 87-128.

C A R T E No 11



L'EMPIRE PERSE



L'EMPIRE BYZANTIN



VASSAUX PERSES



VASSAUX ROMAINS

"Elle a été fondée comme relais sur la route des épices d'Arabie Méridionale vers le nord. Elle était favorablement située, au croisement des voies de communication qui menaient au sud en direction du Yémen, au nord jusqu'à la Méditerranée, à l'est vers le Golfe Persique (Arabe), à l'ouest vers Jeddah, la porte de la Mer Rouge et la route maritime d'Afrique" [1]. Cette position stratégique permit dans cette ville le développement d'une classe-tribu composée de commerçants et ce durant une longue période de l'histoire : c'était les Kurayshites qui pratiquaient le commerce (tribu à laquelle appartenait Mohammed). "Le commerce terrestre par caravanes de chameaux, entre le Yémen, la Syrie et l'Irak commença à être florissant et vers l'an 600 ce commerce était largement sous le contrôle des Kuryashites de La Mekkah" [2]. Un autre facteur important favorisant le développement de La Mecque dans le domaine du commerce lointain fut la décadence du royaume Yéménite, vers le 6ème siècle ap. J.C.

Cette décadence permit aux Mecquois d'avoir une place prépondérante dans le commerce par caravanes vers les pays du croissant fertile. Le rôle commercial de cette classe rendit nécessaire l'articulation sociale au niveau régional, laquelle développa et amplifia le surplus provenant du commerce lointain. Pour affirmer sa position dans le monde du commerce elle créa des coutumes sociales et des idéologies religieuses qui assurèrent la domination de la classe commerçante kuryashite. Ainsi nous constatons que :

1) Les Dieux de toutes les tribus arabes avaient pour demeure le Ka'ba (maison de Dieu) dans La Mecque, sur l'avant-garde mecquoise (Benû Hachem, la famille du prophète Mohammed), ce qui donna à cette terre un caractère sacré (elle devint terre de paix). Ainsi, toutes les tribus participèrent à sa défense.

(1) Bernard Lewis - Les arabes dans l'histoire - Neuchâtel 1958 - p. 31

(2) W. Montgomery - Badw' - Encyclopédie de l'Islam - Nouvelle Edition Paris 1960 - tome 1, p. 916.

2) Il devint ainsi très difficile à ces tribus de piller les caravanes mecquoises sur les pistes, car il leur était impossible de se rendre à La Mecque l'année suivante si elles avaient commis de tels pillages. Cette règle favorisa le développement du commerce mecquois.

3) Des conventions furent conclues entre la classe dominante et les chefs des tribus concernant la distribution du surplus, laquelle se réalisa par le paiement d'impôts assurant la sécurité des caravanes.

4) Des conventions commerciales furent également conclues entre la classe dominante et les états romains et perses.

5) Des foires étaient organisées plusieurs fois par an. La plus importante était celle d'Ukâz. *"Ces foires faisaient partie de la vie économique de La Mecque et servaient à étendre l'influence et le prestige de cette ville parmi les nomades des environs"* (1).

6) Les sociétés commerciales qui se constituèrent permirent à chaque individu de participer, selon sa capacité, à leur développement.

7) Des sociétés financières ayant pour but de répandre l'investissement dans le commerce individuel se créèrent en plus des accords à court terme conclus entre financiers et commerçants tels que l'accord entre le prophète Mohammed et Khadija avant leur mariage. L'exemple de cet accord entre Mohammed et Khadija nous montre la participation de femmes dans l'activité économique principale : le commerce.

8) Dans cette société il y avait un conseil (Mujlis), appelé Malâ, composé de notables et de chefs de familles élus *"mais la vraie base d'unité demeurait la solidarité de la classe des marchands (...)* L'expérience commerciale et la mentalité de la bourgeoisie de La Mecque leur donnait les pouvoirs de coopération, d'organisation

(1) Bernard Lewis - Les arabes dans l'histoire - p. 31

et de maîtrise de soi" (1).

C'est dans ces circonstances économique-politiques mondiales et régionales que naquit Mohammed.

Entre deux sortes de problème : l'occupation étrangère et la désarticulation sociale une forte dialectique exista. Cette dialectique est à la fois cause et résultat.

B) LES RELATIONS ENTRE L'OCCUPATION ETRANGERE ET LA DIVISION INTERNE

Suite à l'élimination du rôle des arabes du nord et à la régression économique qui facilita l'annexion de ces royaumes à l'empire romain, il en résulta la désarticulation sociale des tribus situées au nord. Chaque tribu luttait pour au moins trouver son autonomie, mais dans le contexte de cette désarticulation sociale il était facile aux occupants de pratiquer la politique "diviser pour régner" en créant des royaumes fantoches en Bousry (Syrie) et en Hira (Irak). Au sud, la décadence du Yémen causa la pénétration des commerçants romains l'occupation éthiopienne, et l'annexion à l'empire perse donna les mêmes résultats sociaux et politiques. Il y eut des tentatives tant romaines que perses pour occuper La Mecque.

La situation à cette époque était également la preuve que le système économique qui s'appuie sur le commerce lointain et qui porte sa contradiction en lui-même, est très fragile. L'unité d'un centre commercial ne provoque pas automatiquement l'unité de la région. Il faut pour cela réaliser l'intégration entre les centres, ce qui signifie l'aménagement du territoire et le développement des transports.

C'est dans le but de réaliser l'unité des arabes dans la lutte contre l'occupation qu'apparut l'Islam ou autrement dire pour réaliser l'intégration économique et la domination des arabes dans un état indépendant.

(1) Bernard Lewis - idem - p. 32, voir aussi Jurjy Kaydan - L'histoire de la civilisation islamique - Beyrouth - tome 1, p. 25

Mais ces deux principes ne reflètent-ils pas une nécessité imposée par l'évolution historique de tout l'Orient ?

C) LA MECQUE ET LE COMMERCE EN ORIENT

Il convient de se rappeler que les principes économiques régissant les échanges du commerce lointain nécessitent la réalisation d'une unité placée sous l'égide d'une classe commerçante. Cette nécessité constitua depuis très longtemps l'idéologie de l'unité qui se refléta, depuis le temps d'Abraham, par des principes religieux. Une rupture qui dura environ un millénaire plaça l'Orient sous la domination gréco-romaine. Il "s'était vu imposer des constitutions politiques, des conceptions religieuses et sociales et une vie culturelle qui étaient étrangères à sa mentalité et à son caractère propre" (1).

"Le Christianisme, qui se développa en Orient, ne réussit guère, à cause de son caractère exclusivement spirituel, à prendre la place politique, ni à servir comme idée-force susceptible de créer un mouvement de réaction national. Au contraire, en s'héllénisant de bonne heure, en devenant plus tard la religion officielle de l'empire gréco-romain et en se répandant en Occident, le Christianisme devint la religion de l'étranger. Ce besoin d'une religion spécifiquement orientale et non importée à l'Occident préparait la voie à l'Islam, religion sémitique née hors des frontières de l'empire gréco-romain" (2).

L'activité commerciale était l'activité principale de La Mecque. La route qui relie cette ville avec le reste du monde oriental produisait une interaction idéologique, amenant une influence économique et idéologique qui était liée étroitement à celle du Proche-Orient.

(1) Boulos — idem — vol. 4, p. 138

(2) E.F. Gautier — Mœurs et coutumes des musulmans — Paris 1951 — p.19.

"A la veille de l'expansion de l'Islam, le centre et le nord arabiques évoluaient, depuis très longtemps déjà, dans l'orbite de la Syrie byzantine. Mais, tandis que, sur le plan politique, les arabes du Désert de Syrie étaient plus ou moins inféodés aux grands voisins de Byzance et de Ctésiphon, ceux du Hidjaz se distinguaient par une activité plus ou moins indépendante. Sur le plan culturel cependant, La Mecque et Médine, dans le Hidjaz du VII^{ème} siècle, étaient pénétrées d'influences extérieures, dues aux courants économiques et religieux venus des régions syriennes" (1).

Dans ces circonstances, la pratique du commerce lointain dans la région du Hidjaz en général, et dans La Mecque en particulier, permit le développement de l'idéologie de l'unité.

Ainsi, au niveau idéologique "Le Vieil Orient purement oriental, conservé dans les profondeurs de l'âme populaire, reconnut dans l'Islam ce qu'il attendait en vain depuis un millénaire, ce dont il était en gestation. Et le vieux passé pré-hellénique ressuscita" (2).

Le rapide succès de l'expansion arabo-islamique n'a rien d'étonnant pour ceux qui ont suivi l'évolution des événements historiques, car "l'Islam, en effet, ne fit que réaliser les tendances existantes et achever au grand jour une évolution obscure commencée depuis plusieurs siècles" (3).

Cette évolution produisit, durant plusieurs siècles, la base matérielle de ces tendances. Les événements politiques, économiques et économique-sociaux furent en réalité le résultat du développement de cette base matérielle, laquelle impliqua en même temps des contradictions tant au niveau économique qu'au niveau social et tant au niveau mondial qu'au niveau régional.

(1) Boulos - idem - p. 140

(2) Gautier - idem - p. 199

(3) Edouard Montet - Le Coran - Paris 1944 - p. 19-20.

Le rôle que détenait l'empire romain dans le commerce permit le développement d'une société riche à l'Occident. Une société qui, du fait de cette richesse, devint consommatrice plutôt que productrice et principalement consommatrice des produits de luxe et des esclaves qu'elle payait par des monnaies d'or puisées dans les mines d'or de l'Occident, en "Bretagne, au nord-est de l'Espagne, en Dalces, en Illyrie...etc" [1]. A partir du IIème siècle, cet or était concentré dans les villes commerçantes de l'Orient méditerranéen, ce qui provoqua au IIIème siècle l'abandon de Rome pour Constantinople. Les invasions barbares accentuèrent le déséquilibre qui existait dans la répartition de l'or entre l'Orient et l'Occident.

Le rôle d'intermédiaire qu'avaient ces villes du Vieil Orient leur permit d'accumuler la plupart de cet or en créant à Byzance les mêmes problèmes qu'à Rome précédemment. Le flux de cet or entre d'une part la capitale de l'empire byzantin et les provinces et d'autre part l'empire et le reste du monde, entraîna le déséquilibre de la balance des paiements byzantine en faveur du reste du monde. Ainsi cette balance des paiements était toujours déficitaire.

L'empire sassanide avait l'argent pour unique métal monétaire. L'abondance et la richesse des gisements d'argent qui se succèdent au nord de l'Iran, du Caucase à l'Asie Centrale, expliquent sans doute cette tradition monométalliste qui régnait dans toute l'Asie intérieure, région depuis laquelle la plupart des marchandises de luxe étaient exportées, par l'intermédiaire de l'empire sassanide, vers Byzance. Les sassanides payaient ces marchandises avec des monnaies d'argent, mais ils les revendaient à l'empire byzantin contre des monnaies d'or.

(1) Voir Pierre Mougnot - Atlas historique - idem - Librairie Stock - 1968, p. 100 - carte - Antiquité - Rome/économique.

Les ateliers situés en Mésopotamie, en Inde et de l'Azerbaïdjan du Khorassan, dans lesquels se faisait la frappe des monnaies, multiplièrent la fabrication des monnaies d'argent pour en inonder tout le Moyen-Orient. L'annexion du Yémen par les sassânides provoqua la circulation de monnaies d'argent en remplacement de la Nomisma byzantine qui était en or (1).

De ce fait, le flux linéaire de l'or qui existait de l'ouest vers l'est fit que l'Occident perdit son or au profit de Byzance et cette dernière le perdit au profit de l'Orient sassânide et des villes commerciales intermédiaires du Moyen-Orient (Syrie, Egypte byzantine et Péninsule Arabe).

La circulation de monnaies d'argent dans l'empire sassânide et l'Asie intérieure provoqua la thésaurisation de l'or dans l'empire sassânide. Ainsi ces régions devinrent "les pays mangeurs d'or". Les régions situées à l'intérieur de l'empire byzantin, grâce à la position des ports égyptiens et syriens et à la constitution des églises opulentes ainsi qu'à l'habileté des riches classes commerçantes devinrent "les pays sponges" de l'or occidental. Entre les "pays mangeurs d'or" et les "pays sponges", le développement et la prospérité économiques caractérisèrent le Moyen-Orient préislamique en y créant une base matérielle très solide.

Mais, les "pays sponges" étaient dominés par une classe de commerçants étrangers représentés par la domination politique de Byzance. Les commerçants autochtones étaient entourés de richesses mais ils n'en possédaient que des miettes. Cette contradiction économique fut à l'origine des divergences idéologiques existant entre l'église byzantine et les églises égyptiennes et syriennes. Ces deux dernières représentaient d'une façon ou d'une autre la

(1) Maurice Lombard - Espaces et réseaux du Haut Moyen-Age - Ed. Mouton - Paris 1972 - p. 8-29.

tendance nationale qui s'efforçait d'imposer l'idéologie nationale en opposition à l'idéologie dominante. C'est pourquoi on pense que l'Islam réalisa ce que l'Orient attendait depuis le moment où la prospérité économique s'était déplacée vers l'est.

Le Vieil Orient a trouvé dans l'Islam un libérateur, car la réalité reflète la domination de l'Occident qui avait perdu depuis bien longtemps les facteurs économiques justifiant cette domination politique. L'Occident était, en réalité, représenté par la domination byzantine. L'Islam a en effet donné à l'Orient sa place politique en supprimant cette équation contradictoire qui existait au niveau mondial.

Ainsi nous comprenons mieux la rapide expansion de l'Islam dans le Vieil-Orient.

Dans les "pays mangeurs d'or", la thésaurisation de l'or dans l'empire sassânide affaiblissait le pouvoir d'achat des pays importateurs de marchandises venant de l'Asie intérieure. Ce flux des marchandises vers l'Occident (pays importateurs) qui passait par les sassânides décroissait sans cesse, ce qui n'était pas favorable pour les classes commerçantes sassânides. On trouve une autre sorte de contradiction dans cet empire qui se cachait derrière la souveraineté nationale. Cette souveraineté nationale était représentée par une aristocratie féodale et militaire plutôt que par une classe de commerçants bien que cette dernière apportait la plupart de la base matérielle transformée en or et qui était "mangée" et figée sur la couronne et le trône de l'empereur.

L'Islam vint avec sa simplicité pour libérer cette richesse et la faire circuler sur les voies de transports du commerce lointain.

CHAPITRE DEUX

LE MOUVEMENT ISLAMIQUE ET LES CONTRADICTIONS DE LA PENINSULE ARABE

Au cours de l'histoire de l'Orient, un ensemble économique se développa tant au niveau mondial qu'au niveau régional. Cet ensemble était caractérisé par le rôle dominant qu'avait le commerce lointain sur l'économie de chaque région, ce qui provoqua une formation sociale bien déterminée en fonction de la structure économique (si nous acceptons l'hypothèse selon laquelle la formation sociale est une fonction de donnée économique).

Il est difficile de dire si le développement du commerce entraîne le développement des transports, ou le contraire, mais il est certain qu'il y a une profonde interdépendance entre les deux : aucun échange ne peut s'effectuer entre deux points dans l'espace s'il n'y a pas de moyens de communication entre eux et par ailleurs aucun développement important des transports ne peut se réaliser s'il n'y a pas un besoin d'échange entre ces deux points.

Cette dialectique entre le développement des échanges et le développement des transports produit plusieurs effets dans différents domaines, soit dans les deux points qui communiquent entre eux, soit sur l'espace situé entre ces deux points (1).

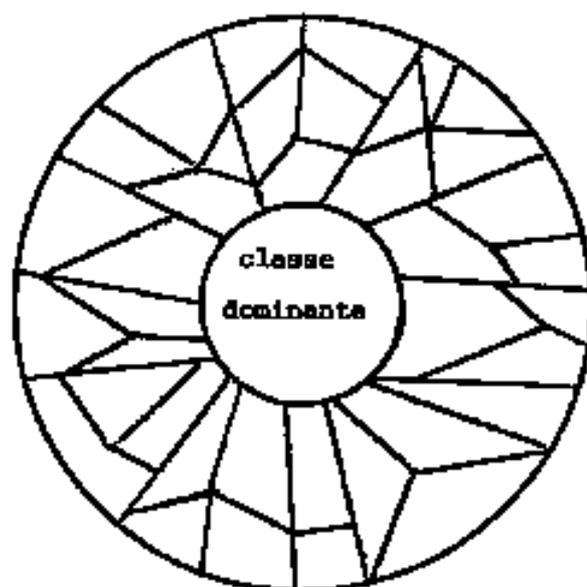
1) LE TRANSPORT ET L'UNITE

Tous ces effets, autrement dit, cette dialectique, englobent dans un cadre général l'unité de l'espace. Durant toute l'histoire, aucune unité ne s'est réalisée sans le développement des moyens de communication. *« Les romains l'avaient bien compris puisqu'après chaque conquête ils se faisaient constructeurs de routes terrestres*

(1) Daniel L'Huillier - Le coût du transport - Ed. Cujas - Paris

et maritimes. Lorsqu'ils ne purent plus assurer la sécurité des communications, l'unité de l'Empire fut mortellement atteinte. A notre époque, l'unité de l'Empire britannique fut assurée par son réseau maritime. Le programme de Bismark pour affermir l'unité allemande comprenait un réseau de chemin de fer bien coordonné" (1).

L'histoire nous montre donc qu'il est difficile d'imaginer la réalisation d'une unité dans l'espace sans le développement des transports et des moyens de communication. A cet égard, il est possible de construire un schéma simple représentant la réalisation d'un but unitaire par la création d'un réseau de communication sur l'espace.



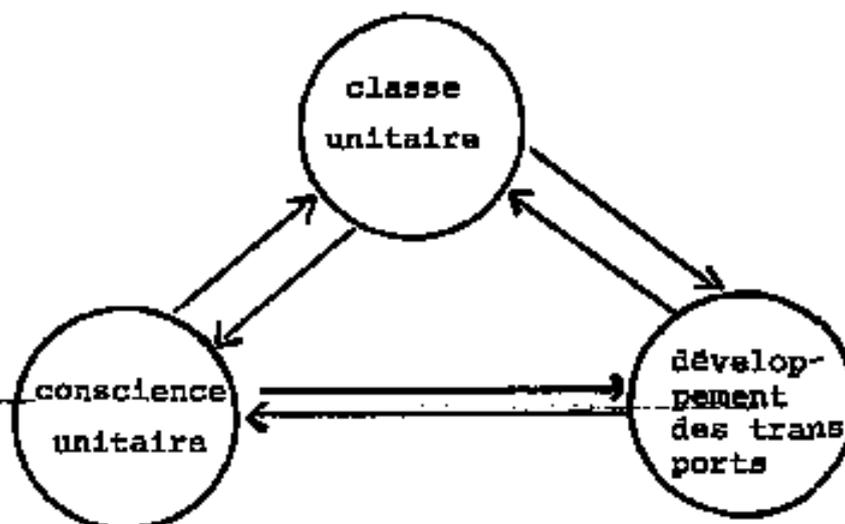
En supposant un ensemble de points, ce réseau permet au pouvoir unitaire de réaliser l'unité au sein de cet ensemble. Il apparaît que ce schéma ne représente que la moitié de la considération des effets unitaires des transports. L'unité d'un ensemble est tout d'abord le reflet d'une nécessité sociale, l'expression de la maturité d'un besoin économique-social d'une société par rapport à une étape historique bien déterminée.

(1) Daniel L'Huillier - Idem - p. 78

Dans le développement de cette nécessité et de ce besoin communs à cet ensemble économique-social, le développement des transports jouera un rôle très positif au cours de l'évolution de cette nécessité sociale : l'unité, et dans le développement de l'instrument qui s'efforcera de réaliser l'unité : la classe sociale dominante.

En plus de la création d'un ensemble économique par le développement des transports et des moyens de communication, les transports provoquent l'interaction sociale, culturelle, le rapprochement et l'unification des coutumes, des visions générales de la vie, de la mentalité de deux ou trois sociétés. Le développement des transports enfin créera une doctrine sociale unitaire dans deux sociétés ou plus.

Ainsi "il est difficile de dire si le désir d'unification est la cause du développement des systèmes de transport ou si, au contraire, l'intensification des échanges conduit inéluctablement à l'unification des espaces économiques d'abord, politiques, ensuite" (1). Cette difficulté se résout par l'acceptation qu'il existe une profonde interdépendance entre l'unité et les transports. Avant la réalisation de l'unité cette interdépendance est représentée par le développement des transports qui entraîne la conscience unitaire, laquelle produit une classe sociale unitaire par laquelle elle se développe. La maturité de cette classe et sa domination sociale mettent en évidence la nécessité du développement des transports. Cette interdépendance entre l'unité et les transports peut être représentée de la façon suivante :



(1) Daniel L'Euillier - Idem - p. 78

Dans la société de la Péninsule Arabe, et à travers l'histoire, il y eut un développement considérable des réseaux de transport reliant les centres de gravité du commerce et les centres de gravité économiques dans la Péninsule.

Les centres commerciaux, bien que nous considérions la Péninsule comme un lieu de passage pour le commerce lointain pratiqué entre les trois continents (nous étudierons l'effet de cet élément dans le chapitre suivant), représentés ici par l'activité des marchés arabes de l'étape préislamique, indiquant les villes et les marchés préislamiques de la Péninsule Arabe. Ces marchés au niveau de la Péninsule se présentaient sous forme de foire ayant lieu périodiquement au cours de l'année.

L'historien arabe Al-Merzokie, qui vécut à la fin du Xème siècle, nous indique dans son livre "Al-'Azminah Wa Al-'Amkinah" (les temps et les lieux), qu'il y eut chaque année 17 marchés durant les années qui précédèrent l'Islam (1), tandis que Al-Hamdani en ajoute 5. par rapport à la liste de Al-Merzokie et Al-Touhidie Abu Haian en supprime deux peu importants.

Il convient de se rappeler ici que La Mecque et Médine (Yethrib) ne figuraient pas dans cette liste car elles étaient considérées comme des marchés permanents.

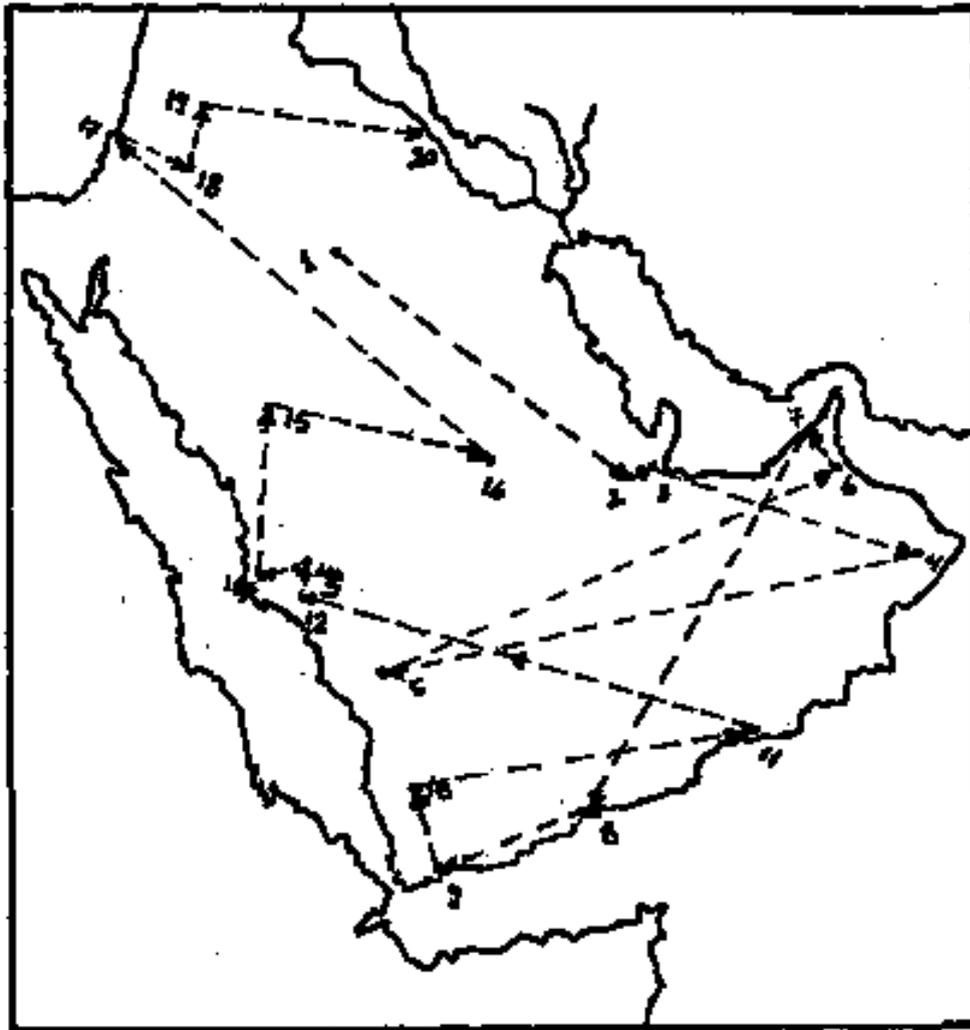
(1) Al-Merzokie 'Ahmed Ben Mohamed Ben Al-Hassan - Al-'Azminah Wa Al-'Amkinah - cité par Dr. Moustafa Jwad - Fi Al-Tourath Al-'Arabie (De la tradition arabe) - Bagdad - 1975 - p. 239, 291, 304, 387.

Nous pouvons récapituler ces marchés à l'aide de la liste suivante (1) :

Nom et lieu du marché	Date (mois arabe durant l'année)
1 Dûmet-Adjandei	Rabi' Al-'Awel
2 Al-Machkar	1-30 Jamadî Al-Akhir
3 Hagger	Rabi' Al-Akhir
4 Oman	Jamadî Al-'Ula
5 <u>Bebachah</u>	Rajeb
6 <u>Sahar</u>	10-15 Rajeb
7 <u>Dubai</u>	A la fin de Rajeb
8 Al-Chahr	15 Cha'ban
9 Aden	1 -10 Ramadan
10 Sen'a'	15-30 Ramadan
11 Muhra	15 <u>Thi-Al-Kuida</u>
12 'Ukath	1-20 <u>Thi-Al-Kuida</u>
13 Mejna	2-30 <u>Thi-Al-Kuida</u>
14 Thu-Al-Mejaz	1 <u>Thi-Al-hija</u>
15 <u>Khibre</u>	10-20 Muharm
16 Al-Ymanah	10-30 Muharm
17 Deir-Ayoub	15 Cha'ban
18 Bousrie	5 Rajeb
19 'Ather'at	10 Rajeb
20 Al-Hira	15-30 Cha'ban

(1) Les références principales de cette liste sont toutes en Arabe : Sa'id Al-'Afaçani - Aswak Al-'Arab fi Al-Jahiliyah Wa Al-Islam Dar Al-Fikr- Beyrouit - 1974 - p. 217-224 (Les marchés des Arabes préislamiques et islamiques), voir aussi Mouhemed Ben Hab (mort en 948), Al-Muhabar (L'encre, l'imprimé), Al-Ya'Qubi (mort en 958) Al-Hemedani (mort en 914) Sifat Jazirt Al-'Arab (Description de l'île des Arabes), Abou Hian Al-Tâchidy (mort en 980), Al-fata' Wa Al-Mo'anessah, Al-Merzoukie (mort en 1001), Al-'Azminah Wa Al-'Amkinet (les temps et les lieux), Al-Kelkchendi (mort en 1401) Subh Al'Acha (Une lumière pour l'aveugle), Al-Bagdadie (mort en 1673) Khazaneta Al-'Adeb (Le coffre de littérature), Al-'Alussie (mort en 1922), Bilouç Al-'Arab (L'arrivée au but).

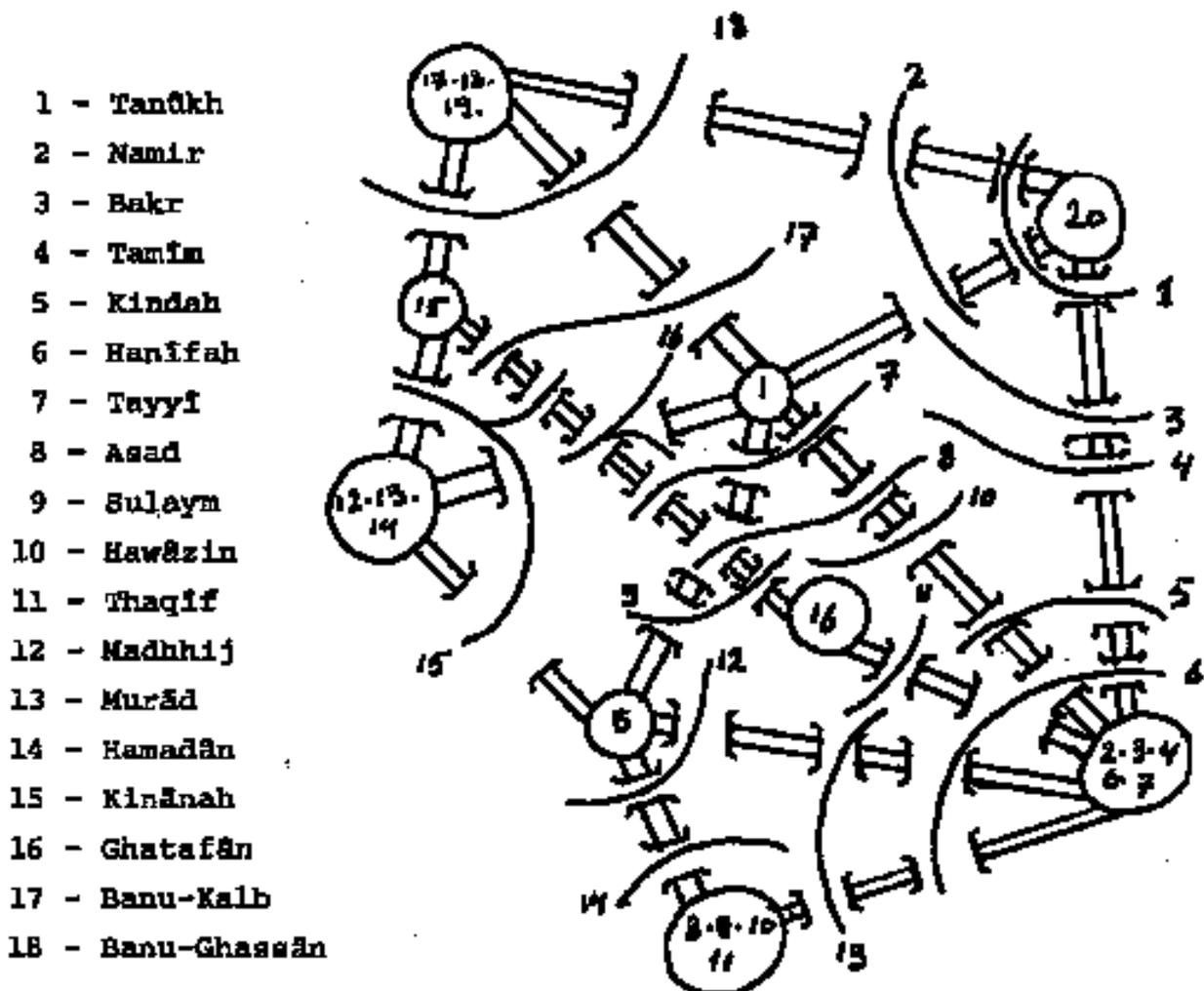
L'analyse des effets de l'activité économique nécessite l'indication et la détermination de l'espace de cette activité. La carte ci-dessous nous montre les courants et les flux entre ces marchés selon le temps et les dates mentionnés sur la liste précédente



C A R T E N O 12

Ces centres commerciaux étaient le produit du développement des voies de transports maritimes et terrestres lequel provoqua pendant longtemps, dans ces centres commerciaux, le développement d'une tendance unitaire représentée par la domination d'une classe marchande parvenue à réaliser une sorte d'unité basée sur l'articulation de la société de la Péninsule Arabe. A la tête de cette articulation et de la formation sociale nous trouvons, dans ces centres, la classe commerçante.

de la figure suivante qui nous montre la contradiction existant entre le système social acquis et l'unité de la Péninsule Arabe :



Ce tracé nous montre clairement la division et la désarticulation sociale des sociétés arabes dans la Péninsule. La base de l'articulation sociale qui fut créée par la classe marchande préislamique se basait sur le système tribal. Chaque tribu avait une structure interne indépendante au niveau social représentée par la hiérarchie sociale au sommet de laquelle se trouvait le cheik. Quant au niveau idéologique, il se manifestait par le dieu de la tribu.

La classe commerçante des centres commerciaux a exploité ce système pour réaliser une sorte d'unité rendu nécessaire par le

développement des échanges et des transports. Au niveau économique, nous avons vu qu'il existait des traités et des conventions entre la classe marchande de La Mecque et les tribus de la Péninsule Arabe. Au niveau idéologique, la classe marchande parvint à rassembler tous les dieux des différentes tribus dans le Ka'ba à La Mecque. Ces deux actions lui permirent de réaliser une sorte d'unité, d'articulation de la société arabe de la Péninsule.

Ces actions cependant approfondirent la structure sociale tribale tant que la classe dominante reconnut cette indépendance sociale et idéologique. Ainsi, l'unification ne se réalisa pas à un niveau correspondant aux besoins et à la nécessité historique bien qu'elle fut provoquée par le développement considérable que connurent les échanges et les transports. Cette sorte d'unification réalisa les intérêts de la classe dominante, mais ce développement des échanges et des transports provoqua une conscience sociale plus évoluée par rapport aux contradictions existant entre ce développement des échanges et les institutions politiques.

Le mouvement islamique menaça cette formation de classes tribales, cette désarticulation sociale et attaqua tous les principes sur lesquels se basait ce système.

Allah représente le Dieu unique pour toutes les sociétés de la Péninsule Arabe. Le Coran, le livre de Dieu est Arabe. *"Au nom de Dieu le Très Miséricordieux, le Tout Miséricordieux. Alif Lām Rā. Voici les versets du Livre Evident. Oui, nous l'avons fait descendre, un Coran arabe. Peut-être comprendrez-vous ?" (1).*

Ce monothéisme religieux supprimait les principes idéologiques (Dieu de chaque tribu) qui précédèrent l'Islam, désengageant

(1) Le Coran - Sourate Joseph (no 12)

l'individu de son Dieu tribal et l'engageant vis-à-vis du dieu du mouvement islamique.

L'Islam exige l'obéissance au prophète et au commandant musulman et supprime l'obéissance au chef tribal "HO, les croyants ! Obéissez à Dieu, et Obéissez au messager et à ceux d'entre vous qui détiennent le commandement" (1). Nous trouvons dans le Coran beaucoup de (Aïah) versets qui indiquent directement ce sens ou qui l'impliquent. Cette idéologie attaque ouvertement l'idéologie dominante représentée par les institutions politiques de l'aristocratie commerçante de La Mecque. Le premier dogme de l'Islam est le monothéisme qui reflète effectivement la nécessité d'une unité plus profonde qui élève le niveau du développement des échanges et des transports et qui s'efforce de les développer en supprimant les obstacles et les barrières sociales créées par l'existence du système tribal dans la Péninsule Arabe. "Ce n'est pas par ferveur religieuse que les maîtres de La Mecque seront amenés à entrer en conflit avec le monothéisme farouche de Mahomet. Tradition héritée des ancêtres, la religion polythéiste de ces arabes était, avant tout, une institution politique, ces tribus de La Mecque formaient avec celles des environs une sorte de confédération dont les divinités patronales, représentées à la Ka'ba étaient le symbole de l'alliance qui unissait La Mecque à ses voisins. Les attaques de Mahomet contre les dieux de sa patrie constituaient un danger politique et social" (2).

Il était difficile pour un mouvement qui possédait ces principes et ces dogmes de s'élargir dans une société telle que la société de La Mecque. L'idéologie de la classe dominante était soutenue par les richesses de l'aristocratie mécquoise, ce qui obligea Mahomet à quitter sa ville natale et à émigrer vers la ville de Yethrib qui devint, à partir de cet événement, Médine.

(1) Le Coran - Sourate les femmes (no 4)

(2) Boulos - idem - tome 4 - p. 106-107

Cette émigration fut très importante dans la vie du mouvement islamique de sorte qu'elle devint le point de départ du calendrier musulman (Hégire en arabe Hîgra).

Par rapport à notre étude, cette émigration constitue également un fait très important. Tout d'abord, la ville de Médine était une ville commerçante. Elle était en rivalité avec la ville de La Mecque. Le commerce lointain se développa dans cette ville avec une conscience peut-être plus élevée que la conscience mecquoise à cause des éléments juifs qui s'étaient réfugiés dans cette ville après l'oppression qu'ils subirent de la part des romains au nord de la Péninsule. Au marché d'Ukath et durant les pèlerinages, Mahomet rencontra des pèlerins de Médine à La Mecque. Il les informa de son message. Il trouva parmi eux quelques fidèles qui l'invitèrent à leur ville de Yethrib. Il accepta cette invitation, en 622, après la très forte oppression mecquoise qui eut lieu contre lui et contre ses fidèles de La Mecque. A partir de cette date, les habitants de Médine se sont appelés "Al-Ansâr", ce qui signifie "compagnons". *"Les rivalités entre Yethrib et La Mecque dans le commerce se manifestaient par le fait que les commerçants de Yethrib acceptèrent plus rapidement que les mecquois de se convertir à l'Islam. En 620, Mahomet rencontra un groupe de commerçants médinois au marché d'Ukath. Ils devinrent plus tard les premiers fidèles existant à Médine"* (1). Il apparaît très nettement que l'engagement des ansârs reflétait leur niveau de conscience concernant la relation existant entre le développement des échanges et des transports et la tendance unitaire que comportait l'Islam.

A Médine, les musulmans trouvèrent une situation autre qu'à La Mecque. L'embryon du gouvernement et de l'état arabo-islamique se trouvait à Médine et à sa tête il y avait Mahomet. C'est également à Médine que les bases de la législation de l'Islam se développaient en fonction des nouvelles données : *"Après l'Hégire, un islamisme médinois se superpose à l'islamisme primitif ou mecquois, des idées*

(1) Sa'id Al-'Afaqani - Les marchés arabes - beyrouit 1974 - p. 213

nouvelles, imposées par les nécessités du milieu et le caractère différent de la Lute, apparaîtront dans l'enseignement du Prophète. Celui-ci se voit, en outre, obligé d'organiser et de diriger une société ; à partir de cette époque il sera apôtre, législateur, politique, guerrier. Les émigrés (Al-Mohajirin) et les ansârs (allies médinois convertis à l'Islam) sont liés les uns aux autres par des serments de fraternité" (1).

Cette liaison fraternelle constituera la base de la société musulmane. Émigrés et ansârs seront engagés et soumis à une seule autorité : l'autorité de l'état musulman, bien qu'ils appartiennent à différentes tribus. L'autorité se compose du Prophète Mahomet et d'un "conseil des conseils" (Majlis Al-Chora). A l'inverse du conseil "Malla" de La Mecque, le conseil de l'état islamique possède un pouvoir qui oblige les musulmans à s'engager à exécuter ses décisions. Tous ces éléments représentaient les principes de l'état islamique. Selon le Coran, le Prophète doit consulter les musulmans lorsqu'il s'agit d'une décision qui concerne la société musulmane. "Pour ceux qui répondent à leur Seigneur et établissent l'Office, et dont l'affaire est objet de consultation entre eux" (2). Dans de telles décisions, le Dieu demande et ordonne au Prophète de consulter les musulmans et de ne pas se comporter en dictateur "si tu étais nu, au cœur dur, ils se disperseraient d'autour de toi loin. Pardonne-leur donc, et implore pour eux l'absolution. Et consulte-les dans le commandement, puis une fois que t'es décidé, eh bien, fais confiance à Dieu" (3).

Tous les principes de la législation civile apparurent à cette époque pour répondre aux besoins juridiques de la nouvelle société : mariage, divorce, prise de sang, tutelle individuelle, tutelle et contrôle social et économique, succession, etc. Ces principes permi-

(1) Boulos - tome 4 - p. 108

(2) Le Coran - Sourate la consultation - no 42 - Aïeh no 38

(3) Le Coran - Sourate la famille d'Imran - no 3 - Aïeh no 159

rent au Prophète d'avoir en plus de son rôle religieux un rôle de chef civil. Ils permirent également à l'autorité musulmane de réunir le pouvoir civil au pouvoir religieux.

Nous pouvons ainsi en déduire les principaux éléments de la constitution de l'état islamique de Médine. A savoir que :

- 1) L'appartenance à la nation remplace l'appartenance à la tribu.
- 2) La fraternité entre les musulmans constitue la base du système et de la discipline sociale.
- 3) La consultation entre le pouvoir et le peuple est la manière idéale, préférée, pour garantir l'équilibre social.
- 4) Le chef musulman possède le pouvoir sur la vie matérielle et sur la vie religieuse.

Dans la lutte du mouvement islamique, ces principes furent institués pour répondre aux besoins présents et pour donner sa base à la future société au sein de laquelle la constitution nationale correspondra au besoin de l'unité, provoqué par le développement permanent des transports. C'est la raison pour laquelle l'état musulman de Médine comportait ces principes qui étaient primordiaux et susceptibles de favoriser son développement selon les nouveaux besoins de la société. Le Prophète n'a pas mentionné le caractère institutionnel de l'état, mais le Coran et les discours de Mahomet qui traitent de cet état indiquent qu'il n'est pas constitué d'une façon définitive, mais qu'au contraire il est susceptible de s'élargir selon les nouveaux besoins sociaux et économiques (1).

Ainsi, pendant la vie du Prophète et 9 ans après son émigration à Médine, la majeure partie de la Péninsule était unifiée sous l'égide

(1) Dr. Sobhî Al-Saleh-Al-Nutma Al-Islamîeh (l'institution islamique) Beyrouth - 1968 - p. 251, voir aussi Ali Abdel-Razak - Al-Islam Wa Ousûl Al-Hökûm - Caire 1961 - p. 57, Dr. Omer Farouk - Tarikh Al-Fikre Al-'Arab - Beyrouth 1966 (l'histoire de la pensée arabe).

de l'état national de Médine lequel, refusa exceptionnellement, pour les arabes de la Péninsule, toute autre idéologie que l'Islam, ce qui provoqua la révélation de la Sourate "Le Désaveu ou Le Repentir". Cette Sourate dénonce les pactes conclus, sans limite de durée, avec les polythéistes "faiseurs de Dieux". Il convient de remarquer qu'il s'agit uniquement des arabes polythéistes et non pas des arabes des Gens du Livre (juifs et chrétiens, comme les chrétiens de Najrân, avec qui le Prophète venait de contracter un pacte). "Désaveu, de la part de Dieu et de Son messager, à l'égard de ceux des faiseurs de dieux avec qui vous aviez conclu un pacte. Pendant quatre mois, donc voyagez librement de par la terre, et sachez que vraiment vous ne réduirez pas Dieu à l'impuissance ! Dieu, C'est lui vraiment qui couvre d'ignominie les mécréants (c'est la proclamation de ce désaveu aux faiseurs de Dieux. Pendant quatre mois : le temps d'un délai pour aménager les affaires et éviter les décisions prématurées. Vous ne rendrez pas Dieu impuissant. Ne croyez pas que votre secours d'alliés soit indispensable pour l'Islam !). Proclamation aux gens, de la part de Dieu et de Son messager, au jour du Grand Pèlerinage : Oui Dieu désavoue les faiseurs de dieux. Son messager aussi. Si donc vous vous repentez, alors tant mieux pour vous ; et si vous tournez le dos, sachez alors que vraiment vous ne rendrez pas Dieu impuissant. Et annonce un châtement douloureux à ceux qui méchorent. Excepté ceux des faiseurs de dieux avec qui vous avez conclu un pacte, - Puis ils ne vous ont manqué en rien, et n'ont soutenu qui que ce soit contre vous, - alors accomplissez vis-à-vis de ceux-là leur pacte jusqu'au terme. Dieu vraiment aime les pieux. Puis, lorsque les mois sacrés expirent (les mois sacrés sont les mois de la trêve contractés entre belligérants, selon al-Mâturîdî et autres), alors tuez ces faiseurs de Dieux, où que vous les trouviez ; et capturez-les, et assiégez-les, et tenez-vous tapis pour eux dans tout guet-apens. Si ensuite ils se repentent et établissent l'office et acquittent l'impôt, alors relâchez leur sentier. Oui, Dieu est pardonneur, miséricordieux." (1).

(1) Le Coran - Sourate le désaveu no 9 - Afèh no 1,2,3.

Ainsi à la mort de Mahomet, les voies terrestres de caravanes et les ports de la Péninsule Arabe qui étaient soumis à l'autorité de l'état nation libérèrent la circulation du flux des marchandises et des échanges entre tous les centres commerciaux dans la Péninsule Arabe. Cette extension rapide du mouvement trouve son explication dans les progrès que connurent les transports. Tant qu'ils permirent le développement d'une classe unitaire, la majeure partie de la classe marchande préislamique s'est convertie à l'Islam : ces marchands connaissaient très bien les routes, les pistes de caravanes ainsi que la situation politique et économique de chaque centre.

Ces connaissances étaient utilisées par l'autorité nationale pour réaliser l'extension du mouvement islamique. Ce sont les pistes de commerce qui furent utilisées pour réaliser l'extension islamique et pour, disons, accentuer l'unité nationale. Ainsi, ce mouvement est parvenu à résoudre la première contradiction qui existait dans la société de la Péninsule Arabe et qui constituait un paradoxe entre la nécessité de l'unité de la région (due au développement des transports et des échanges) et le déchirement social (en raison du système social basé sur l'organisation tribale), en créant l'autorité nationale et en approfondissant la notion de nation arabe, compatible avec la période historique que la nation arabe traversait.

2) LES TRANSPORTS ET LA VILLE UNITAIRE

Les économistes et les géographes se sont souvent préoccupés d'apporter une explication aux effets géographiques et économiques du développement des transports et des moyens de communication dans les centres urbains : *"Au fur et à mesure du développement des moyens de communication et de la baisse du coût du transfert, de nouveaux courants de trafic vont s'instaurer, certains courants anciens vont au contraire disparaître ou se déplacer, parallèlement, certains points de l'espace vont perdre de l'importance sur la carte économique, d'autres seront abandonnés"* (1). Il est certain

(1) Daniel L'Huillier - Le coût de transport - p. 72, voir aussi les références citées par M. L'Huillier sur le même sujet.

que les effets géographiques et économiques ont des répercussions au niveau politique dans certains points de l'espace. Pour notre étude, nous nous intéresserons à démontrer la relation existant entre le développement des transports et des moyens de communication et le développement de la ville unitaire aux points de vue géographico-politique et économique-politique.

Tant que le développement des transports permet le développement d'une classe unitaire, il favorise également le développement d'une ville unitaire. Un simple regard sur l'histoire nous montre d'une façon très évidente que la ville qui possède un réseau de voies de transport bien développé devient par la suite la capitale politique d'un ensemble de l'espace.

Il convient tout d'abord de se rappeler que le développement des réseaux de transport et de communication est nécessaire à la concentration politique. Il est plus facile à l'état central d'appliquer son pouvoir sur l'ensemble de l'espace depuis une ville qui possède un réseau de communication avec tout le reste de l'ensemble.

Cependant la relation entre la ville unitaire et le développement des transports ne se limite pas à cette étape qui suppose l'existence d'une classe unitaire parfaite dans un moment donné, un pouvoir central et un état nation choisissant la ville centralisée d'après son réseau de communication. Les relations entre la ville unitaire et le développement des transports sont antérieures à cette étape de constitution sociale et politique qui précède également l'étape historique. Le développement des transports joue un rôle important dans la réalisation de cette étape et dans son développement.

Dans le processus des effets économiques et géographiques qu'antraîne le développement des transports et des moyens de communication pour une ville ou un point dans l'espace, des processus culturels et psychologiques se développent tant entre la classe dominante au pouvoir dans cette ville, qu'entre la base sociale. Le développement des réseaux de transport et des moyens de communication

autochtone que sur les émigrés. Nous constatons, que dans certains cas, les émigrés dominaient politiquement et économiquement la ville. Il en était ainsi à La Mecque, où la tribu des Khuza'a dominait la ville avant les Kureychites (tribu du Prophète). Cette dernière représentait les éléments émigrés se trouvant dans La Mecque. Grâce au développement de leurs activités commerciales, les Kureychites réussirent à prendre le pouvoir aux Khuza'a.

Les éléments qui émigrèrent vers les centres commerciaux apportèrent avec eux toute leur tradition culturelle et ils créèrent une tradition et une doctrine englobant les doctrines de leurs villes natales ainsi que celle de la ville où ils émigraient. Ainsi, la doctrine de ces centres représenta plus tard la doctrine nationale, qui fut également celle de l'ensemble des villes natales situées dans l'espace. Ces habitants possédaient la mentalité et les caractères représentatifs de la mentalité nationale.

La région de Al-Hidjaz, dans son ensemble, et les deux plus importantes villes de cette région, La Mecque et Médine, étaient, à la veille de l'islam, les villes les plus importantes de la Péninsule Arabe au point de vue économique et surtout commercial. Elles possédaient non seulement un réseau de transport plus vaste en comparaison des autres centres de la Péninsule, mais également le réseau le plus important. Il est donc évident que ces deux villes, en présentant une doctrine plus vaste au niveau national, subirent une influence plus forte de la part des autres lieux.

Les marchés arabes traitaient en principe des activités commerciales, mais ils s'occupaient également des activités culturelles : comme les marchands, les poètes, les orateurs exposaient publiquement leurs produits. C'était à l'époque le procédé le plus efficace pour assurer la diffusion de la culture. Grâce aux vendeurs et aux acheteurs la culture se répandit dans toute la Péninsule.

En tant que marchés permanents, La Mecque et Médine représentaient le lieu idéal pour le développement de ces activités culturelles.

Nous pouvons d'ailleurs remarquer que les sept meilleures strophes de la poésie préislamique furent composées par sept poètes appartenant à différentes tribus. Ces poèmes furent accrochés sur la porte de Ka'ba à La Mecque.

Le développement des réseaux de transport aux alentours de La Mecque et de Médine produisit, en plus de la classe dominante unitaire, une classe populaire. Ces réseaux de transport permirent le développement d'une doctrine culturelle ayant une dimension unitaire et rendant nécessaire, au niveau psychique et mental, la réalisation de l'unité dans la Péninsule, en donnant un caractère unitaire à la région d'Hidja ainsi qu'aux villes de La Mecque et de Médine.

Le déplacement du Prophète de La Mecque à Médine fit que cette dernière devint, par le mouvement islamique, le siège de l'unité de la Péninsule Arabe.

Ainsi, le développement d'une classe populaire possédant une tendance unitaire s'efforça de faire disparaître, dans la Péninsule Arabe, l'unité préislamique au profit d'une unité plus profonde, représentée par le mouvement islamique. Celui-ci apparut dans les villes possédant un réseau de transport parmi les plus développés et les plus importants et qui étaient les marchés les plus réputés de la Péninsule Arabe : il s'agit bien sûr de La Mecque et de Médine.

Tant que le développement des transports et des communications favorisait le développement des villes unitaires sur le plan économique et politique, il permit, en même temps, à ces villes unitaires de se développer au point de vue sociologique et culturel. L'Islam fut le produit et la conséquence logique de ces développements. Il avait pour but d'approfondir cette tendance unitaire afin qu'elle devienne compatible avec la poursuite du développement des transports et du commerce. Cette compatibilité s'est concrétisée dans la réalité par la suppression de tous les obstacles et de toutes les contradictions existant entre la tendance unitaire que la ville possédait et les morcellements de l'ensemble ainsi que les coupures de l'environnement. L'Islam en supprimant ces contradictions créa son état et son autorité dans les villes les plus développées, telles que La Mecque

et Médine dans lesquelles le degré de maturité permit le développement de la tendance unitaire.

3) LA CONTINUITÉ DE LA DOMINATION DE LA CLASSE COMMERCANTE

Au niveau interne, dans la Péninsule Arabe, deux sortes de relations fusionnèrent pour favoriser la relation existant entre le développement de la classe commerçante et l'unité de l'ensemble dans la Péninsule. La fusion de ces deux relations produit la figure suivante :



Il découle de cette figure que la relation entre le commerce et l'unité est une relation d'interdépendance du fait que la relation entre les transports et le commerce d'une part, et la relation entre les transports et l'unité d'autre part sont des relations d'interdépendance.



Dans la Péninsule Arabe, cette relation exista en réalité avant l'Islam. Elle s'est manifestée par une sorte d'unité réalisée par la classe commerçante. Cependant, dans les faits, la conscience unitaire a dépassé cette sorte d'unité. Ainsi, cette conscience unitaire est devenue contradictoire avec les institutions unitaires préislamiques. L'Islam est apparu pour représenter cette conscience développée, pour supprimer cette contradiction, pour approfondir la relation commerce-unité. Il est apparu en opposition aux institutions qui représentaient un niveau de conscience sous-développé par rapport au niveau économique (développement du commerce et des marchés), politique (division et déchirement politique en raison de l'existence de plusieurs institutions politiques dans l'ensemble de la Péninsule qui se manifestaient par les chefs des tribus et l'autorité de chaque tribu), social (désarticulation sociale de l'ensemble et existence parasitaire des chefs du fait de l'appartenance de chaque individu à sa tribu), culturel et religieux (chaque tribu a son Dieu), etc.

Tout ceci nous montre avec évidence que l'apparition de l'Islam se fit en opposition aux institutions.

Bien que la classe commerçante dominait, elle ne possédait pas d'objectif à long terme, seuls ses intérêts immédiats la préoccupaient elle savait que le changement institutionnel provoquerait l'instabilité politique par rapport à la situation actuelle, instabilité qui aurait pour conséquence une diminution probable des échanges. Ceci nous explique le manque de connaissance qu'avait la classe dominante sur la relation d'interdépendance qui existait à long terme entre le développement du commerce et le développement de la tendance unitaire.

Ainsi, la structure institutionnelle perdit sa justification par rapport au niveau de développement du commerce qui, à la veille de l'Islam, dominait la vie économique dans la Péninsule Arabe.

L'Islam s'est attaqué, en premier lieu, aux institutions, mais il n'a pas mis en cause la domination de la classe commerçante. Il s'est efforcé de créer des institutions dans lesquelles la classe commerçante pourrait, dans le développement de la relation commerce-unité, tenir un rôle plus important qu'auparavant.

a) Le rôle du Coran

Il ne faut prendre du Livre de Dieu que les principes généraux qui constituent des indices nous permettant de connaître la vie économique des musulmans. Dans aucun aïet nous ne trouvons directement un principe qui organise ou qui implique la réglementation du secteur agricole. Par contre, plusieurs aïets traitent des problèmes commerciaux. Le Coran encourageait le commerce mais rendait tabou les intérêts provenant des emprunts de capitaux. "Ceux qui mangent de l'intérêt ne font que se lever comme se lève celui que le toucher du Diable accable Cela parce qu'ils disent : "Rien d'autre : le commerce, c'est comme l'intérêt ! : Alors que Dieu a rendu licite le commerce et illicite l'intérêt." (1).

(1) Le Coran - Sourate no 2, la vache, aïet no 275.

Ce principe avait pour but à la fois d'encourager à travailler dans le commerce celui qui possédait un capital, au lieu de profiter de son capital par le travail des autres, et d'encourager celui qui ne possédait pas de capital à penser qu'il ne devait pas hésiter à emprunter un capital pour pratiquer le commerce, car s'il venait à échouer, il ne risquerait pas de devoir, en plus de sa perte, rembourser l'intérêt du capital. Pour celui qui refuse ce principe et qui gagne sa vie par l'intérêt, le Dieu demande au Prophète de lui déclarer la guerre. Par contre celui qui pratique le principe énoncé par le Coran, lequel représente la loi pour les musulmans, doit être protégé, selon l'aïet suivant "Et si vous ne le faites pas (appliquer ce principe), alors recevez l'annonce d'une guerre de la part de Dieu et de Son messenger. Et si vous vous repentez, alors à vous vos capitaux ; et point ne léserez, ni ne serez lésés" [1]. Le Dieu encourage les musulmans à voyager en dehors de leur territoire. Il leur permet de ne pas pratiquer l'Office (la prière), le plus grand devoir énoncé par l'Islam, au cas où sa pratique durant un voyage provoquerait un problème. "Quand vous vous lancez de par le monde on ne vous fera pas grief de raccourcir l'Office (la prière) si vous craignez que les mécréants vous mettent à l'épreuve" [2].

Il convient de noter que le Coran a bien organisé la relation financière entre les commerçants, en ce qui concerne la dette, ce qui n'est pas le cas dans le secteur agricole ou dans le secteur industriel. Les musulmans doivent suivre la loi du Coran qui dit aux croyants : "Quand vous vous endettez d'une dette à échéance déterminée, écrivez-la, et qu'un scribe l'écrive, entre vous, en toute justice ; un scribe n'a pas à refuser d'écrire selon ce que Dieu lui a enseigné ; qu'il écrive, donc, et que dicte le débiteur : qu'il craigne Dieu son Seigneur, et se garde d'en rien diminuer. Si le débiteur est sot, ou faible, ou incapable de dicter lui-même, que son répondant dicte alors en toute justice. Faites-en témoigner par deux témoins d'entre vos hommes ; et à défaut de deux hommes, un homme et deux femmes d'entre ceux des témoins que vous agréez, en sorte que si l'une d'elles

(1) Le Coran - idem - aïet no 279

(2) Le Coran - Sourate no 4, les femmes, aïet no 101

s'égare, l'autre puisse lui rappeler. Et que les témoins ne refusent pas, quand ils sont appelés. Ne soyez pas paresseux à écrire la dette, ainsi que son terme, qu'elle soit petite ou grande : c'est plus équitable auprès de Dieu, plus correct pour le témoignage, et plus près de vous épargner le doute : à moins qu'il s'agisse de commerce que vous passez tout de suite entre vous : dans ce cas on ne vous fera pas grief de ne pas l'écrire. Mais prenez des témoins, lorsque vous négociez entre vous ; et qu'on ne fasse tout à aucun scribe ni à aucun témoin ! car si vous le faites, c'est vraiment qu'il y a en vous de la perversité ! Et craignez Dieu. C'est Dieu qui vous enseigne ; et Dieu se connaît à tout. Mais si vous êtes en voyage et ne trouvez pas de scribe : eh bien, nantissez-vous d'un gage. Et si l'un à l'autre vous vous en confiez, que celui à qui on a fait confiance restitue bien son dépôt, et qu'il craigne Dieu son Seigneur" (1).

Ces textes montrent à la fois l'importance qu'avait le commerce dans la société arabe et la façon par laquelle ils favorisaient son développement en organisant les affaires des commerçants.

En outre, il convient de noter que le Coran était proche de la doctrine culturelle de la société arabe préislamique. C'est au moyen de cette langue commerciale usuelle que le Coran ouvrait le dialogue avec les hommes de cette société : pour établir les principes purement religieux, nous voyons que le Coran utilise les mots les plus près de la mentalité des commerçants ; le vent, l'achat, le profit, la perte, le commerce, le troc, l'acquisition, etc. "C'est eux qui ont troqué la guidée contre l'égarément. Eh bien, leur commerce n'a point profité" (2). Presque toutes les pages du Coran utilisent ce style et ce mode de langage. Ainsi, nous comprenons pourquoi l'Islam a contribué au développement du rôle du commerce dont la conséquence fut la position favorable attribuée à la classe commerçante.

(1) Le Coran - Sourate no 2, la vache, aïets no 282 et 283

(2) Le Coran - idem - aïet no 16.

b) Le rôle du Prophète

Pour comprendre le rôle qu'eût le Prophète dans la continuité de la domination de la classe commerçante, il faut rappeler que Mahomet grandit dans une société où le commerce était pratiquement la seule activité. Son père qui était commerçant mourut, loin de sa famille, au cours d'un voyage d'affaires. Avant de se charger d'être le messager de Dieu, Mahomet était lui-même commerçant. Il a pratiqué le commerce depuis sa jeunesse en s'associant à une riche femme qui finançait son commerce, (il s'agit de Khadija) et qui devint plus tard son épouse. Mahomet pratiqua le commerce en voyageant jusqu'à Busri en Syrie. Il réussit dans ses affaires, de sorte que Khadija a pensé qu'il pourrait partager les ambitions qu'elle avait dans le domaine du commerce. Ce fut l'une des principales raisons de leur mariage. Peut-on croire que ce couple de commerçants représenterait d'autres intérêts que les intérêts de la classe à laquelle il appartenait, dans le présent comme dans le futur ?

c) Le rôle de la classe commerçante

L'extension de l'Islam et sa réussite n'apparut qu'après la conversion de quelques commerçants, surtout à La Mecque. Il était presque impossible à l'Islam, de s'étendre dans la société mecquoise, bien qu'il se soit répandu parmi les esclaves et les pauvres, lesquels se virent contraints de quitter La Mecque et de chercher refuge en Abyssinie. C'est après la conversion de Umar Ibn Al-Khattâb, Abu Bakir et Uthmân, qui étaient de notables commerçants, que l'Islam commença à menacer et à troubler sérieusement la situation sociale économique et politique. A Médine, la ville rivale de La Mecque, la classe commerçante s'était convertie à l'Islam, mais "les ansârs (médinois) furent vite évincés par la riche bourgeoisie mekkoise lorsque celle-ci, voyant l'intérêt de la nouvelle religion pour son commerce s'intégra dans le cadre de l'Islam" (1).

(1) Maurice Lombard - L'Islam dans sa première grandeur - Editions Flammarion - Orléans - 1971 - p. 20.

Ceci nous permet de comprendre pourquoi les 4 premiers califes qui furent à la tête du gouvernement islamique de Médine, après la mort du Prophète, étaient des mecquois. Les 3 premiers : Abu Bakir, Umar Ibn Al-Kattâb et Uthmân Ibn 'Afané étaient commerçants. Lorsque le Prophète conquît La Mecque, il ordonna que chaque personne qui entre dans la maison de Abu Soufiâne soit en sécurité.

Abu Soufiâne était le chef de La Mecque. Il était responsable de toutes les caravanes de commerce de La Mecque et le plus riche des commerçants mecquois. Cet ordre du Prophète favorisait la situation sociale de la classe commerçante en favorisant le chef et les responsables des commerçants mecquois. Le fils de Abu Soufiâne, Ma'awia, fut à cette époque, et durant la vie du Prophète, responsable du courrier officiel de celui-ci. Ce poste était l'équivalent du rôle de premier ministre à l'heure actuelle. Ma'awia fonda plus tard la dynastie Umayyade de l'état islamique en Syrie.

La classe commerçante était alors arrivée à un niveau de conscience qui lui permettait de percevoir la tendance unitaire qu'impliquait l'Islam. Elle a trouvé sa place au coeur du mouvement islamique. C'est grâce à cette classe commerçante que l'Islam s'est répandu, dès que celle-ci pris conscience que l'Islam avait pour but d'approfondir la relation existant entre ses intérêts, son rôle social et l'unité de l'ensemble.

En approfondissant la relation entre le commerce et l'unité, l'Islam favorisa le développement des transports dans la Péninsule Arabe, élément indispensable à la réalisation de cette unité. Il ne faut pas oublier que le développement du commerce contribua également au développement des transports.

Il faut reconnaître, qu'à la vielle de l'Islam, il n'y avait pas de problèmes au sujet de l'existence des pistes de caravanes qui couvraient toute la Péninsule Arabe. Par contre, il existait des problèmes tels ceux se rapportant à la sécurité sur les pistes, au manque de stations entre les différentes étapes sur les pistes, aux moyens de transports, etc. L'état islamique s'est efforcé de diminuer et de supprimer

ces problèmes soit directement, soit indirectement. A savoir que :

1) La réalisation de l'unité dans la Péninsule Arabe sous l'égide de l'autorité musulmane centrale nécessita l'amélioration des moyens de communication du fait que :

- a) La stabilisation du pouvoir a besoin de la mobilité militaire des musulmans pour exercer le pouvoir dans toutes les parties de la Péninsule. Cette nécessité s'est manifestée surtout après la mort du Prophète, laquelle provoqua la révolte des tribus contre l'état de Médine, car elles exploitaient quelques parties dans le désert qui ne possédaient pas de moyens de communication. Les armées du premier calife, Abu Bakir, furent obligées d'utiliser de nouveaux chemins, bien qu'ils n'étaient pas très importants. Ceci nous montre bien la relation entre la réalisation de l'unité et la nécessité du développement des transports. Plus tard, ces chemins reprirent leur importance car les tribus en révolte se sont installées dans ces régions en exploitant les petites pistes pour réaliser leur approvisionnement.
- b) La révolte des tribus dura un certain temps. La tactique militaire rendait indispensable la garantie de la sécurité de l'arrière garde de l'armée, aussi l'existence des stations entre les étapes fut-elle nécessaire. Ces stations devinrent plus tard des stations fixes servant au commerce.
- c) Diverses stations furent créées pour répondre au besoin que l'autorité centrale avait de posséder une poste et des courriers rapides.

2) Le développement quantitatif des moyens de transport terrestres (car le développement des moyens de transport maritimes était le produit de la conquête islamique dans des régions autre que la Péninsule Arabe), eut pour conséquence les deux faits suivants qui rendirent nécessaire l'élevage des animaux tels que les

chameaux et les chevaux et lui donnèrent une place importante :

- a) Le profit de la guerre. Chaque ville que les musulmans conquéraient par la force était pillée. La règle concernant la distribution des pillages favorisait l'élevage des animaux car la part attribuée aux animaux était le double de la part attribuée aux hommes (soit trois parts pour un cavalier et une part pour un fantassin).
- b) Le développement du commerce. Ce développement favorisa l'élevage des animaux pour répondre aux besoins des échanges commerciaux.

3) La domination de la classe commerçante. Du fait de cette domination et pour répondre aux intérêts commerciaux de cette classe l'amélioration des pistes devint indispensable. Cependant la domination de cette classe provoqua les deux faits suivants :

- a) L'impôt sur le commerce. Cet impôt était plus faible que celui qui touchait les autres secteurs. Il convient de remarquer que le zakâte (impôt obligatoire selon le Coran) sur le commerce était de 2,5%, tandis que le même impôt était, dans le secteur agricole, de 10% pour les terres non irriguées et de 5% pour les terres irriguées (1).

Il est évident que les différents éléments que nous venons de mentionner diminuaient d'une façon considérable le coût des transports. Il diminuait par ailleurs le coût de transfert ainsi que les coûts annexes.

- b) L'unification des monnaies. Nous ne sommes pas sans savoir le rôle des monnaies dans le commerce. Un des effets de la diversité des monnaies est de provoquer certains obstacles dans la

(1) Subhî Al-Şaleh Al-Nuţm Al-Islamiah (les institutions islamiques) Beyrouth 1968 - p. 356

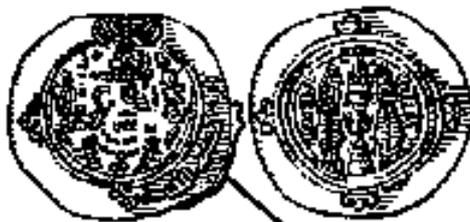
déroulement des échanges. La classe dominante s'était organisée pour unifier les monnaies le plus rapidement possible. Dès son arrivée au pouvoir, en 632, le second calife, Umar Ibn Al-Khattâb a tenté d'unifier les monnaies de la Péninsule Arabe. A cette époque, la conquête de l'Irak (qui se trouvait sous l'autorité perse) commençait à réussir, et de ce fait les musulmans apportèrent une quantité considérable de derhams persiques (argent). Le calife Umar donna alors l'ordre d'utiliser ces derhams après qu'il fit inscrire en arabe, sur l'une des faces, "au nom de Dieu", comme nous le voyons sur les reproductions ci-dessous (1) :

1)

- matière : argent
- poids : 2,380 grammes



"au nom de Dieu"



"au nom de Dieu"

2)

- matière : argent
- poids : 2,450 grammes

(1) Nasr Al-Said Mahmoud Al-Nakhabandy - Al-Dirham Al-Islami - Baghdad 1969 - p. 38, Remarque : une partie des orientalistes pensent que les monnaies islamiques apparurent avec le quatrième calife Unhayad à Damas (684-704), voir Maurice Lombard - Espaces et réseaux du Haut Moyen-Age - Paris 1972, par le même auteur, L'Islam dans sa première grandeur - Paris - Orléans 1970, dans ces livres regarder les bibliographies se rapportant à ce sujet.

Le nouveau système qui se caractérisait par la concentration du pouvoir de l'état musulman, et par l'unification de l'ensemble de la Péninsule Arabe avait un objectif comportant deux orientations :

- a) L'accentuation de l'unité sociale, la création d'une société plus homogène en supprimant la structure préislamique qui se basait sur le système tribal et l'existence des centres commerciaux concurrents et rivaux. Ce système fut attaqué dans plusieurs domaines : l'unité de Dieu contre la diversité des dieux, la concentration du pouvoir contre les pouvoirs tribaux, la fraternité des musulmans contre la fraternité du sang, et la domination d'une classe de commerçants au niveau de l'ensemble.

Tant que cette unité fut liée au besoin d'indépendance, elle fut recherchée pour elle-même et eût comme conséquence le développement économique (transport — commerce — transport).

- b) Excepté l'indépendance de La Mecque et éventuellement du cœur de la Péninsule Arabe, la plupart des autres centres commerciaux étaient occupés et subirent certaines influences étrangères qui diminuèrent leur indépendance : le Yémen, la rive sud et la rive orientale étaient sous l'autorité persique tandis que le nord était partagé entre la Perse et Byzance. Même les tribus situées au cœur de la Péninsule Arabe subirent, dans une certaine mesure l'autorité persique ou byzantine.

Entre la division de la Péninsule Arabe par le système tribal et la dépendance de la plupart de ces régions, surtout les centres commerciaux (voir cartes no 11 et 12 qui nous montrent que parmi les 20 centres commerciaux existant alors, 13 centres n'étaient pas indépendants), il y a une liaison d'interdépendance et dialectique. La division, le morcellement social et économique facilitaient l'intervention étrangère par l'application de la seule règle "diviser pour régner", laquelle provoqua l'impossibilité de l'unification de l'ensemble.

Face à ce processus (division — dépendance — division), l'Islam imposa, dès sa création, et par tous ses principes, un autre processus : unité — indépendance — unité. Ce processus caractérisa, dans l'ensemble de la Péninsule Arabe, l'étape islamique par rapport aux étapes antérieures. La rivalité existant entre la classe commerçante de chaque centre produisit une nature, un caractère et une vision de l'indépendance qui impliquaient la dépendance du fait de la liaison entre la dépendance et la division de l'ensemble.

L'indépendance de ces classes s'explique par le fait qu'elles avaient la possibilité de pratiquer le commerce et de réaliser leurs intérêts en acceptant les conditions politiques lorsque ces conditions leur permettaient de réaliser des échanges : soumission à tel ou tel pouvoir tant que celui-ci était le plus fort, sans prendre en considération les éléments qui donnaient la force à ce pouvoir.

Le processus que l'Islam imposa dans la Péninsule Arabe impliquait donc le concept de l'état-nation, la réalisation du pouvoir national. Ainsi, au niveau national, et non au niveau tribal, une relation d'ordre social et politique s'est clarifiée entre l'Islam et la nation arabe, dans la Péninsule Arabe. A savoir que : la nation arabe qui se manifestait par la lutte des tribus arabes pour l'indépendance, pendant toute l'histoire, s'est retrouvée dans l'Islam, au niveau politique et idéologique, car l'Islam exprimait la volonté nationale en approfondissant le concept national par l'état-nation.

Les principes de l'Islam sont la conséquence du développement de la réalité historique arabe dans la phase que la nation arabe traversait. Ainsi, nous en déduisons la relation dialectique entre l'Islam et la nation arabe dans cette étape historique.

La complexité de la contradiction de la réalité arabe qui fut supprimée par l'Islam n'est-elle pas caractéristique, dans une certaine mesure, de tout le monde oriental ? Par conséquent, les effets de l'Islam n'étaient-ils pas les mêmes pour tout le monde oriental et pour l'ensemble de la Péninsule Arabe ?

CHAPITRE TROIS

LE MOUVEMENT ISLAMIQUE ET LES CONTRADICTIONS DANS LE PROCHE-ORIENT

1) DE L'EXTENSION ISLAMIQUE

A la veille de l'Islam, deux forces très importantes dominaient le Proche-Orient : byzantine à l'ouest et perse à l'est.

Elles se sont efforcées, pendant longtemps, et avec tous les moyens dont elles disposaient d'annexer au niveau social, économique et culturel, les sociétés du Proche-Orient. La rivalité entre ces deux forces, dont l'ambition était de réaliser l'annexion, provoqua une guerre quasi permanente qui eut pour champ de bataille le Proche-Orient (1).

Celui-ci représentait au niveau mondial le passage du commerce entre les trois continents. Cette guerre favorisa le développement de la classe militaire arrivée au sommet du pouvoir par les privilèges, avec la coopération de la classe commerçante grecque à l'ouest et de la classe féodale de type oriental à l'est. Cependant, dans ces deux cas, le pouvoir se trouvait soit entre les mains des byzantins, soit entre les mains des perses.

Avant l'Islam une résistance considérable apparut contre ces deux forces tant en Syrie, en Egypte qu'en Mésopotamie. Ainsi, l'Islam fut considéré, par ces mouvements de résistance, comme une voie de salut.

(1) G. Ostrogorsky - Histoire de l'état byzantin - Paris 1956 - p. 129-132, voir aussi A. Christensen - L'Iran sous les sassanides - 2ème édit. Paris 1944.

Une question revient très fréquemment dans les divers ouvrages occidentaux relatifs à l'extension des arabes musulmans : "Comment des troupes de bédouins, en nombre réduit, sans traditions militaires comparables à celles des byzantins et des sassanides, pauvrement équipés, ont-ils pu triompher d'armées réputées, s'emparer de villes prestigieuses, créer un nouvel empire et répandre dans tout le Proche-Orient la religion prêchée par Mahommed" (1).

Deux thèses ont été avancées pour expliquer ce phénomène de façon globale :

A) La rôle de la foi. En gros, il y a plusieurs idées, anciennes et modernes qui se sont appuyées sur l'enthousiasme de la foi que l'Islam a donné aux arabes pour expliquer les effets de cette foi dans l'expansion islamique. La littérature arabe et principalement celle qui était utilisée pour la propagande se tournait vers cette idée pour expliquer l'histoire. Telle est la méthode de Al-Taberi ou Al-Bulathéri. Depuis l'étape abbasside, les historiens arabes ont commencé à rechercher d'autres explications que celle de la foi. Cependant, jusqu'à ce jour, pour quelques arabes et quelques orientalistes, cette méthode à continuer d'être la plus utilisée (2).

Dans la littérature moderne, ces idées sont exprimées par des expressions modernes, qui apportent d'une certaine façon la même signification, telle que l'expression de "idée-force" (3), en utilisant cette expression pour expliquer la réalité et l'évolution économique.

(1) Robert Mantran - L'expansion musulmane - Ed. Presses universitaires de France - Paris - 1969 - p. 98

(2) Shukris Faïsal Haraket Al-Fath Alislami - (Le mouvement de la conquête islamique) - Beyrouth - 1967, voir aussi C.R. Jacques - La civilisation arabe - Ed. Petite bibliothèque Payot - Paris - 1955 - p. 10, Boulos - op. cit. - tome 4 - p. 106-162.

(3) Louis Gardet - Les hommes de l'Islam - Paris - 1977 - p. 10, voir aussi Abdallah Laroui - L'histoire du Maghreb - Paris 1975.

Quant aux autres mouvements littéraires, ils expliquent ce phénomène par la poursuite des pillages que pratiquaient les bédouins, pillages qu'il n'était plus possible d'effectuer dans la Péninsule Arabe. Or l'Islam a donné à ces bédouins la possibilité de poursuivre ces pillages grâce à la conquête des régions voisines (1).

B) Le rôle des données économiques. Il y a dans ce raisonnement deux tendances bien distinctes. La première c'est l'explication marxiste orthodoxe ou classique qui se base uniquement sur la lutte des classes en utilisant les quatre étapes du matérialisme historique pour expliquer l'histoire de l'Islam. Cela correspond à l'explication de plusieurs écrivains modernes (2). La deuxième, celle utilisée par les écrivains qui n'ont pas d'engagement idéologique les obligeant à expliquer l'histoire d'une façon qui soit compatible avec leur engagement et qui essayent d'introduire des éléments économiques dans les cas où ces éléments sont explicatifs (3).

Nous avons classifié ces écrivains d'après les principes et les méthodes dominants qui comportent leurs ouvrages. Cependant chacun d'eux tente d'introduire également, mais d'une façon moins apparente, d'autres méthodes. Il nous semble que chacun possède une vision en fonction de sa logique, mais il apparaît qu'aucune d'entre elles, prise isolément, n'est à même d'expliquer le phénomène de la rapidité de l'expansion islamique qui eut lieu dans le Proche-Orient.

Cependant, un seul point fondamental caractérise notre divergence avec ces chercheurs. Ce point fait partie de la question que ces chercheurs se posent. Question qui provoqua d'une part une cer-

(1) Bernard Lewis - Les arabes dans l'histoire - op. cit. p. 47

(2) F. Gabrieli - Les arabes - Paris 1963, voir aussi M. Rodinson - La vie de Mahomet et le problème sociologique des origines de l'Islam - 1957, par le même auteur - Mahomet - Paris - 1968, et Islam et capitalisme - Paris 1966.

(3) Regarder par exemple Maurice Lombard - L'Islam dans sa première grandeur - Paris 1971 et Espaces et réseaux du Haut Moyen-Age - Paris 1972.

taine confusion et orienta d'autre part l'étude vers une partie, une petite partie seulement, de ce phénomène et leur en fit abandonner le cœur et le point fondamental.

Cette question revient fréquemment : *"Comment des troupes de bédouins, en nombre réduit, sans traditions militaires ..etc"* (voir page précédente), implique que ce sont les bédouins qui réalisèrent l'extension musulmane. C'est là où tous ces chercheurs commettent une erreur fondamentale.

Tout d'abord pourquoi ces bédouins furent-ils incapables de réaliser cette extension avant l'Islam ? Ils existaient pourtant depuis des centaines d'années et l'on sait que leur histoire fut une lutte continuelle contre toutes les forces d'invasion et pas seulement contre les deux empires existant à cette époque.

C) Le rôle secondaire des bédouins. La Mecque était, dans la "vallée stérile" comme le dit le Coran, un grand centre caravanier. Ce centre, où naquit l'Islam, eut des effets (principalement des effets qui favorisèrent le développement du rôle économique et politique de ces centres) sur toute la population de la Péninsule Arabe, des bédouins et des sédentaires, comme Monsieur Louis Gardet le remarque *"un centre caravanier, animé par un commerce actif, et par des foires qui sont des fêtes, à la fois commerciales, culturelles et religieuses ; où les tribus nomades se mêlent aux citadins, à des citadins voués au commerce"* (1).

Les autres centres commerciaux jouèrent le même rôle que la Mecque et, grâce au développement des transports dans la Péninsule, tous ces centres devinrent des centres urbains. C'est là dans ces centres que l'Islam a trouvé ses masses, sa population et son armée. Par contre, l'Islam toucha difficilement le cœur des bédouins (en

(1) Louis Gardet - Les hommes de l'Islam - Paris 1977 - p. 12, voir aussi Boulos - op. cit. - tome 4 - p. 73

arabe nous trouvons le mot "Al-'A'rābe" pour désigner le bédouin dans la langue coranique, ce qui fit que les orientalistes confondirent entre ce mot et le mot Al-'Arbe qui désigne les arabes). D'ailleurs, le Coran s'en plaint déjà "Les bédouins disent : "Nous croyons" - Dis leur : "Vous ne croyez pas ! Mais dites : nous avons fait profession de l'Islam." La foi n'est pas entrée dans vos coeurs !" [1].

Certainement le désert est là, mais il est devenu très vite et d'une manière remarquable, lieu de passage entre des centres urbains organisés.

Ainsi, "il serait fort inexact de dire sans nuance, comme l'affirmaient encore aussi bien Renan que Marx, que l'Islam est "la religion du désert" [2]. Il serait également inexact de penser que l'expansion islamique s'est réalisée grâce aux bédouins du désert. Ils étaient là, mais c'est la population des centres urbains qui composa les cadres, les commandants et les leaders, ce sont eux qui assumèrent la tâche d'organiser. Ce sont les classes des grands marchands, des petits commerçants, des artisans des centres urbains qui furent plutôt la base matérielle de l'extension musulmane. Ce qui explique qu'à peine l'unification de la Péninsule Arabe fut achevée, l'extension a commencé vers le Proche-Orient, surtout lorsque les califes du prophète, qui étaient des commerçants, prirent le pouvoir.

Nous pensons que l'analyse de ce phénomène doit prendre en considération les effets du développement des transports et du commerce dans le Proche-Orient pour approfondir l'étude et pour donner une explication plus proche de la réalité que l'analyse qui ignorerait ces effets et, de plus, il convient d'étudier les effets du développement des transports entre la Péninsule Arabe et le reste du Proche-Orient.

(1) Le Coran - Sourate les cloisons - no 49, Aïet no 14

(2) Louis Gardet - op. cit. - p. 12

2) LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET L'UNITE DU PROCHE-ORIENT

L'ampleur de la relation entre l'unité et les transports se manifeste dans l'ensemble du Proche-Orient d'une façon plus caractéristique que dans la Péninsule Arabe, car le rôle de cette relation ne se limitait pas au niveau intérieur dans le Proche-Orient, il concernait également, et de façon plus importante, le niveau mondial. De ce fait, les contradictions entre cette relation et la situation politique étaient plus aiguës.

A) Le développement mondial :

Le stade du développement général des transports maritimes ou terrestres, au niveau mondial, facilitait de plus en plus les échanges commerciaux entre des points géographiquement très éloignés, ce qui explique la spécialisation de chaque territoire en fonction de ses aptitudes naturelles ou acquises (1).

A la veille de l'Islam, en mettant à profit un tel stade de développement des transports, l'économie internationale se caractérisait par la spécialisation territoriale des productions. Or, les échanges commerciaux devinrent, à cette époque, une nécessité vitale, indispensable à chaque territoire ainsi qu'à l'ensemble de l'économie mondiale (2).

Au niveau mondial, l'Extrême-Orient et l'Asie Centrale représentaient les territoires de production de l'encens, des soieries, de l'ivoire et d'autres produits de luxe, et quant à l'Occident, il représentait d'une part le marché principal pour les produits

(1) Daniel L'huillier - Le coût de transport - op. cit. p. 22

(2) La relation entre la spécialisation et les échanges commerciaux devint évidente dans la science économique depuis Ricardo et Adam Smith.

orientaux et d'autre part il exportait quelques produits tels que le vin, l'huile, les peaux, la laine, le bois, les poissons séchés ou salés, les produits de chasse, les fourrures et surtout l'or (1).

C'est grâce au développement des transports que l'économie mondiale parvint à ce stade de spécialisation. Cependant, cette spécialisation exigea un niveau d'échanges capable d'assurer des débouchés pour le produit de chaque territoire et de satisfaire les besoins en biens et produits provenant des autres territoires. Ceci nécessitait non seulement le développement des transports en général, mais également la diminution du coût de transport. Il est possible que le développement des voies terrestres et maritimes, et le développement technique des moyens de transport aient assuré une certaine diminution du coût de transfert, mais la carte de la situation politique provoquait une augmentation considérable des coûts annexes, surtout dans le Proche-Orient. Celui-ci constituait, à l'époque, le point de liaison entre l'Extrême-Orient et l'Asie Centrale d'une part et l'Afrique et les pays occidentaux d'autre part, car toutes les principales voies terrestres et maritimes qui reliaient le monde, à cette époque, passaient par le Proche-Orient.

Cependant est-il possible que la circulation des marchandises se fit sans que des marchandises subissent l'influence de la situation politique dominant au Proche-Orient ?

Sous Khosraw (Chosroés) II, entre les années 590-628, les perses se sont emparés de Jérusalem et de l'Égypte et avancèrent en Asie Mineure, alors qu'une armée d'avars assiégeait Constantinople. Le

(1) J.P. Lévy - L'économie antique - op. cit. p. 89-92, voir aussi Maurice Lombard - Espaces et réseaux du Haut Moyen-Âge - op. cit. J. Toutain - L'économie antique - Paris 1927, H. Richardot - Histoire des faits économiques - Paris 1963 - p.5-163, J. Imbert - Histoire économique - Paris 1965 - p. 45-182, R. Latouche - Les origines de l'économie occidentale (IV^e-XI^e siècles) - Paris 1956.

souverain grec Héraclius réagit : repoussant les avars et les perses, il reprit les territoires perdus et poursuivit les sassânides jusque dans leur capitale, Ctésiphon (1).

Ainsi, ces deux empires étaient constamment soit en train de faire la guerre, soit en train de la préparer, ou bien, dans le meilleur cas, leurs armées occupaient les points de passages des marchandises aux frontières, sur les pistes, en empêchant la circulation des marchandises, ce qui avait pour conséquence non seulement une augmentation des prix de transport, mais également une crise économique mondiale.

A l'est, cette situation menaçait l'extension de la spécialisation et empêchait le développement économique et la spécialisation de se maintenir au même niveau. En prenant en considération le rôle d'intermédiaire que l'empire perse joua dans le commerce, on remarque les problèmes et les sacrifices que l'économie de l'Extrême-Orient dut consentir pour assurer le débouché de son produit vers l'Occident. "L'ambassade sogdienne était conduite par un certain Maniah (dont le nom "frère de Mani" signifiait qu'il était manichéen). Elle demanda à Khosraw (Chosroès) l'autorisation pour les sogdiens de commercer librement en Iran. Khosraw fit traîner sa réponse, et finalement convoqua son conseil, qui acheta toute la soie apportée par les Sogdiens et la fit brûler devant eux pour leur montrer que les perses n'avaient aucun besoin de leurs bons offices, ni de tout ce qui pouvait venir de chez les turcs.

Mécontents, les ambassadeurs sogdiens se retirèrent et firent leur rapport au Khan Dziriboul. On décida d'envoyer à Khosraw une seconde ambassade, celle-là composée de turcs. Khosraw fit empoisonner tous les envoyés" (2).

(1) G. Ostrogrosky - Histoire de l'état byzantin - Paris 1950 - p. 129-131

(2) Luce Boulnois - La route de la soie - Paris 1963 - p. 170

Cette citation comporte de nombreuses significations : elle implique non seulement la menace directe du degré de la spécialisation économique, mais également la position de dirigeant qu'avait l'empire perse par rapport au commerce, la politique de dirigisme économique, l'obstacle que le Proche-Orient constituait pour le développement économique mondial. Cet exemple se rapportait à un seul marché : celui de la soie, mais il en fut de même pour d'autres marchandises et d'autres produits (1).

Ainsi, à la veille de l'Islam, la situation du Proche-Orient devint contradictoire avec le rôle que cette région devait tenir, à cette époque, dans l'économie mondiale.

B) La diminution du rôle de la classe commerçante et la désarticulation sociale

Contrairement aux conséquences qu'aurait dû avoir logiquement l'évolution des transports, du commerce et de la spécialisation économique, lesquelles nécessitaient l'extension du rôle de la classe commerçante dans cette région intermédiaire, le déséquilibre social reflétait la contradiction de cette nécessité et le rôle réel qu'avait la classe commerçante à cette époque.

Il est évident que l'extension permettait la réalisation des intérêts de la classe commerçante. Ce but était d'ailleurs peut-être le motif des guerres qui avaient lieu presque en permanence. Pour parvenir à la réalisation de ses intérêts, la classe commerçante dû sacrifier ses intérêts à court terme au profit de ses intérêts à long terme.

(1) Regarder pour les autres marchandises : Pigulevskaya - Byzance sur la route de l'Inde - Dar Al-Talf'a - Beyrouth - 1968 (en arabe), par le même auteur - Byzance et l'Iran à la limite des Vème et VIème siècles - Dar Al-Talf'a - Beyrouth - 1969, R. Latouche - Les origines de la civilisation occidentale - Paris 1956, H. Richardot - Histoire des faits économiques - Paris - 1963.

Donc, les guerres d'extension, faites par la classe commerçante, étaient caractérisées par leur brièveté. Ceci garantissait à cette classe la continuité de sa domination, car ce type de guerre ne provoque pas l'élargissement du secteur militaire. Grâce à ses rapides victoires, la classe commerçante prit possession du marché et contrôla les voies de transport.

Mais cette fois, les guerres que se faisaient les deux empires se prolongèrent et devinrent permanentes. Le champ de bataille en était le Proche-Orient. Du fait de leur continuité, elles provoquèrent plusieurs effets économiques, politiques et sociaux qui n'étaient pas étrangers à la diminution du rôle de la classe commerçante.

Le premier impact de ces guerres permanentes fut l'élargissement de l'appareil militaire dans cette région, de sorte que les généraux et les commandants devinrent presque les dirigeants réels de cette région, soit à l'intérieur, soit dans les colonies. La position sociale et politique de ce groupe de militaires s'est approfondie par la possession des terres gagnées soit dans les colonies, soit à l'intérieur du territoire même, grâce au système des récompenses attribuées aux généraux en cas de victoire. Ces terres étaient exploitées par une classe "intermédiaire" entre les paysans, la classe productive dans le secteur agricole et les réels propriétaires de ces terres : les généraux.

La liaison entre cette classe intermédiaire et la classe des généraux engendra la création d'une nouvelle classe : les nobles (1).

(1) A. Christensen - L'Iran sous les sassanides - 2ème Edit. - Paris - 1944, R. Ghirshmann - L'Iran des origines à l'Islam - Paris 1951, N.V. Pigulevskaya - Les villes de l'état iranien - Paris 1963, S. Lane - Poole - A history of Egypt - London - 1925, G. Ostrogorsky - Histoire de l'état byzantin - Paris 1956, A.A. Vasiliev - Histoire de l'empire byzantin vol. 2 - Paris - 1932 - Boulos - Les peuples et les civilisations du Proche-Orient vol. 4 - Paris - 1964.

A la veille de la conquête islamique la classe des nobles avait un rôle important au niveau politique et économique. Il nous suffit de remarquer, avec Monsieur Christensen, qu'en Perse sassânide, après les défaites subies devant les byzantins, et en conservant leur position économique et sociale, les nobles avaient pratiquement pris le pouvoir, faisant et défaisant les souverains : de 629 à 632, huit souverains s'étaient succédés, au moment de l'attaque arabe (1).

Une certaine similitude existait dans l'empire byzantin : à savoir que les 5 duchés qui constituaient l'Egypte étaient presque indépendants les uns des autres, de sorte qu'à la veille de la conquête arabe musulmane, l'un ignorait ce qui se passait dans l'autre et ce jusqu'à la conquête d'Alexandrie (2).

Tant que les guerres permanentes provoquèrent l'élargissement de la classe des nobles, le fait que cette classe fut au pouvoir a entraîné le prolongement de la guerre. Chaque empire utilisa toutes ses armes et tous ses moyens pour combattre l'autre.

Le commerce et les échanges n'échappèrent pas à cette règle. L'empire perse et l'empire byzantin ne tardèrent pas à utiliser les échanges commerciaux comme arme de guerre et ce de diverses façons. Comme dans la guerre militaire, nous remarquons l'utilisation de l'espionnage et la surveillance des commerçants autochtones ou étrangers par les deux empires dominant la région du Proche-Orient (3).

(1) Voir aussi Robert Mantran - L'expansion musulmane (VIIème -XIème siècles) - Paris 1969 - p. 100

(2) Th. Karkute - *Tataür Al-Fikah Al-'Arabiah Fi Misk* (L'évolution de l'idée de l'arabisme en Egypte) - Beyrouth - 1972 - p. 8, voir aussi G. Maspero - Organisation militaire de l'Egypte byzantine - p. 72 - cité par Th. Karkute.

(3) Luce Boulnois - La route de la soie - op. cit. p. 155-170, voir aussi B. Laufer - *Sino-Iranica : chinese contributions to the history of civilisation in ancient Iran* - Chicago - 1919.

Alors, implicitement, les commerçants et les marchands furent considérés comme une force d'opposition par les deux régimes à l'intérieur de chaque empire. Bien que les classes commerçantes de ces deux empires furent considérées comme en opposition au régime, elles ne sont pas parvenues à s'unir pour lutter ensemble contre ces deux régimes.

Une autre façon d'utiliser le commerce pour les intérêts de la guerre, fut l'utilisation de celui-ci comme arme. C'est la politique du dirigisme économique qui a caractérisé la politique de l'économie de chaque empire.

Dans l'empire byzantin "au danger des guerres s'ajoutait la menace des désordres sociaux. L'industrie minière, extraction et transformation, l'industrie textile, tissage, teinturerie de pourpre, furent les branches de l'économie les plus sévèrement contrôlées. Les métaux, bien sûr en tant que matière stratégique ou monnaies d'or, ne devaient pas servir aux ennemis de l'empire : il était rigoureusement interdit d'en laisser sortir hors des frontières et les ouvriers étaient étroitement surveillés. Ni or, ni fer, ni cuivre ne devaient échapper à l'œil de l'État" (1). La classe productive ouvrière était également surveillée, ce qui accrut les désordres sociaux provoqués par le dirigisme économique.

Les perses ne tardèrent pas à appliquer la même règle contre l'empire byzantin, pour la soie par exemple. Nous remarquons que les importations de l'empire byzantin, qui se faisaient, depuis le début du IV^{ème} siècle, presque entièrement par l'intermédiaire des perses, subirent tous les contrecoups de la politique byzanto-perse en même temps qu'elles influencèrent cette dernière.

Il est évident que cette politique pratiquée par la classe dirigeante, dans les deux empires, par rapport à leur commerce, se

(1) Lucie Boulnois - op. cit. - p. 138

reflétait sur la position de la classe commerçante aux niveaux économique, politique et social, et sur ces trois niveaux, la classe commerçante perdit sa place de classe dominante.

Par ailleurs, et implicitement, une certaine liaison se réalisa entre la classe productive du secteur agricole et du secteur industriel et la classe commerçante, du fait que ces deux classes étaient opprimées par ceux qui avaient le pouvoir. La position de ces deux classes reflétait l'ampleur de la contradiction économique et sociale qui existait dans chaque empire.

Quelle alternative économique pouvait remplacer, dans les deux empires, le surplus provenant du commerce lointain ?

C) Le système fiscal, les taxations et le développement économique

Ces deux empires qui adoptèrent la politique de dirigisme économique et le contrôle du commerce trouvèrent dans la taxation, l'impôt industriel et l'impôt agricole, une alternative pouvant se substituer au revenu public provenant du surplus du commerce lointain. Mais, ces critères et cette politique approfondirent le désordre économique et social et devinrent la cause des autres facteurs qui accentuèrent les contradictions dominant dans les deux empires.

A Constantinople, le premier mal vint de la politique de dirigisme économique, cercle infernal, dont elle ne réussit guère à sortir : pour payer les quatre cent mille hommes qui faisaient la guerre contre les perses et contre les barbares, le trésor était très maigre. Pour le grossir, un seul expédient rapide : les taxes, les monopoles, l'économie dirigée (1).

(1) Figulesvkaya - Byzance et l'Iran à la limite des Vème et VIème siècles - op. cit. - p. 183.

On avait, tout d'abord, par une réforme monétaire due à Dioclétien, uniformisé l'impôt à travers tout l'empire, en l'étendant aux citoyens romains jusque-là dégrévés. Des sommes importantes revinrent au Trésor. Cependant, elles étaient encore insuffisantes. Aussi, on décréta les industries clefs, "monopole impérial", ce qui permit de les contrôler sévèrement et de taxer leur production au maximum.

Ceci eut pour conséquence l'augmentation des prix des matières premières, manufacturées ou semi-manufacturées, pour les autres industries qui utilisaient ces produits, l'augmentation de leur prix et la diminution des quantités demandées ainsi que la diminution du pouvoir d'achat. De ce fait, les ateliers privés, qui eux n'étaient pas protégés, tombèrent en faillite.

Au niveau social, cette politique provoqua le chômage et la misère. Cette situation se reflétait fortement sur le commerce interne par la diminution du pouvoir d'achat.

Cette situation ne concernait pas seulement l'empire byzantin mais également l'empire perse, dans lequel, dans le secteur agricole, les activités des "Dahkans" (représentants des propriétaires) ne se limitaient pas à réquisitionner la majeure partie de la production de la classe productive, ils monopolisaient également ces productions pour leur permettre d'atteindre un prix maximum. En ce qui concerne l'industrie, elle n'a pas échappé au monopole d'état et à une sévère surveillance (1).

(1) Pigulavskaya - Byzance et l'Iran à la limite des Vème et VIème siècles - op. cit., voir aussi par le même auteur - Les villes de l'état iranien - op. cit.

Le dirigisme économique adopta une autre alternative pour balancer ses dépenses militaires : la taxe douanière. Les effets de cette taxation furent très nuisibles à l'activité du commerce en raison des effets de cette taxation douanière sur les coûts annexes des transports. L'économie du Proche-Orient a beaucoup souffert non seulement du taux de cette taxation, mais aussi des "nombreux bureaux de perception du décime (les douanes)". Lorsque, par exemple, les négociants (des villes syriennes) demandèrent à Byzance et aux autres villes, une diminution des taxes douanières pour la soie, par le motif que les Perses la vendaient en ce moment déjà plus cher qu'auparavant, ce qui provoqua une augmentation du prix, et que les bureaux de perception du décime étaient plus nombreux dans l'Empire", le prix devint très élevé par rapport au pouvoir d'achat. "l'autocrate - au lieu de diminuer le nombre des douanes - feignant d'être indigné de cette diminution de taxe, porta une loi interdisant de vendre la livre de soie plus de huit sous d'or de 4,13 grammes chacun, et il y mit pour sanction la confiscation des biens de tous les contrevenants. Ce prix de huit sous d'or la livre représentait une diminution d'environ 8% par rapport au prix fixé d'après la taxe" (1).

Il est évident que le commerce et l'économie entière souffraient d'une telle situation, mais il est encore plus évident que la classe commerçante subissait le résultat direct non pas seulement à cause d'une telle situation, mais aussi du fait que la classe dominante n'appliquait pas cette loi. Il s'agit bien sûr de la classe dirigeante

Voici, toujours d'après Procope, le résultat immédiat :

"Ce prix était inférieur au prix de revient de la soie pour les marchands. Aussi ne voulurent-ils plus se livrer à ce genre de trafic (marché noir). Ils se hâtèrent de se débarrasser des marchandises qui leur restaient, d'une manière secrète, en faveur de quelques

(1) Procope de Césarée - Histoire secrète - Paris - 1856 - p. 176

hommes connus pour aimer à se vêtir ainsi et à satisfaire leurs goûts à cet égard malgré tous les obstacles. L'impératrice l'apprit de gens qui n'avaient avoué le fait que confidentiellement, et quoiqu'elle n'eût pas vérifié la source de cette révélation, elle enleva aussitôt toutes ces marchandises à ces hommes, après leur avoir imposé une amende d'un centaine d'or (plus de 10'000 francs-or). L'impératrice confia alors le contrôle du commerce de la soie à une de ces créatures qui force tous les ouvriers en soie à ne plus travailler que pour son propre compte. Et sans même se cacher, il vend l'once de soie, de couleur commune, pas moins de six chrysos (ce qui fait 72 sous d'or la livre de soie, au lieu de 8 imposés)" !!

Ce ne sont pas seulement le commerce et les transports terrestres qui subirent cette pression, mais également les transports maritimes. En Syrie, par exemple, d'autres spéculateurs de haut vol dominaient les douanes maritimes. Selon Procope un représentant des douanes "obligeait les navigateurs, à payer un droit de douane de 100%, sous peine d'aller débarquer leurs marchandises dans un port éloigné, en Italie ou ailleurs, de sorte que certains navigateurs ruinés incendièrent leurs navires et cessèrent de commercer".

D) Les contradictions principales et les contradictions secondaires

Dans ce processus économique, politique et social, il faut chercher la préparation des territoires du Proche-Orient à l'extension arabe, car ce processus implique avant tout les contradictions principales que nous venons de mentionner. En dehors de ces contradictions, l'étude de l'extension arabe devient très banale et quelquefois sophistiquée.

Cependant, il y avait autour de ces contradictions principales, des contradictions secondaires, sur lesquelles d'ailleurs insistent la plupart des écrivains et des chercheurs respectables.

Tout d'abord, il faut reconnaître, que les contradictions secondaires sont le reflet des contradictions principales sur l'ensemble de la surface de la réalité du Proche-Orient. Ce qui explique pourquoi il est si facile de les observer.

Le mécontentement du peuple du Proche-Orient et la séparation presque totale entre ce peuple et le pouvoir n'étaient pas seulement dus à l'identité du pouvoir. Il est vrai que le pouvoir, qui était étranger, représentait le phénomène de la colonisation surtout en ce qui concernait l'empire byzantin, mais il y avait aussi le genre de colonisation : c'était la colonisation militaire dans laquelle la classe dirigeante vivait parasitairement sans comprendre la nécessité du rôle du commerce. Elle possédait une attitude militaire qui était contraire à l'attitude des commerçants. L'attitude du pouvoir provoqua une situation qui était contradictoire avec le rôle millénaire du Proche-Orient, jusqu'à cette époque.

Lorsque l'attitude de ce pouvoir provoqua la diminution du surplus provenant du commerce lointain, alors ce furent l'impôt, la taxation, le système fiscal.. etc, qui accentuèrent encore davantage qu'auparavant le mécontentement du peuple du Proche-Orient. Aussi ce mécontentement se manifesta-t-il de plusieurs façons : mouvements religieux tels que nestorien, monophysisme, copte..etc, luttes armées telles que la bataille de Thf-kar ou les attaques des tribus arabes (razzias) (1).

(1) En Arabe *Gazû* signifie conquête. Aussi la razzia n'avait pas pour seul but le pillage, il s'agissait également d'occuper la terre, les pâturages des autres tribus. En ce qui concerne la razzia des tribus contre les deux empires, elle se limitait aux pillages des villes et des caravanes de l'empire, car il était difficile pour ces tribus de libérer, à cette époque, la terre occupée par les deux empires. La razzia visait la vie économique mais elle reflétait également une forme de lutte nationale contre les deux empires. C'est ainsi qu'il faut comprendre le but de la razzia contre les deux empires.

Mais, toutes ces formes qui constituaient des contradictions et qui retinrent l'attention de presque tous les chercheurs sont des contradictions secondaires. Elles sont le résultat logique des contradictions principales. L'incapacité de ces formes de lutte à changer la situation a dominé pendant longtemps au Proche-Orient, mettant en évidence que ces contradictions n'avaient qu'une importance relative par rapport aux contradictions principales, qu'aucune force sociale ou politique n'a essayé, jusqu'à l'arrivée de l'Islam, de les découvrir ou de les attaquer.

La réussite de la conquête islamique se fit grâce à la découverte de ces contradictions principales, par ce mouvement, et ensuite grâce à la possession des solutions qui résolurent ces contradictions. Il était possible à n'importe quelle force possédant l'idéologie islamique, la commandement islamique, la relation directe avec le Proche-Orient au niveau géographique et au niveau de la population, de réaliser la même extension, à la même époque, et avec la même rapidité, que le mouvement islamique.

3) L'ETAT DE MEDINE ET LE PROCHE-ORIENT

L'étendue géographique de la Péninsule Arabe, jusqu'à la ceinture montagneuse de la Mésopotamie à l'est, de la Syrie au nord et jusqu'à la montagne de l'Atlas à l'ouest, sans obstacle naturel, a permis pendant toute l'histoire, une unité géographique considérable, constitue un ensemble rendant difficile l'existence de frontières artificielles, et ce depuis la nuit des temps. Ce facteur géographique a démontré, pendant toute l'histoire, que la Péninsule Arabe est une partie de cet ensemble et que le Proche-Orient est une étendue naturelle de cette péninsule.

L'unité géographique s'est accentuée du fait des vagues d'émigration qui eurent lieu dans cet ensemble, lesquelles sont à l'origine de toutes les ressemblances mentales, psychiques et physiques des populations.

A la veille de l'Islam, les tribus arabes qui s'installèrent dans l'ensemble du Proche-Orient conservèrent de nombreuses relations avec leur tribu d'origine qui demeurait dans la Péninsule. Des interactions culturelles et religieuses se réalisèrent entre toutes ces populations (1).

Tous ces facteurs jouèrent un certain rôle dans l'extension arabo-islamique, à la veille de la conquête. Cependant, ils ne furent pas déterminants dans l'importance que l'état de Médine a accordé au Proche-Orient. Ces facteurs furent peut-être parmi ceux qui facilitèrent l'extension, mais ils n'ont certainement pas été les facteurs qui provoquèrent la décision et la réalisation de l'extension du pouvoir de l'état de Médine dans tout le Proche-Orient.

Il faut chercher plus loin, dans l'ensemble du Proche-Orient, et dans la dimension économique, politique de l'état de Médine lui-même, autant que dans les deux empires. Il faut étudier l'influence

(1) Boulos - op. cit. - vol. 4, Soussat - Les arabes et les juifs dans l'histoire - op. cit., R. Montagne - La civilisation du désert - Paris 1947, J. Starcky - Palmyréniens, Nabatéens et arabes du nord avant l'Islam - Dans l'histoire des religions - de Brillant et Aigrain - vol. IV - Paris 1956, R. Dussaud - La pénétration des arabes en Syrie avant l'Islam - Paris 1955, A. Kammerer - Pétra et la Nabatène, l'Arabie Pétrée et les arabes du nord dans leurs rapports avec la Syrie et la Palestine jusqu'à l'Islam - vol. 2 - Paris 1920-1930, H. Lammens - L'Arabie Occidentale à la veille de l'Hégire - Beyrouth 1928, E. O' Leary - Arabia before Mohammed - Londres 1927, F.M. Abel - Histoire de la Palestine depuis la conquête d'Alexandrie jusqu'à l'invasion arabe - vol. 2 - Paris 1952, H. Charles - Le christianisme des arabes nomades sur le limes et dans le désert syro-mésopotamien aux alentours de l'Hégire - Paris 1936.

des contradictions principales sur l'état de Médine pour bien saisir le concept et la notion de l'extension.

a) Les relations économiques

Il résulte de la contradiction entre la situation politique du Proche-Orient et son rôle dans l'économie mondiale, à cette époque, divers effets qui se manifestaient en principe dans la Péninsule Arabe de deux façons : l'une était l'accentuation de l'importance de la Péninsule Arabe dans le commerce mondial comme alternative du Proche-Orient et l'autre le ralentissement du commerce entre la Péninsule Arabe et les régions du nord (le Proche-Orient). Autrement dit, la situation du Proche-Orient provoqua, dans la Péninsule Arabe, le ralentissement du commerce.

À première vue, il semble que ces deux façons sont paradoxales. Cependant, il faut considérer cette contradiction dans le cadre de chaque étape historique.

La Péninsule Arabe n'était guère touchée politiquement par le conflit existant entre les deux empires, à l'exception des régions périphériques au nord de la Péninsule qui furent annexées à l'empire byzantin telles que Pétra, Edesse, Palmyre, ou à l'empire perse telles que le royaume de Lakamede en Hira. Le reste de la Péninsule conserva sa totale indépendance comme le cœur de la Péninsule et la région de Hidjaz, ou une indépendance relative comme la rive orientale ou le Yémen. En général, une certaine stabilité politique distinguait la Péninsule Arabe du Proche-Orient, où le conflit entre les deux empires caractérisait la situation.

En tant qu'alternative et pour échapper au conflit du Proche-Orient, le commerce mondial s'orienta vers la Péninsule Arabe afin de devenir un maillon dans les échanges commerciaux existant entre l'Extrême-Orient et l'Occident. Cette orientation favorisa le développement des voies de transport maritimes qui allaient vers la Péninsule Arabe, et le développement des voies de transport terrestres se trouvant à l'intérieur de la Péninsule. Cette dernière devint, à cette

époque, l'un des principaux maillons du commerce mondial et un centre pour les échanges commerciaux, ce qui explique les effets immédiats qu'eut, sur la Péninsule, le conflit entre les deux empires. Conflit qui à court terme provoqua dans la Péninsule le développement du commerce et des transports.

Ce développement du commerce eut des effets économiques, politiques et sociaux, qui se manifestèrent par la suite par l'apparition de la révolution islamique, laquelle caractérise la première phase du développement économique. La deuxième phase comporte des effets négatifs en raison du conflit qui existait entre les deux empires, car ce conflit se reflétait négativement sur le développement du commerce dans la Péninsule Arabe.

Le commerce extérieur de la Péninsule Arabe, depuis l'étape préislamique, et à la veille de l'Islam, s'effectuait entre le sud et le nord du Yémen qui subissaient l'autorité perse, vers la Syrie, la Palestine et quelquefois jusqu'en Egypte, là où le commerce des arabes subissait toutes les contradictions principales dans les deux empires. Au nord c'était Bousra et Gaza, qui étaient les villes les plus importantes pour le commerce des arabes. Du nord et depuis la frontière entre la Péninsule et l'empire byzantin les marchandises des commerçants arabes étaient taxées d'un premier droit de douane (ad valorem) la "vestigalia", puis se chargeaient d'autres droits perçus un peu partout. Il y avait encore des taxations lorsque les marchandises devaient circuler à l'intérieur de l'empire, péages de routes et de ponts (portoria), droit de vente sur les marchés (nundina) (1). De douane en douane et de droit en droit, le prix ne faisait que monter, et la possibilité de profit ne faisait que diminuer, surtout que la faiblesse du pouvoir d'achat jouait un rôle déterminant sur les prix des marchandises des commerçants arabes...

(1) Pigulesvkaya - Byzance sur la route de l'Inde - op. cit. p. 103, voir aussi R. Latouche - Les origines de la civilisation occidentale - op. cit.

L'unification de la Péninsule Arabe, la libération du Yémen et de Bahrain des perses, le contrôle par l'état des ports de la Péninsule Arabe, accentuèrent l'importance du commerce dans l'état islamique. De plus, l'activité principale pour l'économie de la Péninsule étant le commerce, l'impôt sur cette activité constituait un revenu important pour le Baït Al-mal (la maison des finances) de l'état musulman.

L'unification et la libération des régions périphériques de la Péninsule plaçant la relation commerciale entre l'état de Médine et les deux empires dans une situation critique.

L'unité de la Péninsule, la centralisation du pouvoir, la stabilisation politique, accélérèrent le développement du commerce et des transports. Mais, la situation des principaux débouchés du commerce arabe commençait à menacer dangereusement ce développement soit à cause des effets des contradictions principales dans les deux empires, soit du fait de la position particulière que ces deux empires adoptèrent par rapport au commerce venant de, ou allant vers la Péninsule.

La menace qui planait sur le commerce des arabes se manifestait de deux façons. La première était les effets sur la production de la Péninsule : dans le sud et sur la rive orientale de la Péninsule, pour certains produits agricoles et industriels destinés à l'exportation, tels que les raisins secs du Yémen, les dattes de Bahrain en ce qui concerne l'agriculture, et les parfums de la rive orientale, les peaux du Yémen en ce qui concerne l'industrie. Le surproduit se développait pour le commerce avec le nord, ce qui explique que ce développement était menacé par les problèmes que rencontrait cette relation commerciale avec les deux empires. Bien que la surface agricole se limitait à la surface de la Péninsule Arabe, le développement du commerce provoqua l'exploitation de toutes les terres cultivables de la Péninsule. En plus du Yémen, l'agriculture se pratiquait dans les oasis et sur les points d'eau se trouvant dans la Péninsule Arabe. L'impôt que percevait l'Etat de Médine sur ces terres (AL-Kharage), constituait l'une des principales sources de revenu de l'état musulman. Il en était de même dans l'industrie, bien qu'elle fut de moindre importance.

L'autre façon par laquelle se manifestait la menace qui visait le commerce des arabes était le fait que la Péninsule Arabe devint un trait d'union pour le commerce mondial, comme alternative du Proche-Orient.

Pendant longtemps le développement du commerce entre la Péninsule Arabe et l'Extrême-Orient provoqua le développement des ports situés sur toute la rive orientale ainsi que le développement des ports se trouvant au sud. Dans ces ports, les commerçants arabes réalisèrent des échanges commerciaux avec les commerçants venant de l'Extrême-Orient. Ils se chargèrent également de transporter les marchandises par les voies terrestres, vers le nord, vers les marchés des deux empires. Cela constituait la principale activité de la population vivant dans la Péninsule. Les problèmes et les obstacles concernant la circulation des marchandises, soit entre la Péninsule et les deux empires, soit à l'intérieur du territoire de chaque empire menaçait directement cette activité, de sorte que les pistes de caravanes et les routes du commerce mondial commencèrent à apparaître au nord de Byzance, en reliant l'Extrême-Orient avec l'Occident et l'empire byzantin, sans passer par le Proche-Orient. Des commerçants tels que les sogdiens eurent un rôle d'intermédiaire entre la Chine et l'Asie Centrale d'une part, et l'empire byzantin et l'Occident d'autre part (1).

Ainsi, de cette réalité économique et des contrecoups que provoqua cette menace économique, apparut la décision de l'expansion du Proche-Orient, car cette menace visait les intérêts de la classe dirigeante de l'état islamique : les commerçants.

(1) Académie des sciences de l'URSS, Institut d'histoire de la culture matérielle - Précis d'histoire de l'URSS - Moscou - 1958 - traduction en arabe - Dar Al-Taliha - Beyrouth - 1968 - vol. 7, l'histoire sogdienne, voir aussi Laufer - Chinese contributions to the history of civilization in ancient Iran - Chicago - 1919.

Les facteurs principaux jouèrent un rôle prépondérant dans la facilité et la rapidité de l'extension. Il faut également rappeler les facteurs secondaires, que la plupart des chercheurs expliquent comme des facteurs principaux, de la réalité du Proche-Orient qui se manifestaient depuis longtemps. Les "peuples étaient soumis depuis longtemps à Rome puis à Byzance à l'ouest, à l'empire perse sassanide à l'est. Ils étaient en état de révolte permanente contre les administrations de Constantinople et de Ctésipon" créant des problèmes "à coloration religieuse et à fond social. Le domaine Byzantin est secoué par des hérésies ; le nestorianisme et le monophysisme surtout s'opposent à l'orthodoxie dirigeante. Dans le domaine sassanide se développent le manichéisme, le judaïsme et le christianisme, toutes confessions dirigées contre la religion officielle, le mazdéisme. Or les tendances démocratiques, égalitaires et cosmopolites du message islamique répondaient à ces mouvements" (1), ce qui explique que "le massacre des vaincus n'a été pratiqué que sur les armées en déroute" (2). Or "les rapports avec les peuples soumis ont été, dans tous les cas, facilités par la tolérance des envahisseurs" (3).

Pendant dix ans, l'extension des arabes musulmans inclut le Proche-Orient de l'ancienne civilisation. Pendant dix ans, les arabes ne furent arrêtés que là où il y avait des obstacles naturels : "montagnes du Taurus, de l'Iran oriental d'Abyssinie, désert de Cyrénaïque (Libye)" (4), ce qui nous fait repenser à toutes les émigrations des populations de la Péninsule.

La conquête exigea pour sa part le développement de l'état de Médine par rapport aux données nouvelles. Des changements administratifs et structurels apparurent dans l'Etat de Médine pour endiguer la

(1) Maurice Lombard - L'Islam dans sa première grandeur - op. cit. p. 9, voir également toute notre référence.

(2) Robert Mantran - L'expansion musulmane - op. cit. p. 105

(3) Maurice Lombard - idem - p. 10

(4) Robert Mantran - idem - p. 104.

problème des finances, ainsi que des organisations économiques et sociales rendues nécessaires par l'exploitation des terres fertiles en Irak et en Egypte par les problèmes dus à l'urbanisation, l'islamisation, l'arabisation, au commerce et au rôle de la classe commerçante (1). L'apparition de ces changements provoqua un conflit qui, pendant dix ans, demeura invisible dans l'état de Médine. Les commandants qui dirigèrent la conquête et devinrent les gouverneurs des régions conquises dans le Proche-Orient, et qui représentaient la classe commerçante, poursuivirent leur conquête en accentuant leur position. On dit, par exemple, que la conquête d'Egypte par 'Omar Ibn Al-'Ass ne se fit pas sur l'ordre de l'Etat de Médine, ce fut une initiative personnelle. Cette classe de commerçants connaissait les intérêts qu'elle retirerait de l'extension. Cependant l'Etat de Médine n'était pas opposé à la continuité de l'extension.

b) Les pouvoirs de la classe commerçante

La révolution islamique qui eut lieu dans la Péninsule Arabe n'a pas seulement favorisé la position sociale de la classe commerçante, elle a également et de façon plus accentuée, donné le pouvoir absolu à cette classe, ce qui explique pourquoi la mort du Prophète n'a pas provoqué la disparition de son standard, bien que l'Islam n'était pas encore installé dans le coeur de la majeure partie des arabes de la Péninsule. La guerre de Radda (Apostasie) nous montre d'ailleurs cette réalité.

Le successeur du Prophète, Abû Bakr, qui était un des riches commerçants, ne tarda pas à utiliser son pouvoir, représentant l'autorité centrale de l'état du Prophète, pour réunifier la Péninsule

(1) Voir Ann K.S. Lambton - Landlord and peasant in Persia - a study of land tenure and land revenue administration - Oxford - 1953 - p. 22-23, G. Wiet - précis de l'histoire d'Egypte - Caire - 1932 - tome II - p. 132, A. Fatah - Le statut légal des non-musulmans en pays d'Islam - Beyrouth - 1959 - p. 324-328, F. Gabrieli - Les arabes - Paris - 1963 - p. 69, B. Lewis - Les arabes - op. cit p. 40-53.

Arabe d'une manière plus caractéristique qu'à l'époque du Prophète. Ainsi, la classe commerçante, grâce à la réunification de la Péninsule eut le pouvoir absolu.

C'était en effet les intérêts de la classe commerçante qui étaient menacés par la situation du Proche-Orient. Cette classe commerçante fut vaincue de nombreuses fois en raison des différents obstacles qui perturbaient ses activités commerciales. Et c'est afin de réaliser les intérêts de cette classe que le commerce se développa alors dans le Proche-Orient. En vue de ce développement l'Islam dû s'élargir, et la révolution islamique dû s'étendre au Proche-Orient.

Bien que cette classe constituait la classe dominante dans les sociétés de tous les centres de commerce avant l'Islam, à partir de cette époque, et dans l'état de Médine, cette classe devint elle-même, l'état de Médine, autrement dit, elle devint une classe-état.

De ce fait, il y eut une différence dans la composition de l'état de Médine par rapport aux états des deux empires, ce qui provoqua, assez logiquement d'ailleurs, le conflit entre eux.

L'identité de la classe-état, en tant que classe commerçante, était une classe unificatrice. De plus, cette classe était compatible avec la nécessité que le rôle du Proche-Orient exigeait, car *"le propre d'une zone de civilisation de ce type - dont l'essence est la fonction commerciale, la mise en relation des zones qu'elle isole - est d'être dialectiquement unificatrice-dislocatrice. Unificatrice parce qu'elle amène les hommes à se déplacer sans arrêt, les coutumes et les religions à se transmettre, une lingua franca de voyageurs à s'imposer. Mais aussi dislocatrice parce qu'elle est fondée sur la concurrence de cités marchandes rivales"* (1).

(1) Samir Amin - Le développement inégal - op. cit. p. 32

C'est cette classe qui réalisa l'extension et pour ces différents motifs. Il est fondamental de connaître, par exemple, les commandants qui réalisèrent cette extension des arabes musulmans au Proche-Orient pour constater le rôle de la classe commerçante dans cette extension. Tous les commandants, sauf Kaled Ben Al-Walida, étaient des commerçants (1) qui ont pratiqué le commerce avec la Syrie, l'Irak et la Palestine avant même l'Islam, ce qui explique pourquoi ils connaissaient presque parfaitement la région.

La relation commerciale entre ces cadres guerriers et les commerçants autochtones s'étendit, à cette époque, car ils pratiquèrent alors le commerce dans ces régions. De plus, ils connaissaient tous les effets principaux qui dominaient la région, les classes opprimées et en révolte, et d'après ces connaissances, ils dirigèrent l'extension, grâce à la coalition avec les autochtones en révolte, les commerçants, les ouvriers et les paysans, ainsi que les organisations religieuses et nationales des tribus arabes, etc.

La conquête renforce encore le pouvoir de la classe commerçante à l'intérieur de l'état de Médine et la montée d'Uthman (troisième calife de l'état de Médine, de 644 à 656), issu de la famille Omeyyades (qui était la plus riche famille de commerçants de La Mecque avant l'Islam, représentée à l'époque par Abu Soufiân) renforça la position de cette classe et à partir de cette époque, le conflit s'éleva à la surface de la réalité des terres musulmanes, en se manifestant par l'assassinat d'Uthman, le 17 juin 656, et la révolte du gouverneur de Syrie, Mû-Awiya, contre le quatrième calife, Ali.

La dernière victoire fut pour le compte de la classe commerçante, représentée par Mû Awiya (le fils de Abu Soufiân) qui fonda, en Syrie, en 661, la dynastie des Omeyyades.

(1) Tel que Mo'Awia Ben Abu Soufian et son frère Yâzide, 'Umar Ben Al-'Ass, Abu 'Ubaïda Ben Al-Jarah, sa'ad Ben Abi Wakas, Kaled Ben Sa'ide, Al-Mugira Ben Shu'ba, Ziad Ben Abih.

A partir de cette époque, le Proche-Orient de l'ancienne civilisation devint également le siège de l'Etat arabo-islamique. Alors, la victoire de la classe commerçante et le déplacement de la capitale vers la région du commerce constituèrent la première caractéristique de la civilisation arabo-islamique, entre le VII^{ème} et le XII^{ème} siècles, laquelle s'élargit autant que le commerce lointain.

CHAPITRE QUATRE

LES TRANSPORTS ET LA FORMATION NATIONALE DE LA NATION ARABE

I. DE L'ETHNIE ET DE LA NATION

A) Les concepts ethniques et les concepts nationaux

L'étude de la formation nationale de la nation arabe se présente en deux parties : le sémitisme et l'islamisme d'une part et la formation des classes sociales d'autre part.

A notre avis, l'opinion qui explique la formation de la nation arabe par les faits culturels confond entre le concept ethnique et le concept national. Selon cette opinion, les caractéristiques culturelles représentent les facteurs déterminants de la nation arabe. Par contre, le processus économique et social que comporte la notion de la nation n'est pas pris en considération (1).

(1) Dans le monde arabe, tous les nationalistes arabes du XIX^{ème} siècle et la plupart de ceux du XX^{ème} siècle, bien qu'ils représentent différentes organisations ou différents courants idéologiques, présentent d'une façon ou d'une autre la nation arabe comme une ethnie culturelle. Il est utile de préciser ici que deux grandes idéologies représentaient ce mode de penser :

- 1) L'idéologie religieuse qui confond l'islamisation avec l'arabisation, représentée par :
Rifat Al Tahtawi (1801-1873), Jamal Al-Din Al-Afagani (1839-1897), Mohamed 'Abdeh (1849-1905), Mohamed Rachid Reda (1865-1925) et Abdel-Rahmā Al-Kouakibi (1849-1903)
- 2) L'idéologie des nationalistes historiques qui confondent la culture sémitique et la notion de la nation représentée par :
Néassif Al-Yaziji (1800-1871), Būtrūs Al-Būstani (1818-1883), Jurji Zaïden (1861-1914), Najib Asourf dans son livre "La renaissance de la nation arabe", 1905, Raffik Al-'Adum dans son livre "La ligne islamique et l'Europe", 1907, voir aussi notre recherche "De la nation arabe" présentée à l'Institut Universitaire d'Études de développement, séminaire de "L'unité arabe : concept pratique et perspectives - 1976-1977, à partir de p. 4

La deuxième opinion explique le concept national et la formation de la nation par un processus économique en général et par un système économique bien déterminé en particulier, il s'agit du système capitaliste, et confond le concept de la formation de classes avec le concept de formation nationale. Staline pense dans "le marxisme et la question nationale" que la notion de la nation était le produit du système capitaliste et suppose l'existence de marchés capitalistes intégrés comme exigence de l'existence de la nation. Ce fut d'abord l'opinion de tous les marxistes "classiques", et ce fut également, d'une certaine façon, celle des marxistes "modernes", tels que Henri Lefèvre dans son livre "De l'état" qui prétend que l'existence de l'état-nation ne se trouve que dans la société capitaliste et que cet état-nation est le produit d'un tel système (1).

Nous ferons tout d'abord une distinction entre deux concepts : le concept "ethnique" et le concept "national".

L'ethnie exige une communauté possédant une langue et une culture communes, une homogénéité géographique. La conscience qu'à cette communauté de son homogénéité géographique est indispensable lorsqu'il y a certaines différences dialectales ou religieuses entre les différentes "régions" administratives.

Le concept de la nation implique le concept de l'ethnie, bien qu'elle le dépasse. La nation exige l'existence d'une classe sociale qui contrôle l'appareil administratif de la communauté "l'état" et assure l'unité d'un ensemble économique garantissant la continuité de la vie de la communauté par la circulation et la distribution

(1) Henri Lefèvre - De l'état I, l'état dans le monde moderne - Paris 1976, à partir de p. 4. Dans le monde arabe, cette opinion représentée par les organisations communistes arabes, en répétant d'une façon toute logique, et sans prendre en considération la particularité du monde arabe, l'idéologie staliniste, surtout pendant les années 40, ce qui provoqua l'échec de ces organisations, Voir aussi notre recherche "De la nation arabe".

du surplus entre les différentes "régions" administratives, circulation qui provoqua la solidarité et l'intégration économique entre les "régions".

Dans le cas où l'homogénéité ethnique n'existe pas, l'ensemble économique d'un territoire constitue un empire et non une nation. Dans le cas où il n'y a pas d'unité économique, il s'agit d'une communauté ethnique et non d'une nation.

L'histoire ne nous montre aucun exemple de nation existant sans qu'une classe fasse circuler le surplus dans le territoire géographique, ou bien lorsqu'il n'y a pas de moyens de circulation pour ce surplus. Autrement dit, aucune nation n'existe s'il n'y a ni échanges, ni moyens de communication (en considérant la liaison entre les deux).

B) L'Islam, les concepts ethniques et les concepts nationaux

Avant l'Islam, l'ensemble géographique représentant l'actuel monde arabe comportait, en quelque sorte, deux concepts.

1) Le concept ethnique : les émigrations de la Péninsule Arabe, dans toute la région représentée sur la carte no 1, créaient un ensemble ethnique ; les sémites prédominant, caractérisés, malgré les différenciations dans l'évolution dialectale au niveau de la langue dans chaque "région", par la même composition, la même racine et la même phonétique de langue et surtout la même mentalité. Cependant au niveau administratif, chaque groupe essaya de posséder, dans l'ensemble de la région, une certaine indépendance territoriale. Ainsi, la région en général représentait à la fois une communauté ethnique (sémite) et le manque d'unité économique et administrative au niveau de l'ensemble (car chaque groupe à sa classe dominante, classe-tribu dans le désert et classe-état embryonnaire dans la société agricole).

Dans ce sens, les arabes à partir de cet ensemble (sémite), de l'homogénéité géographique de la Péninsule Arabe et du désert existant entre l'Irak et la Syrie, ont approfondi l'homogénéité culturelle

en créant une différenciation partielle au niveau culturel par rapport au reste de l'ensemble. Cette différenciation se manifesta surtout par les luttes que menèrent les arabes pour conserver l'indépendance de leur territoire homogène.

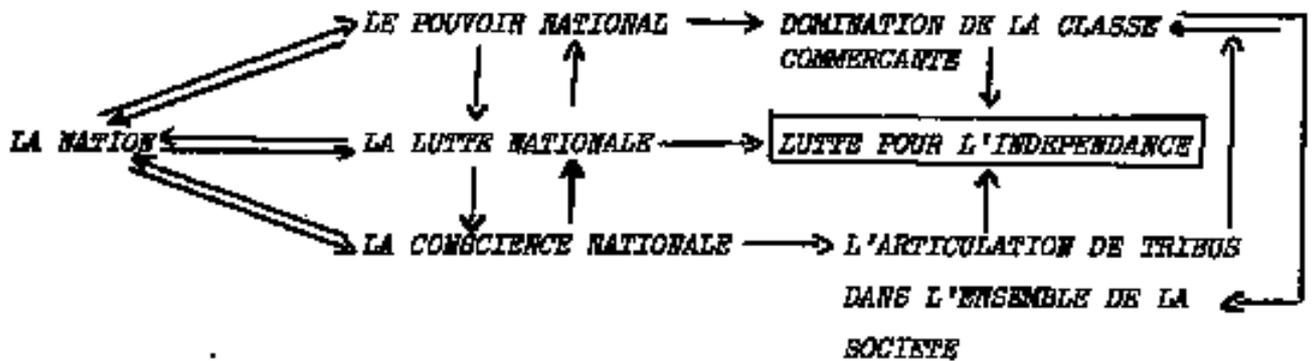
2) Le concept national : l'émigration provoqua l'existence de chemins et la possibilité d'échanges. Le développement des échanges et des transports permirent la création d'une classe commerçante qui dominait tout l'ensemble (surtout dans les régions où l'activité agricole était une activité secondaire ou pratiquement inexistante). ce qui montre l'apparition de certains concepts de la formation nationale embryonnaire depuis cette époque. Cependant, c'est dans la nature de la domination du commerce en général dans tout l'ensemble que réside la diversité de cet ensemble. La rivalité entre les commerçants ou un groupe de commerçants, provoquait la diversité dans l'ensemble. Ainsi, dans chaque "région", une classe commerçante assurait la distribution du surplus provenant du commerce.

Dans ce sens, l'étendue géographique qui constitue le monde arabe actuel était presque comme la Grèce Antique où *"la nation malgré l'absence de pouvoir politique central, réduit à l'état d'embryon, s'exprime dans les confédérations et alliances des cités helléniques"* (1).

Cependant le territoire des communautés ethniques, dites arabes (la Péninsule Arabe), représentait une formation nationale plus mûre grâce au pouvoir politique et à l'unité économique plus développés, du fait de la domination de la classe dominante, qui provoqua, dans ce territoire, l'articulation sociale. Ceci explique les luttes d'indépendance menées par ces arabes et le fait qu'ils parvinrent à conserver leur indépendance durant toute l'histoire. En se basant sur cette explication, on peut dire que la nation arabe exista avant l'Islam.

(1) Samir Amin - Le développement inégal - op. cit. p. 21

Ainsi, la création de la nation arabe peut se schématiser de la façon suivante :



L'Islam était le produit de la réalité arabe, d'un processus culturel d'une part, économique et social d'autre part, de cette société. Il comporte donc tous les éléments déterminants du concept ethnique (le sémitisme et l'arabisme) au niveau culturel et au niveau de l'homogénéité géographique, mais il comporte également les éléments déterminants de la nation arabe au niveau économique (la favorisation du système économique qui s'appuie sur le commerce), au niveau social (la favorisation de la domination de la classe commerçante) et au niveau politique (l'indépendance territoriale et l'existence du pouvoir national). Il englobe le concept de la nation arabe car celui-ci était non seulement le produit du processus culturel, mais aussi le produit du processus économique et social, et ce bien avant l'Islam.

Il convient de remarquer la relation entre le sémitisme et l'islamisme et entre l'islamisme et l'arabisme.

L'extension islamique redonna à l'ensemble du territoire qui constitue l'actuel monde arabe son réel visage et il apporta à cet ensemble la domination de la nation arabe, ce qui nous amène à faire une distinction entre le monde arabe et l'empire islamique.

L'Empire islamique se composait de communautés ethniques différentes, mais ayant une unité économique. Quant au monde arabe, il se caractérisait, à partir de l'extension islamique, par la prédominance de la communauté ethnique (arabo-sémita), l'unité économique et le pouvoir national.

II. LA FORMATION ETHNIQUE DU MONDE ARABE

L'émigration, le développement des voies de transport et les relations commerciales caractérisaient le mode de vie du Proche-Orient avant l'extension islamique. Ce mode de vie se manifestait par les coutumes, les façons de penser, les religions, etc, mais également et surtout par l'expression linguistique.

Au niveau dit "officiel" c'était souvent la langue des conquérants et des colonisateurs qui était la langue dominante au niveau politique, ce qui explique la rupture politique de la langue sémita, cependant aux niveaux social et économique cette dernière restait dominante.

La composition horizontale des langues sémites dans l'ensemble de la région dépendait des effets géographiques, économiques et climatiques. Ainsi il y eut une différenciation dans la langue de chaque groupe sémita de l'ensemble, différenciation qui se manifestait par un dialecte. Cependant la composition verticale des langues existantes représentait trois stades : politique, la langue des conquérants, économique, la langue du commerce, social et culturel, la langue de la vie quotidienne de chaque groupe.

Dans le domaine sémita, l'actuel monde arabe, avant l'extension musulmane, il existait trois langues officielles : c'était le grec en Syrie et en Egypte, le Pehlvi en Mésopotamie sassanide et l'arabe

dans la Péninsule Arabe (1).

En ce qui concerne la langue parlée, en Syrie et en Mésopotamie les populations occupées parlaient l'araméen occidental dans l'empire byzantin et l'araméen oriental dans l'empire sassanide (tous deux représentaient la langue du commerce), le syriaque édessénien et l'arabe en Syrie, le copte et l'arabe en Egypte, tandis qu'en Afrique du Nord la langue utilisée dans la vie quotidienne était le berbère. Dans la Péninsule Arabe c'étaient les parlers bédouins, les parlers citadins de La Mecque. *"Toutes ces langues sont très voisines : leur squelette consonantique se recouvre la plupart du temps"* (2).

Cependant, la langue utilisée dans la vie économique et commerciale était la langue araméenne qui *"dès le IV^{ème} siècle avant notre ère, a absorbé, au moins au niveau du langage parlé, à peu près toutes les langues sémitiques de cette région, sauf l'arabe"* (3).

Il apparaît utile de représenter ici la situation linguistique, avant la conquête musulmane, des langues dominant en général (voir carte no 14).



CARTE No 14

- (1) Maurice Lombard - L'Islam dans sa première grandeur - op. cit. p. 92, voir aussi J.M. Abdel Jalil - Brève histoire de la littérature arabe - Paris 1943, R. Blachère - Histoire de la littérature arabe des origines au XV^{ème} siècle - vol. 3 - Paris 1952-1966, Grunbaum - Unity and variety in muslim civilization - Chicago 1955, C. Pellat - Langue et littérature arabes - 1952 -
- (2) Maurice Lombard - idem - p. 93
- (3) Maurice Lombard - idem - p. 93

L'extension islamique apporta quelques modifications dans certaines coutumes, sans cependant provoquer un grand changement, car l'Islam et les musulmans de la Péninsule sont également sémites. Cette modification toucha davantage les coutumes religieuses, pour ceux qui allaient se convertir à l'Islam (la majeure partie de la population était concernée, mais pas la totalité).

Cependant dans le domaine linguistique, l'extension musulmane a provoqué la domination de la langue arabe du fait que les musulmans doivent lire le Coran, qui est écrit en arabe, pour pratiquer leurs devoirs religieux (prière, appel à Dieu, etc). Tous les musulmans apprirent l'arabe et souvent grâce à l'aide des Imams qui accompagnaient l'armée musulmane. Les musulmans devaient également comprendre les discours expliquant la nouvelle religion. De ce fait, il nous est possible de dire que l'Islam a contribué à la formation ethnique du monde arabe.

Ainsi, les mosquées et les villes urbaines construites par les musulmans constituaient en même temps des écoles pour la langue et la culture arabes ainsi que pour les coutumes arabo-islamiques.

Cependant, la formation ethnique du monde arabe n'était pas seulement le résultat de l'islamisation. Il convient de faire une distinction entre l'islamisation et l'arabisation, car la participation de l'Islam en tant que religion, dans cette formation, fut limitée aux musulmans. Pour les non-musulmans, aucun motif religieux ne les obligeait à apprendre l'arabe. Quant au syriaque, il représentait une *"langue immobilisée par l'usage exclusivement écrit et littéraire qu'il en est fait, il n'est plus, dès la fin du X^{ème} siècle, qu'une langue savante, et les auteurs chrétiens écrivent indifféremment en syriaque ou en arabe"* [1].

[1] Maurice Lombard - idem - p. 95

III. LE ROLE DU COMMERCE DANS LA FORMATION ETHNIQUE DU MONDE ARABE

Le triomphe de l'Islam était en quelque sorte celui de la classe commerçante plus que celui d'une secte ou de principes purement religieux, ce qui explique que l'extension islamique fut également l'extension de la classe commerçante. C'est par le concept de mouvement, de déplacement sur les pistes de caravanes que l'extension culturelle trouva sa dimension : mouvements des hommes, des idées et des modes de vie.

Depuis la première victoire de l'extension, à la frontière de l'empire sassânide ou byzantin, l'attitude de la classe commerçante caractérisa le mouvement et l'extension islamique : constructions urbaines sur les pistes de caravanes ou sur les voies maritimes (fondation du port de Basra au sud de l'Irak et fondation de Kôfa sur la piste de caravanes se trouvant entre l'Irak et la Syrie-Egypte, en 638, fondation de Fostat sur la piste de caravanes Egypte-Afrique du Nord et sur le Nil qui relie le fond de l'Afrique avec l'Egypte, en 643, etc), amélioration des voies et des moyens de transport. Grâce à ces villes et à ces moyens de transport, la formation ethnique du monde arabe progressa d'une façon remarquable.

À partir de 661, la classe commerçante mit fin, en sa faveur, au conflit qui existait entre les principes spirituels et les principes pratiques de l'Islam, ce qui explique le déplacement, cette fois définitif, de la capitale islamique du centre saint (La Mecque, et Médine) vers le centre de gravité commercial (Damas et Bagdad, etc).

Grâce à la victoire qu'elle remporta, la classe commerçante imposa la langue arabe dans les centres de gravité commerciaux (à l'époque c'était en principe l'étendue géographique de l'actuel monde arabe) comme langue utilisée dans la pratique de la principale activité de l'économie : le commerce. Cette activité ne concernait pas seulement les musulmans, elle concernait également les non-musulmans, ce qui explique pourquoi à l'intérieur du monde arabe, la langue arabe a chassé de la vie quotidienne les autres langues sémites.

Le syriaque "ne mourra pas tout-à-fait : il connaîtra une certaine expansion, en Asie Centrale et en Chine" (1). En ce qui concerne le copte, en Egypte "dès le X^{ème} siècle, le clergé copte écrivait en arabe quand il voulait être sûr d'être compris" (2), etc.

L'extension de la langue arabe en tant qu'élément culturel est un facteur déterminant du concept ethnique, car cette langue devint dans l'empire musulman la langue du commerce : qu'ils soient musulmans ou non, les commerçants préféraient utiliser la langue arabe dans le commerce (3). C'est par l'intermédiaire des voies de transport terrestres et maritimes que la langue arabe s'est répandue.

Monsieur Lombard affirme que l'arabe "ne se contente pas d'assurer sa suprématie, presque son exclusivité, à l'intérieur de l'empire musulman, il en franchit aussi les frontières, avec les marchands juifs nādanites de Narbonnaise ou les commerçants berbères établis au Soudan, et aussi jusqu'aux comptoirs arabo-persans de l'Océan Indien, de l'Indonésie, de l'Indochine et de la Chine du sud [Canton abrite une grosse colonie de marchands venus du monde musulman], ou, vers le nord, jusqu'aux colonies musulmanes établies dans les emporia des fleuves russes (Itil, Bulgār, Kien)". Musulmans et non-musulmans sont obligés d'apprendre l'arabe pour communiquer avec les commerçants du monde musulman et du monde entier.

Ainsi la formation ethnique, dans le sens que nous venons d'expliquer, s'est réalisée dans le monde arabe grâce au développement des transports et du commerce, à la domination de la classe commerçante à partir de 661 (fondation de l'empire Omeyyades). Cette réalisation se fit bien plus en faveur de l'arabisme que de l'islamisme. Cependant il ne faut pas en conclure que la formation ethnique du monde arabe était en contradiction avec l'islamisation.

(1) Maurice Lombard - idem - p.95

(2) Maurice Lombard - idem - p. 96

(3) Un correspondant juif qui écrit de Kairouan et a voyagé en Irak, en Andalousie et en Afrique du Nord, s'excuse de ne pas écrire en hébreu, mais en arabe, car il est pressé et cela lui est plus commode. Golodziher - Mélanges judéo-arabes - Revue des études juives 1905, p. 182-188, cité par Maurice Lombard- idem - p. 98

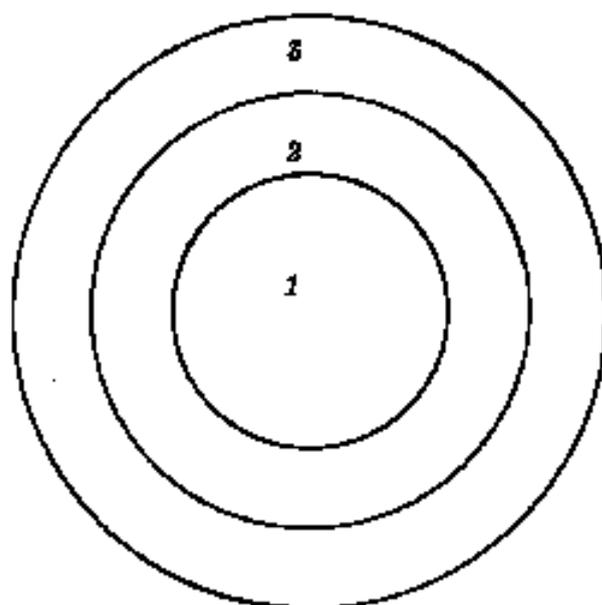
IV. LA FORMATION NATIONALE

Ni la formation ethnique, ni la formation nationale ne furent le résultat d'un moment bien précis du processus de l'extension arabo-islamique : elles furent le produit de toute la période qui caractérisa la domination de la classe commerçante dans le monde arabe, depuis la conquête du Proche-Orient.

Ainsi, la formation nationale du monde arabe se manifesta par l'unification économique, la domination d'une classe qui centralisait cet ensemble au niveau économique, par la distribution du surplus et au niveau politique, par la centralisation du pouvoir.

Il faut faire une distinction entre le monde arabe et l'empire islamique. La domination de la classe commerçante qui possédait une puissance économique lui permettant de poursuivre l'extension, provoqua la fondation de l'empire musulman s'étendant de l'Asie Centrale à l'est, à l'Espagne à l'ouest. Cette extension eut pour conséquence l'articulation des régions non arabes au monde arabe, de sorte que la seule différence existant entre les deux était la différenciation ethnique.

Il convient également de remarquer l'articulation mondiale, non islamique, au niveau économique, avec le monde arabe. Ainsi, il faut prendre l'articulation de ces trois instances, au niveau mondial de l'époque, articulation dont le cœur était le monde arabe.



- 1) Monde Arabe
- 2) Monde musulman
- 3) Monde non-musulman

Cette articulation caractérisait le processus du développement économique, au sens large, développement qui se fit en raison et à cause du développement du commerce lointain et des transports.

Le rôle du Proche-Orient dans le commerce lointain attira les commerçants de la Péninsule Arabe. Au niveau politique, il y eut deux effets concrets : la domination totale de la classe commerçante, représentée par la fondation de l'état Ommeyyade, en 661, par Mu'awiya (la fille d'Abu Soufiâne, chef des commerçants mecquois) et le déplacement de la capitale islamique de Médine (ville sainte) à Damas (ville au centre du commerce). Il en résulta qu'au niveau économique cette classe possédait les centres commerciaux, les richesses naturelles et la puissance monétaire, grâce à la domination des quatre régions suivantes : la Péninsule Arabe, la Mésopotamie, la Syrie et l'Egypte, ce qui permit à cette classe de continuer l'extension vers l'est jusqu'en Asie Centrale et vers l'ouest jusqu'en Espagne.

Cependant, pendant cinq siècles, le monde arabe représenta le centre et le cœur, non seulement du monde islamique, mais également du monde entier.

La diversité des régimes, la division politique dépendaient du rôle qu'avait chaque "région" dans l'unité de cet ensemble : c'est le concept de l'unité économique qui se base sur le commerce. Il représentait le concept de la rivalité existant entre les commerçants ou entre des groupes de commerçants. C'était une forme d'unité caractéristique, typique d'un tel système économique, mais cette diversité ne fut jamais en contradiction avec la formation nationale.

Aussi, pour étudier la formation nationale du monde arabe, il faut préciser le rôle qu'eut le commerce mondial sur l'ensemble du monde arabe, le rôle de ce dernier dans le commerce mondial et les facteurs qui lui permirent d'avoir un rôle créatif et dynamique qui furent à l'origine de sa formation nationale.

1) Le monde arabe, centre du commerce mondial (position géographique)

La conquête du Proche-Orient impliqua le contrôle du centre du commerce mondial dans lequel les grandes pistes de caravanes et les principales voies maritimes se rencontraient. A l'est le "terminus" était la Mésopotamie, au nord et à l'ouest c'étaient la Syrie, l'Egypte et le Magrab, et au sud c'étaient la Péninsule Arabe, l'Egypte et le Magreb. Il est intéressant de préciser certaines caractéristiques géographiques générales se rapportant à ce monde en insistant sur les moyens de communication existant entre le monde arabe et le reste du monde, c'est-à-dire le "fond de chaque façade" du monde arabe.

A) La Péninsule Arabe

Il est certain que le déplacement de la capitale, de Médine à Damas et plus tard à Bagdad, diminua l'importance du centre de gravité économique de la Péninsule. Cependant, il n'a pas perdu toute son importance et surtout son importance religieuse et commerciale. Les pistes qui étaient utilisées pour la conquête dans tout le monde musulman et principalement dans tout le monde arabe partaient d'Egypte, de Syrie, d'Irak, de l'Océan Indien, d'Abyssinie, du Magreb, et apportaient les pèlerins vers les villes saintes de l'Islam.

Les pèlerinages provoquèrent la création d'un réseau routier et le développement d'une économie particulière : commerce en vue du pèlerinage, pour assurer la nourriture et le transport des fidèles, la fourniture de l'ihram (grande pièce de tissu sans couture), vente de souvenirs pieux (les turquoises), et d'autres produits artisanaux. C'est également les pèlerins eux-mêmes qui faisaient du commerce en profitant des grandes foires se trouvant près de La Mecque. Pendant trois mois, ces pèlerins venant de tout le monde arabe se rencontraient dans ce centre religieux et commercial.

(1) P.K. Hitti - History of the arabs - London 1956 - p. 135, voir aussi C. Jacques - La civilisation arabe - Paris - 1955.

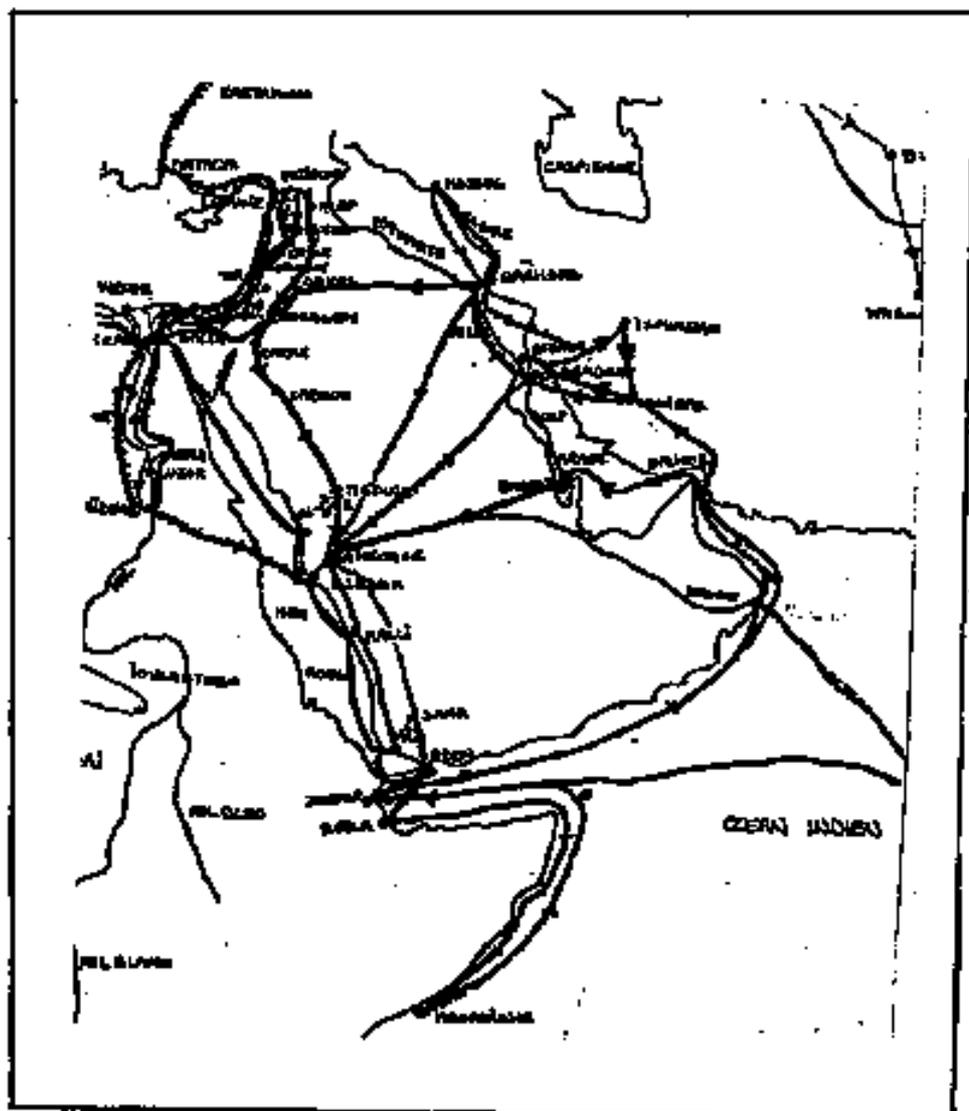


"Mahmîls" (caravanes de pèlerins)

Mais, l'importance de la Péninsule ne se limitait pas à ce niveau. Elle constituait également un des plus importants centres pour le commerce des esclaves venus d'Abyssinie, de Somalie et de divers points d'Afrique, vers la ville de Zabîd, le grand marché des esclaves. Médina était un centre où l'on éduquait les esclaves de prix (chanteurs, musiciens, danseurs) et également un centre d'éducation pour les esclaves slaves et indiens.

La Péninsule Arabe demeura le lieu d'origine de l'élevage des chevaux arabes, élevage qui se faisait sur les hauts plateaux du Nadjed où le climat est très favorable. Ces chevaux étaient utilisés pour transporter rapidement le courrier entre les différentes villes du monde arabe et du monde islamique.

Les ports de la Péninsule Arabe Orientale au sud représentaient les terminus pour le commerce avec l'Océan Indien. Les bateaux déchargeaient leur cargaison dans les ports de Bahrein, d'Oman et sur les voies terrestres allant vers le nord. Le commerce qui se faisait dans le port de Basra et par le Golfe Arabe était en concurrence avec le commerce qui se faisait dans les ports de la Péninsule Arabe, alors que le commerce destiné à la Mer Rouge développa les voies maritimes existant entre la Péninsule Arabe et l'Océan Indien. Les ports situés à l'ouest, tels ceux de Djeddâ ou de Al-Gar et celui d'Aden au sud



C A R T E N O 15

représentaient les terminus pour les voies venant d'Afrique Noire par lesquelles l'or et les esclaves noirs d'Afrique Orientale pénétraient dans le monde arabe (1).

B) La Mésopotamie

Elle se nommait alors l'Irak ou Arde Al-Sawad (la terre noire). Cette région eut un rôle très important dans le processus de la formation de la nation arabe, rôle qui est semblable à celui qu'elle a actuellement du fait de la domination du parti Baas arabe socialiste.

Pendant la domination sassanide, l'Irak développa ses cultures grâce à un système d'irrigation installé au sud (Al-Bat Aih) et au centre (Al-Sawad) de son territoire. L'importance des cultures et la fertilité de la terre irakienne influencèrent les principes islamiques pendant la conquête islamique : pour la première fois, les terres irakiennes appartenaient à l'état de Médine contrairement aux principes adoptés par l'état, principes qui permettaient à l'armée musulmane de posséder les terres gagnées lors de la conquête.

L'or des châteaux sassanides, qui représentait le butin pour les musulmans, constituera une partie très importante de la puissance monétaire du monde arabe (2).

Dans le domaine du commerce, l'Irak, depuis l'époque sassanide, était l'entrepôt et le terminus pour le commerce pratiqué dans toute l'Asie Centrale, l'Inde et l'Extrême-Orient. La conquête de l'Irak facilita la pénétration des musulmans à l'est, en leur permettant d'utiliser les voies de transport terrestres du commerce.

(1) Maurice Lombard - L'Islam dans sa première grandeur - op. cit. p. 208, voir aussi M. Hamidullah - Les rapports économique-diplomatiques de La Mecque - Damas - 1957.

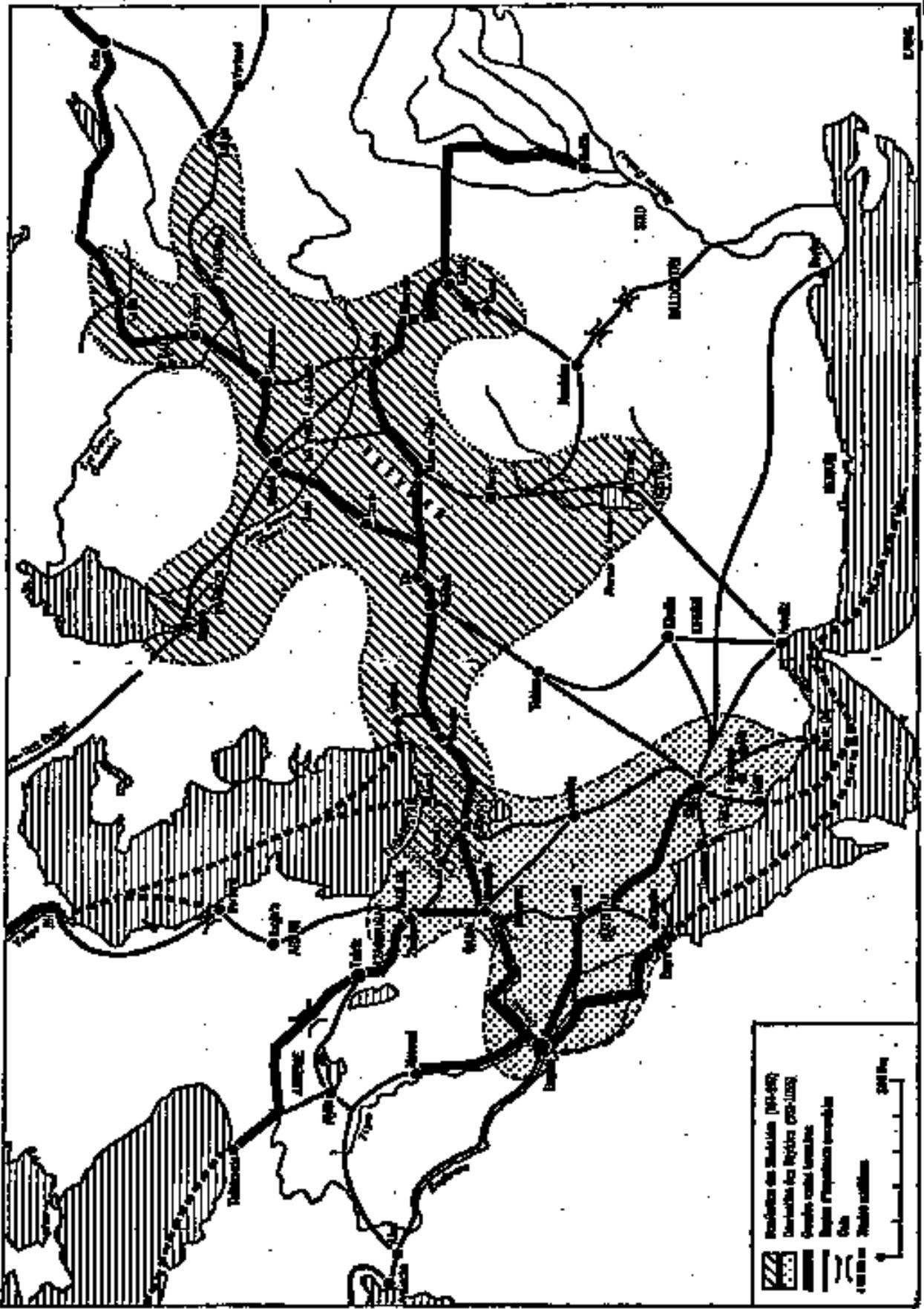
(2) Maurice Lombard - op. cit. - p. 107, voir aussi Robert Mantran - L'expansion musulmane - Paris - 1969 - p. 107, B. Lewis - Les arabes dans l'histoire - op. cit. p. 51.

Depuis l'époque où il y eut les premières conquêtes, les arabes, fondirent, dans cette région, des villes sur les voies de transport terrestres et maritimes : en 638, Basra qui sera par la suite le port le plus important pour les produits de l'Océan Indien destinés au monde arabe et à la satisfaction des besoins de consommation de cette région. En 638-639, Kûfa, sur la voie de transport terrestre existant entre l'Irak et la Syrie et l'Irak et la Péninsule Arabe et également sur les voies fluviales se trouvant entre ces deux régions. En 695, fondation de Wasit dans la région sud, entre le Tigre et l'Euphrate et entre Kûfa et Basra, fondation, en 750, de Hachimiyya et de Bagdad, capitale de l'empire arabo-abbasside en 762.

La construction urbaine fut un facteur très important pour le développement des transports et du commerce et pour le rôle que cette région joua dans la formation nationale du monde arabe. C'était également le résultat du rôle commercial que l'Irak eut en tant qu'entrepôt pour tous les commerces venant de l'Asie Centrale, de l'Inde, de l'Extrême-Orient, etc. Le choix de l'endroit se faisait toujours en fonction du commerce et du développement des transports.

"Dans un passage révélateur traitant de la fondation de la ville, le géographe Ya'Aqûbi explique comment Mansur s'était arrêté au cours d'un voyage près du village de Bagdad aurait déclaré : "Cette île entre le Tigre à l'est et l'Euphrate à l'ouest sera le marché de l'univers. Tous les bateaux qui remontent le Tigre depuis Wâsit, Basra, Ubulâ, Ahwâz, Fhrs, 'Uman, Yamâna, Bahrein, et au-delà y jetteront l'ancre ; les marchandises transportées dans les bateaux qui descendent le Tigre depuis Mossoul, Dîyar, Rabl'A, l'azerbaïdjan et l'Arménie, comme le long de l'Euphrate, depuis Dîyâr-Mudar, Raqqa, la Syrie et les marécages limitrophes, l'Egypte et l'Afrique du Nord, seront déchargés ici. Ce sera la grande route des gens de Jabal, Isfâhân et des districts du Khorassan" (1).

(1) B. Lewis - Les arabes dans l'histoire - op. cit. p. 75



CARTE NO. 16

L'Irak développa l'activité qu'il avait en tant qu'entrepôt en étendant son rayon d'action commercial grâce à un réseau de transport remarquable. La carte no 16 nous permet de délimiter le fond irakien à l'est.

C) La Syrie

La Syrie (1) était aussi fertile que l'Irak bien qu'elle soit composée d'une série d'oasis. Dans la Biqa' (la "boquée" des croisés) pousse le blé, qui constitue la matière première pour la farine syrienne, et le coton, destinés à l'exportation. À partir du IX^{ème} siècle, on introduisit dans cette plaine la culture de la canne à sucre grâce au système d'irrigation. Dans le Gawr ("le creux"), fossé d'effondrement ou s'alignent divers lacs, le Jourdain et la Mer Morte, là encore nous trouvons les cultures tropicales comme la canne à sucre, le coton, le riz, cultures qui furent introduites à cette époque. La Guta est un vaste jardin irrigué par les oasis se trouvant autour de Damas dans laquelle poussent les oliviers, les figuiers et divers arbres fruitiers (il ne faut pas oublier les fruits produits par la Palestine et le Liban). Toutes ces productions constituaient la base de l'industrie des savons, des confitures de Damas, industrie qui eut un rôle important dans le commerce (2).

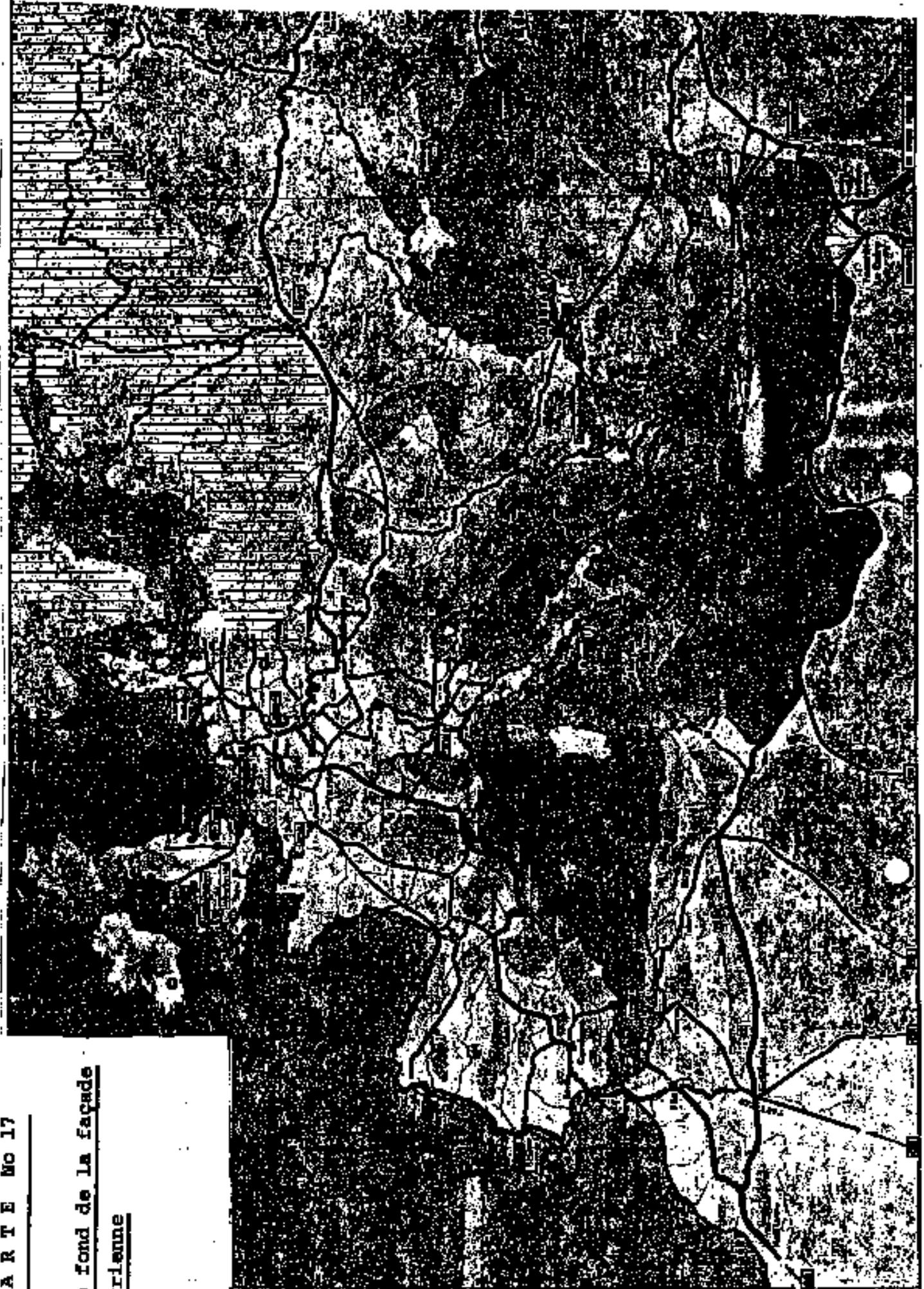
Dans le Proche-Orient, la Syrie possédait une tradition commerciale très ancienne, ce qui explique le déplacement de la capitale islamique de Médine à Damas. Ce déplacement, bien qu'il fut le résultat du rôle important qu'avait la Syrie dans le commerce, provoqua le développement des relations commerciales entre la Syrie et le reste du monde.

(1) La Syrie ou Al-Shâma englobe la Syrie actuelle, le Liban, la Palestine et la Jordanie.

(2) Voir R. Dussaud - Topographie historique de la Syrie antique et médiévale - Paris - 1927.

C A R T E N O 17

Le fond de la façade
syrienne



La Syrie devint "la façade nord du monde arabe" dans les relations commerciales au niveau mondial. Une route très importante montrait de Antioche vers Iconion et traversait l'empire byzantin par Constantinople, puis rencontrait les réseaux du nord de l'Europe par lesquels se faisait l'introduction de la plupart des produits commerciaux dans le monde arabe.

Cependant que, par la façade méditerranéenne, des voies maritimes très importantes reliaient la Syrie avec l'Europe méditerranéenne par les voies de Antioche-Narbonne ou par Beyrouth-Amalfi. La façade nord reliait le monde arabe non seulement à Byzance et à l'Europe méditerranéenne, mais également aux pays scandinaves, aux pays de Volga, à l'Europe occidentale. Le fond syrien était très important pour la construction urbaine (le commerce du bois), pour la main-d'oeuvre (les esclaves slaves), ce qui explique le développement d'un réseau de transport créé pour l'approvisionnement des chantiers de constructions urbaines et pour la consommation en général, développement qui se fit entre la Syrie et les pays nordiques, mais également dans les pays nordiques eux-mêmes. Un rapide coup d'oeil sur la carte no 17, nous donne une idée sur le développement des transports dans ce fond syrien.

D) L'Egypte et l'Afrique du Nord

L'Egypte, ou plutôt la vallée du Nil, dont l'Egypte constitue une partie, fut pendant toute l'histoire la terre d'une civilisation humaine remarquable, basée sur la fertilité de la terre et la densité de la population.

Le système d'irrigation nécessitait un ensemble de servitudes collectives pour toutes les personnes travaillant dans l'agriculture, le long du Nil, où l'on trouvait de nombreux champs de blé qui, avant la période islamique étaient destinés à Byzance et à Rome. Il y avait également le lin dont la qualité fut vantée par Pline et qui conserve toujours sa renommée.

A partir du IX^{ème} siècle, le coton fut introduit en Egypte après la canne à sucre. La réussite de ces cultures permit le développement de l'activité agricole et le maintien de l'Egypte à un niveau important dans le secteur agricole. L'Egypte, qui possédait cette tradition de civilisation, n'avait pas suffisamment de bois de construction, aussi pour s'approvisionner elle s'adressait, et ce depuis toujours, au commerce lointain.

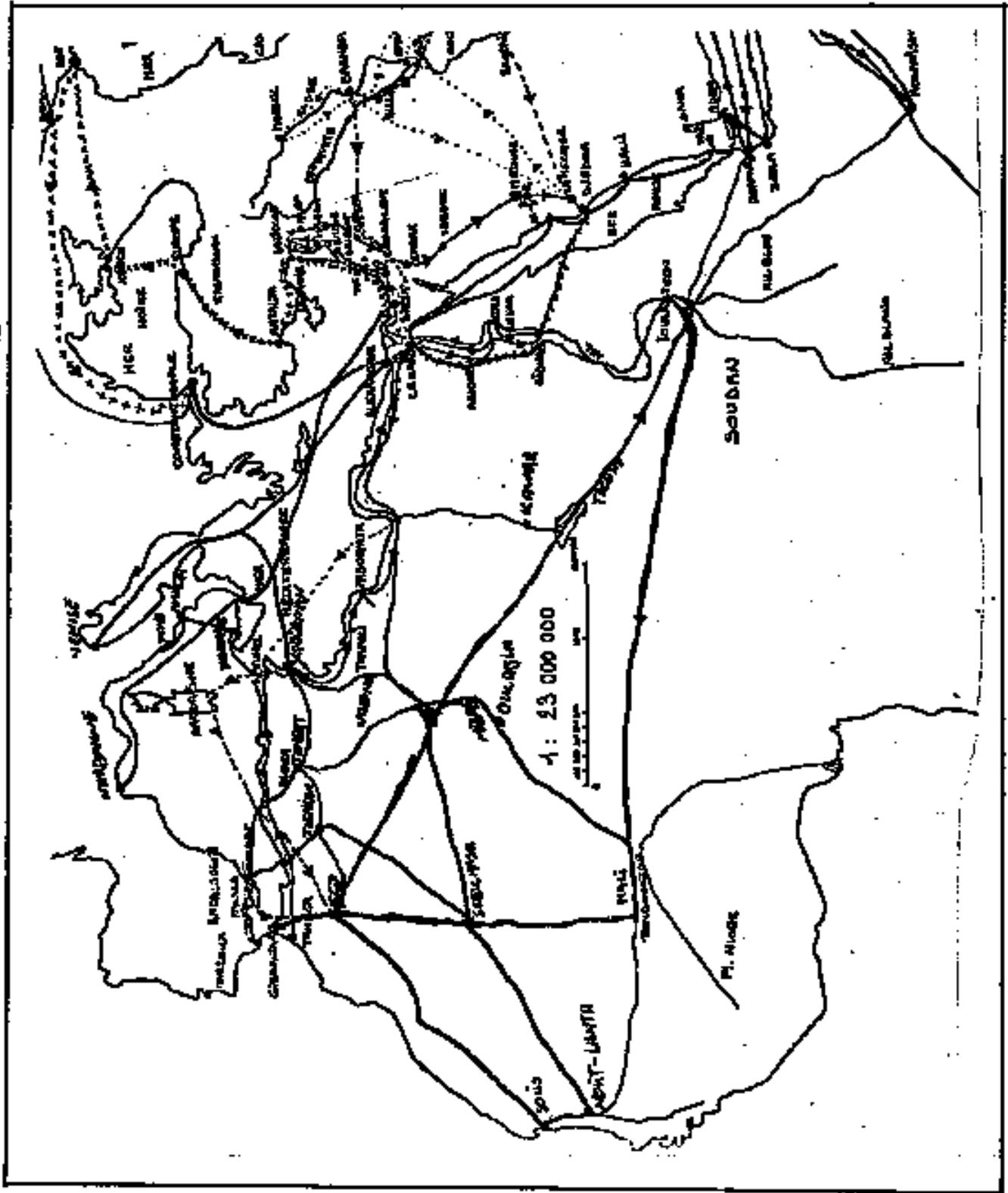
Sa position stratégique facilitait l'établissement de relations, tantôt avec le nord, tantôt avec le sud, soit par voies maritimes s'étendant dans la Méditerranée, dans la Mer Rouge ou l'Océan Indien, soit par voies terrestres s'étendant vers le nord, la Palestine ou le Liban-Syrie, avec le sud vers les régions éloignées d'Afrique, et avec l'ouest vers le Magreb.

Après la conquête islamique, l'Egypte continua d'être un entrepôt important pour les produits africains : or, esclaves, ivoire et peaux, etc, sur la façade sud, pour les produits venant de l'Occident par la façade méditerranéenne. Le Magreb qui s'étend jusqu'à la rive occidentale de l'Atlantique constitue avec l'Egypte et le Machreq arabe une étendue géographique sans obstacle naturel important (1). Le Magreb joue le même rôle que l'Egypte grâce à l'existence de trois voies reliant cette partie avec l'Egypte et le Machreq arabe.

La conquête arabo-islamique provoqua l'exploitation des terres fertiles vierges non exploitées jusqu'alors, car avant la conquête cette région connut *"le recul de l'urbanisation devant la nomadisation"* (2). Dès la conquête arabe, vallées et plaines devinrent forêts d'oliviers, champs de blé et d'arbres fruitiers. Diverses industries, basées sur ces cultures, produisaient le savon, l'huile, le vin, etc.

(1) Machreq signifie Orient et le Magreb signifie Occident.

(2) Maurice Lombard - op. cit. p. 57



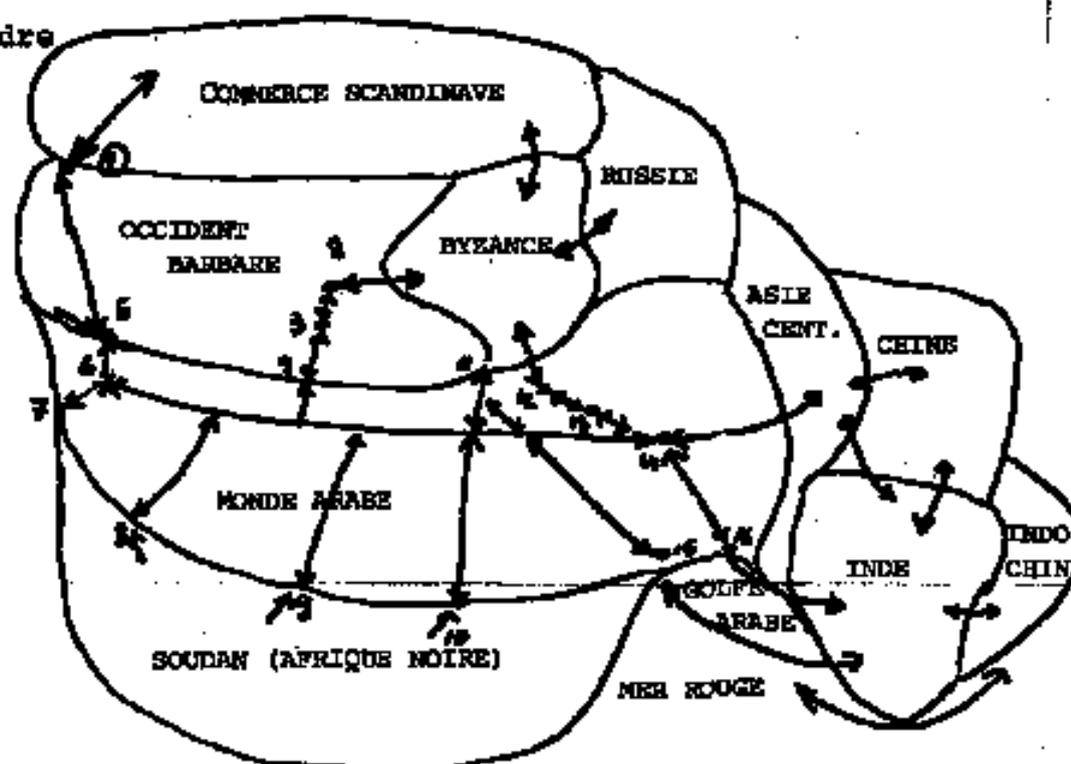
C A R T E No 18

Trois voies de transport permirent à cette région d'être l'entrepôt pour les produits africains par la façade saharienne, les produits de l'Occident par la façade méditerranéenne, et la façade des Hauts Plateaux en réalisant la concentration de tous ces produits dans le coeur du pays, produits destinés à la consommation interne et à la réexportation vers le Machreq.

Le fond de cette région par la façade méditerranéenne et la façade saharienne lui donna un rôle prépondérant dans le commerce mondial et en tant que puissance monétaire du monde arabe par l'afflux d'or provenant d'Afrique. L'or du Soudan (1) et de Nubie ainsi que les esclaves noirs constituèrent la main-d'oeuvre qui contribua au développement du monde arabe et jouèrent un rôle important dans le commerce mondial.

Il nous apparaît très utile de tracer ici le fond des voies de transport maritimes et terrestres de cette région (voir carte no 18). Le monde arabe fut grâce à ses voies de transport terrestres et maritimes et à sa position géographique le point de liaison pour le commerce mondial. Nous pouvons schématiser le rôle du monde arabe dans le commerce mondial par la figure suivante :

1. Fris Falandre
2. Venese
3. Palerme
4. Qhirawan
5. Tangi
6. Fés
7. Soûs
8. Nout Lanta
9. Sidjilmasa
10. Ouchgln
11. Caire
12. Antiocha
13. Aled
14. Baghdad
15. Aden
16. Basra



(1) Le Soudan désigne tous les pays d'Afrique Noire (Pilad Al-Soud)

Cependant, il convient de remarquer que le rôle du monde arabe dans le commerce mondial ne se limitait pas à sa position géographique. Deux phénomènes plus importants que sa position, deux facteurs déterminants firent du monde arabe un centre mondial du commerce et le cœur du développement dynamique des transports. Par ailleurs, le monde arabe représentait une puissance monétaire mondiale dans laquelle le processus du développement se manifestait par l'importance des constructions urbaines.

II. LA PUISSANCE MONÉTAIRE DU MONDE ARABE (UNIFICATION MONÉTAIRE)

1) SITUATION MONÉTAIRE MONDIALE

Il est important de résumer ici la situation monétaire qui existait avant la conquête islamique pour comprendre les raisons de la puissance monétaire du monde arabe d'une part et le dynamisme qu'il apporta au niveau monétaire d'autre part. Ce dynamisme provoqua le développement du commerce et des transports mondiaux (1). Trois centres économiques divisaient la "carte monétaire" :

A) L'Occident barbare qui n'avait presque plus d'or et qui utilisait couramment les monnaies d'argent. Du fait que la plupart des mines d'or étaient épuisées en raison de l'importation qui se faisait depuis des centaines d'années des marchandises de luxe venant de l'Orient, il y eut un mouvement linéaire de l'or, de l'Occident vers l'Orient, par l'intermédiaire des marchands syriens et égyptiens, mouvement qui intensifia la décadence urbaine pour créer une économie presque fermée.

B) L'Empire byzantin qui connut la circulation des monnaies d'or mais également certaines difficultés pour réaliser son approvisionnement et constituer une réserve. Ces difficultés provenaient

(1) J.P. Lévy - L'économie antique - Paris - 1969 p. 88.99, voir aussi Maurice Lombard - Espaces et réseaux du Haut Moyen-Age, Paris - 1972 p. 8-29, J. Duplessy - La circulation des monnaies arabes en Europe occidentale du VIII^{ème} au XIII^{ème} siècle, revue numismatique XVIII - 1956