III. HISTOIRE, ANTHROPOLOGIE

Michel MOLLAT et Jehan DESANGES, *Les routes millénaires*. Paris, Nathan, 1988. 305 p., index, cartes et ill.

Cet ouvrage s'adresse à un public cultivé, mais non spécialisé, qui y trouvera une présentation agréable, grâce à quelques belles illustrations en couleurs, l'alternance de témoignages et documents anciens avec le texte des auteurs. Il répond à l'intérêt très actuel pour l'histoire et la littérature de voyage. Il correspond aussi à une démarche historique qui consiste à étudier un phénomène dans sa totalité géographique et sa durée chronologique. Et quel phénomène plus que celui des migrations humaines, singulières ou massives, doit être envisagé à travers les siècles et par-delà les frontières historiques?

Si l'on peut déplorer l'absence de références bibliographiques, — mais il faut généralement s'en passer dans ce genre d'ouvrage — on dispose en revanche de deux index, l'un pour les noms de personnes, dynasties et peuples, l'autre pour les noms de lieux, et d'une bibliographie, qui reflète l'inégalité des deux contributions.

L'ouvrage est découpé en deux parties. La première, de Jehan Desanges, est intitulée « L'Antiquité ». Après une introduction sur les conditions générales qui permirent les déplacements humains — conditions géographiques et climatiques, technologie des instruments de déplacement, et buts de ces déplacements —, l'auteur aborde les premières navigations/colonisations en Méditerranée. Puis vient la description de la route de l'ambre baltique, celle de l'étain et l'Océan septentrional, les routes africaines et les sources du Nil, la route des épices et celle de la soie. La deuxième partie, traitée par M. Mollat, est une ouverture vers les temps modernes. Elle commence par les chevauchées mongoles et les migrations/invasions terrestres des peuples d'Asie Centrale, vers l'ouest principalement mais aussi vers la Chine et, phénomène de moindre échelle, les migrations africaines et les itinéraires amérindiens. Les grands itinéraires océaniques sont ensuite abordés, et décrits les « pôles et carrefours » des voies millénaires, métropoles continentales et ports maritimes et fluviaux. Plus impressionniste et moins structurée que la première, cette seconde partie tient moins compte des connaissances acquises dans les dernières décennies. Ainsi note-t-on, entre les deux parties de l'ouvrage, un hiatus, dû sans doute à la personnalité des auteurs, mais aussi à leur méthode de travail. Il rompt la continuité de développements qu'on aurait aimés plus rigoureusement suivis. J'ai choisi ici de relater quelques-unes des informations concernant les routes des épices et de la soie, qui ont eu, dans l'histoire du monde islamique, un rôle considérable : il est intéressant d'en connaître les étapes antérieures.

Dès 600 avant notre ère, les navigations égyptiennes étant bien attestées vers la Méditerranée comme vers le mystérieux pays de Pount, le pharaon Néchao fit construire des trières à destination de l'océan Indien pour protéger, semble-t-il, les navires commerçant avec la côte de Somalie. Lorsque les Perses, sous le règne de Darius, étendent leur domination sur l'Égypte, la navigation entre les deux pays se développe et connaît une amplitude sans précédent, comme en témoigne celle de Scylax de Caryande, un capitaine grec au service de Darius qui relie le golfe de Suez à partir de l'Indus. Pourtant, les Achéménides n'établissent pas d'empire commercial, avec

BCAI 7 (1991) Mollat (M.) & Desanges (J.): Les routes millénaires, recensé par M. Kervran
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

ports d'escales contrôlés par une autorité militaire et fiscale : les caravanes arabes drainent vers les centres de l'empire les denrées précieuses des côtes africaines et indiennes, parmi lesquelles figurent les épices. C'est ce rôle lucratif d'intermédiaire qui assura la prospérité des cités nabatéennes, gerrhéennes, minéennes et sabéennes.

C'est au deuxième souverain Lagide, au début du 3e siècle avant l'ère, que revint la mise en place du premier empire commercial en mer Rouge, avec pour but principal de se procurer les éléphants de guerre, introduits dans les combats par Alexandre. Ptolémée II fonda les ports d'Arsinoë (près de Suez) et de Ptolémaïs des Chasses (près de Port-Soudan) et jalonna les pistes caravanières d'*ydreumata*, sortes de caravansérails fortifiés munis de points d'eau. Il en fut créé jusqu'en Somalie où ils servaient de base pour la recherche des éléphants. Le commerce de la cannelle, de la myrrhe et de l'encens se greffa sur cette activité, pour la remplacer totalement lorsqu'on abandonna l'usage des éléphants de combat, à la fin du 3e siècle avant J.-C.

Les conquêtes de places commerciales se poursuivent vers l'est, avec celle notamment de l'île de Dioscoride (Socotora) où les colons grecs retrouvèrent les marchands arabes et indiens. Aden restait cependant un verrou aux mains des Adanites qui y imposaient, par la course, une rupture de charge aux navires méditerranéens et indiens, jusqu'à ce que César le fasse sauter, imposant au profit de Rome un impôt du quart sur toutes les marchandises.

Quelques décennies plus tôt, au début du 1er siècle avant notre ère, l'utilisation de la mousson, révélée aux navigateurs grecs par un capitaine indien, et l'annexion de l'Égypte par Rome, avaient donné une impulsion décisive aux échanges entre mer Rouge et côtes de l'Inde. Sous les Antonins, au 2e siècle de l'ère chrétienne, les navires de mer Rouge dépassent le golfe du Bengale, atteignant peut-être le Siam et la Cochinchine. Au 3e siècle, l'Empire décline et avec lui l'influence romaine. Mais le commerce continue, aux mains des royaumes indigènes que St Épiphane appelle curieusement « royaumes indiens » : le plus important est sans doute celui d'Axoum (Érythrée et Tigrée actuelles), avec Adoulis comme port sur la mer Rouge. La preuve que le commerce des épices, loin de diminuer à cette époque, a sans doute pris de l'ampleur, et qu'entre le milieu du 1er siècle de l'ère chrétienne et 301 (*Édit du maximum*), les prix des aromates et des épices ont massivement baissé, à l'exception du poivre : « l'offre des épices et des aromates l'emportait sur la demande dans le bassin méditerranéen à la fin du 3e siècle de notre ère » (p. 110). Dans le même sens va l'évocation de l'extraordinaire richesse du port d'Alexandrie dans l'*Expositio totius mundi*, vers 360 de notre ère.

Le commerce de la mer Rouge semble décliner dans les siècles suivants où les empires byzantins et sassanides prennent le relais des empires romains et hellénistico-parthe, qui céderont eux-mêmes la place à l'Islam. Les conditions et les détails du glissement vers l'est de ce commerce s'inscrivent dans un contexte certes mal connu, mais pas au point d'expédier cinq siècles aux oubliettes de l'histoire comme le fait cet ouvrage, dans la seconde partie, perpétuant une vieille tradition de faire silence sur le haut Moyen Âge, d'Orient ou d'Occident. Des sources cependant existent, restées longtemps mal connues ou peu exploitées (sources syriaques ou pehlevies, par exemple); des fouilles et des prospections archéologiques ont été faites, qui ont révélé des pans de l'histoire de l'Iran, du golfe Arabo-Persique, de l'Arabie : rien n'en est dit, dans ce volume où l'on arrive au 9e siècle pour voir évoquer les Mille et Une Nuits, l'apparition de la boussole, la description des jonques et des pirogues et les témoignages des marchands et des missionnaires européens : en

BCAI 7 (1991) Mollat (M.) & Desanges (J.): Les routes millénaires, recensé par M. Kervran
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

somme, un rappel superficiel d'informations connues depuis longtemps, insuffisamment analysées, non confrontées avec les découvertes et travaux réalisés depuis vingt ou trente ans en Chine, en Inde, en Iran, en Arabie et sur les côtes de l'Afrique.

Après la route des épices, celle de la soie. Connue depuis des millénaires en Chine, et d'abord monopole impérial, la soie y devint commune vers le 6e siècle av. J.-C. L'empire achéménide qui, à l'est, jouxta le Turkestan chinois, ne semble pas avoir marqué d'intérêt particulier pour ce produit et n'utilisa pas, son réseau de voies royales à sa commercialisation. C'est un peu plus tard que la soie se répandit en Asie Centrale et ne fut connue des Romains, par l'intermédiaire des Parthes, que dans le courant du 1er siècle avant notre ère. Sogdiens et Syriens établis en Orient jouèrent dans son commerce et sa manufacture un rôle important. J. Desanges modère cependant la notion de route commerciale de la soie à laquelle il préfère l'idée de « plusieurs itinéraires inégalement fréquentés selon les circonstances et selon les époques, et sans doute rarement parcourus de bout en bout par une seule équipe de marchands » (p. 119).

La voie de mer contribua notablement à l'acheminement vers l'Occident de la soie, que l'on embarquait à Barbaricum (delta de l'Indus) et à Barygasa, à l'embouchure de la Narbada. Plus tard, le commerce de la soie tomba aux mains des Sassanides. Justinien tenta d'abord d'en casser les prix au détriment de son trésor, puis essaya, par une alliance avec les Axoumites et les Yéménites, de détourner de Perse le trafic de la soie en lui faisant utiliser la route maritime des épices. Mais « les marchands perses, sans doute avertis et bénéficiant de solides réseaux de relations dans les comptoirs indiens, raflèrent toutes les soies disponibles » (p. 112). D'autres tentatives furent faites du côté des Sogdiens du Tarim : pas plus que l'introduction du ver à soie à Byzance, ces initiatives ne parvinrent à amoindrir durablement la position de la Perse dans le commerce des soieries.

Comme pour le commerce des épices, la route de la soie se perd, dans cet ouvrage, à la veille de l'Islam pour ne réapparaître qu'au 13e siècle. Encore n'y est-elle décrite qu'à travers les témoignages des voyageurs européens : vision pittoresque et souvent documentée mais trop connue, d'une part, et négligeant totalement, d'autre part, les données de l'histoire locale des pays traversés. Comment, par exemple, passer sous silence l'histoire de l'Iran sud, du golfe Arabo-Persique et l'émergence du royaume d'Ormuz entre le 11e et le 15e siècle, alors que des travaux considérables ont été réalisés sur le sujet par des chercheurs français depuis plus de vingt ans ?

Monique KERVRAN
(C.N.R.S., Paris)

Muḥammad ʿAbd al-Qādir BĀFAQĪH, *Fī l-ʿArabiyya al-saʿīda. Dirāsāt tārīḫiyya qaṣīra.* Ṣanʿā', Markaz al-Dirāsāt wa-l-Buḥūṯ al-yamanī, 1987 m. / 1408 h. 13,5 × 19,5 cm, 183 p.

L'un des problèmes majeurs auxquels est confronté l'enseignement de l'histoire de l'Arabie du Sud préislamique dans les universités du Yémen est le nombre restreint d'ouvrages en langue arabe. Depuis une quinzaine d'années, Muḥammad Bāfaqīh, savant sud-yéménite, docteur d'État, s'emploie à combler cette lacune. On lui doit notamment l'important *Ta'rīḫ al-Yaman al-qadīm*,

BCAI 7 (1991) Mollat (M.) & Desanges (J.): Les routes millénaires, recensé par M. Kervran
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net