

Oman aux origines du commerce maritime vers la Mésopotamie et l'océan Indien

Serge Cleuziou

Directeur de recherche au CNRS

Le 11 juillet 1981, les autorités chinoises accueillent en grande pompe dans la rade de Canton un boutre arabe du XIII^e siècle. Une telle scène avait eu lieu maintes fois dans le passé, mais le comité d'accueil comprenait alors prioritairement des officiers des douanes chinoises : les finances de l'Empire ne pouvaient manquer de tirer profit du lucratif commerce de l'océan Indien ! Le navire avait été construit selon les méthodes traditionnelles à Sūr, au Sultanat d'Oman, avant d'entreprendre avec un équipage de marins omanais et occidentaux ce long voyage, conçu et réalisé par Tim Severin. Les autorités omanaises l'avaient aidé, saisissant cette occasion d'affirmer que leur pays, alors en plein renouveau, était depuis longtemps une grande puissance maritime. Nous avons demandé à Serge Cleuziou de retracer les origines de cette puissance qui remonte à l'âge du bronze, et même au delà.

Des huttes et des bateaux de roseaux

C'est en effet vers 2300 av. J.-C. qu'un texte cunéiforme de Sargon d'Agadé, le fondateur du premier empire mésopotamien, nous informe que les navires venus de *Dilmun*, *Magan* et *Melluha* viennent désormais s'ancrer aux docks de sa capitale, et nul doute que cela n'ait été, déjà, une question d'intérêts commerciaux. *Dilmun* correspond à Bahreïn et à la côte arabe du Golfe et *Melluha* représente probablement la civilisation de l'Indus alors à son apogée, tandis que *Magan* peut être identifié avec Oman, dont la Mésopotamie importait essentiellement du cuivre depuis près d'un millénaire. Les recherches archéologiques ont confirmé l'existence de cet ancien commerce maritime, et en ont considérablement enrichi la connaissance : nous en savons plus sur les denrées, les routes, et même sur les bateaux.

Les échanges maritimes sont très anciens dans le Golfe. On trouve dès 5000 av. J.-C. jusqu'au détroit d'Hormuz des poteries peintes de type Obeid, originaires du sud mésopotamien. Cette date est toutefois le résultat d'un facteur naturel car elle correspond au moment où les océans ont atteint leur niveau actuel, après la fonte des calottes polaires du dernier âge glaciaire. Le Golfe, dont la profondeur n'excède pas quatre-vingt mètres, était vide il y a quinze mille ans. Le Tigre et l'Euphrate s'y entremêlaient en de multiples ramifications, traversant de vastes zones de marais, avant de se jeter dans la mer à l'est du détroit d'Hormuz. Aux moments les plus arides de l'ère glaciaire, cette région fut pour nombre de communautés animales un refuge, et pour les chasseurs de la préhistoire un lieu d'abondance. Avec l'invasion progressive des bassins marécageux par la mer il fallut s'adapter. Vers 8000 av. J.-C. le niveau était encore à trente mètres sous l'actuel et un climat plus humide favorisait la présence de vastes zones de mangroves tropicales et de roseaux

dans les immenses étendues plates des côtes de l'Arabie. Il s'y développa une civilisation originale dont les Sumériens sont en partie les héritiers, et les Arabes des marais du sud de l'Irak les derniers représentants. Les roseaux étaient un élément essentiel des paysages aquatiques de cette province perdue de la préhistoire orientale. On y vivait dans des huttes de roseaux et on se déplaçait sur les lagunes et les bras de mer dans des embarcations de roseaux calfatées d'un mélange bitumineux. Les plus anciens témoignages en ont été retrouvés à Ayn-as-Sayh près de Dhahran, en Arabie Saoudite, et à As-Sabiyah au Koweït, deux sites datés du Ve millénaire.

Les cités sumériennes naissantes du IV^e millénaire ne perdirent jamais le contact avec ces régions. Les mythes situaient à *Dilmun* le paradis terrestre où les dieux avaient installé *Ziusudra*, le Noé de la légende babylonienne du déluge dont l'arche était... une énorme embarcation de roseaux calfatés de bitume. Les réseaux maritimes furent mis à profit pour bien d'autres marchandises que les poteries et notamment le cuivre des montagnes d'Oman qui parvenait en Mésopotamie dès la fin du Ve millénaire, bien avant que les textes ne le mentionnent. La navigation et le commerce maritime sont très antérieurs à l'histoire et l'archéologie ne nous en livre que des bribes, difficiles à interpréter et même à reconnaître. On a recueilli dans les années cinquante des fragments du calfatage en bitume de bateaux de roseaux dans les niveaux datés vers 2000 av. J.-C. sur le site de Qala'at-al-Bahreïn, mais il fallut encore longtemps avant de les identifier comme tels.

Le port d'Umm-an-Nar, lien entre le « pays de Magan » et Sumer

Umm-an-Nar, près de l'actuelle Abou Dhabi, suggère ce que devait être un « port » d'embarquement du cuivre à destination de Sumer vers 2500 av. J.-C. Contrairement à ce qu'on avait parfois supposé, il s'agit d'un habitat de la population locale, et nullement d'un comptoir sumérien. On y trouve quantité de poteries importées de Mésopotamie et même de Syrie, et des poids qui correspondent au système en vigueur en Syrie. Des textes plus tardifs (vers 2000 av. J.-C.) nous indiquent qu'en échange du cuivre on recevait à *Magan* des textiles de diverses qualités, de l'orge, de l'huile de sésame, réexpédiés à dos d'âne vers les oasis de l'intérieur. On y a trouvé de nombreux fragments du calfatage en bitume de bateaux de roseaux. Or, selon les textes, des bateaux de ce type étaient construits dans les arsenaux de Mésopotamie méridionale sous le nom de « bateaux de *Magan* », un terme qui référerait à un modèle de navires en usage dans tout le Golfe, héritier de traditions navales antérieures communes à toute la région. Les textes mentionnent des cargaisons de douze tonnes de cuivre arrivant en Sumer, et parfois même davantage, ce qui pourrait donner une indication de la taille des bateaux. Nous pouvons en tout cas assurer qu'il s'agit d'échanges réguliers, dont dépendait la vie économique du pays de *Magan*, et non d'échanges occasionnels.

La conquête de la haute mer

Mais le Golfe est une mer intérieure. Tout autre chose est de naviguer en mer d'Arabie, la mer Erythrée des anciens Grecs, en utilisant les courants et les vents générés par les moussons. L'histoire occidentale a longtemps cru que cette découverte était à mettre au compte du marin grec Hippalos au premier siècle de notre ère, comme si le phénomène avait pu échapper pendant des millénaires à ceux qui vivaient en permanence à son contact en tirant de la mer leur subsistance. Ces *Ichthyophages* avaient, il est vrai, auprès des auteurs anciens la peu flatteuse réputation d'être extrêmement primitifs ; mais nous avons maintenant suffisamment de preuves archéologiques pour affirmer que l'Oman et les côtes de l'Arabie orientale furent bien l'une de ces quelques régions d'où l'homme partit à la conquête de la haute mer. Les textes mésopotamiens ne doivent pas faire illusion : c'est dans le Golfe et sur les côtes de la mer d'Arabie que furent développés les bateaux et les techniques de navigation, et c'est de là et non de la plaine des deux fleuves que venaient les marins qui les premiers osèrent affronter l'océan.

On a retracé à Ra's-al-Hamra près de Mascate l'histoire d'une de ces communautés de pêcheurs. C'est vers la fin du Ve millénaire que la pêche au large y prit de l'importance en complément de la pêche depuis les plages et de l'exploitation des mangroves. Tout un outillage spécialisé s'y

développa, qu'on trouve sur de nombreux sites de la côte, avec notamment des poids de filets et des hameçons en coquille. Nous ne saurions rien des bateaux sans la découverte d'une unique poterie, importée d'Iran vers 3500 av. J.-C., qui avait été utilisée pour chauffer du bitume, suggérant la présence d'embarcations calfatées avec ce matériau.

Le commerce avec l'autre grande civilisation urbaine du Moyen Orient ancien, l'Indus, est indiqué vers 2500 av. J.-C. en Oman par la présence d'un modèle bien particulier de grandes jarres produites dans cette région. Pourvues d'un pied solide et d'un col étroit, étanches, ces véritables amphores semblent avoir servi à transporter des produits alimentaires, sans doute en échange du cuivre. Ra's-al-Hadd, le cap le plus oriental de l'Arabie, était un point clé de ce commerce.

Navires de commerce et routes maritimes

Le *Livre des choses qu'il faut savoir sur les principes élémentaires et les règles de la navigation* fut rédigé peu avant 1500 par le marin omanais Ahmad bin Majid. Il décrit les bateaux se regroupant dans la lagune de Ra's-al-Hadd au début avril, attendant l'établissement des vents et courants de mousson d'été qui les menaient vers le Gujerat et de là vers les côtes indiennes. On en revenait à partir d'octobre avec la mousson d'hiver, les navigations vers l'Afrique suivant un calendrier inverse. On connaît à Ra's-al-Hadd le site médiéval, avec de nombreuses poteries iraniennes, indiennes et chinoises, mais aussi tout près de là un site de la seconde moitié du III^e millénaire av. J.-C. avec de nombreuses poteries de la civilisation de l'Indus. Il est donc assuré qu'un commerce maritime utilisant les moussons existait au moins dès cette date, mais la découverte la plus importante nous vient de Ra's-al-Jinz, une dizaine de kilomètres au sud.

Dans les maisons de briques crues d'un village saisonnier de pêcheurs, on a trouvé plusieurs centaines de fragments du calfatage bitumineux de bateaux en roseaux, clairement identifiable par les berniques qui s'étaient incrustées sur la coque pendant le voyage. Ces empreintes datent de l'époque où Sargon mentionne les « navires de *Magan* » et sont si précises que, combinées à quelques rares maquettes et représentations sur des cachets et aux indications des textes, elles permettent de reconstituer avec une certaine probabilité les premiers navires de commerce de l'océan Indien. Il s'agissait de véritables bateaux dont la coque était formée de longs faisceaux de roseaux assemblés par des cordes, avec une structure interne associant bois et faisceaux de roseaux, et non de l'énorme radeau avec lequel le norvégien Thor Heyerdahl navigua en 1978 de Basrah à Mascate, Karachi et Djibouti. Une réplique de ces bateaux est actuellement en construction à Ravenne par l'équipe franco-italienne des fouilles de Ra's-al-Hadd et Ra's-al-Jinz.

La technologie de ces premiers navires de l'océan Indien est une technologie disparue, aucune embarcation de ce type n'étant attestée depuis bien longtemps. A Ra's-al-Jinz même, des fragments du calfatage en bitume de bateaux en bois ont été retrouvés qui attestent déjà de la présence d'une autre technique. Ils portent les empreintes de planches de bois assemblées bord à bord par des cordes, la technique des bateaux cousus de la construction navale arabe traditionnelle. Il existe peut-être d'ailleurs une parenté entre l'assemblage des faisceaux de roseaux et cet assemblage de planches, mais les roseaux avaient l'intérêt de pouvoir être cueillis sur place alors que le bois doit être importé, peut-être déjà de la côte de Malabar au sud de Bombay d'où il venait à l'époque islamique.

Quatre millénaires et quelques kilomètres séparent les fragments de bitume de Ra's-al-Jinz des écrits d'Ahmad bin Majid. Entre-temps et jusqu'à nos jours, les marins omanais n'ont jamais cessé de parcourir l'océan Indien à l'image de celui dont tous connaissent par cœur les aventures, Sindbad le Marin.

Serge Cleuziou

Octobre 2002

Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

Bibliographie



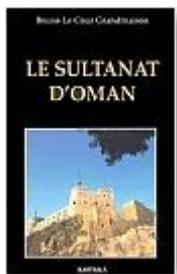
Ra's-al-Jinz and the Prehistoric coastal cultures of the Ja'lan
Serge Cleuziou et Maurizio Tosi
In Journal of Oman Studies 11, 2000, p. 19-73.
2000



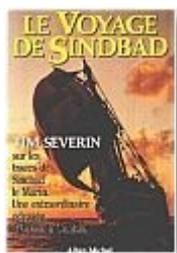
Oman, a Seafaring nation
Ministry of National Heritage and Culture, Mascate, 1982



The Tigris expedition
Thor Heyerdahl
Allen and Unwin, Londres, 1980



Le Sultanat d'Oman
Bruno Le Cour Grandmaison
Karthala, Paris, 2000



Le Voyage de Simbad - Sur les traces de Sindbad le marin
Tim Severin
Albin Michel, Paris, 1982