



HAL
open science

Ports et commerce maritime dans l'Arabie du Sud préislamique

Jérémie Schiettecatte

► **To cite this version:**

Jérémie Schiettecatte. Ports et commerce maritime dans l'Arabie du Sud préislamique. Chroniques yéménites, 2008, 15, pp.65-90. halshs-00581300

HAL Id: halshs-00581300

<https://shs.hal.science/halshs-00581300>

Submitted on 30 Mar 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ports et commerce maritime dans l'Arabie du Sud préislamique

Jérémie Schiettecatte¹

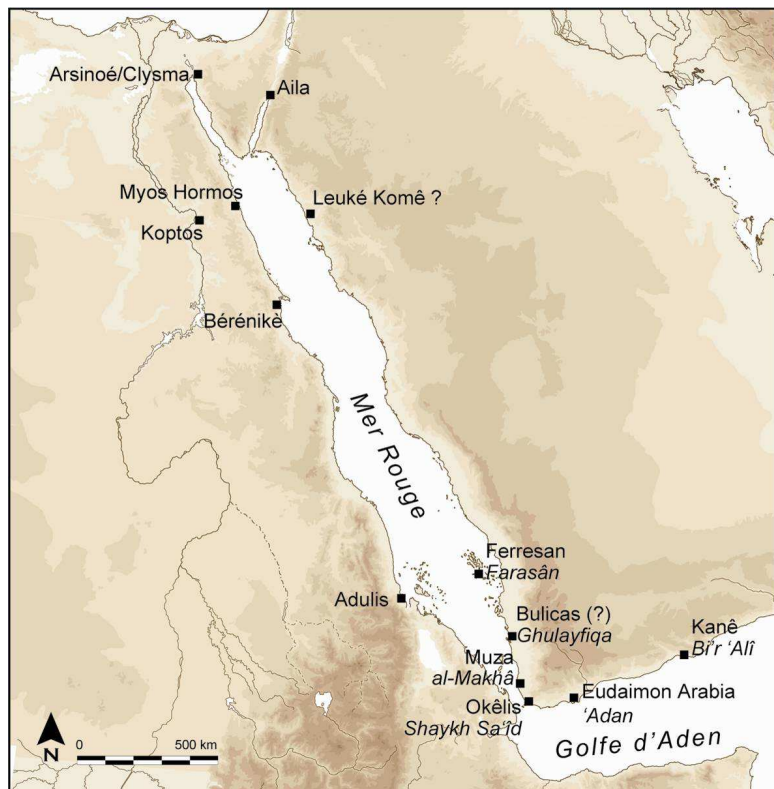
Introduction

« Il part actuellement 120 vaisseaux de Myos Hormos pour l'Inde, quand autrefois, sous les Ptolémées, on ne comptait qu'un très petit nombre de marchands qui osassent entreprendre une pareille traversée et faire le commerce avec cette contrée. »

« Pour ce qui est de l'Égypte maintenant, Cicéron nous apprend dans un de ses discours que le tribut annuel payé à Ptolémée Aulète, le père de Cléopâtre, s'élevait à la somme de 12 500 talents. Mais, du moment que l'Égypte pouvait fournir encore d'aussi forts revenus au plus mauvais, au plus nonchalant de ses rois, que ne peut-elle pas rapporter aujourd'hui que les Romains surveillent son administration avec tant de soin et que ses relations commerciales avec l'Inde et la Troglodytique ont pris tant d'extension. »

Le tournant de l'ère chrétienne est une période de grands changements dans l'organisation des réseaux de commerce entre l'Égypte et l'Inde. Ces deux passages tirés de Strabon (*Géographie* II, 5, 12 et XVII,1, 13) le montrent éloquemment. Entre le II^e siècle av. J.-C. et le I^{er} siècle après, les modes de transport adoptés pour acheminer les produits commercialisés en Arabie se transforment sensiblement, ainsi que le tracé des voies commerciales empruntées. Aux pistes caravanières traversant la Péninsule se substitue la voie maritime (fig. 1).

Fig. 1 : Principaux sites portuaires de la mer Rouge et du golfe d'Aden au début de l'ère chrétienne



Les causes de ce basculement sont multiples². En premier lieu, les villes-étapes caravanières le long de la bordure du désert connaissent une histoire mouvementée durant les deux derniers siècles de l'ère chrétienne. Vers le II^e siècle av. J.-C., de nouvelles populations pénètrent et s'établissent dans le Jawf³. Plusieurs tribus des Hautes-Terres se détachent du royaume de Qatabân entraînant un repli de ce dernier sur lui-même. Par ailleurs, au I^{er} siècle av. J.-C.,

lors du passage d'une expédition romaine dans cette même région, les villes de Kaminahû, Nashq et Nashshân sont mises à sac. À la même époque, plusieurs villes du Ḥaḍramawt sont

¹ Post doctorant CNRS dans l'UMR 8167 « Orient et Méditerranée », Paris.

² Chr. Robin s'arrête en détail sur ce point dans ROBIN, 1997a. Nous en reprenons ici les traits principaux.

³ Sur la pénétration des Arabes en Arabie du Sud : voir ROBIN, 1991a.

incendiées. Enfin, vers la fin du I^{er} millénaire av. J.-C. et au début de l'ère chrétienne, l'eau des crues irriguant les zones cultivées de ces villes est de moins en moins abondante⁴.

La conjugaison des troubles politiques et les difficultés de subsistance se traduisent par un dépeuplement progressif de ces régions. Lorsque l'Égypte devient province romaine, à la fin du I^{er} siècle av. J.-C., et que s'ouvrent de nouvelles routes commerciales en mer Rouge, les populations d'Arabie du Sud abandonnent d'autant plus facilement la piste caravanière au profit de cette voie maritime que ses relais sont affaiblis ou abandonnés. La désaffection pour cette piste caravanière accentuée, en retour, le déclin des villes-étapes du pourtour désertique.

Pour qui s'intéresse à l'Arabie du Sud, le constat du basculement du commerce, de l'intérieur des terres vers la côte, a pour intérêt majeur qu'il fournit une explication possible à l'abandon des villes établies le long de la piste caravanière, en bordure du désert. Mais ce n'est pas là l'unique finalité heuristique de ce constat. Il débouche bien au contraire sur de nouvelles interrogations : à propos de la structuration des espaces d'échanges tout d'abord, à propos du contexte dans lequel se met en place cette nouvelle donne ensuite, à propos de la pérennité de cette situation nouvelle enfin.

Aussi les questions évoquées dans ce dossier à propos de la période islamique pourraient-elles se poser pour la période préislamique. Depuis le développement des échanges maritimes, au début de l'ère chrétienne, jusqu'à l'apparition de l'Islam, différentes dynamiques peuvent être soulignées : la formation de grands ports de commerce va de pair avec la mise en place d'un contrôle de l'économie par un pouvoir de plus en plus centralisé en Arabie du Sud ; l'évolution que connaît chacun des sites portuaires d'Arabie du Sud à la période préislamique est conditionnée par le contexte politique et économique dans lequel il s'inscrit à l'échelle locale ; cette évolution est également déterminée par un contexte international dépassant de loin le seul champ économique (politique expansionniste axoumite, évolution de la demande dans le bassin méditerranéen, conséquences de la crise de l'Empire romain au III^e siècle et de l'adoption du christianisme, rivalités sassano-byzantines, etc.).

Nous proposons d'aborder ces différents points en réunissant dans un premier temps la documentation épigraphique et historique relative aux principaux ports de la mer Rouge (al-Makhâ, Shaykh Sa'îd) et du golfe d'Aden ('Adan, Bi'r 'Alî) depuis leur fondation jusqu'au VII^e siècle. Ces synthèses nous amèneront à développer, dans un second temps, l'évolution que connut cette économie maritime nouvelle au cours des premiers siècles de l'ère chrétienne, la hiérarchie qui s'établit entre les sites côtiers et la structuration des espaces d'échanges. Il nous restera, pour terminer, à évoquer le rôle du pouvoir politique dans le contrôle de cette nouvelle économie.

Makhwân ou Muza (l'actuel al-Makhâ)

Un site côtier de Tihâma apparaît sous le nom de Makhwân dans la toponymie sudarabique à partir du IV^e siècle. Il est identifié, d'après le contexte des inscriptions et la similitude des toponymes, avec l'actuel al-Makhâ⁵, mieux connu en Occident sous le nom de Moka. Ce site est mentionné dans les récits des auteurs classiques sous le nom de Muza⁶. La présence d'un village nommé Mawza', à 30 km du port d'al-Makhâ dans l'intérieur des terres, a incité certains auteurs à y voir un site d'habitat relié au port et situé dans l'arrière-pays⁷. Si l'identification est exacte, le site serait ainsi implanté dans la partie méridionale de la plaine côtière de la Tihâma, non loin de l'embouchure du wâdî Mawza'. Le lieu n'offre pas d'abri

⁴ Sur le recul du front de crue dans le wâdî Bayhân : COQUE-DELHUILLE & GENTELLE, 1997 ; dans le wâdî Markha : BRUNNER, 1997 ; dans le wâdî al-Jawf : SCHIETTECATTE, 2006.

⁵ AL-SHEIBA, 1988, p. 51. Peut-être doit-il être recherché plus exactement dans le village de Wahija, quelques kilomètres plus au sud ('ALÎ SA'ÎD, 1995, p. 272, 276 n. 21).

⁶ Sur l'identification de Muza avec al-Makhâ, voir CASSON, 1989, p. 147.

⁷ CASSON, 1989, p. 148 ; voir également BEESTON, 1995, p. 244.

côtier particulier mais il s'agit de l'une des rares plages sans récif de la côte sudarabique. Aucun vestige préislamique du port n'a été reconnu. Les données et interprétations se fondent uniquement sur les quelques inscriptions mentionnant ce site et sur les récits de Pline l'Ancien, du *Périple de la mer Érythrée* et de Claude Ptolémée.

La plus ancienne mention du site nous vient de Pline l'Ancien (*Hist. Nat.*, VI, 26, 9) qui construit sa description de l'Arabie autour du récit de Juba II de Numidie et de diverses sources plus anciennes⁸ ; il reflète la situation au tournant de l'ère chrétienne par ces mots :

« [Depuis Bérénikè] *on se met en mer au milieu de l'été, avant le lever de la Canicule ou immédiatement après ; au bout de trente jours environ, on arrive à Océlis d'Arabie, ou à Cane, de la région de l'encens. Il y un troisième port appelé Muza, où les navigateurs qui vont en Inde ne touchent pas ; il n'est fréquenté que par les négociants en encens et en parfums arabiques. Dans l'intérieur est une ville nommée Saphar, capitale du pays, et une autre ville nommée Save.* »

Dans cette description, le port n'apparaît pas comme un relais mais comme une destination en soi, d'envergure régionale.

Au milieu du I^{er} siècle apr. J.-C., le récit d'un auteur anonyme, le *Périple de la mer Érythrée*, nous en donne une tout autre image, soit que le site ait gagné en importance, soit que Pline en ait sous-estimé le rôle. Muza est cité à onze reprises alors que le port de Kané (Bi'r 'Alî) n'est mentionné que huit fois et celui d'Adoulis, en Érythrée, que sept fois. Nous reproduisons la traduction que propose L. Casson (1989) des paragraphes 21 à 24 :

« *Beyond these regions, on the very last bay on the left-hand shore of this sea, is Muza, a legally limited port of trade (emporion nomimom) on the coast, about 12 000 stades in all from Berenicê if you follow a course due south. The whole place teems with Arabs – shipowners or charterers and sailors – and is astir with commercial activity. For they share in the trade across the water and with Barygaza, using their own outfits.* »

« *A three-day journey inland from Muza lies Sauê⁹, the city of the province, called Mapharitis¹⁰, that surrounds it. The governor (turannos¹¹), Cholaibos¹², has his residence there.* »

« *Nine days further inland is Saphar¹³, the metropolis, residence of Charibaêl¹⁴, legitimate king of the two nations, the Homerite and the one, lying next to it, called the Sabaeen; he is a friend of the emperors, thanks to continuous embassies and gifts.* »

S'ensuit la longue liste des produits qui y sont importés, où se mêlent produits de luxe (vêtements pourpres ou brodés, tissus, safran, onguents, monnaies) et produits de la vie quotidienne (vêtements sans ornement, vin, céréales). Certaines importations sont destinées au souverain et au gouverneur (chevaux, orfèvrerie, argenterie, etc.). Les produits exportés semblent se limiter à différents types de myrrhe et à l'albâtre. Ainsi, en peu de temps, le site apparaît comme l'une des places centrales du commerce maritime sudarabique, placé sous le

⁸ VILLENEUVE *et alii*, 2004, n. 66.

⁹ Ce toponyme peut être identifié sans ambiguïté avec l'antique Sawâ (actuelle al-Sawâ, 13°20'N-43°55'E, à une vingtaine de kilomètres au sud de Ta'izz) – cf. 'ABDALLAH, 1995.

¹⁰ Ma'âfir dans les inscriptions sudarabiques Shar'abî-al-Sawâ' 1 et Ja 631. Sur l'identification : 'ABDALLAH, 1995, p. 260-261.

¹¹ Ce statut semble correspondre à celui du *qayl* sudarabique. Ce terme désigne avant tout les membres d'une aristocratie, à la tête des lignées nobles, dont l'acception a tantôt été « baron » (ROBIN, 1982, p. 26-27 ; *id.*, 1984, p. 157), tantôt « prince » (GARBINI, 1971, p. 311 ; ROBIN, 1996, col. 1195) ou encore « membre du clan principal d'une tribu (*s²'b*) » (traduction que propose le *Dictionnaire sabéen*, BEESTON *et alii*, 1982, p. 110). Vassal du roi, il est à la tête d'une ou de plusieurs tribus et dispose souvent d'une large autonomie.

¹² Ce personnage a été identifié avec Kulayb Yuha'min, de l'inscription Shar'abî-al-Sawâ' 1 (cf. ROBIN, 1994).

¹³ Nous y reconnaissons sans ambiguïté la capitale du royaume de Himyar : Zafâr (cf. CASSON, 1989, p. 149).

¹⁴ Ce souverain a été identifié à Karib'il Watar Yuhan'im I, dont le règne peut être replacé au milieu du I^{er} siècle de l'ère chrétienne (cf. ROBIN, 1997b).

contrôle du souverain par l'intermédiaire d'un gouverneur. La population locale y arme ses propres navires et constitue un relais sur la route des Indes.

Au II^e siècle apr. J.-C., notre seule source est la *Géographie* de Claude Ptolémée (VI.7.7) qui qualifie Muza d'*emporion* (port de commerce). La principale source de Ptolémée pour l'Arabie aurait été Marin de Tyr, ce qui daterait l'information du règne de Trajan (98-117)¹⁵.

Au III^e siècle, le site n'est plus mentionné ni dans les sources épigraphiques sudarabiques, ni dans les sources classiques. Il est très probable qu'il ait alors largement perdu le rôle dominant qu'il avait jusqu'alors. Le III^e siècle est une période troublée en Tihâma. La plaine côtière est occupée par les Abyssins, qui font de la région de Ma'âfir (entre al-Makhâ et al-Sawâ) le point de départ de campagnes militaires contre la capitale himyarite, Zafâr, dont l'inscription Ja 631 relate quelques épisodes. Les Abyssins ne sont repoussés de Tihâma que vers la fin du III^e siècle¹⁶.

Au IV^e siècle, le port réapparaît dans la documentation épigraphique sudarabique. L'inscription Ir 28, datée du début du IV^e siècle mentionne une ambassade envoyée par Karib'il Watar Yuhan'im, roi de Saba', dhû-Raydân, Ḥaḍramawt et Yamanat en Éthiopie, abordant, lors de leur retour, la côte à hauteur de Makhwân :

« *Sharḥ'athat Ashwa' dhû-Ḥabâb ... ont dédié à leur Seigneur Almaqah ... en témoignage de reconnaissance, parce qu'il l'a ramené sain et sauf d'un voyage (outre-)mer où l'avait envoyé leur seigneur Karib'il Watar Yuhan'im roi de Saba', dhû-Raydân, Ḥaḍramawt et Yamnat, qui les avait envoyés en ambassade dans le Pays d'Abyssinie et des Axoumites auprès du négus ; leur Seigneur Almaqah lui a accordé de revenir sain et sauf, de rapporter la paix et de ramener avec lui en ambassade Aḥqam et Zalnâs, en accordant à son serviteur de revenir en sept jours et nuits ; il les a fait aborder à Mukhawân [Makhwân] sains et saufs.*¹⁷ »

Dans ce texte, rien ne transparaît de l'importance réelle et des activités portuaires de Makhwân ; en revanche, nous apprenons qu'il est toujours un mouillage par lequel transitent les navires à destination des côtes africaines.

Si au V^e siècle, rien n'est connu du site, il est probable qu'une population s'y maintienne puisque Makhwân réapparaît dans les inscriptions du début du VI^e siècle, moins comme un site portuaire que comme un site fortifié abritant une église. La population, chrétienne, y partage une foi commune avec les Abyssins ; susceptible d'apporter son soutien au souverain abyssin en cas d'intervention armée, elle représente à ce titre une menace pour le roi himyarite juif Yûsuf As'ar. Cette menace pousse le souverain à y diriger une expédition militaire que rapportent les inscriptions Ry 507, Ry 508 et Ja 1028 datées de 523 et gravées dans la région de Bi'r Ḥimâ, au nord de Najrân :

Ry 507 : « ⁽⁴⁾ *quand ils [les hommes du roi Yûsuf As'ar] détruisirent l'église et massacrèrent les Abyssins à Zafâr ils en tuèrent trois cents alors il [le roi] envoya contre Ash'arân, ⁽⁵⁾ les forteresses de Shamîr, Rakhân, Rima' et Mu[khawân] [Makhwân] Ils dévastèrent (?) Ash'arân, détruisirent l'église, tuèrent et pillèrent [les Abyssins] à Mukhawân [Makhwân], ainsi que les autres habitants (?) farasânites*

⁽¹⁰⁾ *alors que ses frères et leurs clients Yaz'anites étaient en position avec le roi à Mukhawân [Makhwân] contre l'Abyssinie (...).*¹⁸ »

Ry 508 : « ⁽²⁾ (...) *alors qu'ils étaient avec leur seigneur le roi Yûsuf As'ar ⁽³⁾ contre les Abyssins à Zafâr et détruisirent l'église ; le roi descendit vers Ash'arân et l'envoya*

¹⁵ VILLENEUVE *et alii*, 2004, n. 67.

¹⁶ ROBIN, 1995, p. 228.

¹⁷ Traduction proposée par ROBIN, 1995, p. 229.

¹⁸ *Ibid.*, p. 230.

*avec une armée ; il guerroya contre Mukhawân [Makhwân], massacra ⁽⁴⁾ tous ses habitants et détruisit l'église, guerroya contre les forteresses de Shamîr et de sa plaine (...).*¹⁹ »

Ja 1028 : « ⁽³⁾ (...) le roi Yûsuf As'ar Yath'ar quand il a brûlé l'église et massacré les Abyssins à Zafâr, fait la guerre contre Ash'arân, à Rakhân, à Fara⁽⁴⁾sân et à Mukhawân [Makhwân] (...).²⁰ »

Le port ne fut pas nécessairement abandonné par la suite. Il semble néanmoins qu'au X^e siècle, l'endroit ait perdu de son importance puisqu'il n'est pas mentionné dans le chapitre qu'al-Hamdânî consacre aux villes de la Tihâma dans *Şifat jazîrat al-'Arab*. En revanche, il apparaît toujours à cette même époque, d'après al-Muqaddasî, comme une « ville dépendant de Zabîd, peuplée ('*âmira*), remplie d'huile de sésame. Leur boisson vient d'une source située à l'extérieur de la cité. La grande mosquée se trouve à son extrémité, près du rivage »²¹.

Maddabân ou Okêlis (l'actuel Shaykh Sa'îd)

Un port antique apparaît dans les sources classiques sous le nom d'Okêlis. D'après les différentes descriptions qui en ont été faites, il ne fait guère de doute qu'il se trouvait sur la côte yéménite, à hauteur du détroit de Bâb al-Mandab, très probablement à l'emplacement de l'actuel village de Shaykh Sa'îd. Pour différentes raisons, le site côtier mentionné dans les inscriptions sudarabiques sous le nom de Maddabân – à rapprocher du nom de l'actuel détroit – correspondrait à cette même localité²². Lors de la visite qu'il fit des lieux en 1835, J. R. Wellsted n'y vit pas de trace d'occupation antique²³. Que nous en apprennent les sources écrites ?

Strabon ne mentionne le site que comme amer et repère topographique, en s'appuyant sur des sources datées du début du I^{er} siècle av. J.-C.²⁴. Il apparaît en ces termes dans sa *Géographie* (XVI, 4, 5) :

*« Suivant Artémidore, le promontoire qui se détache de la côte d'Arabie en s'avancant pour ainsi dire à la rencontre du cap Diré est connu sous le nom d'Acila. »*²⁵

Une première mention du port, tel qu'il devait apparaître au tournant de l'ère chrétienne, nous est donnée par Pline l'Ancien (*Hist. Nat.*, VI, 26, 9) dans le passage cité précédemment. Le site y est qualifié de *portus*, ce qui peut être interprété autant comme un mouillage que comme un port de commerce. Il se trouve à trente jours de navigation de Bérénikè sur la côte égyptienne et, ajoute Pline :

« Pour ceux qui vont en Inde le point de départ le plus avantageux est Océlis. De là avec le vent Hippale²⁶, on navigue pendant quarante jours jusqu'à Muziris, premier marché de l'Inde. »

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ AL-MUQADDASÎ, p. 85. Nous devons la traduction à É. Vallet. Nous lui savons gré de nous avoir signalé cette référence.

²² Sur la localisation de Maddabân, voir BEESTON, 1988.

²³ WELLSTED, 1838, p. 466.

²⁴ D'après VILLENEUVE *et alii*, 2004, p. 157, n. 65, Strabon s'appuie, pour sa description de l'Arabie, sur des sources hellénistiques : Ératosthène, Agatharchide et Artémidore, ainsi que sur le récit d'Ælius Gallus. Sa description de la côte reprend une compilation d'Artémidore, dont le récit peut-être remplacé au début du I^{er} s. av. J.-C. (*ibid.*, p. 158).

²⁵ Nous reconnaissons dans Acila le nom plus tard donné au site par les auteurs classiques d'Okêlis.

²⁶ Le vent Hippale renvoie à l'utilisation du régime des vents de mousson qu'exploitèrent les navigateurs à partir du tournant de l'ère chrétienne pour pratiquer une navigation hauturière entre les côtes d'Arabie et l'Inde. Voir sur la maîtrise progressive de ces vents les récits de Pline l'Ancien (*Hist. Nat.*, VI, 26, 5) et le *Périple de la mer Érythrée* § 57.

Okêlis est ici l'étape majeure entre Bérénikè (Égypte) et Muziris (Inde) et le dernier point d'avitaillement avant l'Inde. Néanmoins, nulle mention n'est faite des échanges qui auraient pu être pratiqués en ces lieux.

Si Pline semble donner plus d'importance à Okêlis qu'à Muza (al-Makhâ), il en va autrement du *Périple de la Mer Erythrée* (§ 25-26) au milieu du I^{er} siècle :

« *About a 300-stade sail past this port [Muza], the Arabian mainland and the country of Barbaria across the water in the vicinity of Avalitês converge to form a strait, not very long, that contracts the waters and closes them off into a narrow passage; here in the middle of the channel, 60 stades wide, stands Diodoros Island [Perim Island]. (...) Along this strait is Okêlis, an Arab village on the coast that belongs to the same province [Mapharitis/Ma'âfir]; it is not so much a port of trade (emporion) as a harbor (hormos), watering station, and the first place to put in for those sailing on.*²⁷ »

Tout en confirmant le propos de Pline, selon lequel Okêlis était une escale majeure sur la route de l'Inde, le port y apparaît clairement comme un mouillage (*hormos*), comme un lieu d'avitaillement, et non comme un lieu de commerce dont le monopole dans la province est exercé par le port voisin de Muza (al-Makhâ). Au II^e siècle, la *Géographie* de Claude Ptolémée (VI.7.7) est une nouvelle fois notre unique source. L'auteur y qualifie Okêlis de port de commerce (*emporion*). Ce nom apparaît dans une liste de toponymes, sans plus de précisions.

De ce site, nous n'avons plus d'indication ensuite avant le VI^e siècle, si l'on s'accorde avec A. F. L. Beeston²⁸ à localiser le toponyme sudarabique Maddabân à l'emplacement actuel du village de Shaykh Sa'îd, en bordure du Khawr Ghurayra. Maddabân est alors cité à trois reprises dans un contexte identique par les inscriptions sudarabiques déjà mentionnées à propos de Makhwân (al-Makhâ) : Ry 507, Ry 508 et Ja 1028, datées de l'an 523 :

Ry 507 : « ⁽¹⁰⁾ *alors que ses frères et leurs clients Yaz'anites étaient en position avec le roi à Mukhawân contre l'Abyssinie, et qu'il [le roi] renforçait la chaîne de Maddabân. Au mois de dhû-madhra'ân de [l'année] 633 [de l'ère himyarite] (...).*²⁹ »

Ry 508 : « ⁽⁸⁾ *Le roi prêtait main-forte pour contrer les Abyssins et pour renforcer la chaîne de Maddabân avec son armée (...).*³⁰ »

Ja 1028 : « ⁽³⁾ (...) *Yûsuf As'ar Yath'ar quand il a brûlé l'église et massacré les Abyssins à Zafâr, fait la guerre contre Ash'arân, à Rakhân, à Fara⁽⁴⁾sân et à Mukhawân, attaqué et assiégé Najrân, enfin fortifié la chaîne de Maddabân (...).*³¹ »

L'interprétation qu'il convient de donner à cette « chaîne de Maddabân » est controversée. Son existence réelle ne semble pas devoir être remise en question³². En revanche, son emplacement exact est sujet à discussion, l'hypothèse la plus vraisemblable restant l'entrée de la lagune de Khawr Ghurayra, où devait se situer Maddabân/Okêlis³³.

L'évocation de la chaîne dans les trois inscriptions doit être replacée dans son contexte. Le roi Yûsuf As'ar craint une intervention armée éthiopienne sur la côte méridionale

²⁷ Traduction de CASSON, 1989.

²⁸ BEESTON, 1988.

²⁹ Traduction : ROBIN, 1995, p : 230.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² La chaîne est mentionnée dans d'autres sources historiques, chez Ibn al-Mujâwir (XIII^e siècle) dans le *Ta'rikh al-Mustabsir*, qui localise la chaîne au niveau du détroit du Bâb al-Mandab (IBN AL-MUJÂWIR, p. 95). Elle apparaît également dans le *Martyre de Saint Aréthas* (DETORAKI, 2007, § 32-33) sous la forme d'une chaîne réelle barrant une lagune dont l'entrée mesurait 2 stades (370 m).

³³ A. F. L. Beeston a démontré que trois possibilités s'offraient à nous (Khawr al-Ghayl, Khawr Ghurayra et Khawr 'Umayra) et que la plus probable restait Khawr Ghurayra, au bord duquel est implanté le village actuel de Saykh Sa'îd (BEESTON, 1988). À cela, nous pouvons ajouter l'argument que cette lagune est la seule dont l'entrée puisse être entièrement barrée par une chaîne de deux stades de longueur.

de la Tihâma et renforce les rares points de la côte où l'absence de récifs autorise un débarquement : Khawr Ghurayra d'une part au moyen d'une chaîne, Makhwân d'autre part en y « organisant la défense » (Ry 507/10). Le troisième site, Khawr al-Ghayl, au sud de Ghulayfiqa, est l'endroit où il portera le gros de ses troupes lors du débarquement abyssin comme le rapporte al-Mas'ûdî au X^e siècle³⁴. Au VI^e siècle, nous n'avons par conséquent aucune preuve de la survivance de l'antique Okêlis. La baie est défendue contre un débarquement mais rien ne permet d'affirmer que le port voisin soit toujours en activité.

'Adan ou Eudaimôn Arabia (l'actuel Aden)

Aden s'étend au pied du jabal Shamsân. Protégé contre les vents de mousson par l'île de Şîra, le site offre un abri pour les navires et un amer pour les navigateurs. Il n'est nullement surprenant qu'en dépit de l'absence de traces d'occupations préislamiques sur le site, les sources écrites attestent d'une occupation au plus tard au I^{er} siècle apr. J.-C. Le *Périple de la Mer Erythrée* (§ 26) fournit la plus ancienne mention du site où il apparaît sous le nom d'Eudaimôn Arabia³⁵ :

« Beyond Okêlis, with the waters again opening out towards the east and little by little being revealed to be open sea, about 1 200 stades distant is Eudaimôn Arabia, a village on the coast belonging to the same kingdom, Charibaêl's [Karib'il Watar Yuhan'im I³⁶]. It has suitable harbors and sources of water much sweeter than at Okêlis. It stands at the beginning of a gulf formed by the receding of the shore. Eudaimôn Arabia, a full-fledged city in earlier days, was called Eudaimôn when, since vessels from India did not go on to Egypt and those from Egypt did not dare sail to the places further on but came only this far, it used to receive the cargoes of both [...]. And now, not long before our time, Caesar sacked it. »

Le premier paragraphe laisse peu de doutes sur l'identification d'Eudaimôn Arabia avec l'actuel Aden. Tout comme Okêlis, ce port apparaît comme un mouillage et point d'avitaillement plus que comme un port de commerce. La manière dont il convient d'interpréter un passé glorieux du port et sa mise à sac par « César » a fait l'objet

³⁴ AL-MAS'ÛDÎ, III, p. 157. Il est possible qu'au VI^e siècle, Ghulayfiqa (Ghalâfiqa chez al-Mas'ûdî) ait été un port actif, au moins pour le secteur méridional de la mer Rouge. Procope de Césarée mentionne en effet dans *L'histoire des guerres* (I. xix. 21-22) que « désormais, le port himyarite à partir duquel ils avaient pour habitude de prendre la mer en direction de l'Éthiopie se nomme Bulicas ; et à la fin du voyage à travers la mer, ils font toujours escale dans le port de Adulitae ». Dans ce récit, Bulicas apparaît donc comme un port établi sur la côte de la mer Rouge, sur le rivage yéménite, à hauteur approximative d'Adoulis. Dans la note précédente, nous avons vu, comme le soulignait A. F. L. Beeston, que les lieux possibles d'implantation portuaire sur la côte yéménite de la mer Rouge sont limités et les candidats potentiels pour l'identification de Bulicas peu nombreux. Par ailleurs, Christian Robin me signalait récemment qu'il verrait volontiers dans le Bulicas de Procope l'actuel Ghulayfiqa en raison de la parenté entre les deux toponymes. Ce candidat nous paraît d'autant plus plausible que, comme nous le signalions précédemment, c'est vers Ghulayfiqa, d'après al-Mas'ûdî, que le roi Yûsuf As'ar se dirigea pour faire front à l'invasion éthiopienne (BEESTON, 1988, p. 3). J'ajouterai à cela qu'Edward Keall signalait dans une communication orale effectuée lors de la journée d'étude « Ports et réseaux de commerce en mer Rouge » (Ivry, 6 juin 2008) une occupation probable de Ghulayfiqa à la fin de la période préislamique d'après la présence de vestiges comportant deux piliers surmontés de chapiteaux présentant une parenté certaine avec des productions byzantines et axoumites. Une autre localisation possible pour le Bulicas de Procope, en se fondant sur la seule parenté entre les deux toponymes, serait l'actuelle localité Burayqa établie sur la péninsule de Little Aden, en face de la ville d'Aden. Dans ce cas, Bulicas désignerait chez Procope le port d'Aden au VI^e siècle. Cette hypothèse présente néanmoins deux limites que nous signalait Chr. Robin : d'une part, le contexte du récit de Procope semble indiquer un port de la mer Rouge et non du golfe d'Aden ; d'autre part, le port d'Aden est clairement mentionné sous le toponyme Adané ou 'Adan dès le I^{er} siècle et il est difficile d'expliquer pourquoi Procope ne l'aurait pas nommé comme tel.

³⁵ Traduction de CASSON, 1989.

³⁶ Cf. ROBIN, 1997b.

d'interprétations diverses³⁷. Comme le propose L. Casson³⁸, nous serions enclin à y voir une confusion de l'auteur du *Périple* entre le nom de l'Arabie du Sud (Eudaimôn Arabia en grec) et le nom grec de l'antique Aden (également Eudaimôn Arabia). Il aurait alors transposé sur la localité d'Aden, les événements qu'endurèrent certains sites sudarabiques lors du passage de l'expédition d'Ælius Gallus, envoyée par l'empereur Auguste contre l'Arabie du Sud. Par Strabon, il semble assuré que l'expédition n'est pas allée beaucoup plus au sud que la ville de Ma'rib.

Si jusqu'au tournant de l'ère chrétienne, Eudaimôn Arabia apparaissait comme un mouillage et un point d'avitaillement pratique et favorable pour les navires pratiquant le cabotage, nous ne pouvons rien affirmer du rôle joué par ce port dans le commerce maritime. Le port que les Grecs nommaient Eudaimôn Arabia portait apparemment le nom sudarabique de 'Adan (dhû-'Adan^{um}) dès le début de l'ère chrétienne et peut-être même avant. Une dédicace est effectuée à Coptos, en Égypte, en l'an 70, par un négociant se disant Adénite :

« *Pour l'empereur César Vespasien Auguste et sa maison, à Isis et à Héra, déesses suprêmes, Hermerôs fils d'Athênion, citoyen d'Aden [Adaneites], sur la mer Rouge, négociant [ou « négociant sur la mer Rouge »], l'an 2, le 16 du mois de Kaisareion-Mesorê.*³⁹ »

Tout comme Okêlis, le port passe du statut de village dans le *Périple* à celui de port de commerce (*emporion*) au II^e siècle dans la *Géographie* (VI.7.9) de Claude Ptolémée. Il y est nommé « Arabia emporion ».

Au III^e siècle, l'antique Aden apparaît sous le nom dhû-'Adan^{um} dans l'inscription sudarabique MAFRAY-al-Mi'sâl 5/17 où le site est qualifié de port (ou mouillage), *hyq* :

« ⁽¹⁷⁾*Ensuite, ils [les seigneurs de la tribu Radmân et Khawlân] partirent en expédition et ils envoyèrent des renforts et assiégèrent le port dhû-'Adan^{um}, eux et un détachement de leur tribu, et ils pénétrèrent dans le port dhû-'Adan^{um}.*⁴⁰ »

Il s'agit de la plus ancienne attestation du site que nous connaissons dans la documentation épigraphique sudarabique. Cette inscription datée du règne de Yâsir^{um} Yuhan'im et de Nasha'karib Yuha'min Yuharhib, dans le troisième quart du III^e siècle, mentionne la prise du port de dhû-'Adan^{um} par une coalition de tribus faisant allégeance au souverain himyarite.

L'*Histoire Ecclésiastique* (III, 4) de Philostorge apporte un éclairage majeur sur le statut qu'avait le port d'Aden au milieu du IV^e siècle à travers le récit de l'ambassade de Théophile l'Indien auprès du souverain himyarite :

« [...] *the prince of the nation [Tha'rân Yuhan'im], by sincere conviction, came over to the true religion, and built three churches in the district [...]. One of these churches he erected in a place called Tapharum [Zafâr], the metropolis of tire nation; another in the place where the mart of Roman commerce stood, lying towards the outer sea. This place is called Adane; and it is the spot where everybody is in the habit of landing on coming out of the Roman territories. The third church he built in another part of the district, where the mart of Persian commerce stands, hard by the mouth of the Persian Sea, which lies along those parts.*⁴¹ »

Le port d'Aden est cité pour la première fois sous son toponyme sudarabique dans un texte classique. Il fait figure de tête de pont du commerce maritime romain dans la région et

³⁷ Celles-ci sont résumées dans VILLENEUVE *et alii*, 2004, p. 156, n. 61.

³⁸ CASSON, 1989, p. 160.

³⁹ Le texte a été publié par Guy Wagner (1976). Nous en avons repris ici la traduction. Ce même Hermerôs est également mentionné sur un ostracon du dossier de Nicanor trouvé à Coptos et daté de l'an 57 (l'ostracon O. Tait P. 287 – cf. G. Wagner, 1976, p. 279) où il commerce plusieurs jarres de vin entre Bérénikè et l'Arabie.

⁴⁰ Cette traduction, non publiée, est proposée par Christian Robin ; je lui suis reconnaissant de me l'avoir transmise.

⁴¹ La traduction est proposée par WALFORD, 1855.

semble avoir pris la place qu'occupait Makhwân (al-Makhâ) au I^{er} siècle de port principal de la sphère himyarite à côté de Qânî' (Bi'r 'Alî).

Les textes sont silencieux pour les V^e et VI^e siècles néanmoins al-Marzûqî, au XI^e siècle, écrit dans *Kitâb al-azmina wa-l-amkina* (II, 164) qu'Aden était particulièrement réputée à l'époque préislamique comme manufacture de parfum, fournissant les matériaux de base pour leur production et que ces productions furent mises sous contrôle perse lors de la conquête à la fin du VI^e siècle⁴². Si tel fut le cas, le port connaissait alors probablement une activité florissante.

Qânî' ou Kané (l'actuel Bi'r 'Alî)

L'histoire du port antique de Qânî' présente moins de plages obscures que les sites précédents, compte tenu de l'abondante documentation fournie par les fouilles archéologiques russes puis franco-russes des années 1980 et 1990.

Les vestiges de l'antique port de Qânî' se trouvent sur la côte du golfe d'Aden, à proximité du village de Bi'r 'Alî, au pied de la cheminée volcanique nommée Ḥuṣn al-Ghurâb, à une centaine de kilomètres au sud-ouest d'al-Mukalla. Le site se prête parfaitement à l'établissement d'un port : la baie est large, rentrante et abritée de la houle et des vents forts, une nappe d'eau douce affleure, l'accès depuis la terre y est facile, Ḥuṣn al-Ghurâb offre un amer pour les navigateurs et un refuge pour les habitants⁴³. Les toponymes antiques de Qânî' et de Mâwiyat sont respectivement identifiés à Bi'r 'Alî et Ḥuṣn al-Ghurâb grâce aux inscriptions trouvées *in-situ* CIH 621 et CIH 728. Elles permettent de reconnaître en ce site la Kané⁴⁴/Cané⁴⁵ des sources classiques.

Le site antique s'étend sur 500 m de longueur et sur une largeur maximale de 300 m. L'approvisionnement en eau était assuré par plusieurs puits, complétés par quatre citernes creusées au sommet de Ḥuṣn al-Ghurâb. Différents quartiers se distinguent par la nature de l'habitat⁴⁶ : le quartier sud-ouest et centre-nord comporte de petites habitations alors que dans les quartiers nord, nord-est et sud-est, nous avons affaire à de grands bâtiments à pièces multiples et larges cours. Les grandes structures d'habitat sont implantées à proximité de la plage, formant de grands complexes séparés par des ruelles étroites. Les structures plus modestes sont établies en arrière de ce front de mer, de manière désordonnée⁴⁷. Plus d'une centaine de maisons ont été dénombrées.

Plusieurs éléments témoignent du rôle commercial et portuaire du site : la présence d'un phare sur le sommet de Ḥuṣn al-Ghurâb⁴⁸, les ancres en pierre trouvées dans le port⁴⁹, les nombreuses céramiques provenant du pourtour méditerranéen⁵⁰, les entrepôts qui ponctuent la ville basse et dont l'un d'entre eux contenait de grandes quantités d'encens. Les premiers entrepôts sont implantés à mi-chemin entre la grève et la citadelle, au pied du chemin qui mène à cette dernière. Les entrepôts plus tardifs sont implantés à proximité du débarcadère. Seule la baie nord-est était en mesure d'abriter des navires de commerce ; il est naturel de trouver les structures de stockage à proximité de la grève. À côté de ces éléments liés au

⁴² Voir sur ce point CRONE, 1987, p. 95.

⁴³ À propos du contexte environnemental du site, cf. SEDOV, 1997, p. 369 ; MOUTON, SANLAVILLE & SUIRE, 2006.

⁴⁴ *Périple de la mer Érythrée*, § 27 ; PTOLÉMÉE, *Géographie* (VI.7.10).

⁴⁵ PLIN L'ANCIEN, *Hist. Nat.*, VI, 26, 104.

⁴⁶ SEDOV, 1992, p. 112, MOUTON *et alii*, 2006.

⁴⁷ MOUTON *et alii*, 2006.

⁴⁸ SEDOV, 1996, p. 12 ; SEDOV, 1997, p. 369.

⁴⁹ DAVIDDE & PETRIAGGI, 1998.

⁵⁰ BALLET, 2001 ; DAVIDDE, PETRIAGGI & WILLIAMS, 2004 : céramique sigillée, amphore Dressel 2-4 de Campanie, amphore égyptienne, céramique d'Assouan, amphores de type *Late Roman*, mais également de la céramique axoumite et indienne.

commerce maritime à grande échelle, on trouve quelques structures s'apparentant à des boutiques, probablement liées à une activité économique locale, au pied de Ḥuṣn al-Ghurâb. Dans ces dernières, des jarres de stockage et de petites monnaies ont été trouvées lors des fouilles.

Qâni' est une fondation du I^{er} siècle av. J.-C. La fouille archéologique a permis de distinguer trois phases de développement du site. La *Lower Period* (I^{er} siècle av. J.-C.- I^{er} siècle apr. J.-C.) est celle de la fondation du site. L'habitat ne se développe qu'au pied de Ḥuṣn al-Ghurâb. La présence d'amphores de type Dressel 2-4, de sigillée d'Arezzo et d'Antioche et de bols nabatéens permet d'envisager, dès cette époque, l'établissement de premiers contacts avec la zone méditerranéenne par voie maritime. L'emprise modeste du site incite à y voir un simple point d'avitaillement et de chargement d'aromates (présence d'un entrepôt à encens de 90 m² dès cette période) à l'activité limitée. Du début de cette période, le témoignage de Pline l'Ancien (*Hist. Nat.* VI, 26, 104) n'apporte aucun détail de plus que l'association de Qâni' avec le commerce de l'encens :

« *On se met en mer au milieu de l'été, avant le lever de la Canicule ou immédiatement après; au bout de trente jours environ, on arrive à Océlis d'Arabie, ou à Cané, de la région de l'encens.* »

Absent de la *Géographie* de Strabon, l'antique Qâni' apparaît en revanche comme port de commerce (*emporion*) dans le récit du *Périple de la mer Érythrée* (§ 27) ; celui-ci témoigne de l'ampleur que prend l'activité de Qâni' au cours du I^{er} siècle apr. J.-C. :

« *Immediately after Eudaimôn Arabia come a long coast and bay, populated by villages of Nomads and Ichthyophagoi, that stretch for 2000 stades or more, at which point, beyond the projecting headland, is another port of trade (emporion) on the coast, Kanê, belonging to the kingdom of Eleazos [Ili'azz Yalut, roi du Ḥaḍramawt], the frankincense-bearing land; (...). Above it inland lies the metropolis of Saubatha [Shabwa], which is also the residence of the king. All the frankincense grown in the land is brought into Kanê, as if to a warehouse, by camel as well as by rafts of a local type made of leathern bags, and by boats. It also carries on trade with the ports across the water (...).*⁵¹ »

Le paragraphe suivant (§ 28) résume la liste des produits importés où, comme à Muza (al-Makhâ), se mêlent des produits courants (blé, vin, vêtement, cuivre, étain), des biens de valeur (corail) et des produits destinés au souverain (argenterie, chevaux, statuaire, textiles fins). Il est également précisé que les exportations se limitent presque exclusivement à l'aloès et surtout à l'encens.

À la fin du I^{er} siècle, la *Middle* (ou *Main*) *Period* (fin du I^{er} siècle - fin du IV^e siècle) est celle de l'extension rapide du tissu urbain à l'ensemble de l'espace constructible disponible à marée haute⁵². Cette croissance reflète vraisemblablement celle des échanges maritimes dans le commerce transrégional à partir de la seconde moitié du I^{er} siècle. Qâni' passe alors de l'état de petit port avec entrepôt à celui d'une ville portuaire de forte attraction sur les circuits de ce commerce maritime. Sa position intermédiaire entre Khawr Rûrî dans le Zufâr et 'Adan en fait un site d'avitaillement de premier ordre ; la convergence des routes par lesquelles convergent les aromates, par voie maritime depuis Khawr Rûrî ou terrestre depuis le Ḥaḍramawt et le Wuṣr, renforce l'attraction du port. Dans la *Géographie* de Cl. Ptolémée (VI.7.10), au II^e siècle, le site est toujours qualifié de port de commerce (*emporion*).

Vers 225-230, les inscriptions sudarabiques évoquent un conflit entre le souverain sabéen Sha'r Awtar et le royaume du Ḥaḍramawt. La prise de Qâni' est évoquée dans plusieurs de ces textes :

⁵¹ Traduction de CASSON, 1989.

⁵² MOUTON *et alii*, 2006.

Ir 13 : « *Et ils arrachèrent encore de l'or et du butin de la ville de Shabwat et de Qâni', et ils occupèrent et ils incendièrent des bateaux (sfn^m) à satiété dans le port (hyqⁿ) de Qâni', entrepôt (mkdh) du roi de Ḥaḍramawt.*⁵³ »

Ja 632 : mention du butin pris dans les villes de Shabwa et de Qâni'.⁵⁴

Ry 533 : Mention de l'attaque du port de Qâni' par Saba' et du butin fait dans la ville de « quarante-sept bacs ('sdq^m) et felouques ('flk^m) »⁵⁵.

Au-delà de l'emphase portée sur les richesses du port et de l'importante flotte qui s'y trouvait, ces textes, et plus particulièrement Ir 13, nous éclairent sur l'emprise qu'exerçait le pouvoir royal ḥaḍramite sur l'activité commerciale du port, en qualifiant ce dernier d'entrepôt du roi du Ḥaḍramawt. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point. À la fin du III^e siècle, l'importante quantité de monnaies ḥimyarites indique toutefois, selon A. V. Sedov, le passage du port sous le contrôle de Ḥimyar⁵⁶.

Au IV^e siècle, l'activité commerciale ralentit. Les fouilles subaquatiques ont notamment révélé que la majorité des amphores importées étaient antérieures à cette période⁵⁷. Le texte Abadan 1/37, daté du règne de Dhamar'alî roi de Saba' et dhû-Raydân, v. 355 ap. J.-C., rapporte que :

« *Ils [membres du lignage de Yaz'an] ont acheté aux dans le port de Qâni' (hyq Qn') cinq vaisseaux avec leur grément.*⁵⁸ »

À partir du V^e siècle (*Upper Period*), le tissu urbain se concentre dans la partie occidentale du site, s'y densifiant dans une zone de moins de deux hectares. L'inscription CIH 621, de Ḥuṣn al-Ghurâb, datée de 530, mentionne la remise en état, par des membres du lignage Yaz'anide, des installations au sommet du piton volcanique après un conflit qui opposait les Abyssins au souverain ḥimyarite Yûsuf As'ar Yath'ar :

« ⁽⁶⁾ (...) *ont écrit cette inscription sur le ⁽⁷⁾ mont Mâwiyat [Ḥuṣn al-Ghurâb], quand ils ont aménagé les murailles, la porte, les citernes et les voies d'accès, ⁽⁸⁾ quand ils s'y sont retranchés à leur retour du pays d'Abyssinie et que les Abyssins ont envoyé leur corps expéditionnaire ⁽⁹⁾ au pays de Ḥimyar, quand ils ont tué le roi de Ḥimyar et ses grands seigneurs, Ḥimyarites et Raḥbatites. ⁽¹⁰⁾ Au mois de dhû-ḥillatân de l'an six cent quarante [de l'ère ḥimyarite].*⁵⁹ »

Une persistance des échanges maritimes est attestée par la présence d'amphores provenant de Méditerranée orientale (Palestine, 'Aqaba). Un grand nombre de céramiques utilitaires axoumites témoigne de la présence probable d'une communauté axoumite à Qâni'. La documentation épigraphique, moins abondante, fait état d'un gouverneur de Qâni' (CIH 728).

Le site est abandonné au VII^e siècle, à la suite de changements politiques et religieux ainsi que d'un déclin probable des activités commerciales avec les anciens partenaires commerciaux. Une occupation restreinte se maintient sur le site ; des inhumations sont pratiquées dans certaines maisons, d'autres servent d'abri à des pèlerins en route pour la Mecque⁶⁰.

Pour une périodisation du commerce maritime sudarabique

⁵³ Traduction de RYCKMANS, 1974, p. 250.

⁵⁴ JAMME, 1962, p. 134-135.

⁵⁵ Traduction de RYCKMANS, 1955, p. 300. Le *Dictionnaire sabéen* propose de traduire *sdq* par « petit bateau » et *flk* par « navire » (BEESTON *et alii*, 1982, p. 137 et 44).

⁵⁶ SEDOV, 1996, p. 26.

⁵⁷ DAVIDDE & PETRIAGGI, 1998 ; DAVIDDE, PETRIAGGI & WILLIAMS, 2004.

⁵⁸ Traduction de GAJDA et ROBIN, 1994, p. 116.

⁵⁹ Traduction proposée par ROBIN, 1991b, p. 152.

⁶⁰ G. Lankester Harding évoque la présence de tessons de céramique à glaçure médiévale, de verre (LANKASTER HARDING, 1964, p. 47). Voir également SEDOV, ROBIN & BALLEST, 1997.

L'esquisse des grands traits de l'histoire des principaux sites portuaires sudarabiques suffit à montrer à quel point il serait absurde de considérer l'activité commerciale maritime sous le seul angle d'une alternative au commerce caravanier se mettant en place au tournant de l'ère chrétienne et se perpétuant de façon immuable jusqu'à la fin de la période préislamique. Ces courtes présentations ont révélé des phénomènes de croissance, de déclin, d'abandon propres à chaque site, qui résultent de dynamiques politiques et économiques locales autant que régionales, voire suprarégionales. La carte des implantations portuaires est changeante ; la finalité de ces implantations n'est pas la même selon les périodes ; l'activité commerciale menée en ces lieux diffère considérablement d'un siècle à l'autre. Nous aimerions donc remettre en perspective ces dynamiques dans leur contexte historique. Elles montreront, au-delà des ruptures que l'on ne peut nier, ce que l'activité portuaire de la période islamique doit au passé.

Un réseau portuaire pour le cabotage (IV^e-I^{er} siècle av. J.-C.)

Le premier point sur lequel il convient de s'arrêter est l'antériorité du trafic maritime sur les côtes sudarabiques par rapport à l'utilisation plus intensive du régime des moussons pour la navigation hauturière, à partir du tournant de l'ère chrétienne.

Avant que ne se mettent en place les échanges maritimes au long cours du I^{er} siècle, un chapelet d'établissements côtiers s'étire sur les rives du golfe d'Aden, probablement dès le début de la seconde moitié du I^{er} millénaire av. J.-C. : Khawr Rûrî⁶¹ (Zufâr, Oman), Ra's Fartak et Shihr-Est⁶² (Ḥaḍramawt, Yémen). Durant cette période, l'encens omanais semble partiellement acheminé par voie maritime, de la région de production jusqu'au débouché du wâdî Mayfa'a avant de prendre la route de la capitale du Ḥaḍramawt, Shabwa, et d'être exporté vers le nord par voie caravanière. Vers les IV^e-III^e siècles av. J.-C., le souverain ḥaḍramite charge un notable de fortifier Naqb al-Hajar (*RÉS* 3869), étape intermédiaire entre la côte et Shabwa, capitale du Ḥaḍramawt. Ces éléments pourraient s'expliquer par la nécessité d'ouvrir de nouvelles voies de transport de l'encens omanais acheminé par cabotage.

Au I^{er} siècle av. J.-C., la fondation de Bi'r 'Alî et la fortification de la passe d'al-Binâ', l'antique Qalat (*RÉS* 2687) consacrent la primauté de cette voie maritime d'acheminement de l'encens depuis les régions productrices du Zufâr et du Mahra jusqu'à Shabwa. À cette période, un petit site côtier comportant une vaste structure ayant pu servir d'entrepôt est probablement fondé à al-Muṣayna'a, sur la côte du Ḥaḍramawt⁶³ et semble confirmer la persistance d'une activité de cabotage. C'est toutefois vers le milieu du I^{er} siècle apr. J.-C., lorsque le site de Khawr Rûrî est entièrement réaménagé et que le port de Bi'r 'Alî entame une période de croissance rapide, que le commerce maritime prend définitivement le pas sur le commerce caravanier.

Il n'est pas impensable qu'Aden, Shaykh Sa'îd et al-Makhâ aient joué eux aussi, dès cette haute époque, le rôle d'escales pour le grand cabotage le long des côtes sudarabiques, au même titre que Khawr Rûrî, Muṣayna'a, al-Shihr et Bi'r 'Alî. La difficulté pour les trois premiers sites est l'absence de vestiges archéologiques. Khawr Rûrî et Qâni' sont respectivement occupés quatre et un siècles avant que les sources classiques ne mentionnent leur existence. Peut-être en allait-il de même des ports sudarabiques de la mer Rouge et du

⁶¹ Les débuts de l'occupation du site remonteraient aux IV^e-III^e siècles av. J.-C. (AVANZINI, 2002, p. 21 ; AVANZINI *et alii*, 2001).

⁶² ROUGEULLE, 1999.

⁶³ *Ibid.*, p. 128 : site implanté env. 125 km à l'est d'al-Shihr. La structure que nous avons pu visiter s'apparente aux constructions établies au pied et au sommet de Ḥuṣn al-Ghurâb, à Bi'r 'Alî. Elle pourrait dater du I^{er} siècle av./apr. J.-C. : un vaste bâtiment d'environ 50 x 30 m est bâti au moyen de gros blocs de basalte dégrossis et liés avec un mortier rosâtre dense et abondant. Quelques chaînages emploient des pierres calcaires équarries finement taillées (bordure de la face externe lissée délimitant un panneau piqueté).

golfe d'Aden. N'oublions pas qu'au I^{er} siècle, le *Périple de la mer Érythrée* mentionne déjà l'ancienneté d'Aden⁶⁴.

Cette occupation ancienne est à mettre en parallèle avec ce que l'archéologie nous apprend des implantations portuaires du nord de la mer Rouge : sur la côte égyptienne, Arsinoé est occupé dès la période ptolémaïque⁶⁵, Bérénikè est fondé au début du III^e siècle av. J.-C., sous le règne de Ptolémée II⁶⁶ ; il en va de même de Philotera. Pour S. E. Sidebotham⁶⁷, les motivations premières de ces fondations ptolémaïques sont militaires – et liées à l'acquisition de l'or – ; elles n'ont pas de vocation commerciale, comme à l'époque romaine, par la suite. Cet élément pourrait expliquer le peu d'échanges qui se nouent alors entre le nord et le sud de la mer Rouge, à l'instar de ce que note Strabon (*Géographie* II, 5, 12).

I^{er}-II^e siècles : développement de la navigation hauturière et commerce maritime florissant

L'essor du commerce maritime résulte moins de la découverte du régime des moussons, que des conséquences de la bataille d'Actium (31 av. J.-C.) qui, un an plus tard, aboutit à l'intégration de l'Égypte dans l'Empire romain. Rome a désormais une façade maritime sur la mer Rouge et peut, dans le contexte opportun de la *pax romana*, poursuivre l'entreprise, commencée par les Ptolémées, d'ouverture de routes maritimes permettant de commercer avec les régions productrices d'aromates (Inde, Arabie) sans l'intermédiaire coûteux des caravanes transarabiques.

Les sites portuaires sudarabiques ne semblent toutefois pas voir leur activité décoller immédiatement après la prise de l'Égypte par Rome à la fin du I^{er} siècle av. J.-C. Ces sites ne connaissent une croissance réelle qu'à partir de la seconde moitié du I^{er} siècle apr. J.-C. ou au début du II^e siècle. Absente du récit de Strabon, Qâni' ne connaît une croissance importante qu'au milieu du I^{er} siècle ap. J.-C. ; Moscha Limèn (Khawr Rûrî), second site portuaire du royaume du Ḥaḍramawt est alors totalement refondé. Alors que Muza (al-Makhâ) est relégué au second plan au début du I^{er} siècle, derrière Okêlis (Shaykh Sa'îd), le *Périple* le fait apparaître comme un centre majeur un demi siècle plus tard ; Okêlis, enfin, qui n'était qu'un repère topographique chez Strabon, se présente comme un mouillage chez Pline et dans le *Périple*, avant d'apparaître comme *emporion* chez Claude Ptolémée. Le I^{er} siècle apparaît ainsi comme la période de développement des échanges maritimes entre Égypte et Inde. L'étude du monnayage romain en Inde révèle notamment une abondance particulière des monnaies d'époque julio-claudienne⁶⁸. Au sein de ces relations, l'Arabie du Sud tient une place particulière, non pas comme seule étape pour l'avitaillement des navires mais également comme lieu d'échange et d'exportation d'aromates.

Au début du II^e siècle, la situation ne s'est guère dégradée : Claude Ptolémée mentionne toujours les ports de commerce (*emporion*) du I^{er} siècle, auxquels s'ajoutent Okêlis et Aden. Vers le milieu du II^e siècle en revanche, la présence sur les îles Farasân d'un détachement de la II^e légion *Trajana Fortis* et d'auxiliaires est relatée dans une inscription latine découverte sur l'île principale et datée vers 140-144⁶⁹. Ce texte nous apprend la présence d'un dénommé Castricius, préfet du port de Ferresanum (ou Ferresan), et d'un district appelé Pontus Herculis, que F. Villeneuve propose de traduire par « mer

⁶⁴ Cette donnée doit néanmoins être considérée avec précaution ; nous avons déjà souligné les possibles confusions de l'auteur relatives au sac d'Aden.

⁶⁵ SIDEBOTHAM, 1989, p. 201.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 207.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 197.

⁶⁸ VILLENEUVE *et alii*, 2004, p. 170 n. 135 : une étude de 7000 monnaies romaines révèle deux pics, l'un est constitué des trésors d'époque julio-claudienne, l'autre des bronzes des IV^e-V^e siècles.

⁶⁹ VILLENEUVE *et alii*, 2004.

d'Hercule »⁷⁰. L'établissement de ce détachement dans le secteur est probablement motivé par la lutte contre la piraterie. À cette période, un hiatus s'observe dans la succession dynastique du royaume de Ḥimyar ; les rois de Saba' Sa'dshams^{um} Asra' et son fils Marthad^{um} Yuhahmid dirigeront les deux royaumes de Saba' et de Ḥimyar. Nous pouvons supposer que le contrôle et la sécurité des ports et de la côte sudarabiques ne sont plus aussi bien assurés que ce que laisse entendre le *Périple de la mer Érythrée* un siècle plus tôt.

La rupture du III^e siècle

Le III^e siècle marque un véritable tournant. Les sources classiques sont muettes à propos des ports de l'Arabie du Sud. La documentation sudarabique pour sa part ne mentionne les ports d'Aden et de Qâni' (Bi'r 'Alî) que dans des contextes conflictuels : MAFRAY-al-Mi'sâl 5 évoque la prise d'Aden ; Ir 13, Ja 632 et Ry 533 signalent l'attaque et le pillage de Qâni'. Nul doute que les ports sudarabiques, à l'image des royaumes auxquels ils appartiennent, sont plongés dans la tourmente.

Le III^e siècle est une période de conflits entre les royaumes de Ḥimyar, de Saba' et du Ḥaḍramawt, le premier annexant successivement les deux suivants. Si les ports du Golfe d'Aden sont affectés par ce contexte instable, ceux de la mer Rouge traversent une crise encore plus profonde avec le débarquement et l'installation durant la quasi-totalité du III^e siècle de troupes abyssines dans la Tihâma, jusqu'à Zafâr, dans les Hautes-Terres, ou à Aden. Le royaume d'Axoum connaît alors une phase d'expansion suffisamment notable pour apparaître dans le *Kephalia* de Mânî comme l'un des quatre grands royaumes du monde d'alors⁷¹. À cette même période, les Éthiopiens battent monnaie en or. Le *Monumentum Adulitanum*, inscription grecque probablement rédigée au III^e siècle par un souverain axoumite⁷², relate une expédition militaire éthiopienne contre les *Arabites*⁷³ et les *Kinaidokolpites*⁷⁴, depuis Leuké Komé (nord de la côte saoudienne) jusqu'au pays des Sabéens. Plusieurs inscriptions sudarabiques relatent les conflits qui opposent à cette période les Abyssins aux royaumes sudarabiques et l'alliance que ces derniers ont établie avec la tribu de Ma'âfir⁷⁵, autrefois en charge du port de Muza (al-Makhâ) pour le compte du souverain ḥimyarite. Il paraît vraisemblable que les ports de commerce de Muza (al-Makhâ) et d'Okêlis (Shaykh Sa'îd) n'étaient plus alors que des points de mouillage fréquentés par les Abyssins ; en effet, il semblerait logique que le port axoumite d'Adoulis, sur l'actuelle côte érythréenne, ait été privilégié pour l'activité commerciale.

Les ports sudarabiques sont ainsi directement touchés par les querelles locales et régionales. Mais ils sont également indirectement affectés par la profonde crise qui frappe l'Empire romain à cette même période et qui n'a certainement pas manqué d'affaiblir les débouchés commerciaux de l'Arabie. Au III^e siècle, l'Empire, affaibli par plusieurs ruptures dans la continuité dynastique, est secoué par des conflits frontaliers, avec les Goths en Europe et les Sassanides en Orient, dont les effets sont aggravés par les épidémies qui resurgissent vers 250, en Italie et dans les provinces. La crise se manifeste aussi sur le plan économique et monétaire. Signe de ces temps défavorables au commerce maritime, le port de Myos Hormos est abandonné et celui de Béréniké connaît une baisse sensible de son activité⁷⁶.

⁷⁰ Sur l'ambiguïté posée par la traduction de *Pont(us) Herculis* : *ibid.*, p. 161-167.

⁷¹ Le « royaume des Aksumites » est cité à côté du « royaume du pays de Babylone et de Perse », du « royaume des Romains » et du « royaume de Silis (Chine ?) » (cf. SHITOMI, 1997 p. 81).

⁷² Sur la datation controversée de cette inscription et son auteur présumé, voir SHITOMI, 1997.

⁷³ Populations nomades de la région côtière arabique (*ibid.*, p. 85).

⁷⁴ Tribu de Kinana établie entre le Ḥijâz et le 'Asîr (*ibid.*).

⁷⁵ Voir ROBIN, 1991c, p. 22.

⁷⁶ Concernant Béréniké : <http://www.archbase.com/berenike/english4.html> ; concernant Myos Hormos, voir ce qu'en dit SIDEBOTHAM, 1989, p. 205, au chapitre Quseir al-Qadîm, aujourd'hui identifié à l'antique Myos Hormos.

IV^e-VI^e siècle : une économie maritime modérée

À partir du IV^e siècle, divers éléments montrent une reprise du trafic maritime tant aux extrémités, Inde et Égypte, que sur l'étape arabe. En Inde, des trésors monétaires de bronze romains des IV^e-V^e siècles ont été découverts en nombre⁷⁷. En Égypte, de récentes campagnes de fouilles ont mis en lumière une reprise de l'activité du port de Bérénikè aux IV^e-V^e siècles⁷⁸.

En Arabie du Sud, le contexte politique, plus stable, semble également propice à cette reprise. Néanmoins, celle-ci s'opère avec modération. Le port de Makhwân (al-Makhâ) n'est plus évoqué que comme point d'accostage et non pour son activité commerciale ; Okêlis (Shaykh Sa'îd) n'est plus cité en tant que port mais seulement comme une baie dont l'accès est protégé au VI^e siècle ; à Qâni' (Bi'r 'Alî), l'activité commerciale ralentit, se tournant principalement vers l'Inde et l'Éthiopie, et le tissu urbain se contracte considérablement tout au long de cette période. Seul Aden semble connaître une activité florissante, comme escale et marché pour les commerçants romains puis comme manufacture de parfums qu'elle commerce avec l'Inde.

Les raisons de ce ralentissement pourraient résider dans l'intérêt décroissant de l'Empire romain pour les résines aromatiques exportées autrefois en masse de l'Arabie du Sud : le culte chrétien en fait moins usage que les cultes païens ; par ailleurs, l'Empire sort affaibli de la crise du III^e siècle et les dépenses somptuaires déclinent. Comme le soulignait M. Rodinson, « l'Arabie du Sud intervient maintenant non comme productrice, mais comme étape de transit éventuel dans le commerce de la soie chinoise⁷⁹ », commerce que le pouvoir byzantin tend à placer sous contrôle des marchands axoumites et non sud-arabes⁸⁰.

Les massacres perpétrés contre les communautés chrétiennes au début du VI^e siècle par le souverain juif himyarite Yûsuf As'ar entraînent une répression axoumite encouragée par Byzance. Les récits qui en ont été faits offrent un dernier aperçu de la situation des ports sudarabiques à cette époque. Ainsi, le *Martyre de Saint Arethas et de ses compagnons*⁸¹ nous apprend que l'armée axoumite traverse la mer Rouge grâce à « des navires de marchands romains, perses, indiens ou provenant des îles de Pharsan, au nombre de soixante : soit quinze navires venant de la ville d'Aeila, vingt de Clysmâ, sept de Iôtâbè, deux de Béronikè, sept de Pharsan et neuf de l'Inde⁸² ». Quelques ports majeurs du nord de la mer Rouge sont donc toujours en activité au début du VI^e siècle (Ayla, Clysmâ, Jotabè, Bérénikè) ; dans le sud, ce sont principalement Adoulis, qui fournit également 10 navires pour cette campagne et Farasân⁸³. Sur la côte de la Tihâma, Maddabân (Shaykh Sa'îd) et Makhwân (al-Makhâ) n'exercent pas d'activité commerciale reconnue, bien qu'attestés comme sites fortifiés ; nous avons également évoqué l'existence du mouillage de Bulicas (Ghulayfiqa ?) dont l'activité reste méconnue. Seuls les deux grands sites portuaires du golfe d'Aden, Qâni' (Bi'r 'Alî) et Aden ont une activité marchande connue en direction de l'Inde et de la Corne de l'Afrique.

⁷⁷ VILLENEUVE *et alii*, 2004, p. 170 n. 135.

⁷⁸ <http://www.archbase.com/berenike/english4.html>

⁷⁹ RODINSON, 1984, p. 80.

⁸⁰ Axoum, par l'adoption et la défense du christianisme dans la région, est un allié de poids pour Byzance, notamment dans le combat mené face aux Sassanides pour l'hégémonie en Orient.

Pour cette raison, et pour contourner l'Iran sassanide, Procope (*De Bello Persico*, I, 20, 9) nous rapporte que l'empereur Justinien I^{er} envoie une ambassade au roi d'Aksum Hellêstheaios (Ella Asbeha) avec pour requête que les marchands axoumites achètent de la soie en Inde et la revendent aux Romains (cf. ABEL, 1974 p. 408 ; SHITOMI, 1997, p. 94).

⁸¹ DETORAKIS, 2007, § 29.

⁸² F. Villeneuve précise que Clysmâ serait l'actuel Qulzum, près de Suez et Iôtâbè peut-être l'île de Graye, Jazîrat Fir'awn, dans le Golfe d'Aqaba (VILLENEUVE *et alii*, 2004, p. 158).

⁸³ A moins qu'il ne faille entendre par Farasân la tribu de Farasân, établie dans la Tihâma yéménite, notamment sur le site de Makhwân (al-Makhâ), comme le mentionne l'inscription sudarabique Ry 507.

Néanmoins, Qâni' est rapidement abandonné ; l'invasion sassanide puis musulmane met également fin à l'activité portuaire des sites côtiers en Égypte et seul Adoulis voit son activité perdurer jusqu'au VIII^e siècle⁸⁴.

Hierarchisation et contrôle des espaces portuaires sudarabiques

Tous les sites mentionnés présentent une grande disparité dans leur activité, dans l'attraction qu'ils ont pu exercer ou dans le contrôle qui a pu y être appliqué, que ce soit d'un site à l'autre à une période donnée ou même au sein d'un seul et même site à travers le temps.

Hierarchie des espaces portuaires

Tout au long de notre propos, nous avons fréquemment établi une nuance entre ports de mouillage et ports de commerce, exploitant implicitement l'un des rares critères de hiérarchisation des sites portuaires dont nous disposons, la terminologie des auteurs grecs. Le latin comme le sudarabique emploient un seul et même terme pour désigner les deux concepts : *portus* en latin et *hyq* en sudarabique. En grec, une nuance supplémentaire est introduite entre le port de commerce (*emporion*) et le mouillage abrité (*hormos* ou *limèn*).

Le *Périple de la mer Érythrée* et la *Géographie* de Claude Ptolémée sont sur ce point éclairants. Ils révèlent non seulement les quelques grands ports de commerce mais également les réseaux de sites au sein desquels ils s'insèrent, et qui plus que des sites isolés, font de ces ports de véritables places centrales. Apparaissent ainsi tous les relais qui séparent les lieux de commerce et offrent des escales possibles de ravitaillement. Dans le *Périple*, ce sont les mouillages de :

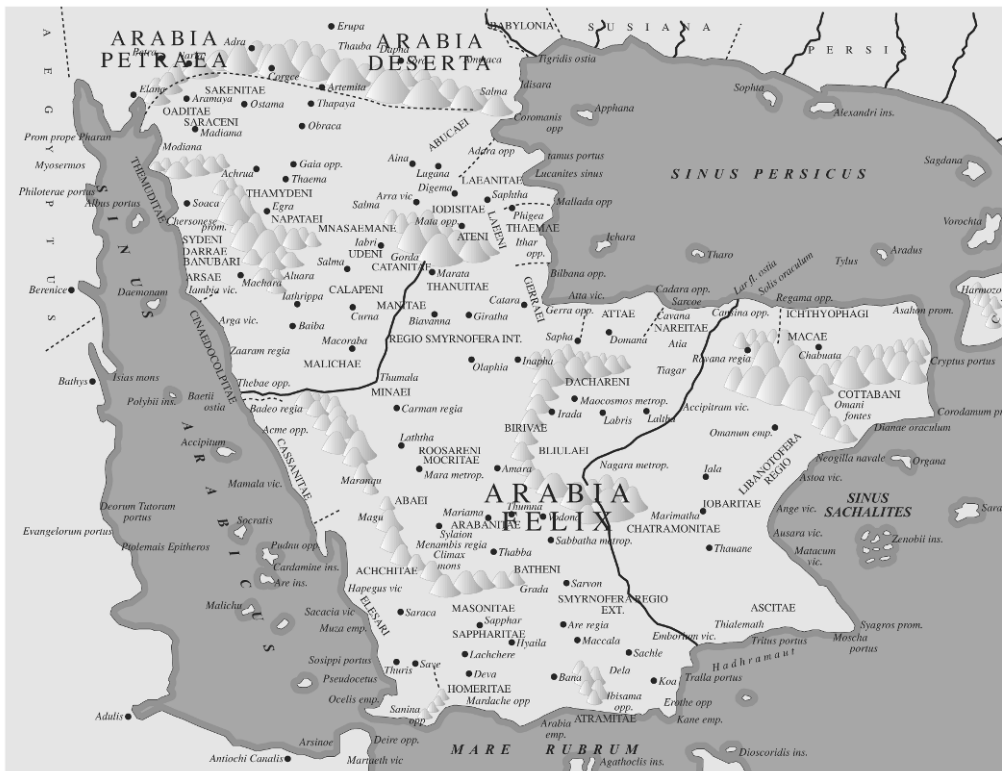
- Okêlis et Aden, complémentaires de Muza ;
- Syagros (Ra's Fartak) et Moscha Limèn (Khawr Rûrî) complémentaires de Kanê ;

Dans la *Géographie* de Ptolémée :

- Sosippi entre les ports de commerce de Muza et Okêlis ;
- Trulla Limèn, Trêtos Limèn et Moscha Limèn, au-delà de Kanê.

Claude Ptolémée fournit également les noms de quatre villes (*polis*) et deux villages (*komê*) côtiers sudarabiques vivant certainement d'une économie de subsistance fondée sur la pêche, si l'on en croit le qualificatif d'*Ichthyophagoi* que donne le *Périple* (§ 27) à ces populations (fig. 2).

⁸⁴ ANFRAY, 1974, p. 752.



Carte de l'Arabie d'après la Géographie de Claude Ptolémée.
(Potts 2002 : http://uaeinteract.com/uaeint_misc/pdf/perspectives/02.pdf, d'après Groom 1994: 200).

Fi

g. 2

Par la richesse du propos du *Périple de la mer Erythrée*, un critère plus fin peut être utilisé pour établir une nuance entre les ports sudarabiques : le nombre d'occurrence de chaque nom de port. Ainsi, Muza est mentionné onze fois, Kanê huit fois, Adoulis (en Érythrée) sept fois, Okêlis et Aden, quatre fois. La prédominance des deux ports Kanê et Muza est manifeste. Elle n'est pas le fait du hasard.

Activité commerciale maritime et dirigisme économique

Kanê (Bi'r 'Alî) et Muza (al-Makhâ) apparaissent dans les sources comme les ports de commerce des royaumes du Ḥaḍramawt pour le premier, de Ḥimyar pour le second. Tous les deux reçoivent des importations destinées aux deux souverains. Le premier a le monopole de l'exportation de l'encens, le second de la myrrhe. Ce monopole, qui donne à ces ports leur statut dominant, relève d'une volonté du pouvoir central de contrôler et de taxer ce commerce lucratif.

Que ce soit dans l'*Histoire naturelle* de Pline (VI, 26, 9) ou dans le *Périple* (§ 22), Muza (al-Makhâ) est systématiquement mentionné en association à Śawa (Save/Sauê), lieu de résidence du gouverneur de la région de Ma'âfir, et à Zafâr (Saphar), capitale du royaume de Ḥimyar. Le *Périple* qualifie Muza d'*emporion nomimom* (§ 21), terme que L. Casson interprète comme un port dont l'activité est régie par le roi et par ses agents⁸⁵. Ce même *Périple* (§ 16) montre le roi de Ḥimyar confiant l'administration et le prélèvement des taxes du port de Rhapta, sur la côte sud-est de l'Afrique, aux marchands de Muza.

Kanê (Bi'r 'Alî) est également associé à la capitale du royaume du Ḥaḍramawt, Shabwa, dans le *Périple* (§ 27). Au III^e siècle, l'inscription Ir 13 confirme la tutelle du pouvoir royal en qualifiant le port de Qâni' (Bi'r 'Alî) d'entrepôt du roi du Ḥaḍramawt. Ce que nous apprend le *Périple* (§ 31) sur le port de Moscha Limèn (Khawr Rûrî) confirme l'étendue du contrôle royal ḥaḍramite sur la production et l'exportation de l'encens : ce port est l'unique

⁸⁵ CASSON, 1989, p. 276.

lieu de chargement de l'encens sachalite ; des navires y sont régulièrement envoyés de Kanê (Bi'r 'Alî) ; il arrive également que des navires indiens ayant manqué les vents favorables de la mousson du sud-ouest soient contraints de passer la saison sur place. Dans ce cas et par arrangement avec un agent royal, ils sont exceptionnellement autorisés à y charger une cargaison d'encens en échange d'autres produits. Il y est également précisé que l'encens ne peut en aucune mesure être chargé à bord d'un navire sans permission royale, tout contrevenant s'exposant à un châtement divin. Moscha Limèn fait ici figure de point de concentration de l'encens dans la zone de production sous contrôle royal, avant que l'ensemble de cette production ne soit centralisée à Kanê (Bi'r 'Alî).

Ainsi, ces infrastructures portuaires qui se développent à partir du I^{er} siècle peuvent être perçues comme le produit de la volonté des pouvoirs centraux de contrôler l'activité économique, tout en tirant profit de celle-ci. Au-delà d'un contrôle de l'économie, les sites portuaires du début de l'ère chrétienne, sous tutelle royale, reflètent un renforcement de la centralisation du pouvoir dans les royaumes ħimyarite et ḥaḍramite, avec la substitution d'un unique site portuaire à un ensemble de villes-étapes caravanières. Nous observons, pour reprendre la formule de M. Henochsberg⁸⁶, une conjonction entre l'évolution du pouvoir central et l'apparition de structures commerciales de type monopolistique.

Les réseaux urbains des royaumes de ħimyar et du Ḥaḍramawt se structurent désormais autour de deux pôles fonctionnels majeurs. Dans le Ḥaḍramawt, Shabwa, capitale ḥaḍramite, fonctionne en association avec la ville portuaire de Bi'r 'Alî, port alimenté en encens par les navires qu'il envoie à Khawr Rûrî⁸⁷. Dans le royaume de ħimyar, Zafâr, la capitale, est associée au centre économique et commercial portuaire d'al-Makhâ. La disparition temporaire d'une royauté ħimyarite au cours du II^e siècle pourrait expliquer le fait que des sites voisins d'al-Makhâ (Okêlis/Shaykh Sa'îd et Arabia/Aden) prennent également à cette époque le titre d'*emporion*. Le commerce de la région, soumis à un contrôle moins strict se serait alors, d'une certaine manière, émancipé.

Conclusion

L'étude du commerce maritime sudarabique révèle toute la complexité des processus qui en régissent l'apparition, le développement et les interruptions. Si comme il l'est souvent avancé, celui-ci prend son essor au tournant de l'ère chrétienne, il ne se développe pas en terrain vierge mais n'est que le produit d'une évolution accélérée du développement de nombreux petits sites portuaires préexistants au centre d'une activité de cabotage.

Par ailleurs, une certaine inertie apparaît dans la mise en place des réseaux et des ports majeurs, Makhwân (al-Makhâ) et Qâni' (Bi'r 'Alî), ne prenant toute leur importance qu'au milieu du I^{er} siècle, soit près d'un siècle après l'annexion de l'Égypte par Rome.

Ensuite, ce commerce n'apparaît comme le moteur économique des royaumes de ħimyar et du Ḥaḍramawt qu'au cours d'une période limitée, aux I^{er} et II^e siècles pour le premier, du I^{er} au III^e siècle pour le second. Après cela, les ports connaissent une baisse d'activité puis une lente reprise qui ne leur permet visiblement pas de retrouver l'activité passée du début de l'ère chrétienne.

La vie de ces ports ne peut pas se comprendre si on les considère indépendamment de l'évolution politique et économique que traversent les royaumes au sein desquels ils prennent place, indépendamment des voisins qui alimentent leur activité et leur offrent des débouchés,

⁸⁶ HENOCHSBERG, 2001.

⁸⁷ La refondation de Khawr Rûrî (antique Sumhuram) au I^{er} siècle procède d'une véritable entreprise coloniale ḥaḍramite. Ce site, implanté hors du territoire du Ḥaḍramawt, tirerait d'une part son nom d'un *mukarrib* du Ḥaḍramawt ayant régné vers le I^{er} siècle av. J.-C. ; il est d'autre part fondé par des habitants de Shabwa, capitale du royaume du Ḥaḍramawt, envoyés dans ce but précis, avec pour objectif d'en faire un centre économique et administratif.

indépendamment des grandes tendances qui animent le bassin méditerranéen et le Proche-Orient au cours des six premiers siècles de l'ère chrétienne.

Lorsque s'implante l'Islam, les ports sudarabiques, pour la plupart dépeuplés ou abandonnés, ont perdu de leur superbe. Ce contexte explique d'autant mieux l'importance que prennent une nouvelle fois les échanges caravaniers en péninsule Arabique et, de ce fait, l'essor des grandes familles marchandes d'Arabie centrale. Mais des voies ont été ouvertes, des techniques de navigation maîtrisées, des débouchés activés, des contacts noués et il ne fait nul doute que ce sont sur ces bases que se développe une nouvelle fois, aux siècles suivants, un commerce maritime prospère.

Bibliographie

'ABDALLAH Y. M., 1995 : « The city of al-Sawâ in the Periplus of the Erythraean Sea », *Arabian Archaeology and Epigraphy* 6, p. 259-269.

'ALÎ SA'ÎD 'A., 1995 : « The city of al-Sawâ: an archaeological-historical study », *Arabian Archaeology and Epigraphy* 6, p. 270-276.

ABEL A., 1974. « L'Éthiopie et ses rapports avec l'Arabie préislamique jusqu'à l'émigration de ca. 615 », *IV Congresso Internazionale di Studi Etiopici*, Rome, Accademia Nazionale dei Lincei, p. 405-420.

AL-SHEIBA 'A. H., 1988 : « Die Ortsnamen in den altsüdarabischen Inschriften (mit dem Versuch ihrer Identifizierung und Lokalisierung) », *Archäologische Berichte aus dem Yemen IV*, Mayence, Verlag Philipp von Zabern, p. 1-62.

ANFRAY F., 1974 : « Deux villes axoumites : Adoulis et Matara. *IV Congresso Internazionale di Studi Etiopici*, Rome, Accademia Nazionale dei Lincei, p. 745-765.

AVANZINI A., 2002 : « The History of Khor Rori Area, new perspectives ». In Avanzini A. (éd.), *Khor Rori Report I*, Pise, Edizioni Plus - Università de Pise, p. 13-27.

AVANZINI A., BUFFA V., LOMBARDI A., ORAZI R. & SEDOV A. V., 2001 : « Excavations and restoration of the Complex of Khor Rori. Interim Report (october 2000-april 2001) », *Egitto e Vicino Oriente XXIV* (2001), p. 5-63.

BALLET P., 2001 : « Les importations céramiques sous l'Empire romain », *Dossiers d'archéologie* 263 (mai 2001), p. 36-39.

BEESTON A. F. L., 1988 : « The Chain of al-Mandab », in Ulla Ehrehsvard, Christopher Toll (eds), *On both sides of al-Mandab : ethiopian, south-arabic and islamic studies presented to Oscar Löfgren on his ninetieth birthday, 13 May 1988*, Stockholm, Svenska Forskningsinstitutet i Istanbul, Amlqvist & Wiksell, p. 1-6.

BEESTON A. F. L., 1995 : « Sabaeans in the Tihâma », *Arabian Archaeology and Epigraphy* 6, p. 236-245.

BEESTON A. F. L., GHUL M. A., MÜLLER W. W. & RYCKMANS J., 1982 : *Dictionnaire sabéen (anglais-français-arabe)*, Louvain-la-Neuve/Beyrouth, Éditions Peeters/Librairie du Liban.

BRUNNER U., 1997 : « The history of irrigation in the Wâdî Marhah », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 27, p. 75-85.

CASSON L., 1989 : *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton, Princeton University Press.

COQUE-DELHUILLE B. & GENTELLE P., 1997 : « Crues et sédimentation contrôlée au Yémen antique », *Géomorphologie* 2, p. 99-110.

CRONE P., 1987 : *Meccan Trade And The Rise Of Islam*, Princeton University Press.

DAVIDDE B. & PETRIAGGI R., 1998 : « Archaeological Surveys in the harbour of ancient Kané », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 28, p. 39-44.

DAVIDDE B., PETRIAGGI R. & WILLIAMS D. F., 2004 : « New data on the commercial trade of the harbour of ancient Kané through the typological and petrographic study of the pottery », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 34, p. 85-100.

DETORAKI M., 2007 : *Le Martyre de Saint Aréthas et de ses compagnons (BHG 166)*, éd. critique, étude et annotation M. Detoraki, trad. J. Beaucamp, Paris, Association des amis du centre d'histoire et civilisation de Byzance.

GAJDA I. & ROBIN Chr. J., 1994 : « L'inscription du wâdî 'Abadân », *Raydân* 6, p. 113-137.

GARBINI G., 1971 : « Iscrizioni sabee da Hakim », *Annali dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli* 31, p. 303-312.

HENOCHSBERG M., 2001 : *La place du marché*, Paris, éd. Denoël.

IBN AL-MUJÂWIR, *Şifat bilâd al-Yaman wa-Makka wa-ba'd al-Hijâz al-musammâ Ta'rîkh al-mustabşir*, éd. O. Löfgren, 1951, Leyde, Brill.

LANKESTER HARDING G., 1964 : *Archaeology in the Aden Protectorates*, Department of technical Co-Operation, Londres, Her Majesty's Stationery Office.

AL-MARZÛQÎ, *Kitâb al-azmina wa-l-amkina*, I-II, Hyderabad, 1914.

AL-MAS'ÛDÎ, *Murûj al-dhahab wa-ma'âdin al-jawâhir*, éd. Barbier de Meynard, revue par Ch. Pellat, Beyrouth, 1966-1974, trad. Ch. Pellat, Paris, 1962-1971.

MOUTON M., SANLAVILLE P. & SUIRE J., 2006 : « Le port sudarabique de Qâni' : paléogéographie et organisation urbaine », *Comptes Rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres* 2006 (avril), p. 777-808.

AL-MUQADDASÎ, *Ahsan al-taqâsim fî ma'rifat al-aqâlim*, éd. de Goeje, 1906, Leyde, Brill.

ROBIN Chr. J., 1982 : « Esquisse d'une histoire de l'organisation tribale en Arabie du Sud antique ». In Bonnenfant P. (éd.), *La Péninsule Arabique aujourd'hui. T. II. Étude par pays*, Paris, Centre d'étude et de recherche sur l'Orient arabe contemporain, p. 17-30.

ROBIN Chr. J., 1984 : « La cité et l'organisation sociale à Ma'in : l'exemple de YTL ». In al-Ansary A. T. (éd.), *Studies in the History of Arabia, 1, Sources for the history of Arabia, Part 1*, Riyad, King Saud University Press, p. 157-162.

ROBIN Chr. J., 1991a : « La pénétration des Arabes nomades au Yémen », dans Chr. Robin (dir.), *Revue du Monde Musulman et Méditerranéen 61. L'Arabie antique de Karib'il à Mahomet. Nouvelles données sur l'histoire des Arabes grâce aux inscriptions*, Aix-en-Provence, Edisud, p. 71-88.

ROBIN Chr. J., 1991b : « Du paganisme au monothéisme », *Revue du Monde Musulman et Méditerranéen 61. L'Arabie antique de Karib'il à Mahomet. Nouvelles données sur l'histoire des Arabes grâce aux inscriptions*, Aix-en-Provence, Edisud, p. 139-155.

ROBIN Chr. J., 1991c : « L'Arabie du Sud et la date du Périples de la mer Érythrée (nouvelles données) », *Journal Asiatique*, 279/1-2, p. 1-30.

ROBIN Chr. J., 1994 : « Kulayb Yuha'min est-il le Χολαιβος du Périples de la mer Érythrée ? », *Raydân*, 6, p. 91-99.

ROBIN Chr. J., 1995 : « La Tihâma yéménite avant l'islam: notes d'histoire et de géographie historique », *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 6, p. 222-235.

ROBIN Chr. J., 1996 : « Sheba. II. Dans les inscriptions d'Arabie du Sud ». in Briend J. & Cothenet E. (dir.), *Supplément au Dictionnaire de la Bible, fasc. 70*, Paris, Letouzey & Ané, col. 1043-1254.

ROBIN Chr. J., 1997a : « Les royaumes combattants », dans Chr. J. Robin & B. Vogt (éds.), *Yémen, au pays de la reine de Saba' : exposition présentée à l'Institut du Monde Arabe d'oct. 1997 à fév. 1998*, Paris, Flammarion, p. 60-63.

ROBIN Chr. J., 1997b : « The Date of the Periplus of the Erythraean Sea in the Light of South Arabian Evidence », dans F. de Romanis & A. Tchernia (éds.), *Crossings. Early Mediterranean Contacts with India*, New Delhi, Manohar, p. 41-65.

ROBINSON M., 1984 : « L'Arabie du Sud chez les auteurs classiques ». In Chelhod J. (éd.), *L'Arabie du Sud, histoire et civilisation, I : le peuple yéménite et ses racines*, Paris, Maisonneuve et Larose, p. 55-88.

ROUGEULLE A., 1999 : « Coastal settlements in southern Yemen: the 1996-1997 survey expeditions on the Ḥaḍramawt and Mahra coasts », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 29, p. 123-135.

RYCKMANS G., 1955 : « Inscriptions sud-arabes, 12^e série », *Le Muséon* LXVIII, p. 297-312.

RYCKMANS J., 1974 : « Ḥimyaritica 3 et 4 », *Le Muséon* LXXXVII, p. 237-263, 493-521.

SCHIETTECATTE J., 2006 : « L'évolution de l'armature urbaine en Arabie du Sud : la vallée du Jawf du VIII^e siècle av. J.-C. au VI^e siècle apr. J.-C. », *M@ppemonde*, 84/4 (revue en ligne : <http://mappemonde.mgm.fr/num12/articles/art06404.html>).

SEDOV A. V., 1992 : « New archaeological and epigraphic material from Qana, South Arabia », *Arabian Archaeology and Epigraphy*, 3, p. 110-137.

SEDOV A. V., 1996 : « Qana' (Yemen) and the Indian Ocean. The archaeological evidence ». In Raye H. P. & Salles J.-F. (éds), *Tradition and archaeology. Early Maritime Contacts in the Indian Ocean. Proceedings of the International Seminar Techno-archaeological Perspectives of Seafaring in the Indian Ocean 4th cent. BC - 15th cent. AD, New Delhi, Feb. 28 - march 4, 1994*, Lyon - New Delhi, Manohar - Maison de l'Orient Méditerranéen - NISTADS, p. 11-35.

SEDOV A. V., 1997 : « Sea-trade of the Ḥaḍramawt Kingdom from the 1st to the 6th centuries A.D. ». In Avanzini A. (éd.), *Profumi d'Arabia*, Saggi di Storia antica, 11, Rome, L'Erma di Bretschneider, p. 365-383.

SEDOV A. V., ROBIN Chr. J. & BALLEST P., 1997 : « Qâni', port de l'encens », *Saba*, 3-4, p. 20-31.

SHITOMI Y., 1997 : « A new interpretation of the *Monumentum Adulitanum* », *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko*, 55, p. 81-102.

SIDEBOTHAM S. E., 1989 : « Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade », in Fahd T. (éd.), *L'Arabie préislamique et son environnement historique et culturel, Actes du colloque de Strasbourg 24-27 juin 1987*, Travaux du Centre de Recherche sur le Proche-Orient et la Grèce antiques 10, Strasbourg, p. 195-224.

VILLENEUVE F., PHILLIPS C. & FACEY W., 2004 : « Une inscription latine de l'archipel Farasân (sud de la mer Rouge) et son contexte archéologique et historique », *Arabia*, 2, p. 143-192.

WAGNER G., 1976 : « Une dédicace à Isis et à Héra de la part d'un négociant d'Aden », *Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale*, 76, p. 277-281

WALFORD E., 1855 : *Epitome of the ecclesiastical History of Philostorgius compiled by Photius, Patriarch of Constantinople*, Londres, Henry G. Bohn.

WELLSTED J. R., 1838 : *Travel in Arabia*, Londres, John Murray [rééd. en 1978 à Graz, Akademische Druck- und Verlagsanstalt].