



L'Arabie du Sud et la mer du III^{ème} siècle av. au VI^{ème} siècle apr. J.-C.

Jérémie Schiettecatte

► To cite this version:

Jérémie Schiettecatte. L'Arabie du Sud et la mer du III^{ème} siècle av. au VI^{ème} siècle apr. J.-C.. Autour du Périples de la mer Érythrée, Société des Amis de la Bibliothèque Salomon-Reinach, pp.237-273, 2012, Topoi Suppl. 11. halshs-00951948

HAL Id: halshs-00951948

<https://shs.hal.science/halshs-00951948>

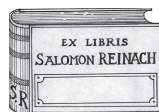
Submitted on 25 Feb 2014

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.



ORIENT - OCCIDENT



*Ouvrage publié avec le concours
de la Société des Amis de la Bibliothèque Salomon Reinach
et du projet ANR MeDian (Les sociétés méditerranéennes et l'Océan indien)*

Comité de Rédaction (au 01.01.2012) :

Jean ANDREAU, Marie-Françoise BOUSSAC, Roland ÉTIENNE, Alexandre FARNOUX,
Ian MORRIS, Georges ROUGEMONT, Jean-François SALLES, Catherine VIRLOUVET,
Jean-Baptiste YON

Responsable de la Rédaction : Marie-Françoise BOUSSAC

Adjoint : Jean-Baptiste YON

Maison de l'Orient et de la Méditerranée — Jean Pouilloux
7 rue Raulin, F-69365 LYON

Marie-Francoise.Boussac@mom.fr

www.topoi.mom.fr

Diffusion : De Boccard Édition-Diffusion, 11 rue de Médicis, 75006 PARIS

Topoi. Orient-Occident Supplément 11, Lyon (2012)

ISSN : 1161-9473

Illustration de couverture : Al-Hariri, *Maqamat*, BNF, Manuscrits, arabe 5847, f.119 V° (navire marchand).

Illustration du dos : Atlas portugais, dit « Atlas Miller » (1519), image BNF, cote GE DD 683 RES (détail).

SOMMAIRE

Topoi, Supplément 11

Autour du Périple de la mer Érythrée

Textes édités par M.-Fr. BOUSSAC, J.-Fr. SALLES et J.-B. YON

Sommaire	3-4
Présentation	5-6

Genre et lecteurs

D. MARCOTTE, « <i>Le Périple de la mer Érythrée</i> dans son genre et sa tradition textuelle »	7-25
P. ARNAUD, « <i>Le Periplus Maris Erythraei</i> : une œuvre de compilation aux préoccupations géographiques »	27-61
J. DESANGES, « L'excursus de Pline l'Ancien sur la navigation de mousson et la datation de ses sources »	63-73

De l'Égypte à l'Inde

B. FAUCONNIER, « Graeco-Roman merchants in the Indian Ocean : Revealing a multicultural trade »	75-109
---	--------

Mer Rouge et Afrique

P. POMEY, « À propos des navires de la mer Érythrée : découvertes récentes et nouveaux aspects de la question »	111-132
S. SIDEBOTHAM & I. ZYCH, « Results of Fieldwork at Berenike: A Ptolemaic-Roman Port on the Red Sea Coast of Egypt, 2008-2010 »	133-157

- V. BUCCIANINI, « The Limits of Knowledge: Explorations of and Information from the Horn of Africa to the East African Coast in the Graeco-Roman Tradition » 159-176

Arabie

- M. BUKHARIN, « The Coastal Arabia and the adjacent Sea-Basins in the *Periplus of the Erythrean Sea* (Trade, Geography and Navigation) » 177-236
- J. SCHIETTECATTE, « L'Arabie du Sud et la mer du III^e siècle av. au VI^e siècle apr. J.-C. » 237-273
- A. ROUGEULLE, « Syagros et autres établissements côtiers du Hadramawt préislamique. Note archéologique » 275-291

Golfe

- J.-Fr. SALLES, « Le Golfe persique dans le *Périple de la mer Érythrée* : connaissances fondées et ignorances réelles ? » 293-328

Inde

- F. DE ROMANIS, « On *Dachinabades* and *Limyrike* in the *Periplus Maris Erythraei* » 329-340

Héritages

- Cl. ALLIBERT, « Les réseaux de navigation du début de l'ère chrétienne au XVI^e siècle Rencontre de populations, échanges commerciaux et matrimoniaux, concurrence à l'ouest et à l'est de Madagascar » 341-357
- É. VALLET, « Le *Périple* au miroir des sources arabes médiévales. Le cas des produits du commerce » 359-380

L'ARABIE DU SUD ET LA MER DU III^E SIÈCLE AV. AU VI^E SIÈCLE APR. J.-C.

À la fin du II^e millénaire av. J.-C., la domestication du dromadaire¹ fut à l'origine de l'essor du commerce caravanier transarabique. Des ponts furent jetés entre les royaumes d'Arabie du Sud (Hadramawt, Qatabân, Saba' et Ma'in) et les régions éloignées du golfe Arabo-persique, de la Mésopotamie, de la Palestine, de l'Égypte et au-delà².

Un millénaire plus tard, ces voies caravanières furent largement délaissées au profit d'une route maritime, celle que décrit le *Périple de la Mer Érythrée*. Deux constats en ont été tirés.

1/ Ce basculement aurait été brusque et rapide. À cela deux raisons au moins : la première est qu'une majorité de sites portuaires antiques d'Arabie du Sud semblent fondés – ou auraient connu un développement soudain – quelques décennies à peine avant que le *Périple de la mer Érythrée* ne décrive un réseau portuaire très actif. La seconde raison vient de l'image que donnent les récits des auteurs classiques d'un développement rapide du trafic maritime en mer Rouge et dans l'océan Indien au tournant de l'ère chrétienne. Si le *Périple* offre un aperçu détaillé de réseaux maritimes extrêmement actifs au milieu du I^{er} siècle, Strabon décrit une situation opposée un siècle plus tôt qui tend à évoluer au tournant de l'ère chrétienne³.

1. ARTZY 1994 ; JASMIN 2005 ; KÖHLER-ROLLEFSON 1993 ; MAGEE 2007, p. 94 ; RETSÖ 1991.

2. ROBIN 1997a.

3. Strabon, *Géographie*, II, 5, 12 : « (...) il partait 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 » – Trad. TARDIEU 1880, t. 1, p. 192.
Strabon, *Géogr.*, XV, 1, 4 : « Quant aux marchands qui, de nos jours, se rendent de l'Égypte dans l'Inde par la voie du Nil et du golfe Arabique, on pourrait compter (tant ils sont rares !) ceux qui ont longé les côtes de l'Inde jusqu'au Gange. C'était

2/ Le détournement de l'activité commerciale, de la voie terrestre vers la voie maritime, aurait entraîné le déclin des royaumes d'Arabie du Sud dits « caravaniers » (Ma'în, Qatabân et dans une moindre mesure Saba')⁴. Ces royaumes qui tiraient profit des échanges caravaniers, coupés de la mer, n'auraient pas pu profiter de la redéfinition des voies commerciales.

Cette lecture des événements – rapidité de la redéfinition des routes commerciales et cause du déclin des royaumes – doit toutefois être nuancée. Le déclin des royaumes « caravaniers » est autant, si ce n'est plus, le fait de la pénétration de populations arabes sur les franges désertiques, de difficultés à entretenir les périmètres irrigués et de contraintes environnementales que le fait d'une redéfinition des voies commerciales⁵. Par ailleurs, l'ouverture de la voie maritime ne s'est pas réalisée aussi soudainement que le laissent penser les sources classiques. De récentes fouilles et prospections nous éclairent sur ce point. L'activité commerciale maritime ne saurait être considérée sous le seul angle d'une alternative au commerce caravanier apparue au tournant de l'ère chrétienne et s'étant maintenue comme telle jusqu'à la fin de la période préislamique. Des phénomènes de croissance, de déclin et d'abandon propres à chaque site apparaissent, résultats de dynamiques politiques et économiques locales et régionales. La carte des implantations portuaires est changeante ; la finalité de ces implantations n'est pas la même selon les périodes.

C'est sur ce point spécifique de la formation du réseau commercial maritime en Arabie du Sud et de son évolution jusqu'à la date du *Périple de la mer Érythrée* et au-delà, que nous nous arrêterons. Nous verrons, dans une périodisation de ce commerce maritime, qu'il se met en place progressivement dès le III^e siècle av. J.-C. pour connaître un essor important au tournant de l'ère chrétienne. La fin du II^e et le début du III^e siècle apparaissent comme une période de crise au sortir de laquelle une redéfinition des réseaux et des partenaires commerciaux est engagée.

d'ailleurs tous gens sans éducation et incapables par conséquent de nous renseigner utilement sur la disposition des lieux. D'autre part que nous a envoyé l'Inde ? En tout et pour tout, une ambassade chargée pour César Auguste des présents et hommages d'une seule de ses provinces [la Gandaride] et d'un seul de ses rois, Porus III (...) » – Trad. TARDIEU 1880, t. 3, p. 201.

Strabon, *Géogr.*, XVII,1, 13 : « 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 » – Trad. TARDIEU 1880, t. 3, p. 418.

4. ROBIN 1997b ; AVANZINI 2002, p. 18.

5. AVANZINI 1995, p. 57 ; BRETON *et al.* 1998, p. 232-233 ; ROBIN 1991, 1997b ; SCHIETTECATTE 2010.

À la veille de l'islam enfin, un nouveau déclin de l'activité commerciale maritime est manifeste en Arabie du Sud.

La mise en place d'un réseau côtier (IV^e/III^e - I^{er} siècle av. J.-C.)

Les données issues de fouilles et de prospections récemment publiées permettent de cerner les prémices du développement progressif d'un réseau maritime sudarabique bien avant l'expansion du trafic maritime dans l'océan Indien du tournant de l'ère chrétienne. Ce premier développement remonterait aux IV^e-III^e siècles av. J.-C. avec l'apparition d'un chapelet de sites côtiers établis sur les rives arabes du golfe d'Aden et de la mer d'Arabie (*Fig. 1*).

L'antique **Sumhuram** (aujourd'hui Khor Rori, région du Dhofar en Oman), identifié avec le port de Moscha Limén du *Périple de la mer Érythrée* ⁶, a été exploré dans les années 1950-60. Les fouilles concluent d'abord à la fondation du site vers les I^{er} siècles av./ap. J.-C. ⁷, date qui est longtemps restée celle de référence ⁸. La récente reprise des fouilles a montré que la fondation du site remonte plus tôt, aux environs du III^e siècle av. J.-C. ⁹.

À **Sharwayn**, en bordure d'une baie offrant un mouillage, des vestiges couvrant une superficie de 10 ha témoignent d'une occupation ancienne, datée, par la céramique de surface, de la fin de l'âge du fer (V^e/III^e siècles av. J.-C.) au XII^e siècle, sans qu'il ne soit possible de préciser si l'occupation fut continue ou si elle fut interrompue à la fin de la période préislamique ¹⁰.

À **Shihr-Est**, en bordure orientale de la ville moderne de Shihr, un ramassage de surface a permis de mettre en évidence une occupation continue du début du I^{er} millénaire av. J.-C. à la fin de la période préislamique, avant que l'occupation ne se déplace vers l'ouest au début de la période islamique ¹¹. Une interruption de l'occupation du site caractériserait la transition entre les périodes préislamique et islamique ¹².

Enfin plus à l'ouest, une activité portuaire serait attestée dans la région d'**Aden**. A.V. Sedov mentionne l'existence d'un cimetière préislamique à Bi'r

6. WISSMANN 1977 ; CASSON 1989, p. 170-172.

7. ALBRIGHT 1982, p. 11-13 ; COMFORT 1960, p. 15.

8. AVANZINI, ORAZI 2001, p. 249 ; BRETON 1991, p. 426 ; ROBIN 1994, p. 107.

9. AVANZINI 2002, p. 21 ; AVANZINI (éd.) 2008.

10. ROUGEULLE, BENOIST 2001, p. 207-209 ; ROUGEULLE 2008, p. 386-387.

11. ROUGEULLE, BENOIST 2001, p. 205.

12. ROUGEULLE 2008, p. 395.

Fadl, au nord de la baie d'Aden, ayant livré des monnaies des II^e-I^{er} siècles av. J.-C.¹³, indice d'une occupation possible du port d'Aden avant le début de l'ère chrétienne. C'est aussi ce que laisse entendre le *Périple de la mer Érythrée* : « Beyond Okêlis, with the waters again opening out towards the east and little by little being revealed to be open sea, about 1200 stades distant is Eudaimôn Arabia [Aden], a village on the coast (...). It has suitable harbours 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 »¹⁴. Si nous ne remettons pas en question le rôle de relais commercial d'Aden avant le début de l'ère chrétienne, la mise à sac du site par "César" nous paraît en revanche moins probable¹⁵.

Si Aden était actif à la fin du I^{er} millénaire av. J.-C., dater le début de son occupation n'est pas possible. L'hypothèse d'un établissement habité dès le V^e siècle av. J.-C. a été formulée par Brian Doe sur la base d'une étude céramique aujourd'hui obsolète¹⁶. Elle avait aussi été proposée par Hermann von Wissmann et Maria Höfner d'après l'identification des ports de Qâni' (Bi'r 'Alî) et Aden avec Kanné et Eden, mentionnés dans le livre d'Ézéchiel (27, 23), rédigé au cours du VI^e siècle av. J.-C.¹⁷. L'étude de Qâni', dont la fondation ne saurait être antérieure au I^{er} siècle av. J.-C., a montré qu'un tel rapprochement ne peut être établi¹⁸.

Se met donc en place, dès le III^e siècle av. J.-C. au plus tard, un réseau portuaire côtier limité à la région d'Aden, à la côte orientale du Yémen

13. SEDOV, SALLES 2010, p. 457.

14. *Peripl. Mar. Erythr.* § 26 – Trad. CASSON (1989), p. 65.

15. Le passage relatif au sac du site par « César » a été interprété de diverses façons (VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004, p. 156, n. 61 ; CASSON 1989, p. 160 et références citées). Parmi les hypothèses envisagées, on trouve celle de l'évocation d'un souverain sudarabique et non d'un empereur romain. Il semble toutefois plus probable qu'il faille l'interpréter comme une confusion de l'auteur du *Périple* entre l'Arabie du Sud et l'antique Aden, tous deux nommés en grec Eudaimôn Arabia (Εὐδαίμων Ἀραβία). L'auteur aurait transposé sur la localité d'Aden les événements qu'endurèrent certains sites sudarabiques lors du passage de l'expédition d'Aelius Gallus, envoyée par l'empereur Auguste contre l'Arabie du Sud vers 25 av. J.-C. (hypothèse que privilégie CASSON 1989, p. 160). Par Strabon et Pline, il semble assuré que l'expédition n'est pas allée plus au sud que la ville de Ma'rib et le wādî Harîb.

16. DOE 1965, p. 155.

17. WISSMANN, HÖFNER 1953, p. 67-68.

18. SEDOV 2010a, p. 378.

(Hadramawt, Mahra) et au Dhofar omanais. Il n'avait vraisemblablement pas de réelle vocation commerciale avant le I^{er} siècle av. J.-C. et complétait surtout le réseau d'acheminement de l'encens le long de la côte du Hadramawt.

Le postulat d'une absence de vocation commerciale des ports comme Sharwayn ou Shihr-Est repose sur le fait que les céramiques de surface ne sont pas révélatrices d'échanges à longue distance ; les parallèles sont uniquement établis avec des sites de péninsule d'Oman. En ce qui concerne Sumhuram (Khor Rori), on sait par le *Périple de la mer Érythrée* qu'au I^{er} siècle, ce site était un endroit où les échanges de marchandises n'étaient pas autorisés et où l'encens était entreposé sous contrôle strict avant d'être transporté dans le port de Qâni' d'où il était ensuite exporté. Ce port n'avait donc pas de véritable rôle commercial à cette période. La situation que dépeint le *Périple* pourrait déjà avoir été celle des III^e-II^e siècles av. J.-C. D'une part, les entrepôts d'encens ont été aménagés dès la fondation du site, vers le III^e siècle av. J.-C.¹⁹ ; d'autre part, les céramiques importées de régions éloignées sont principalement datées du début de l'ère chrétienne²⁰, non de périodes plus anciennes, ce qui laisse penser à des relations à échelle locale.

Ces sites côtiers du Hadramawt apparaissent comme des relais pour l'acheminement de l'encens du Dhofar vers le cœur du royaume. En dépit de l'absence de site portuaire connu à cette période au débouché du wâdî Mayfa'a, cette région est vraisemblablement celle où les caravaniers prenaient le relais des navigateurs. D'une part, le wâdî Mayfa'a apparaît comme le couloir naturel le plus évident entre Shabwa et la côte. D'autre part, deux sites sont fortifiés le long de cet axe entre le IV^e et le I^{er} siècle av. J.-C. à l'initiative de souverains du Hadramawt avec pour finalité probable de protéger cette piste d'acheminement des aromates exposée aux royaumes voisins de Qatabân, d'Awsân puis de Himyar. Yada'îl Bayyîn et Ilîsami' Dhubyân, rois du Hadramawt, chargent un dignitaire des travaux de fortifications de Naqb al-Hajar, l'antique Mayfa'at, à mi-chemin entre Shabwa et la côte (inscription *RÉS* 3869), vers les IV-III^e siècles av. J.-C.²¹. Par la suite, la passe d'al-Binâ', l'antique Qalat, à l'est du wâdî Mayfa'a, est également fortifiée à l'initiative du roi du Hadramawt Yashhur'îl Yuhar'ish, vers les II^e-I^{er} siècles av. J.-C. (inscription *RÉS* 2687)²².

Que l'encens ait été acheminé par voie de mer jusqu'au débouché du wâdî Mayfa'a seulement avant de reprendre la route terrestre repose, selon nous, sur l'exclusivité de la voie commerciale caravanière jusqu'au I^{er} siècle av. J.-C. Trois éléments la démontrent. Premièrement, nous ne connaissons pas de véritable port

19. IMTO 2006, p. 10.

20. SEDOV, BENVENUTI 2002.

21. SCHIETTECATTE 2011, p. 201.

22. La date du règne de ce souverain est débattue. Chr. ROBIN (1994) propose le I^{er} siècle av. J.-C. et A. Avanzini le II^e siècle av. J.-C. (AVANZINI 2008, p. 627).

de commerce à longue distance propre au royaume du Hadramawt d'où l'encens aurait pu être exporté. Deuxièmement, Pline, décrivant la situation antérieure au 1^{er} siècle av. J.-C.²³, nous apprend que l'encens est transporté à Sabota (Shabwa), qu'il n'est pas permis d'en vendre auparavant et que l'encens est uniquement exporté par le pays des Gébanites (Qatabânites) dont la capitale, Thomna (Tamna'), est distante de Gaza de 65 stations de chameaux²⁴. Troisièmement, dans le récit de l'expédition d'Aelius Gallus²⁵, la route maritime permettant de se rendre en Arabie du Sud n'apparaît manifestement pas comme un trajet éprouvé puisque l'armée romaine, plutôt que de faire toute la route par la mer, se contente de traverser la mer Rouge d'ouest en est puis de poursuivre vers le sud par la piste terrestre.

En résumé, à partir des IV^e-III^e siècles av. J.-C., quelques sites portuaires font leur apparition, à Aden très certainement et sur la côte méridionale du Hadramawt. Ces derniers ont moins une vocation commerciale que celle de relais entre le port de Sumhuram (Khor Rori), où étaient concentrées les récoltes d'encens du Dhofar, et le wâdî Mayfa'a, où ce même encens était débarqué puis transporté à dos de dromadaire, d'abord vers Shabwa en suivant une voie protégée par des relais fortifiés, puis en direction du Nord de la péninsule Arabique.

Parallèlement, la mise en place d'un premier réseau de sites côtiers s'observe sur la côte égyptienne, dans le nord de la mer Rouge. Le site portuaire d'Arsinoé est occupé dès la période ptolémaïque²⁶ ; Bérénikè et Philotera sont fondés au début du III^e siècle av. J.-C., sous le règne de Ptolémée II²⁷. Pour S.E. Sidebotham, les motivations premières de ces fondations ptolémaïques sont militaires – et liées à l'acquisition de l'or –, elles n'ont pas de vocation commerciale, contrairement au rôle qu'eurent ces sites à l'époque romaine²⁸.

La carte des sites portuaires du nord de la mer Rouge, du golfe d'Aden et de la mer d'Arabie ainsi que la fonction de ces établissements renvoient parfaitement à la situation que décrit Strabon : « 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 [l'Inde] »²⁹. Toutefois, nous voyons progressivement se mettre en place un certain nombre de sites portuaires et

23. Il s'appuie sur les écrits de Juba II (fin du 1^{er} s. av./début 1^{er} siècle ap. J.-C.) qui construit lui-même son récit sur des témoignages plus anciens.

24. Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XII, 32.

25. Strabon, *Géographie*, XVI, 4, 22-23.

26. SIDEBOTHAM 1989, p. 201.

27. *Ibid.*, p. 207.

28. *Ibid.*, p. 197.

29. Strabon, *Géographie*, II, 5, 12 – Trad. TARDIEU 1880, t. 1, p. 192.

d'infrastructures sur lesquels s'appuieront navigateurs et commerçants à partir du tournant de l'ère chrétienne.

Le tournant de l'ère chrétienne : le développement de la navigation hauturière et l'essor du commerce maritime

Données archéologiques, épigraphiques et sources classiques témoignent d'une évolution rapide du commerce maritime et du développement des sites portuaires d'Arabie du Sud à partir de la fin du 1^{er} siècle av. J.-C. Les ports se font plus nombreux, leur importance croît avec le temps et le matériel importé y est de plus en plus abondant. Cette croissance est corroborée par la *Géographie* de Strabon, le *Périple de la Mer Érythrée*, l'*Histoire naturelle* de Pline l'Ancien et la *Géographie* de Ptolémée qui décrivent les côtes de la mer Rouge entre le 1^{er} siècle avant et le 11^e siècle après J.-C.³⁰.

À côté des sites précédemment mentionnés (Shihr-Est, Sharwayn et Khor Rori), une occupation est désormais attestée dans quatre autres établissements de la côte du Hadramawt (Fig. 2).

Sur le site de **Khalfut**, à 25 km au nord de Ra's Fartak, une occupation préislamique et islamique a été mise en évidence sur une superficie de 1,5 ha, par la présence de vestiges variés : à côté de structures affleurant, il est fait état d'une citerne, d'une structure monumentale, d'une nécropole et de deux forteresses. Les céramiques collectées en surface mettent en évidence plusieurs phases d'occupation : l'une de l'extrême fin du I^{er} millénaire av. J.-C. et des 1^{er}-III^e siècles de l'ère chrétienne avec la présence d'amphores méditerranéennes, de céramiques indiennes et africaines ; la deuxième de la période abbasside ; la troisième des XIV^e-XVI^e siècles³¹. Le *Périple de la Mer Érythrée* mentionne à proximité du cap de Ra's Fartak (Syagros) une forteresse et un port (*limén*). Khalfut apparaît comme le candidat le plus probable³².

30. Strabon appuie sa description des côtes de la mer Rouge sur le témoignage d'Artémidore d'Éphèse (1^{er} s. av. J.-C.) et sur quelques témoignages contemporains du règne d'Auguste (VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004, p. 158, n. 65). Dans sa description de l'Arabie, Pline l'Ancien fait appel à des sources le plus souvent vieilles, mêlant les données tirées du traité de Juba II de Numidie (tournant de l'ère chrétienne) aux récits plus anciens de Théophraste (IV^e s. av. J.-C.) et d'Hérodote (V^e s. av. J.-C.). Il se sert toutefois de quelques sources contemporaines dans sa mention de Qâni' (Bi'r 'Alî) et de Mouza (al-Makhâ) (CUVIGNY 2010, p. 424). Ptolémée enfin se fonde sur Marin de Tyr pour sa description de l'Arabie, un contemporain du règne de Trajan (98-117) (VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004, n. 67).

31. ROUGEULLE, BENOIST 2001, p. 208-211.

32. *Ibid.*

Cent soixante-dix kilomètres à l'ouest de Ra's Fartak, dans le village côtier d'**al-Musayna'a**, un large bâtiment moderne est fondé sur les vestiges d'une structure antique monumentale (50 x 30 m)³³. Elle associe un appareil de pierres volcaniques à des chaînages en pierre calcaire finement taillée, dont la face externe, piquetée, est délimitée par un bandeau lisse. Les massifs de maçonnerie et les parements en basalte font un large emploi de mortier rose que l'on retrouve dans les structures de Bi'r 'Alî. Ces techniques de construction sont caractéristiques des premiers siècles de l'ère chrétienne.

Quatre-vingt kilomètres plus à l'ouest, au **Ra's Sharma**, une modeste occupation préislamique semble attestée par la présence d'un édifice sur terrasse au sommet d'un affleurement rocheux dominant le site et s'apparentant au phare de Bi'r 'Alî. La date précise de cette construction n'est pas déterminée. Il se peut qu'elle ait été fondée lors de cette phase d'essor de l'activité côtière en Arabie du Sud.

La principale fondation portuaire sur la côte du Hadramawt est celle de **Qâni'** (actuel Bi'r 'Alî), au plus tard vers le milieu du 1^{er} siècle av. J.-C.³⁴. Dès les premiers niveaux d'occupation, la céramique importée, notamment de Méditerranée, est très largement représentée. De cette première occupation date également la vaste structure servant d'entrepôt d'encens³⁵. La fondation du site était manifestement liée au développement du commerce maritime et plus particulièrement à la concentration et à l'exportation d'encens. Le site n'est pas mentionné par Strabon qui se fonde certainement sur Artémidore d'Éphèse, une source antérieure à la fondation de Qâni'. Pline en revanche l'évoque comme port du Hadramawt³⁶. Le *Périples de la Mer Érythrée* mentionne plus en détail ce port, le qualifiant d'*emporion* et l'évoquant comme relais du commerce vers l'Inde³⁷. Au début du 1^{er} siècle enfin, le site apparaît

33. ROUGEULLE 1999, p. 128.

34. SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 378, 460.

35. SEDOV 2010b.

36. Pline l'Ancien, *Hist. Nat.*, VI, xxvi, 9 : « 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 [de Béréniqè] à Océlis [Shaykh Sa'id] d'Arabie, ou à Cane [Qâni'], dans la région de l'encens [Hadramawt] » – Trad. LITTRÉ 1848.

37. *Peripl. Mar. Erythr.* § 27 : « Immediately after Eudaimôn Arabia [Aden] come a long coast and bay, populated by the 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 [Qâni'], belonging to the kingdom of Eleazos [Ilî'azz Yalut], the frankincense-bearing land [Hadramawt]; (...). Above it inland lies the metropolis 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 – Barygaza, Skythia, Omana – and with its neighbor, Persis » – Trad. CASSON 1989, p. 67.

toujours comme un *emporion* dans la *Géographie* de Claude Ptolémée³⁸. Les fouilles archéologiques ont révélé une croissance rapide du site au cours des I^{er}-II^e siècles, date à laquelle il atteint son extension maximale.

À côté de ces fondations côtières du Hadramawt, l'essor de l'activité maritime est manifeste dans la refondation du site de **Khor Rori**. Occupé dès le III^e siècle av. J.-C., le port connaît de profonds remaniements architecturaux au cours du I^{er} siècle, sous le règne et sur ordre du roi du Hadramawt Ilī'azz Yalut. Les inscriptions sudarabiques provenant du site, KR 2, 3 et 5³⁹, mentionnent un chef du détachement militaire du Hadramawt dans le pays de Sa'kalân (Dhofar) en charge d'achever la (re)construction de la ville. La fouille de la ville, en particulier de l'*Area A*, a mis en évidence cette réorganisation architecturale du site⁴⁰.

Parallèlement à l'aménagement d'établissements sur les côtes du Hadramawt, plusieurs implantations sont documentées à partir du tournant de l'ère chrétienne d'Aden aux rivages de la mer Rouge.

À **Aden**, une occupation antérieure au début de l'ère chrétienne a été envisagée précédemment. Le site connaît un déclin au début du I^{er} siècle de l'ère chrétienne au point de n'être évoqué dans le *Périple de la Mer Érythrée* que comme un village⁴¹. Quelques décennies plus tard, une activité marchande y est de nouveau attestée. Une inscription trouvée sur le site égyptien de Coptos, datée de 70 de l'ère chrétienne, est rédigée par « Hermerôs fils d'Athênîôn, Adénite [Adaneites] », négociant dans le commerce du vin entre Bérénikè et l'Arabie⁴². Ce même Hermeros apparaît également sur un ostracon daté de 57 de l'ère chrétienne⁴³. Au début du II^e siècle, le port d'Aden est mentionné par Claude Ptolémée sous le nom d'Ἀραβία avec le statut de port de commerce (*emporion*)⁴⁴.

À l'ouest d'Aden, un autre site portuaire fait son apparition au tournant de l'ère chrétienne. Uniquement connu par des sources écrites, il apparaît sous le nom de Οκηλῖς/'Ακίλα (grec), **Ocelis** (latin) ou Maddabân (sudarabique) et était implanté à hauteur du détroit du Bâb al-Mandab, vraisemblablement à proximité de l'actuel Shaykh Sa'îd. Au I^{er} siècle av. J.-C., l'endroit est simplement décrit comme

38. Cl. Ptolémée, *Geogr.* VI.7.10.

39. AVANZINI (éd.) 2002, p. 128-134.

40. AVANZINI (éd.) 2008.

41. *Peripl. Mar. Erythr.* § 26.

42. WAGNER 1976.

43. Dossier Nicanor, Coptos O. Tait P. 287 (*Ibidem*, p. 279).

44. Cl. Ptolémée, *Geogr.* VI.7.7.

un promontoire rocheux, un amer⁴⁵. Par la suite, Pline l'Ancien, décrivant une situation postérieure au milieu du 1^{er} siècle av. J.-C. qualifie le site de port (*portus*) et en fait le point de départ des traversées vers l'Inde⁴⁶. Au milieu du 1^{er} siècle, le site apparaît comme un village, un mouillage et un lieu d'avitaillement⁴⁷. Enfin, au début du 1^{er} siècle, le site acquiert le statut de port de commerce (*emporion*)⁴⁸.

Un dernier port est également attesté à partir du tournant de l'ère chrétienne sous les noms de **Muza** (latin), Μούζα (grec), Makhwân (sudarabique). Il correspond à l'actuel al-Makhâ, mieux connu sous le nom de Moka. Ce site n'est documenté que par les textes. Pour Pline, il ne s'agit que d'un modeste port fréquenté par des négociants en encens et aromates ne poussant pas jusqu'en Inde⁴⁹. Au milieu du 1^{er} siècle de l'ère chrétienne, le site connaît une activité fébrile ; le *Périple de la Mer Érythrée* le décrit comme l'unique port de commerce du royaume d'Himyar, commerçant avec l'Inde et l'Égypte et dépassant en importance les ports d'Aden et d'Okêlis⁵⁰. Un demi-siècle plus tard, il apparaît toujours comme *emporion* dans la *Géographie* de Ptolémée⁵¹.

45. Strabon, *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 » – Trad. TARDIEU 1880, t. 3, p. 362.

46. Pline l'Ancien, *Hist. Nat.*, VI, xxvi, 9 : « 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 [de Bérénikè] à Ocêlis [Shaykh Sa'id] d'Arabie, ou à Cane [Qâni'], dans la région de l'encens [Hadramawt]. (...) Pour ceux qui vont en Inde le point de départ le plus avantageux est Ocêlis ; de là avec le vent Hippalus, on navigue pendant quarante jours jusqu'à Muziris, premier marché de l'Inde. » – Trad. LITTRÉ 1848.

47. *Peripl. Mar. Erythr.* § 25 : « About a 300-stade sail past this port [Muza], the Arabian mainland and the country of Barbaria across the water in the vicinity of Avalitès 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 Diodôros Island [Perim Island]. (...) Along this strait is Okêlis, an Arab village on the coast that belongs to the same province [Mapharitis] ; it is not so much a port of trade as a harbor, watering station, and the first place to put in for those sailing on » – Trad. CASSON 1989, p. 65.

48. Cl. Ptolémée, *Geogr.* VI.7.7.

49. Pline l'Ancien, *Hist. Nat.*, VI, xxvi, 9 : « Il y un troisième port appelé Muza [al-Makhâ], où les navigateurs qui vont en Inde ne touchent pas ; il n'est fréquenté que par les négociants en encens et en parfums arabiques. » – Trad. LITTRÉ 1848.

50. *Peripl. Mar. Erythr.* § 21 : « 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 12000 stades in all from Berenicè 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 » – Trad. CASSON 1989, p. 63.

51. Cl. Ptolémée, *Geogr.* VI.7.7.

En somme, entre le milieu des 1^{er} et 11^e siècles ap. J.-C., on observe la refondation de sites préexistants (Sumhuram), la multiplication de nouvelles installations côtières (Khalfut, Musayna'a, Sharma (?), Qâni', Okêlis, Muza) et une croissance rapide de certaines d'entre elles. La fouille de Qâni' a révélé l'expansion du site au cours des 1^{er}-11^e siècles ; Aden, de village au 1^{er} siècle devient *emporion* au 11^e siècle ; Okêlis passe successivement du statut d'amer à celui de mouillage au 1^{er} siècle puis d'*emporion* au 11^e siècle ; Muza enfin apparaît rapidement comme *emporion* au 1^{er} siècle et le demeure au siècle suivant. Si cette croissance semble rapide, elle n'est pas pour autant soudaine puisqu'elle s'étale sur près d'un siècle et demi.

Durant cette période, les échanges s'ouvrent aux régions éloignées. À Khor Rori (Sumhuram), Khalfut ou Bi'r 'Alî (Qâni'), les fouilles et ramassages de surface ont livré un matériel de provenance diverse (Méditerranée, Corne de l'Afrique, golfe Arabo-persique, Inde). L'assemblage céramique issu des fouilles de Bi'r 'Alî montre par ailleurs une orientation commerciale largement tournée vers le bassin méditerranéen⁵² : 64 % des formes sont des amphores de type Dressel 2-4 ou des amphores rhodiennes à côté desquelles on trouve des sigillées orientales et italiennes. Parallèlement, on y trouve 25 % de formes locales, le reste étant majoritairement constitué de céramique grise (*Black and Grey Ware*) provenant du Golfe⁵³, de céramique indienne rouge polie (*Indian Red Polished Ware*), de céramique nabatéenne et de céramique à glaçure mésopotamienne.

Cette période est donc celle du développement de la navigation hauturière et d'un commerce maritime florissant avec des partenaires orientaux mais également et surtout méditerranéens. Ce développement des échanges maritimes transparait à plus grande échelle dans l'étude du monnayage romain en Inde qui révèle une quantité importante de monnaies d'époque julio-claudienne⁵⁴. Cet essor 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, aboutissait à l'intégration de l'Égypte dans l'Empire romain. Rome avait désormais une façade maritime sur la mer Rouge et pouvait poursuivre l'entreprise commencée par les Ptolémées d'ouverture des routes maritimes en direction des régions productrices d'aromates (Inde, Arabie). Les efforts d'Aelius Gallus, en 25 av. J.-C., pour s'emparer du Pays des Aromates et mettre un terme à l'intermédiaire coûteux des caravanes transarabiques avaient été vains. En l'espace d'un siècle et demi, le commerce maritime avait définitivement pris l'ascendant sur le commerce caravanier.

52. SEDOV 2010a, p. 372.

53. Ces productions, longtemps reconnues comme indiennes, seraient plus probablement originaires de péninsule d'Oman (CUNY, MOUTON 2008, p. 97).

54. VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 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 4^e-5^e siècles.

Les aromates constituaient la principale ressource exportée depuis ces ports sudarabiques, comme l'attestent les entrepôts d'encens fouillés à Bi'r 'Alî (antique Qâni') ou Khor Rori (antique Sumhuram) et le témoignage du *Périple de la mer Érythrée*⁵⁵. L'Arabie méridionale s'inscrit à ce titre comme un acteur majeur dans les échanges maritimes entre l'Égypte et l'Inde. Relais offrant des mouillages et permettant l'avitaillement des navires, elle ne se cantonne pas à cette seule fonction, mais apparaît également comme un partenaire commercial majeur par l'exportation de myrrhe et d'encens.

Il est intéressant de noter que le nombre de ports qualifiés d'*emporion* double entre le milieu du I^{er} siècle ap. J.-C. (Qâni' et Muza) et le milieu du II^e siècle (Qâni', Muza, Aden et Okêlis). Ce phénomène doit être rapproché de l'évolution de la situation politique régionale à cette période.

Comment expliquer la présence de deux ports de commerce au I^{er} siècle ? Jusqu'à la fin du I^{er} millénaire av. J.-C., l'Arabie du Sud est partagée entre plusieurs royaumes et principautés centrés sur le pourtour du désert intérieur du Yémen, le Ramlat as-Sab'atayn (*Fig. 1*) : les royaumes du Hadramawt, d'Awsân, de Qatabân, de Saba', de Ma'in et de Muha'mir ainsi que les principautés de Kaminahu et Haram, dans la vallée du Jawf. Au I^{er} siècle, la situation change profondément : le royaume du Hadramawt s'étend sur la moitié orientale du Yémen actuel et un nouveau royaume, Himyar, né de la sécession et de la fédération de tribus anciennement qatabânites, couvre la moitié occidentale du Yémen (*Fig. 2*). Les royaumes d'Awsân et de Qatabân ne se limitent plus qu'à une région extrêmement restreinte ; celui de Saba' est pour près d'un siècle annexé par Himyar ; ceux de Ma'in et de Muha'mir ont cessé d'être. Le chapelet des royaumes répartis le long de la piste caravanière laisse la place à deux royaumes au pouvoir fortement centralisé.

Chacun des deux royaumes privilégie un port pour le commerce à longue distance et y contrôle fermement l'activité économique : Qâni' dans le royaume du Hadramawt et Muza dans le royaume d'Himyar. Plusieurs éléments en témoignent :

1/ Ce sont les seuls ports que le *Périple de la mer Érythrée* qualifie d'*emporion*.

55. À propos des produits exportés du port de Muza/al-Makhâ : *Peripl. Mar. Erythr.* § 24 : « Its exports consist of local products – myrrh, the select grade and stactê, the Abeirian (?) and Minaean ; white marble [albâtre] – as well as all the aforementioned merchandise from Adulis across the water » – Trad. CASSON 1989, p. 65. À propos des produits exportés du port de Qâni'/Bi'r 'Alî : *Peripl. Mar. Erythr.* § 27 : « 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 » – Trad. CASSON 1989, p. 67.

2/ Ce sont dans ces deux ports que sont déchargés les produits destinés aux souverains des deux royaumes⁵⁶. Le premier a le monopole de l'exportation de l'encens (*Peripl. Mar. Erythr.* § 27), le second de la myrrhe (*Peripl. Mar. Erythr.* § 24). Ce monopole, qui donne à ces ports leur statut dominant, relève certainement d'une volonté du pouvoir central de contrôler et de taxer ce commerce lucratif.

3/ Dans l'*Histoire naturelle* de Pline (VI, 26, 9) comme dans le *Périple de la Mer Érythrée* (§ 22), Muza est mentionné en association avec la ville de Sauê (Śawa en sudarabique, as-Sawâ aujourd'hui), lieu de résidence du gouverneur de la région à trois jours de marche dans l'intérieur des terres, et en association avec Zafâr (Saphar), capitale du royaume d'Himyar.

4/ Le rôle dominant de Muza dans le commerce maritime himyarite apparaît à une autre reprise dans le *Périple de la mer Érythrée* (§ 16) à travers le fait que le roi d'Himyar confie l'administration et le prélèvement des taxes du port de Rhapta, sur la côte sud-est de l'Afrique, aux marchands de Muza.

5/ Le port de Qâni' est qualifié pour sa part d'entrepôt du roi (inscription Ir 13, III^e siècle), apparaissant étroitement associé au pouvoir royal du Hadramawt.

6/ Le *Périple de la mer Érythrée* évoque la concentration de la production d'encens à Qâni' et l'obligation pour le second port du Hadramawt, Moscha Limèn (Khor Rori), d'exporter toute sa cargaison d'encens à Qâni'⁵⁷. Dans ce dernier, un contrôle royal est exercé sur le chargement et l'exportation d'encens.

En résumé, les 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. Chaque royaume privilégie un site portuaire principal dont il contrôle l'activité. Ceci explique très certainement pourquoi seuls deux sites ont le statut d'*emporion* au I^{er} siècle de l'ère chrétienne. C'est également vraisemblablement la raison pour laquelle Aden n'est plus qu'un village dans le récit du *Périple de la mer Érythrée* et qu'aucun effort ne semble entrepris pour en faire un port himyarite du commerce international à cette période.

Cet état des faits n'est que de courte durée ; la situation évolue dès le début du II^e siècle (*Fig. 3*). Qâni' demeure l'unique port de commerce du royaume du Hadramawt ; en revanche, Claude Ptolémée, dans sa *Géographie*, mentionne trois ports qualifiés d'*emporion* dans le royaume d'Himyar : Arabia (Aden), Okêlis (Shaykh Sa'îd) et Muza (al-Makhâ). Cette évolution nous paraît liée à l'affaiblissement du pouvoir himyarite. Dès la fin du I^{er} siècle, le royaume de Saba' s'émancipe de la tutelle himyarite. Le II^e siècle est une période de renaissance pour

56. À Qâni', le *Périple de la Mer Érythrée* évoque le déchargement d'argenterie, de monnaies, de chevaux, de statues et de vêtements pour le roi du Hadramawt (*Peripl. Mar. Erythr.* § 28). À Muza, des chevaux et mules, de l'orfèvrerie, de l'argenterie, des vêtements sont destinés au roi himyarite et au gouverneur (*Peripl. Mar. Erythr.* § 24).

57. *Peripl. Mar. Erythr.* § 31.

ce dernier⁵⁸ : le temple d'Almaqah dans la capitale sabéenne, Ma'rib, redevient un centre religieux majeur ; un nouveau monnayage est frappé ; une seconde capitale sabéenne est fondée sur les hauts plateaux, à Sanaa. Dès lors, les conflits sont incessants. La succession dynastique du royaume d'Himyar semble s'interrompre au milieu du II^e siècle ce qui pourrait correspondre à une mise sous tutelle sabéenne du royaume himyarite sous le règne des rois Sa'dshams Asra' et de son fils Marthad Yuhahmid. Dans un tel contexte, il semble évident qu'Himyar n'était plus en mesure d'exercer un contrôle de ses ports tel que le laissait transparaître, un siècle plus tôt, le *Périple de la mer Érythrée*. Aden et Okêlis n'eurent alors aucun mal à s'immiscer dans les réseaux d'échanges maritimes aux côtés de Muza (al-Makhâ).

Du milieu du I^{er} au milieu du III^e siècle : crise et redéfinition des voies commerciales (Fig. 4)

Le relâchement du contrôle himyarite sur les côtes de la mer Rouge marque le début d'une période de crise liée à des facteurs internes et externes qui ne s'achève qu'un siècle plus tard, en entraînant une redéfinition des voies du commerce maritime. Le premier facteur réside dans une recrudescence de la piraterie en mer Rouge à partir du milieu du I^{er} siècle. Parallèlement, une série de conflits ont, plus d'un siècle durant, opposé les royaumes sudarabiques les uns aux autres, mais aussi à leur voisin africain, le royaume d'Axoum. Enfin, ces événements trouvent une résonance dans la crise qui secoue le bassin méditerranéen et le golfe arabo-persique à la même période.

La recrudescence de la piraterie en mer Rouge transparaît dans deux textes du milieu du I^{er} siècle et du début du III^e siècle. Le premier est une inscription latine trouvée sur l'île de Farasân, au sud de la mer Rouge, datée de la période 140-144⁵⁹. Elle mentionne la présence d'un détachement de la II^e légion *Trajana Fortis* et d'auxiliaires dirigés par Castricius, « préfet du port de Ferresan [Farasân] et du district de la mer (?) d'Hercule »⁶⁰. Pour les éditeurs de ce texte, l'explication la plus vraisemblable d'une présence romaine au sud de la mer Rouge pourrait résider dans une politique douanière agressive ou dans la lutte contre la piraterie⁶¹. La seconde hypothèse est renforcée par ce que nous apprend une seconde inscription, dite *Monumentum Adulitanum*⁶². Ce texte grec provenant d'Adoulis,

58. ROBIN 1997b.

59. VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004.

60. *Ibidem*, p. 161-167.

61. *Ibidem*, p. 169-178.

62. Pour une édition récente du texte : BERNAND 2000.

sur la côte érythréenne, nous est parvenu par le biais d'une copie qu'en a faite Cosmas Indicopleustès dans sa *Topographie chrétienne*, au milieu du VI^e siècle. Il y a consensus pour dater le texte original et les événements qu'il rapporte du III^e siècle⁶³, plus probablement des premières décennies⁶⁴. Cette inscription royale mentionne l'envoi d'une expédition axoumite « contre les *Arabitai* et les *Kinaidokolpitai* qui habitent au-delà de la mer Rouge, [d']une flotte et [d']une armée de terre », la soumission de « leurs rois » et l'ordre « de payer un tribut pour leur territoire et de laisser en paix le trafic routier et la navigation ». Cette dernière formule souligne la menace que faisaient peser les tribus d'Arabie centrale sur les caravanes et les navires. L'insécurité de la côte arabe n'est certes pas un phénomène nouveau ; dès le milieu du I^{er} siècle, Pline et l'auteur du *Périple de la Mer Érythrée* en faisaient état⁶⁵. Toutefois, le phénomène prit certainement une ampleur sans précédent, profitant de l'incapacité du royaume d'Himyar à assurer le contrôle et la sécurité des côtes à partir du II^e siècle – nous mentionnions précédemment la crise dynastique qui frappe alors ce royaume – et justifiant l'intervention de Rome d'abord, d'Axoum ensuite.

À ce premier phénomène s'est ajouté un deuxième élément qui affaiblit, à n'en pas douter, les ports d'Arabie du Sud : des conflits récurrents éclatèrent entre les royaumes sudarabiques et leur voisin axoumite. Ce furent d'abord les royaumes de Saba' et du Hadramawt qui s'affrontèrent dans les années 220 ; un conflit opposa ensuite Saba' et Himyar au milieu du III^e siècle avant que ce dernier n'annexe Saba' vers 275. Himyar enfin annexe l'Hadramawt à la fin du III^e siècle. Parallèlement, Saba' et Himyar furent continuellement confrontés aux Éthiopiens entre 220 et 270, période durant laquelle ces derniers occupèrent la plaine côtière de la Tihâma⁶⁶.

Durant cette période, les ports ne sont mentionnés que dans des contextes conflictuels. Plusieurs inscriptions sudarabiques sabéennes évoquent le sac du port de Qâni' vers 225. L'inscription Iryani 13 rapporte que les Sabéens « arrachèrent encore de l'or et du butin de la ville de Shabwat et de Qâni', et [qu']ils occupèrent et incendièrent des bateaux à satiété dans le port de Qâni', entrepôt du roi de Hadramawt »⁶⁷ ; l'inscription Ry 533 rapporte la destruction de 47 navires de

63. Sur la datation du texte au III^e siècle : BERNAND 2000, p. 43-44 ; CUVIGNY et ROBIN 1996, SHITOMI 1997.

64. CUVIGNY et ROBIN 1996, p. 710.

65. *Peripl. Mar. Erythr.* § 20 ; Pline l'Ancien, *Hist. Nat.*, VI, 176.

66. Sur cette période de troubles, voir ROBIN 1997b.

67. RYCKMANS 1974, p. 250.

transport et felouques dans le port de Qâni'⁶⁸ ; un troisième texte, Ja 632, évoque « (...) quatre statuettes et un taureau en bronze, pris sur leur butin à Shabwat et dans la ville de Qâni' »⁶⁹.

Un seul témoignage évoque le port d'Aden, vers 260-270, faisant état du siège et de la prise d'Aden par des hommes de la tribu himyarite de Radmân et Khawlân⁷⁰.

Aucune source classique n'évoque les ports de la mer Rouge au III^e siècle. Ils ont probablement pâti de la pénétration axoumite en Arabie du Sud. Plus de quinze inscriptions évoquent le conflit qui opposa Himyar, Saba' et Axoum entre 220 et 270⁷¹. Au-delà de la Tihâma, Axoum poussa ses troupes plus en avant, jusqu'à Zafâr, capitale himyarite sur les hauts plateaux, et la vallée de Najrân, en bordure du désert intérieur. La puissance axoumite fut suffisamment notable pour que Mânî, dans le *Kephalaia*, fasse du royaume d'Axoum l'un des quatre grands royaumes du monde d'alors⁷². Il paraît logique que, contrôlant les deux rives de la mer Rouge, Axoum ait privilégié le port d'Adoulis, sur la côte africaine, au détriment de ceux de Muza (al-Makhâ) et d'Okêlis (Shaykh Sa'îd), sur la côte arabique.

Enfin, au-delà des querelles locales et régionales, l'Empire romain fut touché par une crise sans précédent. À partir de 235 et jusqu'en 284, 51 individus s'arrogèrent le titre impérial ; Rome perdit l'initiative militaire face aux Francs, Alamans, Goths et Sassanides qui pressaient aux frontières occidentales et orientales de l'Empire ; le coût de la guerre engendra des difficultés fiscales qui débouchèrent sur une crise financière et monétaire ; les effets furent aggravés par des guerres civiles chroniques et par des épidémies qui se répandirent à partir du milieu du III^e siècle dans les provinces⁷³. Les échos de cette crise se font ressentir sur la côte égyptienne de la mer Rouge : le port de Myos Hormos est abandonné et celui de Béréniké connaît une baisse sensible de son activité⁷⁴. Nous l'avons vu

68. RYCKMANS 1955, p. 300 ; ROBIN 2010a, p. 404-405.

69. JAMME 1962, p. 134-135 ; ROBIN 2010a, p. 405.

70. Inscription MAFRAY-al-Mi'sâl 5 : « (17) Ensuite, ils [les seigneurs de la tribu Radmân et Khawlân] partirent en expédition et ils envoyèrent des renforts et assiégèrent le port dhû-'Adanum [Aden], eux et un détachement de leur tribu, et ils pénétrèrent dans le port dhû-'Adanum » – Trad. Chr. ROBIN (non publiée).

71. Inscriptions Ja 574 à 577, Ja 585, Ja 631, Ja 635, Ir 12, Ir 19, Ir 69, Louvre 69, MAFRAY-al-Mi'sâl 2, 3 et 5.

72. Le « royaume des Axoumites » est cité à côté du « royaume du pays de Babylone et de Perse », du « royaume des Romains » et du « royaume de Silis » (Chine ?) – Trad. GARDNER 1995, p. 197.

73. DRINKWATER 2005.

74. Béréniké : S.E. SIDEBOTHAM, « Trade goods, languages and religions : indicators of ethnicity at the Ptolemaic-Roman Red Sea port of Berenike, Egypt », communication

précédemment, la Méditerranée est jusqu'alors le partenaire commercial principal des ports d'Arabie méridionale ; les difficultés qui frappent cette aire géographique ont certainement eu une incidence sur l'activité des ports sudarabiques, à l'image de ceux de la côte égyptienne.

En résumé, à défaut de sources aussi explicites que pour les I^{er}-II^e siècles, il nous faut nous tourner vers le contexte général de la fin du II^e et du III^e siècle pour aborder la question des ports himyarites (Aden, Okêlis, Muza) et de leur activité. Le développement de la piraterie dans le sud de la mer Rouge puis l'invasion axoumite et la perte de débouchés commerciaux au nord de la mer Rouge furent certainement dommageables à leur activité, à plus forte raison si l'on considère l'incapacité des souverains himyarites à assurer la sécurité des côtes à la fin du II^e siècle et les conflits auxquels ils furent confrontés au cours du III^e siècle.

Les ports du Hadramawt (Qâni' et Sumhuram) sont pour leur part mieux documentés grâce aux fouilles archéologiques. L'occupation de Sumhuram (Khor Rori), malgré une phase de réaménagement architectural au début du III^e siècle⁷⁵, décline au cours de cette période de crise⁷⁶. Ce déclin a pu être précipité par l'annexion du Hadramawt par Himyar à la fin du III^e siècle. Le port de Qâni' (Bi'r 'Alî) montre à l'inverse une étonnante capacité de résistance à cette crise. Les fouilles archéologiques du site n'ont pas révélé de rupture ni même de contraction de l'occupation. Bien au contraire, le port aurait entamé une phase de croissance au II^e siècle qui perdure au III^e siècle et se transcrit par l'extension de la superficie du site⁷⁷. Le sac même de la ville par les Sabéens en 225 n'apparaît à aucun moment dans les différents secteurs fouillés. Il est toutefois intéressant de noter que les niveaux archéologiques correspondant à cette phase de croissance entamée dans le courant du II^e siècle présentent un assemblage céramique radicalement différent de celui des siècles antérieurs : la céramique sigillée, les amphores Dressel 2-4, la plupart des autres amphores méditerranéennes et la céramique nabatéenne disparaissent totalement au profit d'amphores nord-africaines et égyptiennes, de jarres palestiniennes, mais aussi et surtout de céramique indienne (lampes, céramique rouge polie), de céramique du Golfe (céramique grise), d'Iran (céramique fine orange peinte), de Mésopotamie (céramique à glaçure), d'Afrique

effectuée lors du Séminaire *Autour du Périple de la Mer Erythrée*, le 14 décembre 2011 ; Myos Hormos : SIDEBOTHAM 1989, p. 205.

75. Ces travaux ont été mis en évidence dans l'*Area A* (AVANZINI *et al.* 2001, p. 37 ; BUFFA, SEDOV 2008) et dans l'*Area F* (AVANZINI, SEDOV 2005 ; SEDOV 2008).

76. AVANZINI 2002, p. 24.

77. SEDOV 2010a, p. 374-377.

orientale (céramique polie axoumite) et d'horizons plus lointains (céladon chinois)⁷⁸.

Cet assemblage céramique est révélateur d'une part de la diminution du volume d'échanges avec le bassin méditerranéen, ceux-ci se limitant au nord de la mer Rouge (Égypte, Palestine), mais également d'une orientation massive des échanges vers des partenaires jusqu'ici plus faiblement représentés : la Perse parthe puis sassanide, l'Inde, la péninsule d'Oman. Plus que le simple rééquilibrage des importations évoqué par le fouilleur du site⁷⁹, nous serions volontiers enclin à y voir les conséquences de la crise évoquée dans ce chapitre, qui se concrétise par une navigation rendue plus compliquée en mer Rouge, la perte de débouchés en Méditerranée et l'attraction croissante de la Perse sassanide au cours des III^e-IV^e siècles.

Fin III^e-fin V^e siècle : une reprise des échanges maritimes mesurée

À partir de la fin du III^e siècle, un faisceau d'éléments témoigne d'une reprise du trafic maritime entre l'Inde et l'Égypte. En Inde, des trésors monétaires de bronze romains des IV^e-V^e siècles ont été découverts en nombre⁸⁰. Sur la côte égyptienne de la mer Rouge, le port de Bérénikè connaît un renouveau en rupture avec les périodes antérieures⁸¹.

En Arabie du Sud, l'annexion des royaumes de Saba' (v. 275) puis du Hadramawt (v. 300) par le royaume d'Himyar offre un contexte politique stable et propice à la reprise. Celle-ci n'est toutefois effective que sur un nombre réduit de sites (*Fig. 5*).

Si Axoum n'occupe plus la plaine côtière de la Tihâma, les sources ne témoignent pas pour autant d'un renouveau des sites portuaires himyarites de **Muza** (al-Makhâ) et d'**Okêlis** (Shaykh Sa'îd). Le premier est évoqué à une seule reprise, dans l'inscription sudarabique Iryani 28 (milieu du IV^e siècle), sous le nom de Makhwân. Le site n'y apparaît pas comme port de commerce mais comme

78. *Ibid.*, p. 374-375.

79. SEDOV, SALLES 2010, p. 465 : « There were some changes in the character of the sea trade. (...) It seems quite probable that Hadrami middlemen tried to find a kind of balance between "western" and "eastern" imports ».

80. VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004, p. 170, n. 135.

81. Les vestiges de la *Late Roman Period* du site révèlent un abandon des secteurs occupés antérieurement, un déplacement de l'occupation vers l'est du site et des assemblages de restes fauniques et céramiques différents de ceux des périodes antérieures, témoignant d'échanges tournés vers l'Inde (S. E. Sidebotham, « Trade goods, languages and religions : indicators of ethnicity at the Ptolemaic-Roman Red Sea port of Berenike, Egypt », communication effectuée lors du Séminaire *Autour du Périple de la Mer Erythrée*, le 14 décembre 2011).

simple mouillage où accoste une ambassade himyarite de retour du royaume d'Axoum⁸².

Aden apparaît dès lors comme le seul port himyarite à connaître une réelle renaissance, devenant le port commercial majeur du royaume au détriment des sites de la mer Rouge. Philostorge, au début du ^v^e siècle, dans le récit de l'ambassade de Théophile l'Indien envoyée auprès du roi d'Himyar par Constance II (337-361), rapporte la construction de trois églises dans ce que l'on peut supposer être alors les trois principales villes du royaume. Aden est mentionné au second rang, sous le nom Adane, derrière la capitale himyarite, Zafâr. Le port y est décrit comme le marché du commerce romain et le port de relâche pour tous les navires qui quittent les territoires romains⁸³.

Malgré l'annexion du royaume du Hadramawt par Himyar, **Qâni'** (Bi'r 'Alî) apparaît comme un port actif jusqu'à la fin du ^v^e siècle⁸⁴. L'inscription 'Abadân I, datée vers 360, donne le même sentiment : il y est mentionné l'achat, par des princes Yaz'anides, de « cinq vaisseaux avec leur grément dans le port de Qâni' »⁸⁵. Ces mêmes Yaz'anides s'étaient, quelques décennies plus tôt, ralliés au pouvoir himyarite et contrôlaient, du ^{iv}^e au ^{vi}^e siècle, le cœur historique du royaume du Hadramawt après l'unification de l'Arabie méridionale par Himyar⁸⁶. Il est probable que ce lignage ait exercé un contrôle assez fort sur le port de Qâni'. C'est du moins le cas au début du ^{vi}^e siècle, semble-t-il, d'après l'inscription

82. RYCKMANS 1975, p. 200-203 ; ROBIN 1995, p. 229 : « Sharh'athat Ashwa' dhû-Habâb ... ont dédié à leur Seigneur Almaqah ... en témoignage de reconnaissance, parce qu'Il l'a ramené sain et sauf d'un voyage (outr-)mer où l'avait envoyé leur seigneur Karib'il Watar Yuhan'im roi de Saba', dhû-Raydân, Hadramawt et Yamanat, qui les avait envoyés en ambassade dans le Pays d'Abyssinie et des Aksumites 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 Ahqam et Zalnâs, en accordant à son serviteur de revenir en sept jours et nuits ; il les a fait aborder à Makhwân sains et saufs (...) ».

83. Philostorge, *Histoire Ecclésiastique*, III, 4 : « The embassy turned out successfully ; for the prince of the nation [Tha'rân Yuhan'im, roi himyarite], 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 [Aden] ; 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 » – Trad. WALFORD 1855.

84. SEDOV 2010a.

85. GAJDA, ROBIN 1994, p. 116.

86. *Ibid.* 1994, p. 134 ; ROBIN 2010a, p. 412-416.

Yanbuq 47, dans laquelle des membres de ce lignage revendiquent dans leur titulature le contrôle des « tribus de Sayban, Hadramawt et Qâni' »⁸⁷.

Le port de **Sumhuram** (Khor Rori) enfin, isolé du reste de l'aire culturelle sudarabique et fortement dépendant du pouvoir hadrami, décline à la suite de l'affaiblissement de ce pouvoir puis de sa disparition⁸⁸. Une présence modeste y est attestée par des trouvailles monétaires himyarites. Toutefois, l'éloignement du site du reste du royaume himyarite, l'absence de volontarisme politique pour le maintenir actif et l'ensablement de sa baie conduisent à son abandon au plus tard au v^e siècle⁸⁹.

La reprise des échanges s'opéreraient donc à partir de deux ports principaux : Aden, port principal du royaume himyarite, et Qâni', port yaz'anide sous tutelle himyarite. L'assemblage céramique de Qâni' est identique à celui de la fin du i^{er} et du iii^e siècle, reflétant une orientation du commerce en direction des franges orientales de l'empire romain (amphores nord-africaines et égyptiennes, jarres palestiniennes), vers la Corne de l'Afrique (céramique axoumite), vers l'Inde (céramique rouge polie) et vers le nord du golfe Arabo-Persique (céramique iranienne et mésopotamienne).

Comment expliquer que deux ports seulement sont alors impliqués dans les échanges à grande distance ?

Le pouvoir himyarite fut particulièrement stable du règne de Dhamar'alî Yuhabirr (env. 321-324) à celui de Shurihbi'il Ya'fur (env. 450-463), les souverains appartenant tous à la même dynastie⁹⁰. Cette stabilité conjuguée à une centralisation du pouvoir extrêmement forte⁹¹, ont pu, comme ce fut le cas au i^{er} siècle, faciliter le contrôle de l'activité économique et cantonner les échanges dans un nombre de ports limité, facilitant de la sorte le prélèvement de taxes.

Cette diminution apparente du nombre de sites portuaires a pu également être liée à une diminution des volumes échangés qui s'expliquerait par une diminution de la demande en myrrhe et encens ainsi que par la concurrence du port axoumite d'Adoulis.

Les résines aromatiques constituaient quasiment une mono-exportation des ports sudarabiques au i^{er} siècle de l'ère chrétienne. Si tel était toujours le

87. ROBIN 2010a, p. 413-414.

88. AVANZINI 2002, p. 24 ; MORANDI BONACOSSO 2002, p. 49.

89. CREMASCHI, NEGRINO 2002, p. 339 ; HOORN, CREMASCHI 2004 ; AVANZINI 2008, p. 612, 637.

90. ROBIN 2004, p. 896-897. À titre de comparaison, entre 220 et 320, les souverains issus d'au moins six dynasties différentes se succédèrent ; entre 465 et 530, quatre dynasties alternèrent.

91. SCHIETTECATTE 2008a.

cas après le III^e siècle, une baisse de la demande influait alors nécessairement sur l'activité économique des ports sudarabiques et, au-delà, sur celle des royaumes sudarabiques. Or nous observons un désintérêt croissant pour les résines aromatiques dans l'Empire romain à partir de cette période, d'une part car l'Empire sort affaibli de la crise du III^e siècle et que les dépenses somptuaires déclinent ; d'autre part en raison du développement du culte chrétien qui en fait un usage plus modéré⁹², voire en proscriit l'offrande sous le règne de Théodose⁹³. Ce déclin de la demande méditerranéenne en encens est corroboré par le fait que le port de Sumhura (Khor Rori) cessa de se développer à partir du III^e siècle puis déclina rapidement⁹⁴ – rappelons que la fonction première de ce port était de réunir la récolte d'encens du Dhofar et de l'expédier vers Qâni'.

À côté de ce premier phénomène, la concurrence axoumite, à travers son port principal Adoulis, est certainement à mettre en parallèle avec le ralentissement de l'activité commerciale maritime sudarabique. Au III^e siècle, le royaume d'Axoum était une puissance régionale reconnue⁹⁵. À cette période-là, on peut aisément supposer l'essor de son port principal, Adoulis, à plus forte raison en l'absence de concurrence sudarabique en mer Rouge du fait d'une occupation durable de la plaine côtière arabique par les Éthiopiens, depuis Aden jusqu'à Muza et plus au nord encore. Au VI^e siècle, Adoulis apparaît toujours comme le port dominant du sud de la mer Rouge dans les rares témoignages que l'on ait de la région (Procopé de Césarée, Cosmas Indicopleustès)⁹⁶.

En résumé, Aden et Qâni' apparaissent comme les ports actifs du commerce maritime himyarite au cours des IV^e-V^e siècles. La grande différence avec l'époque du *Périple de la mer Érythrée* réside toutefois dans le fait qu'ils perdent progressivement la fonction de lieu d'exportation d'une production locale (myrrhe et encens) pour ne devenir que de simples relais sur les routes maritimes entre l'Inde et le golfe Arabo-Persique d'une part, l'Éthiopie et le nord de la mer Rouge

92. BOWEN 1958, p. 85 ; GROOM 1981, p. 233 ; RODINSON 1984, p. 80.

93. Par l'édit de 392, Théodose prohiba tout acte d'idolâtrie, dont l'empyromancie, la divination par l'examen de la combustion d'offrandes comme l'encens (BOUCHÉ-LECLERCQ 2003, p. 1054).

94. SALMERI 1997, p. 539-540.

95. Voir précédemment la mention d'Axoum comme l'une des quatre grandes puissances du monde antique par Mânî (GARDNER 1995, p. 197).

96. Procopé, évoquant le passé du roi Abraha, nous dit qu'il était « esclave d'un citoyen romain impliqué dans le commerce maritime dans la ville d'Adoulis » (*Histoire des guerres*, I, xx, 6 – Trad. DEWING 1971). Le port d'Adoulis apparaît nommément et à plusieurs reprises dans la *Topographie chrétienne* de Cosmas Indicopleustès (II, 51 ; II, 54 ; II, 56 ; II, 66 ; XI, 366 ; XI, 368 ; XI, 370) là où aucun port sudarabique n'est mentionné ; le port est décrit comme celui des Axoumites, particulièrement fréquenté par les marchands d'Alexandrie et du golfe d'Aqaba (II, 54).

d'autre part. L'Arabie du Sud est désormais moins un acteur qu'un intermédiaire au sein des réseaux commerciaux maritimes, une situation qui persiste et s'accroît au cours du VI^e siècle.

Au VI^e siècle, le déclin des échanges maritimes

Le VI^e siècle fut une période tourmentée en Arabie du Sud⁹⁷. Le pouvoir échappa définitivement aux souverains himyarites à la suite de la conquête de l'Arabie méridionale par le royaume d'Axoum d'abord (entre 525 et 530) puis par celle des Sassanides (vers 575). De nombreux sites urbains furent définitivement abandonnés. La pratique épigraphique cessa. Les ports sudarabiques furent à la fois acteurs et victimes de cette tourmente (*Fig. 6*).

En Tihâma, les ports d'al-Makhâ et de Shaykh Sa'îd sont évoqués dans des sources variées, non comme les ports du commerce maritime, mais comme les mouillages et lieux du débarquement d'une armée éthiopienne. **Shaykh Sa'îd** apparaît sous le nom sudarabique de Maddabân en tant que baie à l'accès défendu par une chaîne⁹⁸. **Al-Makhâ** est évoqué sous le nom de Makhwân comme la cible d'une expédition punitive du roi himyarite Yûsuf As'ar Yath'ar en 523 (inscriptions Ry 507 et 508, Ja 1028). Le site est ensuite renforcé pour prévenir un débarquement éthiopien (Ry 507)⁹⁹.

97. Sur la situation historique, politique et religieuse : GAJDA 2009 ; ROBIN 2010b ; sur le peuplement et l'évolution économique et sociale : SCHIETTECATTE 2008a.

98. Inscription sudarabique Ry 507 : « (10) alors que ses frères et leurs clients Yaz'anites étaient en position avec le roi à Makhwân 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 = 523 de l'ère chrétienne] » – Trad. ROBIN 1995, p. 230.

Inscription sudarabique Ry 508 : « (8) Le roi prêtait main-forte pour contrer les Abyssins et pour renforcer la chaîne de Maddabân avec son armée » – Trad. ROBIN 1995, p. 230.

Inscription sudarabique 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 Rakhbân, à Fara(4)sân et à Mukhawân, attaqué et assiégé Najrân, enfin fortifié la chaîne de Maddabân » – Trad. ROBIN 1995, p. 230.

La chaîne de Maddabân est également mentionnée chez Ibn al-Mujâwir (XIII^e siècle) dans le *Ta'rikh al-Mustabsir* (édition de LÖFGREN 1951, p. 95) et dans le *Martyre de Saint Aréthas*, § 32-33.

Sur Shaykh Sa'îd au VI^e siècle et la chaîne de Madabbân : BEESTON 1988 ; SCHIETTECATTE 2008b, p. 71-72.

99. 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, Rakhbân, Rima' et Ma[khwân] ... Ils dévastèrent (?) Ash'arân, détruisirent l'église, tuèrent et

Un troisième mouillage, la baie d'al-Ghayl, au sud de **Ghulayfiqa**, en Tihâma, pourrait avoir été occupé à partir du ^{vi} siècle. D'après al-Mas'ûdî, c'est face à cette baie que le roi himyarite Yûsuf As'ar porta le gros de ses troupes lors du débarquement axoumite en 523¹⁰⁰. Ce lieu pourrait par ailleurs être rapproché du port de Boulicas, mentionné par Procope de Césarée au milieu du ^{vi} siècle comme le principal port himyarite sur la mer Rouge par lequel il était possible de rallier Adoulis¹⁰¹. L'existence d'un établissement côtier à Ghulayfiqa est d'autant plus plausible que E. Keall y signale la présence de vestiges pouvant être datés du ^{vi} siècle¹⁰².

Quoi qu'il en soit, aucun des mouillages de Tihâma n'a de fonction commerciale explicite. Seuls les ports d'Aden et de Qâni' semblent en avoir eu une au ^{vi} siècle.

D'**Aden**, l'unique témoignage du port à cette période-là nous vient du *Kitâb al-azmina wa-l-amakin* (II, 164) d'al-Marzûqî, rédigé au ^{xi} siècle. Aden y est décrit comme un lieu réputé pour ses parfums qui passa sous le contrôle des Perses lorsqu'ils conquièrent l'Arabie méridionale (vers 575)¹⁰³.

À **Qâni'**, les fouilles archéologiques reflètent l'image d'un port déclinant au ^{vi} siècle et définitivement abandonné au ^{vii} siècle¹⁰⁴. Cette phase, dite *Upper Period*, se caractérise par une contraction de la zone habitée, par des bâtiments de qualité médiocre, séparés par des rues étroites. La céramique comporte des amphores comparables à celles produites dans les régions d'Aqaba et de Gaza et des jarres axoumites, témoignage d'échanges se limitant aux partenaires proches (nord de la mer Rouge, Corne de l'Afrique).

pillèrent à Makhwân » ; « (10) alors que ses frères et leurs clients Yaz'anites étaient en position avec le roi à Makhwân contre l'Abyssinie » – Trad. ROBIN 1995, p. 230. Ry 508 : « (3) le roi [Yûsuf As'ar] descendit vers Ash'arân et l'envoya avec une armée ; il guerroya contre Makhwân, massacra (4) tous ses habitants et détruisit l'église » – Trad. ROBIN 1995, p. 230.

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 Rakhbân, à Fara(4)sân et à Makhwân » – Trad. ROBIN 1995, p. 230.

100. Al-Mas'ûdî, édition de PELLAT [1962-1971] III, p. 157.

101. Procope de Césarée, *Histoire des guerres*, I. xix, 21-22 : « Now the harbour of the Homeritae [Himyarites] from which they are accustomed to put to sea for the voyage to Aethiopia is called Bulicas ; and at the end of the sail across the sea they always put in at the harbour of the Adulitae » – Trad. DEWING 1971. Sur l'identification de Boulicas avec Ghulayfiqa : SCHIETTECATTE 2008b, p. 71, n. 34.

102. KEALL 2008, p. 116.

103. CRONE 1987, p. 95.

104. SEDOV 2010a, p. 377-380.

En résumé, au VI^e siècle, l'Arabie méridionale ne comptait plus que quelques ports de faible envergure sur les rives de la mer Rouge, un port de dimension régionale en déclin (Qâni') et un port de commerce potentiellement dynamique (Aden). Au-delà de cet état des lieux, le récit de Procope de Césarée reflète également ce déclin du commerce maritime sudarabique.

En plus des éléments mentionnés un siècle plus tôt pour expliquer la diminution des volumes échangés (concurrence éthiopienne et baisse de la demande en résines aromatiques), Procope évoquait un nouveau facteur : une large partie de la production indienne était captée par les marchands perses en direction du Golfe et de la Mésopotamie, échappant par là-même aux commerçants d'Arabie et d'Éthiopie¹⁰⁵.

Par ailleurs, il apparaît dans le récit de Procope que dans la région d'Aden, les échanges maritimes étaient exclusivement dominés par les Axoumites au milieu du VI^e siècle ; les Himyarites n'y prenaient pas part. Ainsi lorsque l'empereur Justinien I^{er} sollicita l'aide des rois d'Axoum et d'Himyar dans sa lutte contre la Perse sassanide, il fut demandé que les marchands Éthiopiens achètent la soie indienne afin de contourner le marché perse ; au roi d'Himyar, l'aide demandée fut uniquement militaire. Nulle intervention commerciale ne fut requise¹⁰⁶. Peut-être faut-il en déduire que les marchands sud-arabiques ne tenaient plus qu'une place limitée sur les réseaux d'échanges internationaux.

105. Procope de Césarée, *Histoire des guerres*, I. xx, 12 : « It was impossible for the Aethiopians to buy silk from the Indians, for the Persian merchants always locate themselves at the very harbours where the Indian ships first put in, (...), and are accustomed to buy the whole cargoes » – Trad. DEWING 1971.

106. Procope de Césarée, *Histoire des guerres*, I. xx, 9-12 : « At that time, when Hellestheaeus [Ella Asbeha] was reigning over the Aethiopians, and Esimiphaeus [Sumuyafa' Ashwa'] over the Homeritae [Himyarites], the Emperor Justinian sent an ambassador, Julianus, demanding that both nations on account of their community of religion should make common cause with the Romans in the war against the Persians ; for he purposed that the Aethiopians, by purchasing silk from India and selling it among the Romans, might themselves gain much money, while causing the Romans to profit in only one way, namely, that they be no longer compelled to pay over their money to their enemy. (...) As for the Homeritae, it was desired that they should establish Caïsus [Qays], the fugitive, as captain over the Maddeni [tribu de Ma'add], and with a great army of their own people and of the Maddene Saracens make an invasion into the land of the Persians ».

Cette demande resta sans réponse : « So each king, promising to put this demand into effect, dismissed the ambassador, but neither one of them did the things agreed upon by them. For it was impossible for the Aethiopians to buy silk from the Indians, for the Persian merchants always locate themselves at the very harbours where the Indian ships first put in, (since they inhabit the adjoining country), and are accustomed to buy the whole cargoes ; and it seemed to the Homeritae a difficult thing to cross a country which was a desert and which extended so far that a long time was required for the journey across it, and then to go against a people much more warlike than themselves ». – Trad. DEWING 1971.

L'Arabie méridionale était moins actrice du commerce maritime que simple intermédiaire ; la Perse sassanide captait une large partie des marchandises ; Axoum, la puissance régionale, exerçait une forte concurrence ; le royaume d'Himyar était secoué par une crise politique qui devait déboucher sur son intégration au sein de l'empire perse à la fin du VI^e siècle. Cette succession d'événements à la veille de la conquête musulmane du VII^e siècle mit fin, pour près de deux siècles, à l'activité marchande portuaire du Hadramawt et de la Tihâma. Aden seul se maintint. C'est à cette même période que le commerce caravanier connut un vif regain dans l'ouest de la péninsule Arabique, grâce au dynamisme d'une tribu appelée à connaître une certaine postérité, celle des Quraysh de la Mecque, la tribu du prophète Muhammad.

Jérémie SCHIETTECATTE
CNRS, UMR 8167, Paris

Bibliographie

Sources

- Al-Mas'ûdî, 'Alî bin Husayn, *Murûj al-dhahab wa-ma'âdin al-jawâhir* : édition de PELLAT (1962-1971).
 Ibn al-Mujâwir, *Ta'rikh al-Mustabsir* : édition de LÖFGREN (1951).
 Mâni, *Kephalaia* : édition de GARDNER (1995).
Martyre de Saint Aréthas : édition de DETORAKI (2007).
Périple de la Mer Érythrée : édition de CASSON (1989).
 Philostorge, *Histoire Ecclésiastique* : édition de WALFORD (1855).
 Pline l'Ancien, *Histoire naturelle* : édition de LITTRÉ (1848).
 Procope de Césarée, *Histoire des guerres* : édition de DEWING (1971).
 Ptolémée, Claude, *Géographie* : édition de ZIEGLER (1998).
 Strabon, *Géographie* : édition de TARDIEU (1880).

Références

- ALBRIGHT 1982
 F.P. ALBRIGHT, *The American Archaeological Expedition in Dhofar, Oman, 1952-53* (Publication for the American Foundation for the Study of Man VI), Washington D.C.
- ARTZY 1994
 M. ARTZY, « Incense, camels and collared rim jars : Desert trade routes and maritime outlets in the second Millennium », *Oxford Journal of Archaeology* 13, p. 121-147.
- AVANZINI 1995
 A. AVANZINI, *As-Sawdâ'. Con quarantadue tavole fuori testo* (Inventario delle iscrizioni sudarabiche, tomo 4), Paris-Rome, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres – Istituto per Il Medio ed Estremo Oriente.

AVANZINI 2002

A. AVANZINI, « The History of Khor Rori Area, new perspectives », in AVANZINI (éd.) 2002, p. 13-27.

AVANZINI (éd.) 2002

A. AVANZINI, *Khor Rori Report 1* (Arabia Antica, 1), Pise.

AVANZINI 2008

A. AVANZINI, « Notes for a History of Sumhuram and a new Inscription of Yashhur'il », in AVANZINI (éd.) 2008, p. 609-641.

AVANZINI (éd.) 2008

A. AVANZINI, *Khor Rori Report 2. A port in Arabia between Rome and the Indian Ocean, 3rd c. BC-5th c. AD* (Arabia Antica, 5), Rome.

AVANZINI, BUFFA, LOMBARDI, ORAZI, SEDOV 2001

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

AVANZINI, ORAZI 2001

A. AVANZINI, R. ORAZI, « The construction phases of Khor Rori's monumental gate », *Arabian Archaeology and Epigraphy* 12-2 (Nov. 2001), p. 249-259.

AVANZINI, SEDOV 2005

A. AVANZINI, A.V. SEDOV, « The stratigraphy of Sumhuram : new evidence », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 35, p. 11-17.

BEESTON 1988

A.F.L. BEESTON, « The Chain of al-Mandab », in U. EHREBSVARD, Chr. TOLL (éds), *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, p. 1-6.

BERNAND 2000

É. BERNAND, *Recueil des inscriptions de l'Éthiopie des périodes pré-axoumite et axoumite. Tome III. Traductions et commentaires. A. Les inscriptions grecques*, Paris.

BOUCHÉ-LECLERCQ 2003

A. BOUCHÉ-LECLERCQ, *Histoire de la divination dans l'antiquité. Divination hellénique et divination italique* (Collection Horos), Grenoble (éd. originale, Paris, 1879-1882).

BOWEN 1958

R. BOWEN, « Irrigation in Ancient Qatabân (Beihân) », in F.B. ALBRIGHT, R. BOWEN (éds), *Archaeological Discoveries in South-Arabia* (Publications of the American Foundation for the Study of Man II), Baltimore, p. 43-131.

BRETON 1991

J.-F. BRETON, « Conclusion : Shabwa et les capitales sudarabiques (I^{er}-IV^e siècles de notre ère) », *Syria* LXVIII, p. 419-431.

BRETON, ARRAMOND, COQUE-DELHUILLE, GENTELLE 1998

J.-F. BRETON, J.-Ch. ARRAMOND, B. COQUE-DELHUILLE, P. GENTELLE, *Une vallée aride du Yémen antique : le Wâdî Bayhân*, Paris, ERC.

BUFFA, SEDOV 2008

V. BUFFA, A.V. SEDOV, « The Residential Quarter : Area A », in AVANZINI (éd.) 2008, p. 15-59.

CASSON 1989

L. CASSON, *The Periplus Maris Erythraei. Text with introduction, translation and commentary*, Princeton.

COMFORT 1960

H. COMFORT, « Some imported pottery at Khor Rori (Dhofar) », *Bulletin of the American School of Oriental Research* 160, p. 15-20.

CREMASCHI, NEGRINO 2002

M. CREMASCHI, F. NEGRINO, « The frankincense road of Sumhuram : paleoenvironmental and prehistorical background », in AVANZINI (éd) 2002, p. 325-363.

CRONE 1987

P. CRONE, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton.

CUNY, MOUTON 2008

J. CUNY, M. MOUTON, « La transition vers la période sassanide dans la péninsule d'Oman : chronologie et modes de peuplement », in J. SCHIETTECATTE, Chr. ROBIN (éds), *L'Arabie à la veille de l'Islam. Un bilan clinique. Actes de la table ronde tenue au Collège de France (Paris) les 28 et 29 août 2006*, Paris, p. 91-133.

CUVIGNY 2010

H. CUVIGNY, « Qâni' chez les auteurs grecs et latins », dans SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 419-436.

CUVIGNY, ROBIN 1996

H. CUVIGNY, Chr. ROBIN, « Des Kinaidokolpites dans un ostrakon grec du désert oriental (Égypte) », *Topoi* 6/2, p. 697-720.

DETORAKI 2007

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

DEWING 1971

H.B. DEWING, *Procopius. History of the Wars, books I and II, with an English translation by H.B. Dewing*, Cambridge, Massachusetts [1^e éd. 1914].

DOE 1965

B. DOE, « Pottery Sites near Aden », *Department of Antiquities of Aden Publication Bulletin*, 5.

DRINKWATER 2005

J. DRINKWATER, « Maximinus to Diocletian and the 'Crisis' », in *The Cambridge Ancient History. Vol. XII. The Crisis of Empire, A.D. 193-337*, Cambridge, p. 28-66.

GAJDA, ROBIN 1994

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

GAJDA 2009

I. GAJDA, *Le royaume de Himyar à l'époque monothéiste* (Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 40), Paris.

GARDNER 1995

I. GARDNER, *The Kephalaia of the Teacher. The edited Coptic Manichaean texts in translation with commentary by Iain Gardner*, Leyde.

GROOM 1981

N. GROOM, *Frankincense and myrrh, A Study of the Arabian Incense Trade*, Londres.

HOORN, CREMASCHI 2004

C. HOORN, M. CREMASCHI, « Late Holocene palaeoenvironmental history of Khawr Rawri and Khawr Al Balid (Dhofar, Sultanate of Oman) », *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology* 13/1-2, p. 1-36.

IMTO 2006

(Italian Mission to Oman) (2006), *Sumhuram. Preliminary Report. November – December 2006 (SUM06B)*, en ligne : <http://arabiantica.humnet.unipi.it/>

JAMME 1962

A. JAMME, *Sabaeen Inscriptions from Mahram Bilqis (Marib)* (Publications for the American Foundation for the Study of Man, III), Baltimore.

JASMIN 2005

M. JASMIN, « Les conditions d'émergence de la route de l'encens à la fin du II^e millénaire avant notre ère », *Syria* 82, p. 49-62.

KEALL 2008

E. KEALL, « The changing positions of Zabîd's Red Sea port sites », *Chroniques Yéménites* 15 (2008), p. 111-125.

KÖHLER-ROLLEFSON 1993

I. KÖHLER-ROLLEFSON, « Camels and camel pastoralism in Arabia », *The Biblical Archaeologist* 56, p. 180-188.

LITTRÉ 1848

E. LITTRÉ, *Histoire naturelle de Pline. Tome 1 : livres I à XIX ; avec la traduction en français par M. E. Littré*, Paris.

LÖFGREN 1951

O. LÖFGREN, *Ibn al-Mujâwir. Sifat bilâd al-Yaman wa-Makka wa-ba'd al-Hijâz al-musammâ. Ta'rîkh al-mustabsir*, Leyde.

MAGEE 2007

P. MAGEE, « Beyond the Desert and the Sown : Settlement Intensification in Late Prehistoric Southeastern Arabia », *BSOAS* 347, p. 83-105.

MORANDI BONACOSI 2002

D. MORANDI BONACOSI, « Excavations at Khor Rori : the 1997-1998 Campaigns », in AVANZINI (éd.) 2002, p. 29-69.

PELLAT 1962-1971

CH. PELLAT, *Les prairies d'or*. Traduction française de *Murûj al-dhahab wa-ma'âdin al-jawâhir* d'al-Mas'ûdî de Charles-Adrien-Casimir Barbier de Meynard et Abel Pavet de Courteille, revue et corrigée par Charles Pellat, Paris.

RETSÓ 1991

J. RETSÓ, « The domestication of the camel and the establishment of the frankincense road from South Arabia », *Orientalia Suecana* 40, p. 187-219.

ROBIN 1991

Chr. ROBIN, « La pénétration des Arabes nomades au Yémen », in Chr. ROBIN (dir.), *L'Arabie antique de Karib'il à Mahomet. Nouvelles données sur l'histoire des Arabes grâce aux inscriptions*, Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée 61, Aix-en-Provence, p. 71-88.

ROBIN 1994

Chr. ROBIN, « Yashhur'îl Yuhar'ish mukarrib du Hadramawt », *Raydân*, 6, p. 101-111.

ROBIN 1995

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

ROBIN 1997a

Chr. ROBIN, « L'État et les aromates en Arabie méridionale », in A. AVANZINI (éd.), *Profumi d'Arabia* (Saggi di Storia antica 11), Rome, p. 37-56.

ROBIN 1997b

Chr. ROBIN, « Les royaumes combattants », in Chr. ROBIN ET B. VOGT (éds), *Yémen, au pays de la reine de Saba'*, Paris, p. 180-187.

ROBIN 2004

Chr. ROBIN, « Himyar et Israël », *CRAI*, p. 831-908.

ROBIN 2010a

Chr. ROBIN, « Qâni' et le Hadramawt à la lumière des inscriptions sud-arabiques », dans SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 403-418

ROBIN 2010b

Chr. ROBIN, « La péninsule Arabique à la veille de la prédication muhammadienne », in Th. BIANQUIS ET P. GUICHARD (dir.), *Les débuts du monde musulman, VII^e-X^e siècle. De Muhamed aux dynasties autonomes* (Nouvelle Clío), Paris, p. 5-33.

ROBINSON 1984

M. RODINSON, « L'Arabie du sud chez les auteurs classiques », in J. CHELHOD (éd.), *L'Arabie du Sud, histoire et civilisation. Vol. I : le peuple yéménite et ses racines*, Paris, p. 55-88.

ROUGEULLE 1999

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

ROUGEULLE 2008

A. ROUGEULLE, « Hayriğ, Šarwayn, Ĥalfât, les ports anciens du Mahra, Yémen, c. IX^e-XII^e siècles », *Annales islamologiques* 42 (2008), p. 377-408.

ROUGEULLE, BENOIST 2001

A. ROUGEULLE, A. BENOIST, « Notes on pre- and early Islamic harbours of Hadramawt (Yemen) », *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 31, p. 203-214.

RYCKMANS 1955

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

RYCKMANS 1974

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

RYCKMANS 1975

J. RYCKMANS, « Himyaritica 5 », *Le Muséon* LXXXVIII, p. 199-219.

SALLES, SEDOV (éds) 2010

J.-F. SALLES, A.V. SEDOV (éds), *Qâni'. Le port antique du Hadramawt entre le Méditerranée, l'Afrique et l'Inde. Fouilles russes 1972, 1985-1989, 1991, 1993-1994* (Indicopleustoi, Archaeologies of the Indian Ocean), Turnhout.

SALMERI 1997

G. SALMERI, « Dell'uso dell'incenso in epoca romana », in A. AVANZINI (éd.), *Profumi d'Arabia* (Saggi di Storia antica, 11), Rome, p. 529-540.

SCHIETTECATTE 2008a

J. SCHIETTECATTE, « L'évolution du peuplement sudarabique du 1^{er} au VI^e siècle », in J. SCHIETTECATTE, Chr. ROBIN (éds), *L'Arabie à la veille de l'islam. Un bilan clinique*, Paris, p. 217-249.

SCHIETTECATTE 2008b

J. SCHIETTECATTE, « Ports et commerce maritime dans l'Arabie du Sud préislamique », *Chroniques Yéménites* 15, p. 65-90.

SCHIETTECATTE 2010

J. SCHIETTECATTE, « Why did the cities of the Jawf valley collapse ? An archaeological approach », in H. ALARASHI, M.-L. CHAMBRADÉ, S. GONDET, A. JOUVENEL, C. SAUVAGE et H. TRONCHÈRE (éds), *Regards croisés sur l'étude archéologique des paysages anciens. Nouvelles recherches dans le Bassin méditerranéen, en Asie Centrale et au Proche et au Moyen-Orient* (Travaux de la Maison de l'Orient, 56), Lyon, p. 149-161.

SCHIETTECATTE 2011

J. SCHIETTECATTE, *D'Aden à Zafar. Villes d'Arabie du Sud préislamique* (Orient et Méditerranée, 6), Paris.

SEDOV 2008

A.V. SEDOV, « The Cultural Quarter : Area F », in AVANZINI (éd.) 2008, p. 183-213.

SEDOV 2010a

A.V. SEDOV, « Stratigraphy and development of the site. Preliminary remarks », in SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 371-380.

SEDOV 2010b

A.V. SEDOV, « Les fouilles du secteur 6 », in SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 183-281.

SEDOV, BENVENUTI 2002

A.V. SEDOV, C. Benvenuti, « The Pottery of Sumhuran : General Typology », in AVANZINI (éd.) 2002, p. 177-248.

SEDOV, SALLES 2010,

A.V. SEDOV, J.-F. SALLES, « Place of Qâni' in the Rome-Indian sea-trade of the 1st-6th centuries A.D. », in SALLES, SEDOV (éds) 2010, p. 453-466.

SHITOMI 1997

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

SIDEBOTHAM 1989

S.E. SIDEBOTHAM, « Ports of the Red Sea and the Arabia-India Trade », in T. FAHD (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), Leyde, p. 195-224.

TARDIEU 1880

A. TARDIEU, *Géographie de Strabon. Traduction nouvelle par Amédée Tardieu*, 3 t., Paris.

VILLENEUVE, PHILLIPS, FACEY 2004

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

WAGNER 1976

G. WAGNER, « 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 1855

E. WALFORD, *The Ecclesiastical history of Philostorgius, as epitomised by Photius, Patriarch of Constantinople, translated by Edward Walford*, Londres.

WISSMANN 1977

H. VON WISSMANN, *Das Weihrauchland Sa'kalân, Samârum und Mos-cha*, Vienne.

WISSMANN, HÖFNER 1953

H. VON WISSMANN, M. HÖFNER, *Beiträge zur historischen Geographie des vorislamischen Südarabien*, Wiesbaden.

ZIEGLER 1998

S. ZIEGLER, *Ptolemy Geography. Book 6 : Middle East, Central and North Asia, China, Part 1. Text and English/German translations by Susanne Ziegler*, Wiesbaden.

[Toutes les figures sont de l'auteur]

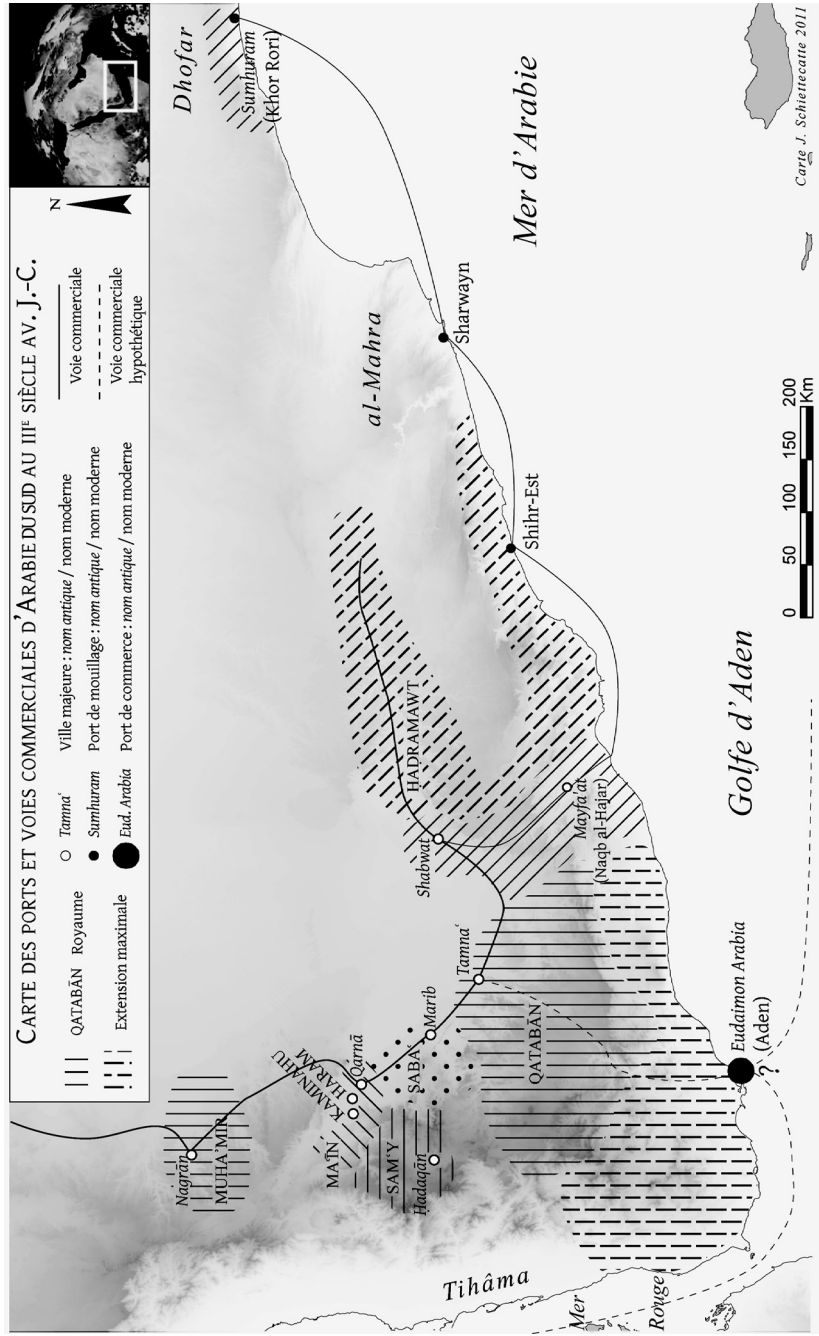
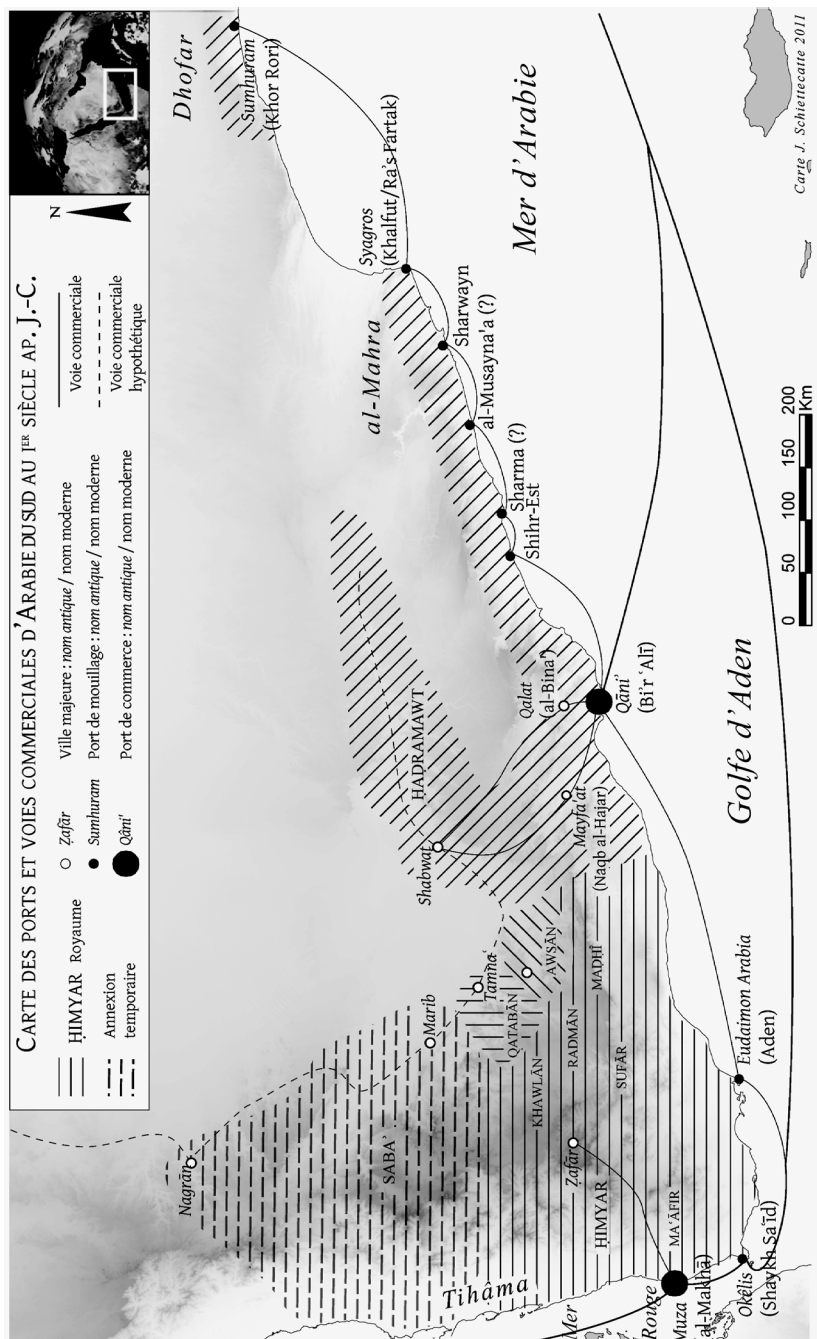


Fig. 1 – Carte des ports et voies commerciales d'Arabie du Sud au III^e siècle av. J.-C.



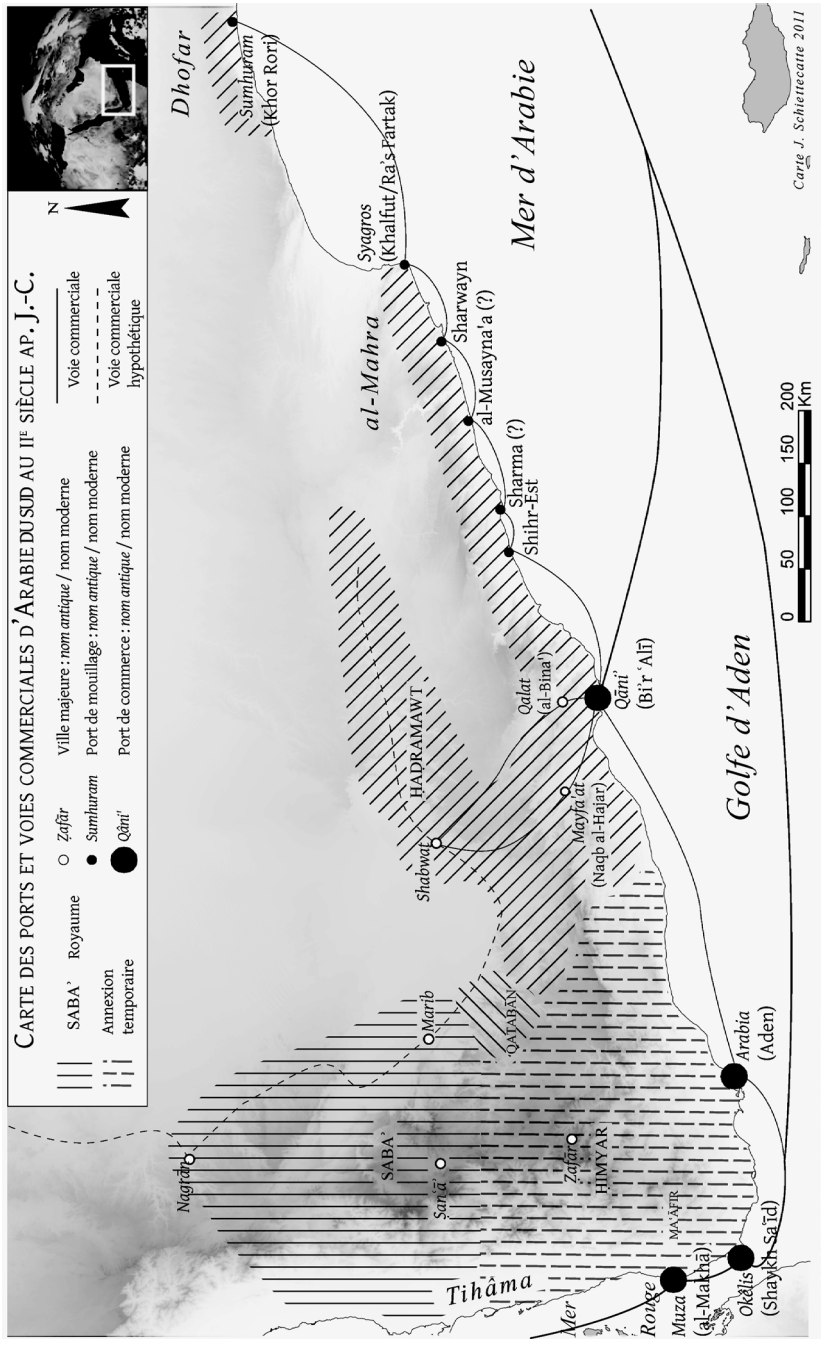


Fig. 3 – Carte des ports et voies commerciales d'Arabie du Sud au II^e siècle apr. J.-C.

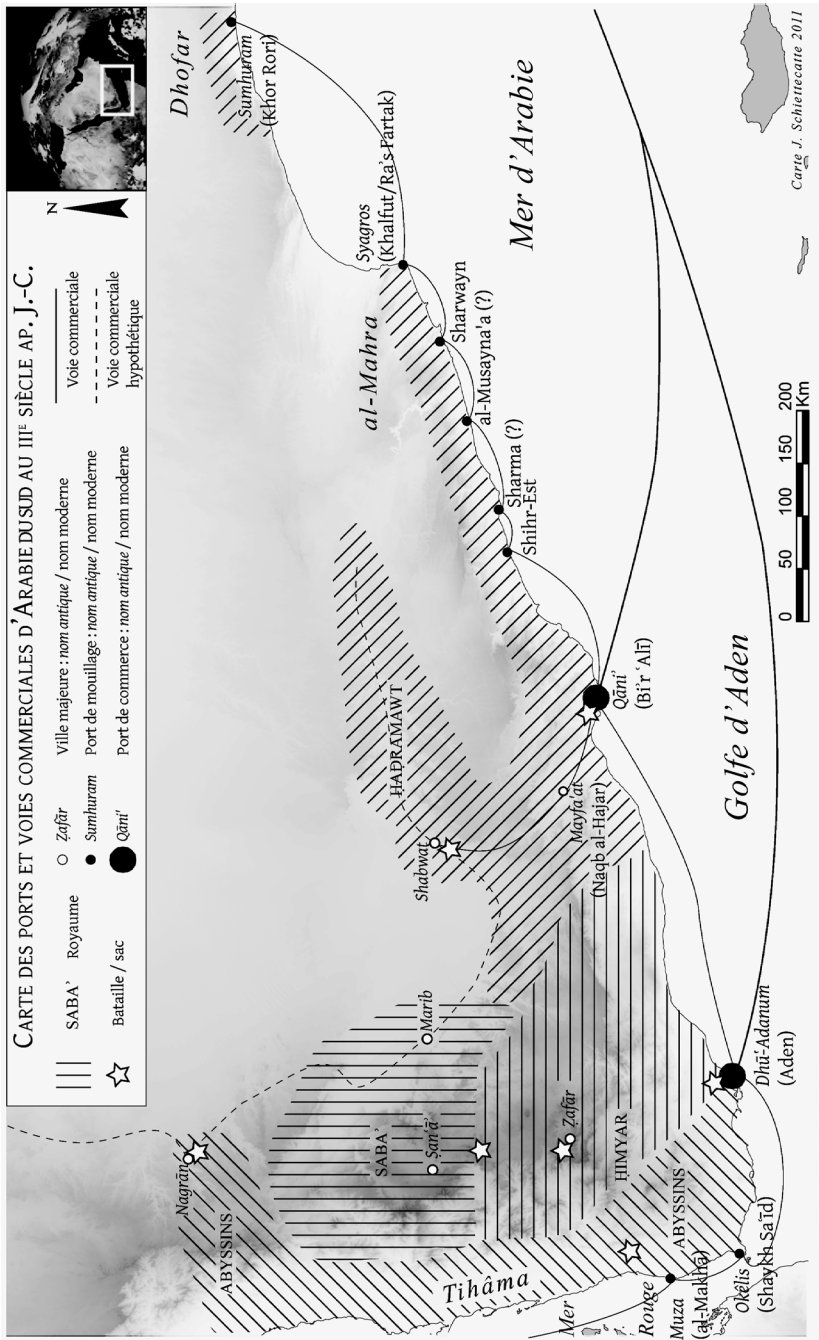


Fig. 4 – Carte des ports et voies commerciales d'Arabie du Sud au III^e siècle apr. J.-C.

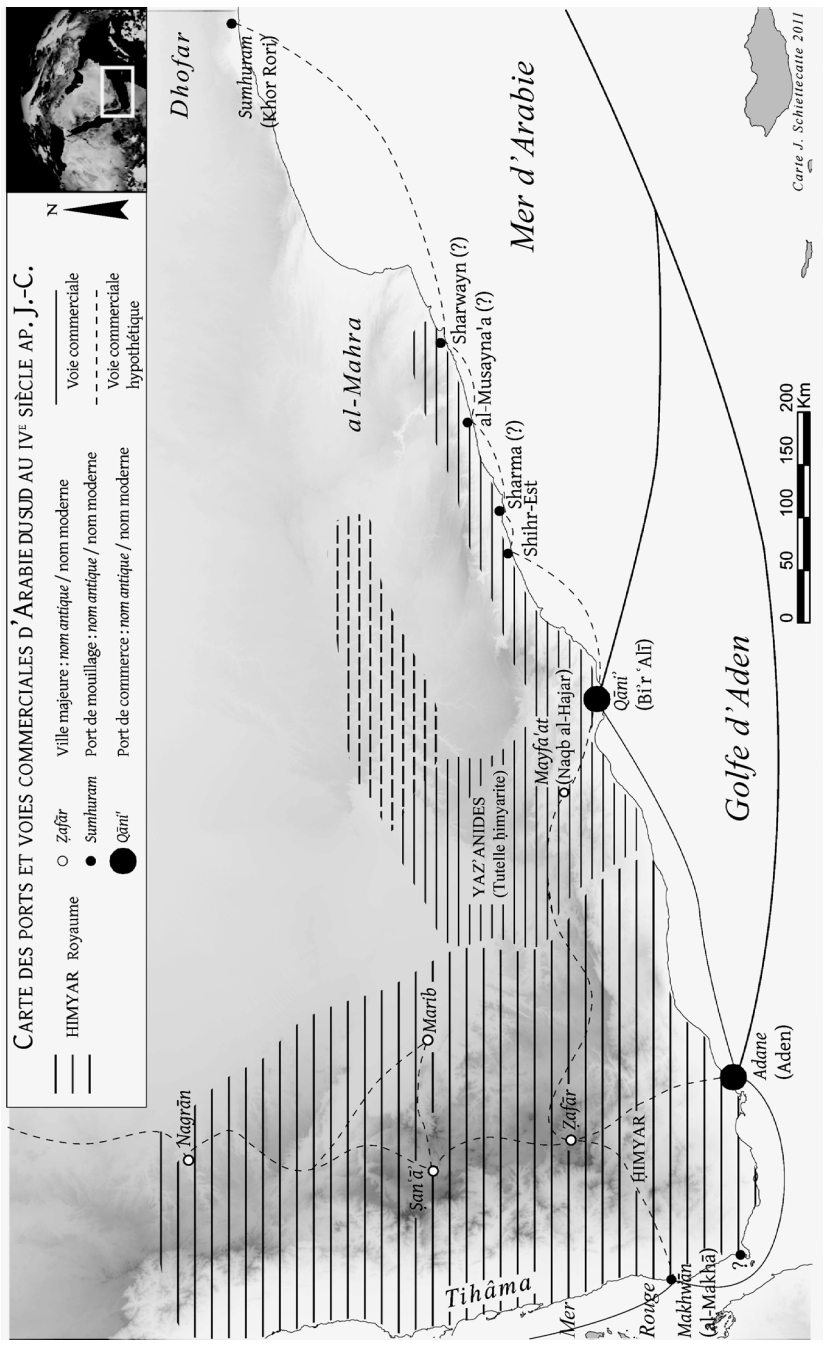


Fig. 5 – Carte des ports et voies commerciales d'Arabie du Sud au IV^e siècle apr. J.-C.

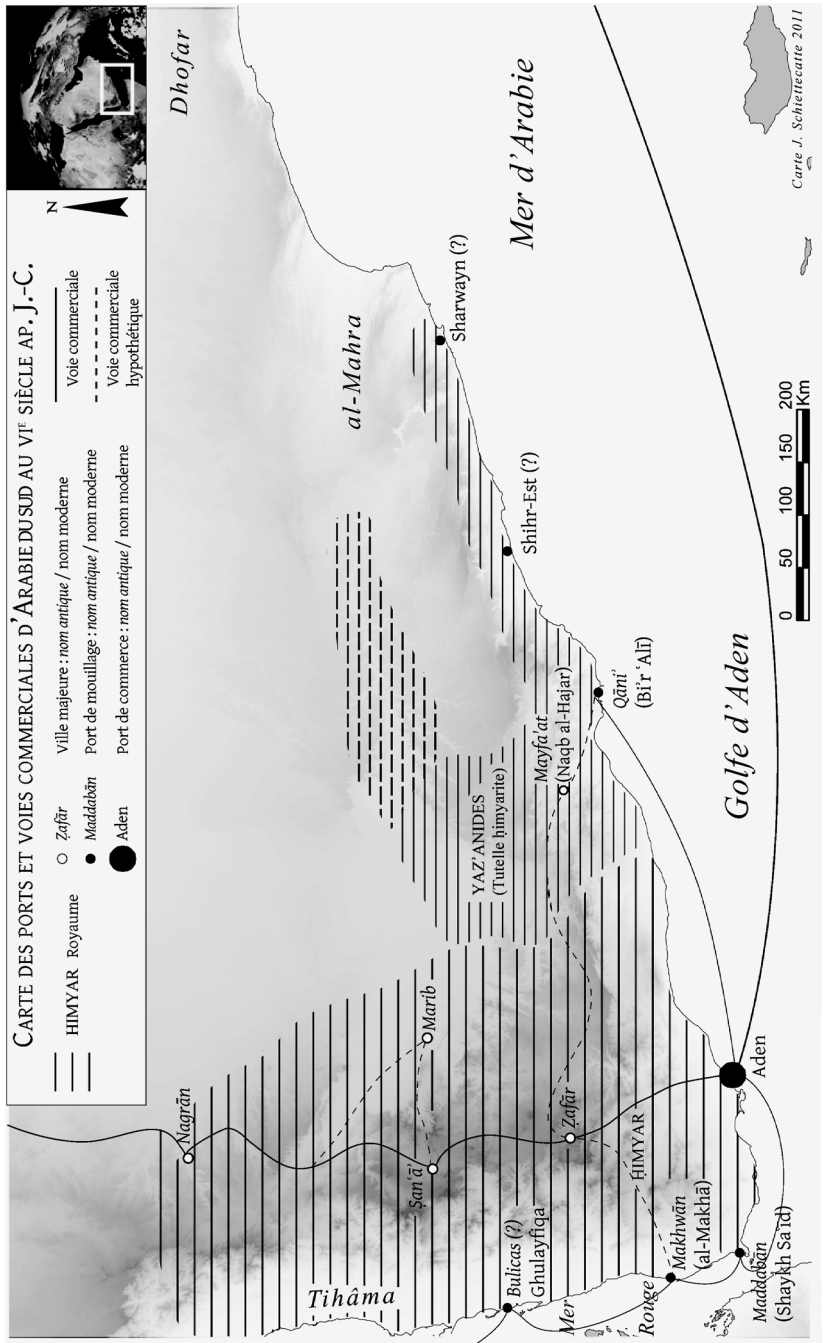


Fig. 6 – Carte des ports et voies commerciales d'Arabie du Sud au VI^e siècle apr. J.-C.

