Les pérégrinations des marchands assyriens en haute Mésopotamie et en Asie Mineure

Cécile Michel

▶ **To cite this version:**

Cécile Michel. Les pérégrinations des marchands assyriens en haute Mésopotamie et en Asie Mineure. Res Antiquae (Bruxelles), 2008, 5, pp.371-388. halshs-01186431

HAL Id: halshs-01186431
https://shs.hal.science/halshs-01186431

Submitted on 26 Aug 2015

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.

Res Antiquae 5 (2008), p. 371-388

Les pérégrinations des marchands assyriens en haute Mésopotamie et en Asie Mineure

Cécile MICHEL
CNRS, Nanterre

At the beginning of the IInd millennium BC, inhabitants from the Aššur city-state, on the Tigris river, organized large scale commercial exchange with Anatolia. People from Aššur exported tin and textiles in Central Anatolia and brought back gold and silver. They settled down in forty colonies, far away from their home. Their many travels between Aššur and Kaniš or inside Minor Asia are well-documented by the Assyrian merchants archives, mostly dated from the XIXth century B. C. and discovered at Kaniš, near Kayseri, in Turkey. The data concern preparation of the trips, the rest of men and animals in guest houses, and many problems encountered during the travel. In fact, mention of the death of donkeys on the way let us imagine that, during their journey, the caravans had to face many dangers.

Dans une lettre adressée aux dieux et à la Ville (d'Aššur), les marchands de la ville de Takmur expliquent en quoi leurs voyages sont devenus difficiles[1] :

> Vous savez comme les routes sont désormais remplies d'épreuves. Concernant la révolte à Neša[?], comme des *habbatu* se sont rebellés et contrôlent les montagnes, les caravanes ont constamment connu des épreuves dans le pays.

Ce texte, trouvé dans une maison de Kaniš, près de la ville moderne de Kayseri, date de la seconde phase d'occupation du site par les marchands assyriens (XVIIIe s.). Toutefois, la grande majorité des archives privées découvertes dans la ville basse sont antérieures (XIXe s.). Elles documentent le commerce à longue distance, régulier et pendulaire, instauré entre Aššur et l'Asie Mineure. Les lettres, contrats, procès

1. Kt 98/k 118, 1-9 : *a-na ì-lí ú a-lim*ki *qí-bi*$_4$*-ma, um-ma* DAM.GÀR*ru-tum-ma, ša Ták-mur*ki*-ma tí-de*$_8$*-a a-tù-nu, ki-ma ha-ra-na-tum ša-áp-ša-qám, im-ta-al-a-ni a-šu-mì si-hi-tim, ša ni-KI-im (ou Ne-sá'-im selon GK) ki-ma ḫa-ba-tù-ú, i-ta-áb-ú-ni* SÁ.TU-*e ú-kà-lu-ni-ma,* ILLAT-[*tu*]*m ša-áp-ša-qám,* [*i-na li-b*]*i*$_4$ *ma-tim i-ta-qí-qá.* Ce texte est publié par J. G. DERCKSEN et V. DONBAZ, « Merchants in Distress, An Old Assyrian Text Mentioning *habbātu* », *JEOL* 35-36, 1997-2000, p. 103-110. Pour une nouvelle interprétation, cf. G. KRYSZAT, « Ṭāb-Ṣill-Aššur und die 'ḫabbātu' », dans C. Michel (éd.), *Old Assyrian Studies in the Memory of Paul Garelli, OAAS* 4, Leyde, sous presse. Pour le sens de *habbatu*, voir en dernier lieu J.-M. Durand, résumé des cours du Collège de France, 2004-2005, à l'adresse : http://www.college-de-france.fr/media/assyrio/UPL19772_durandres0405.pdf, il estime qu'il s'agit d'une réalité occidentale à traduire par « corps expéditionnaire ».

et notices comptables témoignent de la circulation des caravanes marchandes entre Aššur et Kaniš mais aussi des déplacements des biens et des personnes à l'intérieur de l'Anatolie.

Les préparatifs d'un voyage concernent hommes et animaux servant au transport des marchandises, la caravane attendant des conditions climatiques favorables pour se mettre en route. L'itinéraire choisi dépend des infrastructures capables d'accueillir et nourrir les voyageurs tous les soirs mais aussi des possibilités de franchissement des cours d'eau et de la situation politique des États traversés. Au cours de leur long périple vers l'Asie Mineure les caravanes marchandes assyriennes chargées d'étoffes et d'étain parcourent un terrain accidenté. Les marchands doivent régulièrement faire front à des difficultés de toutes sortes : décès d'ânes en cours de route, attaque de la caravane et vol de marchandise, changement climatique brutal et chute de neige, conflit politique... Seuls les voyages des caravanes ayant été confrontées à ces diverses difficultés bénéficient d'une relation détaillée dans les textes.

1. Les préparatifs du voyage

1.1. Moment propice pour entreprendre un voyage vers l'Asie Mineure

Les caravanes au départ d'Aššur sont constituées d'hommes et d'ânes chargés d'étain et d'étoffes. Elles doivent parcourir environ 1 200 km à travers steppes et montagnes, un trajet qui dure un peu plus de six semaines. Plusieurs routes sont empruntées par les caravanes assyriennes[2]. La plus fréquentée, depuis Aššur, longe le cours du Tigre vers le nord et se dirige vers le Sinjar. Elle traverse successivement les villes de Qaṭṭarā, Razamā et Apum (dans le triangle du Habur). De là, elle rejoint les localités d'Eluhhut et Nihrīya et franchit l'Euphrate dans la région de la moderne Samsat, à proximité de l'ancienne Hahhum, puis atteint Timilkīya, première ville étape anatolienne localisée sans doute à proximité de l'actuelle Pazarcık. Ensuite la route traverse l'Anti-Taurus, dans la région de Hurrama, ou passe plus au sud, dans le pays de Māma, avant de rejoindre Kaniš. Les caravanes franchissent donc différents massifs montagneux ou passent au pied des montagnes : le Djebel Sinjar, le piémont du Zagros et l'Anti-Taurus ; autant de régions qui ne sont pas praticables toute l'année. Le voyage des caravanes entre Aššur et Kaniš ne peut avoir lieu que pendant la bonne saison ; en hiver, durant près de quatre mois, les routes sont fermées. De même, les marchands assyriens sillonnent le plateau anatolien entre les différentes localités munies d'un comptoir de commerce[3] et sont fréquemment retardés par des intempéries.

De très nombreuses lettres font allusion à la fermeture des routes et à l'interruption du trafic. Les allusions à la reprise des activités aux beaux jours suggèrent que pendant l'hiver le transport des marchandises vers l'Asie Mineure s'arrête[4] : « Sukkallum et

2. Voir en dernier lieu M. FORLANINI, « Étapes et itinéraires en Aššur et l'Anatolie des marchands paléo-assyriens : nouveaux documents et nouveaux problèmes », *KASKAL* 3, 2006, p. 147-176.
3. Pour une réinterprétation de la géographie du plateau anatolien, cf. en dernier lieu la thèse inédite de G. BARJAMOVIC, *A Historical Geography of Ancient Anatolia in the Assyrian Colony Period*, Copenhague, 2005.
4. BIN 6 115, 5'-7' : *i-na na-áp-tù, ha-ra-nim Sú-kà-lúm, ù Šu-be-lúm i-na-ší-ú-/ni-ku-um* ; texte édité dans C. MICHEL, *Innāya dans les tablettes paléo-assyriennes*, Paris, 1991

Šū-Bēlum t'apporteront (étain et étoffes) à l'ouverture des routes », les individus ne voyagent plus[5] :

> Le jour où je t'écris (cette) tablette, l'hiver arrive à son terme et je vais partir dans une dizaine de jours,

et le courrier est interrompu[6] :

> À propos de ce que je t'avais écrit, à savoir : « Je t'écrirai au début du printemps, et tu viendras ici », ne te mets pas en colère ! L'hiver nous a surpris et les capitaux d'exploitation que je possède sont maintenant convertis en marchandises à crédit, voilà pourquoi je ne t'ai pas écrit.

La fin de l'hiver étant prévisible, les marchands organisent leurs convois afin d'être prêts à partir aux premiers beaux jours[7].

1.2. Transport des personnes et des biens

Les marchands assyriens se déplacent avant tout à pied et ce moyen de transport est tellement normal qu'il n'y est pas fait allusion dans les textes, sauf pour regretter de ne pas avoir d'animal à monter[8] :

> Donne-moi cette mule. Je vais partir en expédition-*sikkātum*. Je (suis) ton fils, dois-je (y) aller à pied ?

Toutefois, les bons marcheurs usant facilement leurs semelles, quelques tablettes mentionnent l'acquisition de chaussures. Ainsi, une notice comptable qui recense des dépenses effectuées vraisemblablement au cours d'un déplacement fait état de frais d'auberge, de l'achat d'orge, de bière et de paires de chaussures[9]. Les marchands, âniers et autre personnel qui encadrent les caravanes de marchandises à destination de

---

(ouvrage cité ci-après *Innāya*), n° 16. Voir aussi CCT 2 25, 30-33 (= *Innāya* n°168) : *li-ni-is-ha šu-ma ha-ra-nu-um, a-ni-ša-am i-ta-áp-té*, 5 TÚG *i-be-ti-a* : *a-qá-ti-a, ez-ba-ma* : *ú lu-qú-tí* : *kà-lá-ša* ; « Si la route venant par ici a été réouverte alors laissez 5 étoffes dans ma maison à ma disposition » ; CCT 2 20, 22-26 (= *Innāya* n°12) : *a-ša-me-ma, ha-ra-nam ú-ší-ru ki-ma, ha-ra-nam ú-ší-ru-ni, lu-qú-tí* : *áb-kà-nim, lá-at-bi$_4$-a-ma* : *lá-tal-kam* ; « J'apprends que l'on a dégagé la route. Puisque l'on a dégagé la route, envoyez-moi ma marchandise afin que je me mette en route. »

5. CCT 3 48b, 3-6 : *i-ša-am-ší* : *ṭup-pá-am, ú-lá-pí-ta-ku-ni, ku-ṣú*$^{!}$(BA)*-um* : *i-pá-ṭá-ar-ma, a-na* 10 *u$_4$-me-e ú-ṣí-a-am* ; texte édité dans C. MICHEL, *Correspondance des marchands de Kaniš au début du II^{e} millénaire av. J.-C.*, Littératures du Proche-Orient ancien, n° 19, Paris, 2001, n°364 (ouvrage cité ci-après *CMK*).
6. CCT 3 7a, 5-13 (= *CMK* 361) : *a-re-eš$_{15}$ da-áš-e, a-ša-pá-ra-ki-ma, ta-li-ki-im li-bi$_4$-ki, lá tù-lá-mì-ni ku-ṣú-um, is-ni-iq-ni-a-tí-ma, ù bu-lá-tim, ša a-da-gu$_5$-lu-ni, a-na ba-áb-tim, i-tù-ar-ma* ; texte également édité par M. T. LARSEN, *The Aššur-nādā Archive, Old Assyrian Archives* 1, Leyde, 2002, n°50 (ouvrage cité ci-après *OAA* 1).
7. KTS 1 32a, 5-6 : *ha-ra-nu-um na-áp-tù-um, qú-ru-ub*; « la route sera ouverte bientôt ».
8. Neşr. C. 1 (= *Innāya* n°235), 4-7 : *pè*$^{!}$(ME)*-er-dam* : *a-ni*$^{!}$(ME)*-am* : *dí-nam, a-na sí-kà-tim* : *a-lá-ak, ku-a-um* : *me-ra-kà* : *a-na-ku, i-na šé-pí-a* : *a-lá-ak*.
9. Cf. TTC 9, 1-9, texte collationné dans C. MICHEL, « Réédition des trente tablettes 'cappadociennes' de G. Contenau », *RA* 80, 1986, p. 111-112, et qui recense diverses dépenses effectuées sans doute au cours d'un déplacement. Il fait mention de l'achat de chaussures (*šēnēn*), d'orge et de bière : 2/3 GÍN 15 ŠE *a-na*, É *ub-ri* 1/4 GÍN 7 ŠE, *a-ki-ri-im šé-né-en$_6$, ša sí-ni-iš-tim, a-na Ú-qúr-tim, i-na a-al* SAL-*at, Kà-zi-a šé-né-en$_6$*, GAL *a-na Ú-qúr-tim, i-na Al-sà-na*. On trouve également beaucoup de mentions de *šahirēn*, peut-être des lanières servant à attacher les chaussures (CAD Š/1, p. 97).

l'Anatolie, vont vraisemblablement à pied. Mais en d'autres circonstances, ils utilisent des moyens de transport pour se déplacer.

Le cheval, animal rare et cher, n'est pas employé par les Assyriens qui ne se sentent sans doute pas à l'aise sur son dos, étant assis trop en arrière, sur le postérieur de l'animal ainsi que le montre l'iconographie contemporaine[10]. Les gens simples, lorsqu'ils ne vont pas à pied, montent des ânes comme en témoigne l'existence de selles pour ânes ; toute famille doit avoir son âne. Ne pas posséder un âne est un signe clair de pauvreté[11] :

> Que donnerai-je aux enfants ? Que donnerai-je à notre mère ? Que dirai-je pour ma nourriture ? Ici je n'ai pas même un âne à monter !

L'âne est un animal au pas sec et rude qui, lorsqu'il est chargé, ne dépasse guère les 3 km à l'heure ; sur un long parcours, la monte de l'âne peut rendre malade.

C'est pourquoi les Assyriens les plus aisés préfèrent voyager à dos de mule, croisement de l'âne et de la jument, animal facile à dresser, qui va l'amble, un pas agréable, et dont la vitesse est proche de celle du cheval. Cet animal onéreux, élevé en Anatolie, est la monture de l'élite sociale, tout particulièrement lors d'expéditions-*sikkātum*, vraisemblablement à caractère militaire[12] :

> Donne-moi (cette mule) afin que je puisse (la) monter lors de l'expédition-*sikkātum* et (soutenir ainsi) ta renommée.

Le transport des plus jeunes de la famille sur de petites distances peut également se faire dans une carriole, sans doute tractée par un âne, ainsi que le laisse entendre Lamassī à l'attention de son époux[13] :

> Comme la fillette avait grandi, j'ai dû faire une paire d'étoffes épaisses pour la carriole (*narkabtum*).

Les marchandises exportées par les Assyriens en Asie Mineure sont transportées à dos d'ânes[14]. Il s'agit d'ânes noirs robustes et résistants, élevés dans les environs

10. Cheval, âne et mule sont traités dans C. MICHEL, «The perdum-mule, a mount for distinguished persons in Mesopotamia during the IInd millennium B.C. », in B. S. Frizell (ed.), Man and animal in Antiquity, Acta Instituti Romani Regni Sueciae, Rome, p. 194-204 (http://www.svenska-institutet-rom.org/pecus/contents.html).
11. La lettre BIN 6 183 est écrite par une femme ; l. 9-13 : *mì-nam lá-dí-in a-na ṣú-ùh-ri-im, mì-nam lá-dí-in a-na um-mì-ni, a-na ú-ku-ul-tí-a mì-nam, lá-aq-bi ú-lá* ANŠE, *a-na ra-kà-bi-a a-na-kam-ma*. Ce passage est cité par C. MICHEL, « À table avec les marchands paléo-assyriens », dans H. Waetzoldt et H. Hauptmann (éd.), *Assyrien im Wandel der Zeiten, CRRAI* 39, *HSAO* 6, Heidelberg, 1997, p. 101, n. 71. Voir également le texte BIN 6 73, 20-22 : « Il n'y a pas d'argent, même 10 sicles, pour mes dépenses, je n'ai pas même un âne à monter », *ú-lá* KÙ.BABBAR 10 GÍN, *a-na qá-tí-a ú-lá* ANŠE *a-na, ra-kà-bi$_4$-a*.
12. Neşr. C. 1 (= *Innāya* 235), 5-7, texte cité ci-dessus note 8. Pour une interprétation différente (religieuse) de l'expédition-*sikkātum*, cf. G. KRYSAT, « Herrscher, Herrschaft un Kulttradition in Anatolien nach den Quellen aus den altassyrischen Handelskolonien. Teil 1: Die *sikkātum* und der *rabi sikkitim* », *AoF* 31, p. 15-45.
13. CCT 3 20, 17-20 (= *CMK* 307) : *ki-ma ṣú-ha-ar-*[*tum*], *i-ir-ta-bi-ú-ni* : TÚG *iš-té-en$_6$ ú še-na, kà-ab-tù-tim a-na na-ar-kà-ab-tim, e-ta-pá-áš*.
14. Les ânes de bât sont traités par K. R. VEENHOF, *Aspects of the Old Assyrian Trade and its Terminology*, Leyde, 1972 (ouvrage cité ci-après *AOATT*), 45 et J. G. DERCKSEN, *Old Assyrian Institutions*, MOS Studies 4, Leyde, 2004 (ouvrage cité ci-après *OAI*), p. 255-285.

d'Aššur et pouvant porter jusqu'à 75 kg. Leur harnachement est constitué d'une paire de sacs latéraux et d'un autre sac sur le dos, les ballots étant fixés à l'aide de cordes ou de sangles. Une fois parvenus à destination, la plupart des ânes sont vendus, comme le reste de la marchandise. Là, ils servent au transport des hommes et des biens. Les convois d'une demi-douzaine d'ânes en moyenne se réunissent pour former de grandes caravanes pouvant atteindre 300 bêtes comme en témoignent les archives royales de Mari[15].

En Anatolie, d'autres moyens de transport sont employés. Des hommes sont engagés comme porteurs et chargent sur leur dos jusqu'à 30 kg d'étoffes, de cuivre ou d'orge[16]. Mais pour les produits lourds et encombrants, les chariots (*eriqqum*) à quatre roues tractés par des ânes ou une paire de bœufs sont plus pratiques ; c'est ainsi que sont transportés les produits de la récolte, céréales et paille, les matériaux de construction, bois et roseaux, ou quelques marchandises comme le cuivre et les étoffes. Ce moyen de transport, lent, nécessite un bon réseau routier et n'est généralement pas utilisé pour de grandes distances[17].

1.3. Les différents voyageurs

Dans les caravanes assyriennes qui, depuis Aššur, se rendent en Asie Mineure, figurent différents types de voyageurs. Les ânes lourdement chargés sont conduits par des âniers professionnels à raison de 2 ou 3 ânes par homme. Ceux-ci sont recrutés contre un salaire sur une section du trajet et leur nourriture est prise en charge[18]. Les grandes caravanes comptent par conséquent de nombreux âniers. Chacun des convois formant une grande caravane est dirigé par un fréteur, en charge de l'empaquetage des marchandises, de l'équipement et de l'entretien des animaux sur la totalité du trajet. Il est employé sur contrat et reçoit un capital d'exploitation. Quelquefois, les marchands embauchent un guide ou escorteur, *rādium*, qu'ils payent en argent[19].

Une partie du courrier expédié en Anatolie est confié aux caravanes, les lettres urgentes ainsi que la correspondance acheminée vers Aššur sont transportés par des courriers spéciaux montés et donc plus rapide tels les *bātiqum*[20]. D'autres voyageurs ou messagers sont attestés par les documents, comme l'*ālikum* qui désigne parfois n'importe quel individu en partance, le premier à prendre la route et auquel il est possible de confier un courrier ou une commission à transmettre.

15. Cf. ARMT 26/2 432.
16. J. G. DERCKSEN, *Old Assyrian Copper Trade* (ouvrage cité ci-après *OACT*), Leyde, 1996, p. 61-63.
17. L. G. GÖKÇEK, « The Use of Wagons (*eriqqum*) in Ancient Anatolia According to Texts from Kültepe », *ZA* 96, 2006, p. 183-199.
18. TPAK 1 143, 20-21 : *ú-ku-ul-tám ú ig-ri, sá-ri-dim ša a-dí Za-al-pá...* « La nourriture et le salaire de l'ânier jusqu'à Zalpa (ont été réglés) ». Selon le contrat TPAK 1 156, 17-18 : « Elle pourra louer un (autre employé) à raison d'un sicle d'argent par double-heure (soit 10,8 km de voyage) », *bi$_4$-ra-a* : *ú* 1 GÍN.TA, *tù-ga-ar-šu-ma*.
19. Le *rādium* reçoit un salaire dans les textes suivants : CCT 1 29 ; CCT 8 2 ; TC 3 166 ; etc.
20. K. R. VEENHOF, « Communication in the Old Assyrian Trading Society by Caravans, Travelers and Messengers », dans C. Michel (éd.), *Old Assyrian Studies in the Memory of Paul Garelli*, *OAAS* 4, Leyde (sous presse), recense les différents voyageurs et messagers attestés par la documentation paléo-assyrienne.

Enfin, d'autres voyageurs se joignent aux caravanes pour se rendre en Anatolie ; il s'agit des marchands qui vont s'installer à Kaniš, voire de quelques femmes[21]. En Asie Mineure, les routes sont aussi fréquentées par les Assyriens en déplacement entre les différents comptoirs de commerce, parfois accompagnés par leurs épouses, ainsi que certains contrats de mariage le stipulent[22] :

> Il l'emmènera à Burušhattum ou à Hattum partout où ses voyages l'(entraîneront), et il la ramènera à Kaniš avec lui.

2. Le déroulement du voyage

Entre Aššur et Kaniš, le voyage des caravanes commerciales assyriennes est rythmé par des étapes au cours desquelles hommes et bêtes se reposent et se ravitaillent. Sur la route, entre deux étapes, des dépenses sont enregistrées pour le franchissement des cours d'eau et pour le paiement des postes douaniers dans les différents royaumes traversés. Pour tous ces frais en cours de route – nourriture, fourrage, hébergement, péages et impôts – réglés par le chef de la caravane, de l'étain non scellé est ajouté au sommet de la charge des ânes.

2.1. Se reposer et se restaurer en route

Il est généralement admis que les ânes parcourent une trentaine de kilomètres par jour ; ceux qui accompagnent les marchands assyriens vers l'Anatolie transportent chacun jusqu'à 75 kg d'étain et d'étoffes et n'ont guère de place pour transporter de la nourriture. Par conséquent, hommes et animaux se restaurent, se reposent et sont abrités pour la nuit dans des auberges et caravansérails, autant d'étapes qui rythment le long voyage des marchands. Les documents comptables mentionnent régulièrement des dépenses d'« hôtellerie », *bēt wabrim/ubrim*, certaines étant situées dans de petites localités[23]. Les routes suivies par les caravanes marchandes assyriennes devaient être jalonnées de telles infrastructures, le passage des caravanes profitant ainsi à l'économie locale.

Les frais d'auberge, de l'ordre de quelques sicles d'étain ou d'argent, ou bien de quelques mines de cuivre ne sont pas détaillés et le nombre d'étapes n'est pas toujours précisé ; il n'est donc pas possible d'estimer le coût pour le vivre et le coucher par personne et par nuit. Les hommes dorment à l'abri à en croire ce récit de Pilah-Ištar

---

21. C. MICHEL, « Femmes au foyer et femmes en voyage : le cas des épouses des marchands assyriens au début du IIe millénaire av. J.-C. », dans R. Rogers et F. Thébaud (éd.), *Voyageuses, le genre du voyage, voyage et genre*, *Clio, Histoire femmes et sociétés* 28 (sous presse).
22. Prag I 490, 4-10 : *a-na, Bu-ru-uš-ha-tim, lu a-na Ha-tim a-šar, ha-ra-šu-ni iš-tí-šu, i-ra-de$_8$-ší: ù qá-dí-šu-ma, a-na Kà-ni-iš, ú-ta-ra-ší.* De même, dans une lettre pathétique qu'elle écrit à son mari Inna-Sîn, Ištar-nādā explique que chaque fois qu'elle a tenté de rejoindre son époux, celui-ci était déjà reparti : de Burušhattum, elle s'est rendue à Kaniš, puis à Timilkīya et enfin à Hahhum d'où elle envoie sa lettre, Kt h/k 73, citée par C. MICHEL, « Bigamie chez les Assyriens du début du IIe millénaire », *Revue Historique de Droit Français et Etranger* 84, 2006, p. 170, note 56.
23. Cf. C. MICHEL, « Se restaurer en route en haute Mésopotamie et Anatolie au début du IIe millénaire avant J.-C. », dans L. Milano (éd.), *Methods and Perspectives applied to the Study of Food Practices in the Ancient Near East*, Venise (sous presse).

qui, en fuite avec trois individus, passe la nuit de manière fort inconfortable, à l'étable, tandis que les autres dorment à l'auberge[24] :

> Nous avons quitté ensemble Badna pendant la nuit mais ils ne m'ont pas laissé aller à l'auberge avec eux, j'ai dû passer la nuit seul dans l'étable.

Un compte résume ainsi les postes de dépenses pour le logement et la nourriture des hommes et des ânes lors d'un voyage de Kaniš à Burušhattum[25] :

> Entre Kaniš et Wašhaniya, j'ai donné 2 mines d'étain (soit 8 ou 9 mines de cuivre) pour les gardes, l'auberge et le fourrage des ânes (...) Entre Ušhaniya et Ninašša, j'ai donné 10 mines de cuivre pour l'auberge et le fourrage des ânes... Entre Ninašša et Ulama, j'ai donné 2 mines de cuivre pour l'étable, le fourrage des ânes et l'auberge (...) Entre Ulama et Burušhattum, j'ai réglé 10 mines de cuivre pour l'auberge, 10 mines de cuivre pour le fourrage des ânes, 30 mines de cuivre pour la contrebande, (...) 15 mines de cuivre pour la location d'une maison, 2 mines d'argent pour ma nourriture et celle de mes employés.

À l'étape, les hommes mangent pains et viandes et boivent de la bière, voire du vin, tandis que les ânes reçoivent du fourrage ; quelques provisions, bière et conserves de viande et rôtis sont emportés par certains voyageurs[26].

2.2. Franchir les cours d'eau

Au cours de leurs périples entre Aššur et l'Anatolie ou encore en Asie Mineure même, les marchands assyriens sont amenés à franchir de nombreux cours d'eau comme en témoignent les dépenses relevées par les notices comptables[27]. Sur les rivières peu larges des ponts (*tituruum*) sont construits, parfois gardés ; un péage de l'ordre d'un demi sicle à quelques sicles d'étain ou mines de cuivre, en fonction du nombre d'hommes et d'animaux, est à verser au garde[28]. Ainsi, entre les localités de

---

24. KTH 3, 10-16 (= *OAA* 1 130) : *iš-tù Ba-ad-na, na-ba*$^{!}$*-ta-am, nu-ṣí-ma iš-tí-šu-nu, a-na* É *wa-áb-ri, ú-lá ú-šé-ru-ni, a-ha-ma* É *a*$^{!}$*-pí, a-bi-it.*
25. TC 3 165, l. 1- 4 : 2 *ma-na* AN.NA *lu ma-ṣa-r*[*a-tim*], *lu* É *wa-áb-ri lu ú-ku-ul-tí*, ANŠE *iš-tù Ka-ni-iš, a-dí Wa-áš-ha-ni-a ag-mu-ur* ; l. 9-12 : 10 *ma-na* URUDU, x [x] É *wa-bi-ri ù*$^{?}$ [*ú*]*-ku-ul-tí*, ANŠE *iš-tú Uš-ha-ni-a, a-dí Ni-na-ša-a ag-mu-ur* ; l. 20-23 : *lu iš-pá-da-lu lu ú-ku-ul-tí*, ANŠE *ù* É *wa-bi*$_4$*-ri, iš-tù Ni-na-ša-a a-na, Ú-lá-ma ag-mu-ur* ; l. 26-33 : 10 *ma-na* URUDU É *wa-bi*$_4$*-ri*, 10 *ma-na* URUDU *ú-ku-ul-tí* ANŠE, 30 *ma-na* URUDU *a-na pá-zu-ur-tim, iš-tù Ú-lá-ma a-dí, Bu-ru-uš-ha-tim ag-mu-ur*, 15 *ma-na* URUDU *ig-ri* É^{tim}, 2 *ma-na* KÙ.BABBAR *ú-ku-ul-tí, ù ú-ku-ul-tí ṣú-ha-ri-i.*
26. C. MICHEL, « À table avec les marchands paléo-assyriens », dans H. Waetzoldt et H. Hauptmann (éd.), *Assyrien im Wandel der Zeiten, CRRAI* 39, *HSAO* 6, Heidelberg, 1997, notes 171-173.
27. K. R. VEENHOF, « Across the Euphrates », dans J. G. Dercksen (éd.), *Anatolia and the Jazira during the Old Assyrian Period, OAAS* 3, Leyde (sous presse). Voir également K. R. VEENHOF, « Traveling in Ancient Anatolia: Two New Sources from Karum Kanesh », dans B. AVUNÇ (ed.), *Hayat Erkanal'a Armağan; Kültürlerin Yansıması. Studies in Honor of Hayat Erkanal; Cultural Reflections*, Istanbul, 2006, p. 778-783, ainsi que la thèse inédite de G. BARJAMOVIC, *op. cit.* note 3.
28. Prag I 429, 44-45 : 1/2 GÍN KÙ.[BABBAR], *a-ša tí-tù-ri* ; Kt m/k 133, 4-11 : 1/3 GÍN 15 ŠE *a-na*, 5 [*š*]*a ma-ṣa-ra-tim-ma ša a-/na*, [*t*]*í-tù-ri-im i-li-ku*, [1] 1/2 GÍN KÙ.BABBAR 3 GÍN AN.NA, [*a-n*]*a ša tí-tù-ri-im*, [4 1/4 G]ÍN AN.NA *a-na*, [*mu-kà*]*-ri-bi*$_4$*-ni*, [*ša tí-t*]*ù-ri-im* ; KTP 26, 2-5 : 1 *ma-na* URUDU /SIG$_5$, *ag-ra-am a-gu*$_5$*-ur-/ma, a-dí* : *tí-tù-ri-im, a-dí-šu-um.*

Wahšušana et Šaladuwar, un cours d'eau impose le passage sur un pont dont le péage s'élève à 20 sicles de cuivre par âne[29].

Un système de bacs devait permettre aux voyageurs de franchir les rivières plus larges et les fleuves[30] :

> (dépenses pour la douane) 15 mines pour la traversée (du fleuve, puis dépenses pour la nourriture).

Et des bateaux sont mis à la disposition des marchands, sans doute pour franchir l'Euphrate[31] :

> 5 mines de cuivre pour la location du bateau qui a traversé (l'Euphrate).

2.3. Traverser les territoires étrangers

Les marchands assyriens, après avoir quitté le territoire d'Aššur, traversent divers royaumes étrangers avant d'arriver à Kaniš et dans d'autres principautés anatoliennes, buts de leurs exportations. En haute Mésopotamie, ils annoncent auprès des autorités locales le passage prochain de leur caravane[32]. En outre, tout au long de leur voyage et dans le cadre de leurs activités commerciales dans les différents pays parcourus une fois l'Euphrate franchi, ils jouissent de la protection des souverains locaux envers lesquels ils ont également des obligations précisées dans les conventions jurées. Ces traités passés entre le gouvernement d'Aššur ou ses représentants en Asie Mineure et les rois locaux reconnaissent les intérêts mutuels et complémentaires des deux parties dans le commerce. Lorsqu'un nouveau souverain arrive sur le trône, il doit renouveler le traité conclu par son prédécesseur avec les messagers de la ville d'Aššur et les envoyés des autorités du comptoir commercial de Kaniš, et prêter serment à son tour. Aussi bien les Assyriens que les gouvernements locaux ont tout intérêt au renouvellement des conventions : les premiers sacrifient une partie de leurs bénéfices pour une sécurité accrue, tandis que les seconds tirent des revenus directs et indirects du commerce. Les exemplaires de ces conventions commerciales sont rares car ni Aššur ni Kaniš n'ont livré d'archives officielles pour cette période. Deux traités ont été découverts à Kaniš au cours de la mission de fouilles de l'été 2000 ; ils concernent, pour le premier, le palais de Kaniš et les Assyriens, et pour le second, les cités-Etats de Hahhum et d'Aššur[33]. Un troisième a été exhumé à Tell Leilan, dans le triangle du Habur ; il a été conclu entre le roi du pays d'Apum et les Assyriens et concerne ceux qui se trouvent à Aššur, qui traversent son pays au cours de leurs voyages ou

29. AKT 3 34, 7-9 : 1/3 *ma-na*.TA *i-na*, *tí-tù-ri-im i-na* ANŠE, *i-sú-hu*, cf. *OACT*, note 30.
30. VS 26 150, 22 : 15 *m[a-n]a né-bar-tum*. Voir également la restitution par K. R. VEENHOF, « Across the Euphrates », *op. cit.* note 27, du traité passé entre Hahhum et Kaniš.
31. OIP 27 58, 29-30 : 5 *ma-na* URUDU *ig-ri*, *i-li-pí-im ša té-bi-ra-*[*ni*].
32. Ils doivent s'annoncer (*tabrītum*) au préalable, cf. ci-dessous 4.3. Le marchand pris dans les conflits.
33. Pour une bibliographie sur ces traités cf. C. MICHEL, *Old Assyrian Bibliography of Cuneiform Texts, Bullae, Seals and the Results of the Excavations at Assur, Kültepe/Kanis, Acemhöyük, Alishar and Bogazköy*, *OAAS* 1, Leyde, 2003, p. 136 et C. MICHEL, « Old Assyrian Bibliography 1 (February 2003 – July 2006) », *AfO* 51 (2005-2006), p. 445.

À l'arrivée à Kaniš, le responsable de la caravane estime la part des impôts à verser par chaque propriétaire de marchandises. Certains comptes de caravane donnent le détail de la taxe routière versée sur les différents tronçons, désignés par les villes qui les délimitent[35].

3. Les risques du voyageur

Les traités reflètent une situation idéale, mais la correspondance des marchands assyriens témoigne des mille dangers qu'ils rencontrent au cours de leurs voyages[36]. Certains hésitent à partir, changent leur itinéraire et le cas échéant reçoivent des conseils sur la route à suivre ou sur les moyens de faire parvenir leur marchandise à bon port. Un père conseille ainsi son fils [37]:

> Si tu crains (d'aller) à Hahhum, (alors) va plutôt à Uršu. Je t'en prie, s'il te plaît, vas-y seul ! Tu ne dois pas entrer à Māma avec la caravane, et selon les instructions (des autorités) de la Ville (d'Aššur), la caravane de ton frère doit être divisée en trois : le premier (convoi) doit partir de Māma, et (lorsqu')il est parvenu au pays de Kaniš, le second (convoi) doit partir d'Uršu, et le troisième (convoi) doit partir de la même manière.

Les caravanes parcourent en effet des zones géographiques difficiles, hommes et animaux supportent un climat extrême, affrontent les attaques des brigands et des animaux sauvages et traversent des pays en conflit.

3.1. Problèmes climatiques

Les caravanes assyriennes, au cours de leur long périple, traversent des zones géographiques au climat parfois rude. En saison froide, certaines routes, tout particulièrement dans les zones montagneuses et en Anatolie, deviennent impraticables à cause des intempéries et de la neige ; quelques marchands, partis malgré le mauvais temps, se trouvent bloqués sur leur route dans une localité étrangère. Un marchand, retenu à Hahhum par les autorités, èspère pouvoir se mettre en route avant l'hiver[38] :

> Maintenant cela fait beaucoup de jours que je suis coincé ici. Cela dit, j'ai l'intention de me rendre au *kārum* (de Kaniš) avant l'hiver.

D'autres, décidés à braver le froid, ont du mal à recruter du personnel[39] :

---

35. *AOATT*, p. 229-269.
36. BIN 6 115, 19 (= *Innāya* 16) : *ha-ra-na-tum dan-na.*
37. TC 1 18, 32-46 (= *CMK* 66 = *OAA* 1 18) : *šu-ma a-na Ha-hi-im ta-pá-lá-ah, a-na Ur-šu-ma a-li-ik, a-pu-tum a-pu-tum we-di-kà-ma, a-li-ik iš-tí* ELLAT, *a-na Ma-ma lá té-ra-áb, ù ma-lá té-er-tí, a-lim*^{ki} ELLAT^{at} *a-hi-kà, a-na šál-ši-šu, li-pè-er-sú-ma pá-ni-ú-um, i-Ma-ma lu-ṣí-ma a-na, ma-at Kà-ni-iš, ik-šu-du ša-ni-um, i-na Ur-šu lu-ṣí, ù ša-li-iš-tum, ki-a-ma lu-ṣí.*
38. CCT 4 30a, 31-34 (= *CMK* 98) : *i-šu* : u_4*-me-e ma-du*^{l}*-[tim], a-ta-ša-áb a-na kà-ri-im, i-hi-id-ma* : *lá-ma ku-*[*ṣí-im*], *lá-tal-kam-ma.* Voir aussi le texte inédit Kt 94/k 375, 13-18 (communiqué par M. T. Larsen) : « La neige est très importante et les ânes ne peuvent plus avancer. À l'ouverture des routes… », *ku-ṣú-um, ma-ad* : *e-ma-ru-um, a-na a-lá-ki-im, lá na-ṭù-ú, i-na na-áp-tí, ha-ra-nim…* Également *AKT* 4, 49 (Kt o/k 35), 6-8 et *CCT* 4, 45b, 6-7.
39. CCT 3 49b, 3-8 : *a-du-um* URUDU^{l}*-kà a-na, ša bi*$_4$*-lá-tim a-na-ku ù* ^{d}IM-*ṣú-lu-li, ni-iš-pu-ur-ma, ki-ma sú-ur-pì-li-nu, ha-ra-na-tim ú-kà-lu-ni, a-lá-kam lá im-tù-ú-nim* ; la traduction du mot *surpilinnu* est proposée par J. G. Dercksen, *OACT*, p. 63.

> Au sujet de ton cuivre, Adad-ṣulūlī et moi-même avons envoyé des porteurs, mais à cause du gel[?] sur la route, ils refusent de partir !

Ceux qui décident toutefois d'affronter le mauvais temps subissent un surcoût[40] et se voient dans l'obligation de laisser les plus faibles sur place[41] :

> Comme le temps est mauvais et que l'état de santé de Šū-Sîn n'est pas bon, j'ai laissé le petit, Šū-Sîn et la servante dans Zalpa.

Leurs conditions de voyage se révèlent alors très difficiles ainsi que le relate un marchand à l'attention de son correspondant[42] : « la neige nous a surpris et la caravane a souffert de la famine » ; il finit quand même par le rassurer : « ta marchandise et tes ânes sont saufs ! »

À l'inverse, dans les régions steppiques, la sécheresse certains étés devait obliger les caravanes marchandes à faire des détours pour se ravitailler en eau. C'est pourquoi en cas de grande chaleur certains hésitent à partir[43] :

> Si, lorsque cette marchandise quitte (Aššur), le temps est frais, confie Abu-šalim à quiconque parmi nos frères qui puissent l'amener (ici) sain et sauf et qu'il parte. Mais si le temps est à la canicule, il ne doit pas partir !

3.2. Problèmes géographiques

Le relief du terrain parcouru par les caravanes peut également concourir à l'échec de l'expédition. Outre les cours d'eau à franchir, la traversée de la steppe désertique et surtout celle des montagnes peut s'avérer difficile, voire risquée. Les reliefs montagneux sont fréquemment mentionnés dans les lettres et sont réputés dangereux[44] ; le transport de marchandises à travers la montagne implique généralement un coût supplémentaire[45] : « ½ mine (d'étain pour) les frais de transport à travers la montagne. »

---

40. BIN 4 97, 18-22 : *lá tí-de$_8$-a ki-ma, ha-ra-an ku-ṣí-im, a-lu-ku* KÙ.BABBAR 10 GÍN, *ut-ra-am, a-ga-mu-ru*, « Ne sais-tu pas que voyageant par la route d'hiver je dépenserai 10 sicles d'argent en plus? »
41. CCT 5 3b, 11-15 (= *CMK* 282) : *ki-ma ù-mu, da-nu-ni* : *ù ša Šu-sú-en$_6$, ra-ma-šu* : *lá ṭá-bu-ni, ṣú-ha-ra-am Šu-sú-en$_6$* : *ù /am-tám, i-na Za-al-pá* : *e-ta-zi-/ba-am.*
42. BIN 6 114, 14-18 : *ku-ṣú-um* : *i-sí-ni-iq-ni-a-tí-ma, e-lu-tum, i-ib-té-re, té-er-ta-kà ú e-ma-ru-kà, šál-mu.*
43. Kt 91/k 530, 19-26 cité dans *OAI*, p. 256, n. 658 : *šu-ma, i-nu-mì lu-qú-tum a-n[i-tum], ú-ṣí-a-ni u$_4$-mu-ú kà-ṣú, A-bu-ša-lim iš-tí ma-ma-an, i-na a-hi-ni ša ú-ša-lá-ma-šu-ni, pì-iq-da-šu-ma lu-ṣa-am, šu-ma u$_4$-mu-ú, lá ú-ṣí-a-am.* J. G. DERCKSEN, *OAI*, p. 256, a envisagé que par temps chaud, certains aient choisi de voyager de nuit ; toutefois les déplacements de nuit semblent exceptionnels dans les textes car les routes devaient être encore plus dangereuses dans l'obscurité. Il est probable que les voyageurs partaient de préférence très tôt, dans la fraîcheur du petit matin.
44. Les montagnes sont dangereuses : CCT 4 35a, 16 : *ša-du-ú da-nu.*
45. BIN 4 29, 8-9 (= *CMK* 201) : *sà-ri-dim* 1/2 *ma-na ta-ší-a-tum, ša* SA.TU. Voir aussi KTS 2, 35, 12-13 (= *CMK* 72) *ta-ší-a-tim* <*ša*> *ṣú-ba-ti-kà, ša ša-ad-wi-im*, « 1/2 mine d'étain pour les frais de transport de tes étoffes dans la montagne ».

Il n'est pas rare d'apprendre que de la marchandise a été perdue lors du franchissement d'une barrière montagneuse ainsi que l'explique l'auteur d'un billet[46] :

> 36 étoffes-*kutānum* de la caravane d'Aššur-emūqī ont été perdues dans les montagnes de Māma.

Enfin, la montagne représente une zone dangereuse où les marchands risquent de se faire piller, voire tuer (cf. ci-dessous).

3.3. Perte et vols de marchandises, meurtres de marchands

Dans la montagne, sur des routes peu fréquentées, voire à l'abord des localités, les caravanes marchandes chargées de biens de valeur sont à la merci de brigands qui s'attaquent non seulement à la marchandise et aux ânes qui la portent, mais aussi parfois aux marchands eux-mêmes. Des allusions au vol de marchandises interviennent dans quelques notices comptables[47] :

> J'ai versé 3 mines (pour) la nourriture des ânes et des serviteurs. J'ai versé 1/3 mine 6 1/2 sicles d'étain (lorsque) les Luhaéens ont volé un âne dans Abrum.

Il a sans doute fallu racheter un âne au prix fort afin de ne pas abandonner de la marchandise en cours de route.

Le meurtre de marchands sur la route fait l'objet de quelques lettres impliquant les autorités, telle celle envoyée aux messagers de la ville d'Aššur et aux autorités du *kārum* de Kaniš par le comptoir commercial de Kuššara et qui relate le décès de deux Assyriens[48] :

> Ici, nous avons entendu que deux Assyriens ont été tués dans le pays de Luhusaddiya. Nous sommes montés au palais, et nous (avons dit) ceci : « [Deux] Assyriens ont été tués dans ton pays ! » Il a envoyé des autochtones. Mais, de l'autre côté du pays de Luhusaddiya, vers les montagnes élevées, comme lieu où ils auraient été tués, nous n'avons rien appris sur les hommes qui ont été tués. Les hommes ont été tués au cours de la nuit.

Divers documents mentionnent le « prix du sang » à verser en cas de meurtre[49].

La perte des marchandises est envisagée par les contrats de caravanes ; quant aux délits que représentent le vol de denrées et l'assassinat de marchands, ils font l'objet de clauses spécifiques dans les conventions commerciales passées avec les autorités locales. Le souverain local est responsable des individus et des marchandises qui traversent son territoire et doit les protéger ; pour cela il affecte des troupes à

---

46. CCT 2 11a, 15-18 (= *CMK* 126) : 36 *ku-ta-nu ša* ELLA[T], *A-šur-e-mu-qí* : *ša A-šur*-DU$_{10}$, *ú-šé-ṣí-ú i-ša-du-im*, *ša Ma-a-ma* : *ih-li-qú*.
47. TC 2 57, 15-21 : 3 *ma-na ú-ku-ul-tí*, ANŠE^{ḫá} *ù ṣú-ha-ri-im*, 1/3 *ma-na* 6 1/2 GÍN, AN.NA ANŠE *i-na*, *Áb-ri-im Lu-ha-a-i-ú*, *iš-ri-qú-ma*, *áš-qúl*. Ce texte est édité par M. T. LARSEN, *Old Assyrian Caravan Procedures*, Leyde, 1967, p. 171.
48. Kay 1830, 5-20 (= *CMK* 59) : *a-na-kam* [*n*]*i-iš-me-ma*, 2 DUMU *A-šur i-na ma-at*, *Lu-hu-sà-dí-a de$_8$-ku*, *a-na* É.GAL^{lim}, *né-li-ma*, *um-ma né-nu-ma*, *i-na ma-tí-kà*, [2] DUMU *A-šur de$_8$-ku*, [*nu*]-*a^{i}-e iš-pu-ur-ma*, *i-na e-ba-ar*, [*L*]*u-hu-sà-dí-a ša-dí*, *e^{i}-lu-tí ša a-ki ša*, *de$_8$-ku a-wi-li*, *ša de$_8$-ku-*<*ni*> *lá ni-de$_8$*, *a-wi-lu i-na mu-ší-im*, *de$_8$-ku*. Ce texte est publié par K. HECKER, « Rechtlos in der Fremde ? », *AMMK* 1995, Ankara, 1996, p. 150-151.
49. S. ÇEÇEN, « Yeni Delillere Göre Kültepe'de 'kan parası' », *CRRAI* 34, 1998, p. 291-297.

la surveillance des routes et est parfois amené à fournir une escorte (*rādium*) aux caravanes. Si, malgré ces mesures, un meurtre est constaté, il promet de livrer les responsables, et s'il y a perte ou vol de denrée, il doit mener une enquête et restituer les biens perdus ainsi que le précise un brouillon de traité passé entre les autorités assyriennes et une petite localité inconnue[50] :

> S'il devait y avoir des pertes dans ton pays, tu devrais (alors) rechercher (ce qui a été perdu) et nous (le) renvoyer. S'il devait y avoir une effusion de sang dans ton pays, tu devrais nous livrer les meurtriers et nous les tuerions.

Un autre traité conclu avec le palais anatolien de Kaniš indique que tout meurtre est compensé par le payement d'une amende et l'assassin est livré aux Assyriens pour être tué.

Les traités précisent parfois les zones à risque ; celui passé entre les Assyriens et les autorités anatoliennes de Hahhum, sur l'Euphrate, mentionne des pertes dans le fleuve (l'Euphrate) suite à un naufrage, dans les montagnes ou n'importe où dans le pays du souverain local[51]. Selon le traité conclu avec le souverain anatolien de Kaniš, ce dernier s'engage à rechercher et restituer les étoffes qui auraient été « égarées » dans sa ville et son pays et, dans le cas où il ne les retrouve pas, à verser un montant compensatoire à leur propriétaire qui déclare sous serment le montant des biens perdus[52]. Le regroupement de petits convois en grandes caravanes devait permettre de réduire les risques d'une attaque par des brigands.

Toutefois les problèmes rencontrés sur les routes officielles protégées sont peu importants comparés à ceux qui adviennent lorsque les marchands, pour éviter les postes douaniers sur la route, empruntent des chemins détournés et non surveillés[53].

3.4. La mort des ânes en route

La documentation fait état d'autres sortes de pertes de biens, vraisemblablement dues à la mort des ânes en cours de route. Les ânes, choisis pour leur robustesse et leur résistance, font partie de la valeur marchande de la caravane ; il est impératif de les nourrir convenablement et de bien les traiter[54] :

---

50. Kt n/k 794, 4-11 : *šu-ma hu-lu-qá-ú-um, i-na ma-tí-kà i-ta-áb-ši, lu ta-šé-e-ú-ma* : *lu, tù-ta-ru-ni-a-tí-ni* : *šu-ma, da-mu* : *i-na ma-tí-kà, i-ta-ab-ši* : *dá-i-ki, lu ta-du-nu-ni-a-tí-ma, lu ni-du-ku*. Pour la bibliographie relative aux traités, cf. note 33.
51. Kt 00/k 10, ii 11-18 : *ša* [*né-b*]*i -ri-im* : *i-na sá-ar-tim ú lá-mu-*[*t*]*im, lá tù-ša-ha-za-ni-ma* : *i-*[*l*]*i-pá-am, lá ú-ṭa-bu-ú-ma* : *ú-nu-tám* : *lá ú-ha-lu-qú-ni, i-li-pu-um* : *li-iṭ-b*[*u-m*]*a* : *i-na na-ri-im*, SÁ.TU^{e}*-ku-nu* : *ú ma-tí-ku-nu* [*mi*]*-ma hu-lu-qá-um, ša i-ha-li-qú-ni* : *a-dí-i* : *eb-li-im ú, sí-kà-tim* : *ga-am-li-im* : *ú* [*m*]*i-ma* : *šu-*[*um-š*]*u, lu tù-ma-lá-a-n*[*i*]. La restitution de la l. 11 est due à K. R. Veenhof, « Across the Euphrates », *op. cit.* note 27.
52. Kt 00/k 6, 57-61 : *šu-ma* : *be-el* TÚG^{hâ} *hu-lu-qá-um, i-na a-li-kà* : *ú ma-tí-kà* : *i-ba-*[*ší*], *ta-šé-e-ma* : *tù-ta-ar* : *šu-ma, lá ta-ta-mar* : *be-el hu-lu-qá-e* : *i-ta-ma-ma, ú a-ta hu-lu-qá-am* : *tù-ma-lá*.
53. Cf. *AOATT*, p. 303-342 et *CMK*, p. 236-301.
54. TC 1 16, 14-25 (= *CMK* 116) : *mì-šu ša taš*$^{!}$*-ta-na-*[*pá-ra-ni*]*-ma*, 13 *na-r*[*u*]*-q*[*á-tim*], [*š*]*a qú-ul-qú-l*[*i-ku-nu*], *a-ṣé-er e-li-a-tí-*[*a*], *tù-ra-dí-a-ni-ma* : ANŠE^{hi-ri}*-a, tù-qá-lá-lá-ni-ma, li-bi tù-ša-am-ra-ṣa*$^{!}$*-ni, a-pu-tum ih-da-ma* ANŠE^{hâ}, [*š*]*a-ki-lá-š*[*u*]*-nu* <*ú*>*-ku-ul-tám, lá ta-bi-i-lá* : *ù a-ṣé-er, e-li-a*$^{!}$*-tí-a* : *qúl*$^{!}$*-qú-ul-li-/ku-nu, mì-ma* [*l*]*a tù-ra-dá*. Pour les ânes cf. *op. cit.* note 14.

> Pourquoi m'écrivez-vous sans cesse que vous avez ajouté 13 sacs contenant vos rouleaux (d'étoffes) sur mes paquets de sommet de charge ? Car ainsi vous maltraitez mes ânes et me mettez en colère ! S'il vous plaît, veillez à bien nourrir les ânes, ne soyez pas économes avec le fourrage, et n'ajoutez aucun de vos rouleaux sur mes paquets de dessus de charge !

Les références au décès d'ânes en cours de voyage ne sont pas rares[55], et dans certains cas plusieurs animaux sont décédés en route : « 5 ânes du transport d'Ilī-ašranni sont morts »[56]. Lorsque des ânes succombent, les marchands se trouvent dans l'obligation d'abandonner sur place leur marchandise et perdent en outre le prix de leur animal de bât[57] :

> Pūšu-kēn a reçu 5 1/3 mines sur son étain des dépenses de route pour la perte survenue sur ses paquets. (En effet) 3 ânes sont morts.

Le décès des ânes pendant le trajet implique donc une perte de marchandises, le chef de la caravane répartit alors les pertes entre les différents propriétaires de convois[58] :

> Pour leurs pertes, selon les termes de la stèle, la caravane de Kurub-Ištar, fils de Puzur-ilī, devra leur fournir en compensation de l'étain, de l'argent, ou encore des étoffes.

4. Problèmes politiques

Les caravanes marchandes, au cours de leur voyage vers l'Anatolie, traversent de nombreux royaumes. Entre le Tigre et l'Euphrate, les Assyriens disposent de comptoirs dans plusieurs localités, mais leurs échanges commerciaux semblent limités[59]. C'est à partir de l'Euphrate que leur négoce commence véritablement, et la situation politique locale peut avoir un impact important sur leur circulation et leur pratique.

4.1. Le marchand libre de circuler

Selon une lettre découverte dans les archives royales de Mari et maintes fois citée, les marchands jouissent d'une liberté de circulation comparable à celle des bédouins, même en temps de guerre[60] :

---

55. J. G. DERCKSEN, *OAI*, p. 260, en fait le recensement.
56. BIN 4 61, 70-71 (= *CMK* 146) : 5 ANŠE^{hâ} *ša šé-ep*, *Ì-lí-áš-ra-ni me-tù*. Quatre ânes sont décédés en *Prag I* 430, 8 et Sadberk 12, 16-17.
57. BIN 6 79, 17'-21' (= *CMK* 138) : 5 1/3 *ma-na a-ṣé-er*, AN.NA *qá-ti-šu a-na* [(x x)], *mu-ṭá šu-uq-lá-*[*tí-šu* (x x)], *Pu-šu-ke-en*$_6$ *il*$_5$*-qé* [(x x)], 3 ANŠE *me-tù*.
58. Kt n/k 1570, 18-23 : [*hu-lu-qá*]*-e-šu-nu*, [*ki-ma a-wa-at*] *na-ru-a-im*, [*lu* AN].NA lu KÙ.BABBAR, [*lu*] TÚG^{hâ} ELLAT^{at}, [*Kur*]*-ub-ištar* DUMU *Puzur*$_4$*-ì-lí*, [*ú*]*-ma-la-šu-nu-tí*. Ce texte est restitué par K. R. VEENHOF, « "In Accordance with the Words of the Stele" Evidence for Old Assyrian Legislation », *Chicago-Kent Law Review* 70, 1995, p. 1730 et édité de nouveau par J. G. DERCKSEN, *OAI*, p. 172. Sur les compensations en cas de pertes de marchandises, voir également C. MICHEL, « Hommes et femmes prêtent serment à l'époque paléo-assyrienne », *Méditerranées* 10-11, 1997, p. 105-123.
59. Pour cette partie, cf. K. R. VEENHOF, *Old Assyrian Traders in War and Peace*, *CRRAI* 52, Münster, in press.
60. Le texte A. 350+616 a été publié par D. CHARPIN, « Conclusions et perspectives : Tell Mohammed Diyab, une ville du pays d'Apum », *Cahiers de NABU* 1, p. 120 et repris par J.-M. DURAND, *Documents épistolaires du palais de Mari*, *LAPO* 16, 1997, n° 333. Pour la liberté de circuler du marchand, cf. C. MICHEL, « Le commerce dans les textes de Mari », *Amurru* 1, 1996, p. 411, et plus récemment, D. CHARPIN, « La circulation des

> Tout comme le marchand qui traverse territoires en guerre et territoires en paix, les Bédouins vont à pied entre territoires en guerre et territoires en paix et apprennent au cours de leurs pérégrinations ce dont parle le pays.

Ils sont alors amenés à servir de messagers et d'informateurs. Lorsque les relations politiques entre États sont totalement interrompues, alors même les marchands ne peuvent plus circuler[61].

La nécessaire liberté de mouvement du marchand est aussi évoquée dans les rares conventions commerciales découvertes à Kaniš. Le brouillon de traité fait état d'une guerre interdisant l'accès du pays à toute caravane et la promesse malgré tout de ravitailler le palais local en étain ; les moyens alors employés ne sont pas indiqués[62]. Selon le traité conclu avec Kaniš, il est spécifié que le commerce doit se poursuivre, même en temps de guerre[63] :

> Si vous êtes en guerre [avec …], vous devez nous laisser continuer nos voyages.

4.2. Eviter les conflits politiques

La libre circulation promise aux marchands s'accompagne parfois de moyens concrets, comme l'envoi d'escorteurs ou de troupes pour les protéger[64] :

> Au sujet d'un autre chemin, vous n'avez rien à craindre. Ici, le prince a envoyé une troupe à votre rencontre !

Toutefois, la promesse d'une liberté de mouvement et d'une protection n'empêche pas les marchands d'hésiter à traverser les zones de conflit et les pays en guerre. Ils attendent que les hostilités se calment avant de se mettre en route et s'informent par courriers de l'évolution de la situation politique locale[65] :

> Je ne me suis pas rendu à Wahšušana car le pays de Burušhattum ou de Wahšušana est dans l'anarchie, mais je vais prendre une décision relativement au cuivre qui est déposé dans Wahšušana. Dans 5 jours je prendrai des informations précises et je me rendrai à Wahšušana.

---

commerçants, des nomades et des messagers dans le Proche-Orient amorrite (XVIII[e] siècle av. J.-C.) », dans C. Moatti (éd.), *La mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et documents d'identification*, Rome, 2004, p. 51-69.

61. Cf. par exemple ARM 5 17 + A. 1882 traduit par J.-M. DURAND, *Documents épistolaires du palais de Mari*, *LAPO* 17, 1998, n° 490 : « vous ne laissiez même pas de marchands monter ici ».
62. Kt n/k 794, 25-28 (= *CMK* 87) : *šu-ma nu-ku-ur-tum, ma-a* : *e-lá-tum lá i-lá-kam, 5 ma-na* AN.NA *iš-tù, Ha-hi-im ú-šé-bu-lu-ni-ku-um* ; « S'il devait y avoir une guerre ou si aucune caravane ne pouvait venir, alors on t'enverrait 5 mines d'étain depuis Hahhum ».
63. Kt 00/k 6, 87 : [x x] *na-ak-ra-tí-ni ha-ra-nam lu tù-šu-ru-ni-a-tí-ni.*
64. CCT 3 44b, 10-16 (= *CMK* 88) : *a-šu-mì, me-té-qí-im ša-nim-ma, mì-ma* : *li-ba-ak-nu, lá i-ma[!]-ri-iṣ[!], a-na-kam* : *ru-ba-um, ú-ma-nam* : *a-na, pá-ni-ku-nu* : *i-ṭá-ar-dam.*
65. KTH 1, 2-12 (= CMK 64 = *OAA* 1 115) : *ki-ma, ma-at Pu-ru-uš-ha-tim, lu Wa-ah-šu-ša-na sà-ah-a-at-/ni, a-ší-a-tí* : *a-na Wa-ah-šu-ša-/na, lá e-tí-iq-ma, mì-li-ik* URUDU *ša i-na, [W]a-ah-šu-ša-na* : *na-ad-ú, [l]á am-li-ik a-na,* [5 u_4]*-me za-ku-sà* : *a-ša-me-ma, [a-na W]a-ah-šu-ša-na, [e-tí-i]q.*

Ces lettres offrent de précieuses informations, toutefois laconiques, sur l'histoire politique de la région. On trouve par exemple la mention d'une vacance de trône[66] :

> Comme il n'y a plus de prince à Ullama, le pays est dans l'anarchie et il n'y a pas de voyageur. Dans Wahšušana, je verrai (ce que l'on peut faire) et j'agirai selon tes instructions. Or j'avais retenu les ânes pendant 10 jours en (disant) ceci : « Lorsque finalement la route sera de nouveau ouverte, les ânes qui n'ont pas porté, je les renverrai chez toi ! ». Dans 5 jours un rapport détaillé de ma part te parviendra, et je veillerai à tes instructions au sujet de ton étain.

En de telles circonstances, la localité est interdite aux voyageurs étrangers et le trafic interrompu[67].

Des informations sont parfois également fournies sur les voyages des souverains locaux[68] :

> Je vais leur donner le reste du cuivre dans Zimishuna puis je me préparerai à partir. Le prince de Hattuš est parti pour le pays de Kaniš et on bloque les routes.

On ne sait pas où se rend l'auteur du courrier, mais il est fort probable qu'il est gêné par la fermeture des routes menant de Hattuš à Kaniš[69].

4.3. Le marchand pris dans les conflits

Lorsque les Assyriens décident de se mettre en route sans tenir compte de la situation géopolitique du moment ou encore en ne respectant pas les clauses des conventions conclues avec les États traversés, ils risquent d'être retardés dans leur voyage, bloqués ou pris en otages.

En haute Mésopotamie, un convoi de 30 Assyriens et 60 ânes est arrêté à Allahad, l'épouse du roi absent ayant pris pour prétexte l'inexistance de l'annonce préalable et officielle (*tabrītum*) de leur passage ; elle explique à Asqur-Addu, roi de Karanā[70] :

> Lorsque l'annonce de leur déplacement depuis la ville d'Aššur t'est parvenue, et que ces gens-là sont passés vers l'intérieur de ton pays, pourquoi l'annonce officielle ne

66. Kt 93/k 179, 3-15 : *ru-ba-um ki-ma, i-na Ú-lá-ma : lá-šu-ú ; ma-tum sà-hi-a-at-ma, a-li-ku-um lá-šu, i-na Wa-ah-šu-ša-na, a-ba-ri a-ma-lá, té-er-tí-kà e-pá-áš, ú* ANŠE *ak-lá, a-dí* 10 u_4*-me um-ma, a-na-ku-ma : ma-tí, ha-ra-num i-pá-tí,* ANŠE^{hi} *šu-ma lá i-ta-áb-/lu, a-ṣé-ri-kà ú-ta-ra-/šu-nu.* Ce texte est cité dans C. MICHEL, « Nouvelles données de géographie historique anatolienne d'après des archives récentes de Kültepe », dans M. Fales, S. de Martino et K. Strobel (éd.), *New Perspectives on the Historical Geography of Anatolia in the II and I millennium B.C., Eothen*, sous presse, note 63.
67. Une lettre adressée à Iddin-Sîn par Aššur-mūtappil fait état de la mort du prince local, ce qui a pour effet d'interdire la ville aux étrangers et par contrecoup le commerce est interrompu (Kt 93/k 237), cf. C. MICHEL, « Nouvelles données… » *op. cit.* note précédente, note 64.
68. Kt 93/k 685, 7-18 : *i-Zi-mì-is-/hu-na, ší-tí* URUDU, *a-da-šu-nu-tí-/ma, a-ta-bi*$_4$*-a-/ma, a-ta-lá-kam, ru-ba-um, Ha-tù-ša-i-/um, a-na ma-at, Kà-ni-iš, ú-ṣí, ha-ra-na-tim, ú-kà-lu.* La ville de Hattuš dans la documentation de Kaniš a été étudiée par J. G. DERCKSEN, « 'When we met in Hattuš'. Trade according to Old Assyrian texts from Alishar and Boğazköy », dans W. H. VAN SOLDT *et alii* (éd.), *K. R. Veenhof Anniversary Volume*, Leyde, 2001, p. 39-66.
69. C. MICHEL, « Nouvelles données… », *op. cit.* note 66.
70. ARMT 26/2 433, cf. également les textes 432 et 436 ; F. JOANNÈS, ARMT 26/2, commentaire note c) du texte 424.

m'en est-elle pas également parvenue ? Ou bien pourquoi, toi, ne m'as-tu pas informée par écrit de leur passage vers en haut, pour que je le sache ?

En Asie Mineure de même, le souverain local peut décider de retenir un Assyrien et empêcher ainsi ses transactions commerciales[71] :

> Le prince de Wašhaniya est venu ici, et il m'a empêché d'aller à Burušhattum et dans le Hattum (région à l'intérieur de la boucle du Kızılırmak). J'ai attendu (déjà) cinq jours. S'il ne me laisse pas prendre la route pour le Hattum, alors je scellerai le cuivre et je vais laisser l'un de mes serviteurs prendre soin de mon cuivre. Quant à moi, je me prépare à partir pour Kaniš...

L'apparente liberté de circulation du marchand implique certaines conditions ; en cas de crise politique, il doit afficher une neutralité parfaite afin de ne pas être accusé par les princes locaux de coopération avec l'ennemi ; un tel soupçon peut amener le souverain à retenir l'espion en otage, voire le jeter en prison et s'en servir comme instrument de chantage[72]. Aššur-taklāku, dont les archives ont été exhumées en 1993 à Kültepe, est accusé par le prince et la princesse d'une localité, peut-être Wašhaniya, d'avoir transporté des documents et de la marchandise pour leur ennemi, le prince de Tawiniya, et d'avoir collaboré avec celui-ci[73]. Les autorités anatoliennes le retiennent en prison et n'acceptent de le relâcher qu'en échange du véritable coupable ou encore contre une forte rançon ; en cas d'échec des négociations, Aššur-taklāku est condamné à mort[74] :

> Voilà deux mois que le palais a arrêté Aššur-taklāku et que le *kārum* est allé au palais et a dit au prince et à la princesse : « Cet homme n'a commis aucun crime, libérez-le ! Cet homme a une entreprise ici avec nous et il sera toujours à votre service ». Le prince et la princesse ont répliqué ainsi : « Amenez la personne qui a apporté la lettre envoyée depuis Tawiniya et qui peut apporter à notre ennemi l'information qu'il désire et qui peut enquêter dans nos têtes et votre frère (Aššur-taklāku) sera libre ». Le *kārum* répondit : « Qu'Aššur-taklāku soit présent, prête le serment par le poignard d'Aššur ou aille à la rivière comme s'il était un autochtone. Que l'on prête serment à sa place par le poignard d'Aššur comme quoi il n'a fait aucune transaction et n'a rien apporté à Tawiniya et ne s'occupera pas des souhaits du prince de Tawiniya ». (...) Le prince et la princesse nous ont répondu : « Amenez l'homme ici, sinon donnez une mine de fer ou 10 mines d'or pour libérer votre frère ».

---

71. CCT 5, 15b, 4-16, 21-23 (= *CMK* 89) : *[a-na]-kam* : *ru-ba-um*, *[Wa-á]š-ha-na-i[1]-um*, *[i]-li-kam* : *a-na Bu-ru-uš-ha-/tim*, *ù Ha-tim* : *ik-ta-lá-/ni*, *a-di-i* 5^{1} u_4*-me-e*, *ú-ta-qá-ma* : *šu-ma*, *ha-ra-nam* : *a-na*, *[Ha-t]im lá[1] ú-ta[1]-šé-er*, [URUDU *a*]*-kà-na-/ak-ma*, *[i-n]a ṣú-ha-ri-i-a*, $1^{iš\text{-}tè\text{-}en}$: *i-na*, *ša-ha-at* : URUDU[1]*-a*, *e-zi-ib-ma a-na-ku* (...) *[a-t]a-be-a-ma*, *[a-na] Kà-niš*, *[a-ta-l]á-kam*. Un autre marchand a été retenu pendant 8 mois à Šaladuwar avec sa marchandise (VS 26 29), mais la cause de ce retard n'est pas connue.
72. C. MICHEL, « Le commerce dans les textes de Mari », *op. cit.* note 60, p. 413.
73. C. MICHEL et P. GARELLI, « Heurts avec une principauté anatolienne », *WZKM* 86, 1996, p. 277-290 et C. GÜNBATTI, « The River Ordeal in Ancient Anatolia », dans W. H. van Soldt *et alii* (éd.), *K. R. Veenhof Anniversary Volume*, Leyde, p. 151-160 ; publications respectivement des textes Kt 93/k 145 et Kt n/k 504.
74. Kt 93/k 145 et Kt n/k 504, cf. note précédente. Cf. également la lettre Kt b/k 95, 7-12 (= *CMK* 208) : *a-na-ku me-tám i-a-tí*, *ú me-er-i i-na ki-ší-ir-ší-im*, *té-ṭí-ir-ni-ni-a-<tí> um-ma a-ta-ma*, *a-na a-wi-li-ma*, *eṭ-lu-um a-hi lá na-kà-ar*, *lá a-hi* ; « Tu dois nous sauver de la prison, moi un homme mort, et mon fils, en disant ceci aux hommes : "Cet homme est mon frère, ce n'est pas un ennemi, ni un étranger !" », pour cela, il est suggéré de faire des cadeaux au prince.

La demande de versement d'une rançon pour libérer un marchand pris en otage n'est pas exceptionnelle comme en témoigne une lettre adressée à un groupe de notables et d'élus de la ville de Kuššara par le comptoir-*wabartum* de Mamā[75] :

> Nous avons donné une étoffe pour la rançon de Kurara, fils d'Aššur-malik, et un autochtone l'a escorté (jusqu')ici... Les autochtones ne cessent de présenter (des captifs) et il n'y a pas d'argent pour les racheter.

Cependant, la majorité des démêlés entre les marchands assyriens et les autorités Anatoliennes relèvent du conflit commercial, les premiers s'étant adonnés à la contrebande tandis que les seconds tardent à payer la marchandise qu'ils achètent. Une caravane est ainsi retenue à Zalpa près de huit mois pour cause de contrebande[76].

La correspondance des marchands de Kaniš abonde en anecdotes relatives à des incidents survenus au cours de voyages entre Aššur et Kaniš ou sur le plateau anatolien. Mais les informations concernant l'organisation même des voyages, le nombre d'individus accompagnant la caravane, la distance séparant deux étapes ou le moyen de transport des personnes sont plus rares, et il n'existe pas de véritables récits de voyages.

La route entre Aššur et Kaniš, bien que semée d'embûches en tout genre, fut toutefois empruntée d'innombrables fois par les caravanes marchandes assyriennes au cours des XIX[e] et XVIII[e] siècles av. J.-C., les bénéfices attendus à l'arrivée permettant d'oublier les dangers affrontés par les voyageurs et les pertes survenues en route. En Asie Mineure, les retards imposés principalement par les conditions climatiques et le contexte politique, ont parfois eu des impacts négatifs sur la bonne marche du commerce, ainsi que le déplore Ilī-ālum[77] :

> Hélas on m'a retardé 8 mois durant à Šaladuwar et la marchandise pour un montant de 20 mines d'argent a été retardée avec moi.

Les marchandises bloquées ne peuvent être vendues dans des délais raisonnables et leur propriétaire ne peut investir le montant de leur vente. Tout incident intervenu au cours du voyage d'un marchand implique donc un manque à gagner pour ce dernier.

75. Neşr. Boğ 218-20, 33-34 (= *CMK* 58) : 1 TÚG[ḫá] *a-na ip-ṭí-ri, ša Ku-ra-ra* DUMU *A-šùr-ma-lik, nu-a-um ir-dí-a-šu-ma* (...) *nu-a-ú uš-té-ni-ṣú-ni-ma* KÙ.BABBAR, *a-na pá-ṭù-ri-šu-nu lá-šu.*
76. Kt 91/k 100, 7-10 (texte communiqué par K. R. Veenhof) : ELLAT[at], $^{l}Puzur_4$-*a-šùr iš-t*[*ù*], [IT]I.8.KAM : *i-na Za-al-p*[*á*], [*k*]*à-al-at.*
77. VS 26 29, 15-19 (= *CMK* 265) : *lá li-bi*$_4$ DINGIR-*ma i-na Ša-lá-du-ar,* ITU.8.KAM (érasure), *uk-ta-ṣí-du-ni ù ša,* KÙ.BABBAR 20 *ma-na lu-qú-tum qá-dí-a-ma, kà-ṣú-ud.*