



HAL
open science

Le transport des denrées alimentaires dans la documentation écrite du début du IIe millénaire

Cécile Michel

► **To cite this version:**

Cécile Michel. Le transport des denrées alimentaires dans la documentation écrite du début du IIe millénaire . Cahier des thèmes transversaux ArScAn, 2009. halshs-01673999

HAL Id: halshs-01673999

<https://shs.hal.science/halshs-01673999>

Submitted on 4 Jan 2018

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.

UMR 7041
Archéologies et Sciences de l'Antiquité

**Cahier des thèmes
transversaux ArScAn
(Vol. IX)**

2007 - 2008

- EXTRAIT -

Nanterre, Novembre 2009

Le transport des denrées alimentaires dans la documentation écrite du début du II^e millénaire

Cécile MICHEL

(ArScAn-HAROC)

(cecile.michel@mae.u-paris10.fr)

Le transport des denrées alimentaires est déterminé par plusieurs facteurs : la nature des produits, l'objet du transport et sa destination, la distance et la nature du terrain à parcourir ; de ces différents facteurs vont dépendre les choix à opérer dans les modes de transport des aliments.

Les denrées se présentent sous forme solide, comme les céréales et le sel, ou sous forme liquide, tels l'huile et le vin. Certaines peuvent être pondéreuses, c'est le cas des céréales qui sont très souvent transportées en grandes quantités. Leur conservation est plus ou moins bonne et certains aliments nécessitent un transport rapide ou un conditionnement particulier pour l'occasion, comme le poisson ou la viande.

La motivation du transport d'aliments varie également. Il peut s'agir de commerce local ou international ; dans ce dernier cas, les denrées sont transportées en quantités importantes et sur de grandes distances, ce qui nécessite une infrastructure particulière. Les produits alimentaires alors concernés ne sont pas ou peu produits en Mésopotamie, comme le vin ou l'huile d'olive. L'approvisionnement des villes nécessite le transport du produit de la récolte des terres

cultivées jusqu'aux greniers des villes ou encore la conduite des troupeaux vers les marchés et foires. Un dossier particulier, bien documenté par les textes, concerne l'alimentation des personnes qui voyagent.

Enfin, la distance à parcourir et la nature du terrain à traverser déterminent également le mode de transport retenu, qu'il soit par voie d'eau ou voie de terre.

Avant de traiter ces différents aspects, je vais brièvement définir le cadre géographique retenu, et présenter les sources textuelles disponibles pour la première moitié du II^e millénaire.

1. CADRE GÉOGRAPHIQUE

La zone géographique concernée par cette étude comprend le nord de la Mésopotamie et l'Anatolie, une vaste région où les déplacements apparaissent nombreux et fréquents. En haute Mésopotamie, la circulation s'effectue le long des deux grands fleuves, Tigre et Euphrate, et de certains de leurs affluents, tel le Habur¹. D'est en ouest, les voyageurs quittent la vallée du Tigre, vers le Sindjar ; à l'ouest, ils sont ralentis par

1 - Joannès 1996.

l'Euphrate et le Taurus qui forment des frontières naturelles². En Anatolie centrale, le réseau routier est de nouveau dépendant des cours d'eau³.

Les saisons et le climat influent considérablement sur les déplacements. Dans le sud de la haute Mésopotamie et le sud-ouest du plateau anatolien, pendant les saisons sèches, les points d'eau sont rares et le paysage présente un aspect désertique. L'hiver, certaines routes deviennent impraticables à cause des intempéries et de la neige dans les zones montagneuses⁴.

La circulation des personnes et des denrées varie selon les zones traversées, selon le type de peuplement ou l'organisation politique de la région. Dans les régions sédentarisées, les déplacements s'effectuent sur des routes gardées, munies de relais, qui relient les principales villes entre elles. Ils peuvent être perturbés par une situation politique difficile impliquant la fermeture de frontières. Dans les zones nomades, en revanche, les voyageurs empruntent des pistes où les puits et les points de ravitaillements sont rares. Les grandes caravanes commerciales, les rois et les ambassades suivent généralement le réseau des routes et des voies de navigation, tandis que les nomades, les messagers et parfois les armées empruntent les pistes à condition de se munir de provisions en quantités suffisantes.

2. SOURCES TEXTUELLES ET NATURE DES INFORMATIONS

2.1. CORPUS POUR LA HAUTE MÉSOPOTAMIE

Le principal corpus pris en compte pour la haute Mésopotamie comprend les nombreuses archives du palais royal de Mari, sur le Moyen-Euphrate syrien, datées du XVIII^e siècle. Composé

2 - Marro 2004.

3 - Yakar 2000.

4 - Michel 2008.

de lettres échangées entre le roi de Mari, ses hauts fonctionnaires et les souverains des royaumes voisins⁵, il comprend également de nombreux documents administratifs issus de la gestion quotidienne d'une institution d'envergure⁶. D'autres archives contemporaines ont été découvertes dans des bâtiments administratifs à Chagar Bazar, l'ancienne Ašnakkum⁷, ou à Tell Rimah, sans doute l'antique Qaṭṭarā⁸. Par conséquent, les sources prises en compte pour la Mésopotamie du Nord proviennent exclusivement d'archives officielles.

2.2. CORPUS POUR L'ANATOLIE

La haute Mésopotamie et plus particulièrement l'Anatolie, sont aussi documentées par les archives privées des marchands assyriens découvertes dans les ruines de Kültepe, l'ancienne Kaniš, près de la ville moderne de Kayseri, en Asie Mineure⁹. Ces tablettes illustrent le commerce à longue distance de métaux et textiles et ne traitent donc pas du transport des denrées alimentaires. Toutefois les nombreux marchands et personnels des caravanes sont autant de voyageurs dont l'alimentation en cours de route est mentionnée par les textes¹⁰.

2.3. LES LIMITES DE L'INFORMATION TEXTUELLE

Tous ces textes donnent des indications sur la nature des denrées transportées mais ne détaillent pas nécessairement le mode de transport utilisé. Ils s'intéressent surtout au coût du transport et précisent donc si les produits alimentaires voyagent par bateaux (avec versement d'une taxe fluviale)

5 - Durand 1997-2000 = LAPO 16-18.

6 - Cf. la série des Archives Royales de Mari/Traductions (ARM/T).

7 - Talon 1997, Tunca et Baghdo 2008.

8 - Dalley, Walker et Hawkins 1976 = *OBTR*.

9 - Michel 2001 et 2003.

10 - Michel 2008 et s.p.

ou par voie de terre¹¹. En revanche, rien n'est dit par exemple sur le type de contenant employé. En ce qui concerne le transport des récoltes, les tablettes indiquent les quantités convoyées, la provenance et la destination des céréales, mais rarement le mode de transport utilisé. Les informations fournies par les sources écrites sont tout aussi partielles dans le cas de l'alimentation des personnes qui voyagent. L'identité des voyageurs, leur destination ainsi que le but de leur déplacement sont le plus souvent donnés lorsqu'il est question de hauts fonctionnaires ; dans le cas où ceux-ci se ravitaillent en route, aucune indication n'est donnée sur la nature et la quantité des produits consommés. Par contre, des billets enregistrent les denrées alimentaires attribuées à des individus qui partent en voyage, mais alors durée du déplacement et destination demeurent inconnues, de même que le conditionnement des aliments. Enfin, les comptes des caravanes marchandes sont très silencieux sur l'alimentation des marchands en cours de route ; leur voyage est souvent rythmé par des étapes dans des auberges et caravansérails. On constate en général que les récipients dédiés au transport des denrées alimentaires, bien connus par l'archéologie, sont très peu documentés par les textes qui utilisent à ce sujet un vocabulaire souvent peu précis et mal compris.

3. LE TRANSPORT DES DENRÉES ALIMENTAIRES

3.1. LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

Quels que soient les produits transportés, il existe différents modes de transports : fluvial, humain, avec des animaux de bât ou de trait.

Le transport fluvial utilise les fleuves et les multiples canaux qui offrent un réseau de

transport très pratique. Le transport par voie d'eau est utilisé très tôt pour les produits agricoles et les produits pondéreux comme les pierres de meules en basalte. Les bateaux peuvent transporter de 1,5 tonne à 90 tonnes de céréales, voire plus ; le tonnage le plus fréquent est de 6 tonnes. Certains bateaux sont équipés pour le transport de jarres contenant des liquides.

Le transport par voie de terre utilise le portage humain ou celui à l'aide d'un animal. Le portage humain permet le transport de petites quantités, les charges étant posées sur la tête ou le dos. L'âne, animal de bât par excellence, porte de 60 à 80 kg environ, différents types de produits. Les ânes bâtés sont rassemblés en convoi pour former de grandes caravanes pouvant compter plusieurs centaines d'ânes. Des textes de Mari rapporte la réquisition d'ânes pour acheminer des céréales en grandes quantités¹². Quand, par chance, le mode de transport est précisé, il s'avère que des denrées alimentaires variées voyagent à dos d'âne : huile, céréales, raisin, viande, sel... Cette diversité s'explique par des destinations souvent hors de portée des voies d'eau. Le bœuf, quant à lui, sert plutôt d'animal de trait, attelé à un chariot, pour le transport de produits lourds et volumineux sur de petites distances ; en effet, il existe peu de routes aménagées pour le passage des chariots.

3.2. LE TRANSPORT DES CÉRÉALES

Le transport des céréales et des sous-produits des cultures, produits volumineux et pondéreux, depuis les zones agricoles vers les villes, s'effectue par voie d'eau ou dans des chariots tirés par des bœufs. La ville de Mari ne consomme pas les céréales cultivées en abondance dans la haute Djezireh ou dans le Sindjar en raison d'absence de facilités pour acheminer ces récoltes vers Mari.

11 - Michel 1996.

12 - LAPO 17, 839.

Elle est en revanche ravitaillée par des bateaux chargés en céréales qui naviguent sur l'Euphrate. Ceux-ci, qui transportent 300 gur de grains (soit 360 hectolitres¹³), ne possèdent aucun contenant spécifique ; ils devaient être aménagés tels des greniers à grain¹⁴ : « Au sujet des bateaux à grain au départ d'Imar, il ne va plus y en avoir du tout à partir, comme ils le font pour l'heure : la moisson vient d'arriver et ils ne suffisent pas à rassembler le grain du palais (...) il faut que mon seigneur m'envoie 5 mines d'argent pour que je loue, avec des marchands qui se trouvent à Imar, 10 bateaux de 300 gur chacun et que je parte apporter à Mari ces 3000 gur de grain. » L'usage de bateaux pour le transport des céréales s'impose par sa commodité et sa capacité ; le transport des céréales à dos d'âne est exceptionnel, pour accompagner une armée en marche ou encore pour traverser des régions difficiles d'accès.

Le Code de Hammurabi permet de se faire une idée des différents produits qui pouvaient être transportés par bateau : « Si quelqu'un a embauché un batelier avec son bateau et y a embarqué grain, laine, huile, dattes et tout ce qu'on peut embarquer, si ce batelier par négligence a fait couler ce bateau et a perdu tout ce qui s'y trouvait, le batelier devra remplacer le bateau qu'il a fait couler et tout ce qui s'y trouvait qu'il a perdu »¹⁵.

3.3. LE TRANSPORT DE L'HUILE ET DU VIN

L'huile et le vin sont également acheminés par bateau. De nombreux billets, découverts dans les archives du palais de Mari, concernent le versement de la taxe *miksum* sur les marchandises en transit à Terqa, et portent plus particulièrement sur les bateaux chargés d'huile et de vin. Ces deux

denrées sont transportées dans des jarres de taille standard embarquées dans des bateaux présentant sans doute un système d'empilement de jarres permettant de les maintenir lors de la traversée. Les embarcations pouvaient contenir en moyenne 200 jarres : « bateau à vin » *elep karānim* et « bateau à huile » *elep šamnim*.

Mari importe régulièrement par bateau de l'huile d'olive produite à l'ouest de la Syrie¹⁶ : « 6 jarres se trouvent embarquées sur le cargo d'huile de Nidnu-ša. 6 sicles d'argent ont été perçus. Laisse passer. Le 25-xii ». Le transport de l'huile est exceptionnellement attesté dans des fioles et dans des outres, à dos d'ânes¹⁷ : « Je t'avais envoyé naguère une lettre (...) à propos de fioles d'huile (*huburnāt i*). Je te disais : "Il est vraisemblable que cette caravane était chargée (d'en acquérir)" ».

Le vin est également régulièrement importé depuis Karkemiš et transporté dans des jarres calées dans les bateaux¹⁸ : « Voilà que je te fais porter 110 gur de grain et 11 ½ gur de sésame à la marque en forme d'aile du marché, ainsi que 20 jarres de vin par Huzzum. En outre j'ai apposé comme scellement sur (le bouchon) des jarres de vin l'empreinte de cette marque en forme d'aile » (LAPO 18 904). Imar représente un marché de transit pour le vin, breuvage qui pose des problèmes de conservation et dont la qualité peut être altérée au cours du transport¹⁹.

Le transport des denrées par bateau pouvait s'avérer onéreux comme l'explique un fonctionnaire du roi de Mari à Karkemiš²⁰ : « Le bateau que j'aurais acheté ici pour 10 sicles d'argent, à Mari, il ne rapportera pas même 1

13 - À Mari le gur vaut environ 120 litres.

14 - LAPO 18 858.

15 - CH 237.

16 - LAPO 18 903.

17 - LAPO 18 914.

18 - LAPO 18 904.

19 - Cf. C. Michel, « Les boissons... », dans ce volume.

20 - ARMS 26/2 538.

sicle. Ici, moi-même, j'ai fait une somme globale de l'argent pour l'achat du vin et du bateau. ½ mine et 8 sicles d'argent représentent la totalité de ce qu'Abi-andulli m'a apporté avec sa tablette scellée. J'achèterai 80 jarres de vin pour la valeur de ½ mines et 8 sicles d'argent et c'est sur mes propres bateaux que je prendrai les bateaux nécessaires ».

3.4. LE TRANSPORT DE LA VIANDE ET DU POISSON

La viande ne se conservant pas longtemps, son transport est très délicat. Une lettre adressée au roi de Mari fait état de viande qui n'a pas supporté le voyage et est arrivée avariée²¹ : « À présent la viande pue, ne vous approchez pas ! ». Pourtant, celle-ci est parfois transportée ; une première solution consiste à la faire voyager « sur pied ». Un bœuf doit être ainsi envoyé pour être servi à la table d'un souverain étranger en visite à Mari ; mais l'animal n'est pas en état de voyager²² : « Mais si quelque bœuf doit être égorgé pour ses repas, il y a un bœuf de redevance au Palais qui s'est rempli de chair et s'est alourdi de telle sorte que, lorsqu'il est debout, le sang envahit le bas de ses membres inférieurs et qu'il ne peut plus se tenir debout. Pour sa nourriture, on doit chaque fois le forcer à se redresser. Ce bœuf ne peut donc pas aller à Mari. Que mon Seigneur m'écrive ce qu'il doit en être de ce bœuf. » En bref, l'animal s'avère intransportable. Sinon, la viande est préparée et conditionnée avant d'être envoyée (ci-dessous).

Le poisson est aussi transporté vivant dans des récipients remplis d'eau jusqu'aux cuisines du palais²³ : « Mon Seigneur m'a écrit à propos de poissons vivants (...) À présent, tous les poissons qu'on pêchera, je les ferai porter chez

mon Seigneur ». Il y a trois jours de marche entre Dûr-Yahdun-Lîm, d'où cette lettre a été envoyée, et Mari. Dans le cas contraire, le poisson subit diverses techniques de conservation, comme le séchage, ce qui permet alors de le transporter sur de longues distances. Le roi de Mari a fait expédier des poissons-*kamārum* depuis Mari jusqu'à Ilân-sûra, soit à plus de 250 kilomètres de sa capitale. Les poissons sont parfois conservés dans de la saumure, comme l'indique cette lettre découverte à Tell Rimah et provenant d'Andarig²⁴ : « Depuis longtemps, tes poissons-*šahûm* attendent à Qaṭṭarā dans de la saumure ; à présent, pourquoi n'envoies-tu pas les poissons-*šahûm* ? ». De même, les crevettes sont envoyées à Qaṭṭarā depuis des localités éloignées, comme Sippar²⁵ : « À présent, je viens de t'envoyer, en présent honorifique, [x+]5 mines de laine de première qualité pour ta perruque et un panier de crevettes ». Celles-ci sont probablement séchées.

3.5. L'ENVOI AU ROI D'ALIMENTS EXOTIQUES

Des aliments très originaux et variés sont par ailleurs occasionnellement envoyés sur de longues distances ; certains hauts fonctionnaires désireux de flatter le palais de leur souverain et ainsi s'attirer ses bonnes grâces n'hésitent pas à lui expédier des mets délicats tels des champignons du désert et des œufs d'autruche²⁶.

4. LE RAVITAILLEMENT DES VOYAGEURS

Un aspect particulier du transport des denrées alimentaires concerne le ravitaillement en route des voyageurs. Les modes d'alimentation en voyage diffèrent selon la qualité des voyageurs, leur nombre, la durée et la nature de leur

21 - FM 2, 84.

22 - LAPO 16, 269.

23 - FM 2, 85.

24 - OBTR 130.

25 - OBTR 134.

26 - A. 1937 = Durand 1994, n°62.

déplacement²⁷.

4.1. LES VOYAGEURS ET LEURS MODES D'ALIMENTATION

Avant d'analyser les différents modes d'alimentation des personnes qui se déplacent, il convient de distinguer les mouvements de masse de ceux plus restreints, voire individuels²⁸. Les premiers concernent par exemple les déplacements d'une armée en campagne qui, par le biais de razzias dans les régions envahies, épuise les ressources des régions visitées ; ils comprennent aussi les déportations, ou encore les mouvements liés à la vie saisonnière, tels ceux des nomades. Les mouvements plus restreints ou individuels sont ceux de nature commerciale, diplomatique, religieuse, impliquant par exemple le roi de Mari et sa cour, des vassaux ou des princes héritiers en visite à Mari. Certains voyageurs emportent avec eux de quoi s'alimenter en cours de route, voyageant alors de manière autonome, tandis que d'autres se nourrissent dans les localités qu'ils traversent et dépendent alors des différentes facilités offertes sur place ; certains ont pu recourir simultanément à ces deux types d'approvisionnement. Cet article s'intéresse à ceux qui partent avec leurs provisions de route, *šidītum*, terme attesté souvent pour le ravitaillement de l'armée à Mari ou pour voyage d'un personnage important. On ne connaît généralement pas la nature des provisions, mais la durée prévisionnelle du déplacement est parfois indiquée.

4.2. LES PROVISIONS DE L'ARMÉE EN CAMPAGNE

Lorsqu'une troupe part en campagne, elle doit emporter avec elle de quoi se nourrir pendant toute la durée des opérations. Les responsables militaires

estiment le nombre d'hommes à nourrir et la durée de l'expédition pour prendre des provisions en quantité suffisante et assurer ainsi l'autonomie alimentaire de la troupe. Les expéditions peuvent durer de deux ou trois jours à quarante jours. En fonction de la taille de la troupe, ces provisions peuvent donc atteindre des quantités importantes de victuailles. Les troupes se constituent parfois leurs provisions sur les réserves de leur ville de départ ; quand celles-ci ne suffisent pas, l'armée se sert dans les villages alentour²⁹ : « Il faut que mon Seigneur fasse un appel à l'armée afin qu'elle prépare son approvisionnement et lui fasse escorte à la rencontre du Roi. S'il n'y a pas de grain disponible, il faut que l'armée sorte de la capitale pour se rendre dans les villages et qu'elle prenne autant de grain qu'il y en a afin de préparer son approvisionnement. » Aucune précision n'est donnée quant au transport des céréales.

La ration de base du fantassin mariote contient des céréales en graines, mais lorsqu'il part en campagne, il reçoit plutôt de la farine ou du pain aigre³⁰ : « En ce qui concerne leur ravitaillement et celui de l'armée qui est sous tes ordres, tant en farine qu'en pain aigre que le pays aura préparé pour ma venue, il faudra chaque fois donner mensuellement à l'armée moitié farine et moitié pain ». En effet, lorsqu'elle est en déplacement, l'armée n'a pas le temps de moudre sa farine et les meules sont bien trop lourdes pour être transportées. Le pain aigre, *akālum emšum* (pain levé), se conserve sans doute un certain temps ; il occupe une place non négligeable dans les rations des voyageurs. La farine livrée aux soldats est une farine grossière à base d'orge (*dabin zid-še, tappinnum*) qui est attestée en grandes quantités³¹. Avant le départ, le soldat reçoit également de

27 - Cette partie est développée dans Michel s.p.

28 - Durand 1992.

29 - ARMS 5, 52, 13-22 = LAPO 17, 669.

30 - ARMS 1, 60, 11-15 = LAPO 17, 672.

31 - ARMS 5, 61 = LAPO 17, 512

l'*isimmānum* (zì-munū₄), une sorte de préparation déshydratée qui lui permet de se confectionner rapidement une sorte de bière ou boisson fermentée³² : « Au sujet du ravitaillement des soldats, objet de la lettre de mon Seigneur, cela fait longtemps que les patrouilles de campagne ne sont plus pourvues de quoi se faire leur bière. »

Lorsqu'elle est victorieuse, l'armée d'invasion se nourrit sur les terrains temporairement conquis. Pour protéger les récoltes contre de telles actions, les stocks de céréales sont mis à l'abri : il faut le transporter rapidement, à dos d'âne³³ : « Le village où a été engrangé ce grain n'est pas un lieu fort et l'ennemi se trouve sur la rive même (...) Il faut que l'on réquisitionne la force en ânes de l'armée qui est sous les ordres de mon Seigneur afin que l'on transporte à Kahat 300 ou 400 ânes de grain. Pour la nourriture de ces ânes je veux bien donner un *qa* de grain par animal et, aux gens qui les conduiront un *qa* par personne. »

4.3. LES PROVISIONS DE ROUTE DU ROI ET DE SA SUITE

Les déplacements du roi sont motivés par des raisons militaires, religieuses (fêtes ou pèlerinages) ou diplomatiques. Il se déplace rarement seul, et lorsqu'il s'agit d'un grand voyage, il part avec une suite nombreuse dont ses cuisiniers, et emporte sa vaisselle précieuse³⁴. Les denrées sorties des magasins du palais pour les repas du roi de Mari en voyage ont fait l'objet d'un enregistrement systématique sous la rubrique *ana magarrê ša šarrim*, « provisions de voyage du roi ». Lorsque le roi voyage avec une escorte, *taqribtum*, les provisions pour l'escorte sont aussi comptabilisées ; l'allocation, plus importante, est alors incluse dans les sorties pour le repas du roi.

32 - ARMS 5, 61, 4'-6' = LAPO 17, 512.

33 - LAPO 17, 839.

34 - Guichard 2005, 74-84.

Les provisions de route (aussi *šidītum*) comportent différentes sortes de pains (*ninda-kum* « pain bis », et *ninda emšum* « pain aigre levé », *šipkum*) qui se conservent et sont nourrissants, différentes sortes de farines servant à confectionner des gruaux (*zid-kum* = *isququm* « farine grossière », *zid samidatum* « gruau d'orge », *sasqum* « gruau d'épeautre ou de froment rustique »), de la bière d'orge (*alappānum*), quelques litres de sésame (*šamaššammūm*), des dattes (*suluppum*), des térébinthes (*buṭumtum*) et une légumineuse, sans doute le pois chiche (*appānum*). On y trouve également une pâtisserie (*mersum*), de l'huile (*i-giš*) et du miel (*lál*), ainsi que des légumes secs (*nagabum?*).

4.4. LES PROVISIONS DE ROUTE DES MESSAGERS ET DIPLOMATES

Ambassades et messagers reçoivent aussi des provisions à consommer pendant leur voyage ; une fois à destination, ils sont pris en charge par l'administration qui les reçoit et les nourrit, et qui doit également les pourvoir pour leur trajet de retour³⁵. Leur alimentation comporte surtout des pains et des céréales : 770 *qa* de pain aigre levé donnés en guise de provision de route (*šidītum*) pour des messagers d'Eluhut. Des textes rédigés par les responsables du bureau de la viande citent des animaux, portions ou plats de viande, distribués à des messagers sur le départ : un mouton (sous la forme de) viande boucanée (*uzu harrum*) donné à un messager babylonien³⁶. Un autre billet signale la sortie de deux moutons mâles pour les messagers de l'homme du Yamhad³⁷. Ces documents semblent donc signaler que les voyageurs pouvaient recevoir de la viande pour leur voyage malgré les problèmes de conservation

35 - Par exemple ARMT 21, 189.

36 - ARMT 21, 68.

37 - ARMT 21, 54.

générés par ce type d'aliment.

4.5. LES COLLATIONS DES MARCHANDS ITINÉRANTS

Les voyages des caravanes marchandes sont rythmés par les étapes munies de caravansérails et d'auberges où hommes et bêtes peuvent se restaurer et se reposer. Des dépenses d'« hôtelleries » sont enregistrées car les ânes, déjà chargés de marchandises, ne peuvent pas transporter en plus de quoi se nourrir et nourrir les hommes qui les accompagnent. Toutefois, certains marchands emportent avec eux quelques denrées à consommer pendant leur voyage. Parmi les achats figurent du vin, de l'orge, de la bière et des animaux, transportés vivants. Les marchands emportent également avec eux des plats prêts à être consommés, des « conserves » très pratiques en voyage. Le *silqum* est une sorte de ragoût ou de daube préparée à base de mouton ; il est distribué à différents individus avec de la bière³⁸. Le *bušālum* désigne un plat de viande rôtie ; il est parfois joint à de la bière et remis à des individus en déplacement³⁹.

En résumé, le mode de transport des denrées alimentaires varie selon leur poids, leur volume et leur nature. Les céréales voyagent sur des chariots tractés par des bœufs ou sur des bateaux aménagés comme des greniers à grain ; plus rarement, elles sont transportées à dos d'âne. Les liquides, tels l'huile et le vin, circulent dans des jarres calées sur des bateaux. La viande voyage « sur pied » et le poisson vivant dans des récipients remplis d'eau, ou encore ils sont apprêtés pour des raisons évidentes de conservation.

Les voyageurs, lorsqu'ils prévoient de se

restaurer par eux-mêmes, transportent avec eux des aliments qui se conservent bien et faciles à préparer ; les soldats préfèrent la farine et le pain aux céréales, et reçoivent un mélange déshydraté à transformer en boisson fermentée. Les rois et les marchands choisissent d'emporter, en plus de diverses sortes de pains, des repas tout prêts, composés de légumes ou viandes, conservés dans des paniers (*gihinnum* et *panûm*), et de la bière, transportée dans des jarres de taille standard : « trois bœufs et douze moutons ont été découpés et sont contenus dans deux paniers *gihinnum* et 15 paniers *panûm* ; ceux-ci sont scellés et doivent voyager de Terqa vers Mari »⁴⁰. Cette alimentation « pour la route » apparaît moins variée que celle consommée par les sédentaires.

BIBLIOGRAPHIE

- ARM/T : Archives royales de Mari/Traductions. Paris : Paul Geuthner/ERC.
- BIN : Babylonian Inscriptions in the Collection of James B. Nies. New Haven: Yale University.
- CCT : Cuneiform Texts from Cappadocian Tablets in the British Museum. Londres.
- CH : Code de Hammurabi.

DALLEY S., WALKER C. B. F. et HAWKINS J. D. 1976 (OBTR). *The Old Babylonian Tablets from Tell al Rimah*. Hertford.

DURAND J.-M. 1992. Unités et diversités au Proche-Orient à l'époque amorrite. In : CHARPIN D. et JOANNÈS F. (éd.). *La circulation des biens, des personnes et des idées dans le Proche-Orient ancien, Compte Rendu de la 38^{ème} Rencontre Assyriologique Internationale* : 97-107. Paris : ERC.

DURAND J.-M. 1994. Administrateurs de Qattunân (texte n°47 à 71) », In CHARPIN D. et DURAND J.-M. (éd.) *Recueil d'études à la mémoire de Maurice Birot*, Mémoires de NABU 3, Florilegium marianum, 2 : 83-114.

38 - CCT 5, 33a ; Michel 1997, n. 171-172.

39 - BIN 4, 157, 30-34 = Ulshöfer 1995, n°559.

40 - ARMT 23, 224.

- DURAND J.-M. 1997. Documents épistolaires du palais de Paris, tome I, LAPO 16, Paris: Editions du Cerf.
- DURAND J.-M. 1998. Documents épistolaires du palais de Paris, tome I, LAPO 17, Paris: Editions du Cerf.
- DURAND J.-M. 2000. Documents épistolaires du palais de Paris, tome I, LAPO 18, Paris: Editions du Cerf.
- GUICHARD M. 2005 (ARMT 31). *La vaisselle de luxe des rois de Mari*, Matériaux pour le Dictionnaire de Babylonien de Paris, t. 2, Paris : ERC.
- JOANNÈS F. 1996. Routes et voies de communication dans les archives de Mari. In : DURAND J.-M. ET CHARPIN D. (éd.), *Mari, Ebla et les Hourrites dix ans de travaux (première partie), Actes du colloque international (Paris, mai 1993), Amurru 1* : 323-361. Paris : ERC.
- LAPO : Littératures anciennes du Proche-Orient. Paris : Editions du Cerf.
- MARRO C. 2004. Upper Mesopotamia and the Caucasus : An Essay on the Evolution of Routes and Road Networks from the Old Assyrian Kingdom to the Ottoman Empire. In : SAGONA A. (éd.), *A View from the Highlands. Archaeological Studies in the Honour of Charles Burney*, Ancient Near Eastern Studies. Supp. 12 : 91-120. Herent.
- MICHEL C. 1996. Le commerce dans les textes de Mari. In : DURAND J.-M. (éd.), *Mari, Ebla et les Hourrites, dix ans de travaux, Amurru 1* : 385-426. Paris : ERC.
- MICHEL C. 2001. *Correspondance des marchands de Kaniš au début du II^e millénaire av. J.-C.*, Littératures du Proche-Orient ancien, n°19. Paris : Editions du Cerf.
- MICHEL C. 2003. *Old Assyrian Bibliography of Cuneiform Texts, Bullae, Seals and the Results of the Excavations at Assur, Kültepe/Kanis, Achemhöyük, Alishar and Bogazköy*, Old Assyrian Archives Studies 1, Publications de l'Institut historique-archéologique néerlandais de Stamboul, vol. XCVII, Leyde.
- MICHEL C. 2008. Les pérégrinations des marchands assyriens en haute Mésopotamie et en Asie Mineure. *Res Antiquae 5* : 371-388.
- MICHEL s.p. Se restaurer en route en haute Mésopotamie et Anatolie au début du II^e millénaire avant J.-C., In : MILANO L. (éd.), *Methods and Perspectives applied to the Study of Food Practices in the Ancient Near East*, Venise.
- TALON, Ph. 1997 (OBTCB). *Old Babylonian Texts from Chagar Bazar*, Akkadica Suppl. 10, Bruxelles.
- TUNCA, Ö. et BAHDO, A. M. 2008. *Chagar Bazar (Syrie) III Les trouvailles épigraphiques et sigillographiques du chantier I (2000-2002)*, Louvain.
- YAKAR J. 2000. Ethnoarchaeology of Anatolia. Rural Socio-Economy in the Bronze and Iron Ages, Tel Aviv University Monograph Serie 17, Jerusalem.