

ROUTES, COMMUNICATIONS ET CIRCULATION : APPROCHES CROISÉES

en Orient et dans le monde méditerranéen
du IV^e millénaire avant notre ère
au xv^e siècle de notre ère



Actes de la journée Jeunes Chercheurs
de l'UMR 8167

tenue à l'INHA (Paris) le 22 mai 2018

Édités par

M. Prévost, Th. Salmon, M. Spruyt, A. Vorsanger

ROUTES, COMMUNICATIONS ET CIRCULATION : APPROCHES CROISÉES

en Orient et dans le monde méditerranéen
du IV^e millénaire avant notre ère
au xv^e siècle de notre ère

Actes de la journée Jeunes Chercheurs de l'UMR 8167
tenue à l'INHA (Paris)
le 22 mai 2018

Édités par :
MATHILDE PRÉVOST
MARGAUX SPRUYT
THOMAS SALMON
ADÈLE VORSANGER

Comité de lecture :
STAVROS LAZARIS
JEAN-YVES MONCHAMBERT
DOMINIQUE MULLIEZ
PIERRE TALLET

Avec le soutien de :
l'UMR 8167 Orient et Méditerranée
l'École doctorale 124 (ED VI), Histoire de l'art et archéologie
Sorbonne Université - Faculté des Lettres
l'Institut national d'Histoire de l'Art (INHA)

Paris, UMR 8167 « Orient et Méditerranée », février 2021.

Tous droits réservés. Toute reproduction, totale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sans autorisation expresse des auteurs, est interdite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SOMMAIRE

<i>Avertissement et abréviations complémentaires</i>	5
DOMINIQUE MULLIEZ	
<i>Préface</i>	6
Remerciements	8
Programme de la journée	9
THOMAS SALMON, MATHILDE PRÉVOST, MARGAUX SPRUYT, ADÈLE VORSANGER	
<i>Introduction</i>	10

INFRASTRUCTURES ET AMÉNAGEMENTS

DES VOIES DE COMMUNICATION

LOUISE DORSO	
<i>Retrouver la trace de la Route de l'Encens avant les Nabatéens (X^e-I^{er} siècles avant notre ère)</i>	14
ADÈLE VORSANGER	
<i>Description des voies et perception de l'espace : le lexique de la route et du trajet terrestre en grec ancien</i>	28
SIMON VICTOR PIERRE	
<i>Ecales chrétiennes des Arabes sur les deux routes de Haute-Mésopotamie (VI^e-VII^e siècles)</i>	40
FRANCK BRECHON	
<i>Entre hôpitaux et auberges, l'accueil du voyageur en Cévennes à la fin du Moyen Âge</i>	57

L'ANIMAL, ACTEUR DE LA CIRCULATION HUMAINE

MATHILDE PRÉVOST	
<i>Partir avec des ânes dans le désert : les caravanes des anciens Égyptiens (III^e-II^e millénaires avant notre ère)</i>	78

MARGAUX SPRUYT	
<i>Des équidés porteurs d'empire : compagnons de route et d'infortune à l'époque néo-assyrienne</i>	96
DELPHINE POINSOT	
<i>De la circulation des hommes à la circulation du symbole : représenter le cheval et le dromadaire à l'époque sassanide (224-651)</i>	111
ADÈLE VORSANGER, MATHILDE PRÉVOST, MARGAUX SPRUYT, THOMAS SALMON,	
<i>Conclusion</i>	120
<i>Table des figures</i>	122

AVERTISSEMENT

Les abréviations des périodiques sont celles en usage dans l'*Année philologique*.

Les normes d'édition des inscriptions et les abréviations de recueils épigraphiques sont celles du *Guide de l'épigraphiste*.

ABRÉVIATIONS COMPLÉMENTAIRES

ABL	Assyrian and Babylonian Letters
ARAB	Ancient Records of Assyria and Babylonia
KRI	Kitchen, K. A. (1969-1990) : <i>Ramesseide Inscriptions : Historical and Biographical</i> , Oxford
RE Suppl.	<i>Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft. Supplement Band</i>
RITANC	Kitchen, K. A. (1993-2014) : <i>Ramesseide Inscriptions : Translated and Annotated</i> , Oxford, 7 vol.
RIMA	The Royal Inscriptions of Mesopotamia Assyrian Periods
RIMB	The Royal Inscriptions of Mesopotamia Babylonian Periods
RINAP	The Royal Inscriptions of the Neo-Assyrian Period
SAA	State Archives of Assyria
<i>Urk. I</i>	Sethe, K. H. (1933) : <i>Urkunden des alten Reichs, Urkunden des ägyptischen Altertums 1</i> , Leipzig
<i>Wb.</i>	Erman A. et Grapow H. (éd.) (1926-1961) : <i>Wörterbuch der ägyptischen Sprache</i> , Berlin, 5 vol.

PRÉFACE

DOMINIQUE MULLIEZ*

Le 22 mai 2018, a été organisée la quatrième journée des jeunes chercheurs de l'UMR 8167–Orient et Méditerranée, à l'initiative de Thomas Salmon, Mathilde Prévost, Margaux Spruyt et Adèle Vorsanger. Ce type de manifestation est l'occasion pour de jeunes chercheurs de s'initier à l'organisation matérielle et scientifique d'une rencontre. La réussite en fut complète.

Le thème choisi pour cette quatrième journée était intitulé « Routes, communications et circulation », et le sous-titre précisait : « Approches croisées en Orient et dans le monde méditerranéen du IV^e millénaire avant notre ère au xv^e siècle de notre ère ». En l'occurrence, il s'agissait d'intégrer dans cette réflexion toutes les recherches – plus précisément même : tous les chercheurs – susceptibles de se rattacher à ce thème au sein de l'UMR, afin de confronter les méthodes, les problématiques et les résultats auxquels chacun était parvenu dans une aire chronoculturelle donnée. L'espace géographique couvert par les différentes communications est étendu : de la Mésopotamie et des hauts plateaux iraniens... aux Cévennes. La fourchette chronologique ne l'est pas moins : du III^e millénaire avant notre ère à la fin du Moyen Âge. Si elle n'interdisait pas les comparaisons bien comprises, la rencontre s'inscrivait donc sous le signe de la diversité : diversité des espaces, diversité des périodes, mais aussi diversité des approches, car l'archéologie, l'histoire, l'iconographie, l'épigraphie et la philologie ont été tour à tour convoquées pour examiner la manière dont les hommes ont surmonté les obstacles qu'ils rencontraient pour se déplacer ou transporter des marchandises par voie terrestre – une problématique qui, à la différence du transport maritime, n'a été que peu abordée dans l'historiographie contemporaine.

Deux axes ont été particulièrement à l'honneur. Le premier, le plus évident, concerne les infrastructures elles-mêmes et tout ce qui permet les déplacements et le transport. Adèle Vorsanger aborde la question d'un point de vue philologique et analyse le lexique en grec ancien, qui fait apparaître deux questions essentielles : celle de l'accessibilité – à un marcheur non chargé, à un charroi ou à une bête de somme ou un cheval – et celle du temps de trajet plus encore que de la distance. À ce premier thème se rattachent logiquement les installations nécessaires aux longs déplacements. C'est à quoi sont consacrés deux articles : Simon Victor Pierre traite des établissements hospitaliers et monastiques qui se sont établis le long des deux grandes voies qui

PRÉFACE

traversent la Mésopotamie orientale aux VI^e et VII^e siècles de notre ère, et Franck Bréchon, qui en la circonstance a mêlé sa voix à celle des jeunes chercheurs, livre une étude détaillée de l'accueil du voyageur en Cévennes à la fin du Moyen Âge, que ce soit dans des hôpitaux routiers, urbains ou monastiques ou dans des auberges.

Le second thème fait la place belle à l'usage des animaux dans la circulation des hommes, abordé dans trois articles. Mathilde Prévost analyse la façon dont étaient gérées les caravanes d'ânes en Égypte ancienne avant que ne soit introduit l'usage du dromadaire au milieu du I^{er} millénaire avant notre ère. Évoquant le train de l'armée néo-assyrienne du IX^e au VI^e siècles avant notre ère, Margaux Spruyt distingue les différentes utilisations qui sont faites de la mule, de l'âne et du cheval, ce dernier étant utilisé dans la cavalerie et la charrerie. Pour l'empire sassanide, enfin, Delphine Poinot expose les conditions d'utilisation du dromadaire, bien adapté au transport de marchandises et aux longues traversées du désert, tandis que le cheval est par excellence la monture du guerrier et de la noblesse.

D'une certaine manière, l'article de Louise Dorso associe les deux axes retenus : disposant de sources archéologiques, écrites et iconographiques peu précises et fragmentaires, elle esquisse autant qu'il est possible les différents itinéraires qu'emprunte le commerce de l'encens au I^{er} millénaire avant notre ère à partir des différentes haltes qui les jalonnent et traite aussi du dromadaire, indispensable au transport et au commerce de ce produit.

La richesse et la diversité de ces communications témoignent d'un enthousiasme et d'un dynamisme communicatifs. Puisse l'organisation de la recherche soutenir ce bel élan et ne pas entraver cet engagement ! Dans l'immédiat, nous devons savoir gré aux éditeurs de ces actes de leur assurer la diffusion qu'ils méritent assurément.

DOMINIQUE MULLIEZ

Correspondant de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres

Professeur émérite de littérature et civilisation grecques

Sorbonne Université – UMR 8167 - Orient et Méditerranée

REMERCIEMENTS

L'organisation de la journée d'étude « Routes, communications et circulation : approches croisées » ainsi que la publication des Actes n'aurait pu aboutir sans le concours de nombreux soutiens que nous souhaitons sincèrement remercier.

Nous tenons d'abord à exprimer notre reconnaissance aux contributeurs. Citons dans l'ordre des interventions : Camille Gorin, Adèle Vorsanger, Louise Dorso, Franck Brechon, Simon Pierre, Mathilde Prévost, Margaux Spruyt, Delphine Poinot et Liqiong Yang. Nous leur sommes reconnaissants de nous avoir transmis leurs textes dans le temps imparti en ayant respecté les consignes éditoriales demandées.

Nous adressons également nos remerciements aux professeurs M. Stavros Lazaris, M. Jean-Yves Monchambert, M. Dominique Mulliez et M. Pierre Tallet pour leur investissement dans la tenue de la journée d'étude et leur participation active au comité de lecture lors de la préparation de la publication des Actes. Nous témoignons en outre notre reconnaissance à MM. Stavros Lazaris et Dominique Mulliez pour avoir accepté de modérer chacun une session au cours de la journée.

Nous tenons à signifier notre profonde gratitude à Fabienne Dugast pour ses conseils avisés, tant dans l'organisation de la journée d'étude que dans la publication des Actes. Elle a su nous guider avec bienveillance et efficacité dans cette entreprise éditoriale. Nous lui en sommes infiniment reconnaissants.

Nous remercions également Nicolas Lamarre et Elsa Rocca, initiateurs des Journées des Jeunes chercheurs de l'UMR Orient et Méditerranée. Ils ont su nous éclairer et nous apporter leur aide lorsque nous leur avons fait part de notre projet.

Ce volume n'aurait non plus pu voir le jour sans le soutien financier de l'UMR ainsi que des équipes de recherche « Antiquité classique et tardive », « Mondes Pharaoniques » et « Monde Byzantin ». Nous tenons à remercier particulièrement Mme Satenik Simonin pour la gestion du budget alloué, ainsi que Mme Isabelle Prieto pour la mise en ligne du volume. Notre gratitude va également à l'École doctorale IV et plus particulièrement à Tara Chapron qui nous a aidés à l'élaboration de l'affiche de la journée. Enfin, nous remercions l'INHA d'avoir mis ses locaux à notre disposition.

Nous remercions chacune de ces personnes, qui, par son aide, a favorisé la concrétisation de ce projet.

ROUTES, COMMUNICATIONS ET CIRCULATION :
APPROCHES CROISÉES
en Orient et dans le monde méditerranéen
du IV^e millénaire avant notre ère au XV^e siècle de notre ère

Paris, Institut national d'histoire de l'art (INHA), 22 mai 2018
Journée des jeunes chercheurs de l'UMR 8167 Orient et Méditerranée

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

Comité d'organisation :

Mathilde PRÉVOST, Margaux SPRUYT, Thomas SALMON et Adèle VORSANGER.

Modérateurs :

Dominique MULLIEZ (Sorbonne Université)

Stavros LAZARIS (Sorbonne Université)

09h45 **Thomas SALMON**

Introduction

10h00 **Camille GORIN**

La ville en mouvement: Poitiers, voies fluviales et itinéraires terrestres

10h30 **Adèle VORSANGER**

Description des voies et perception de l'espace : le lexique de la route et du trajet terrestre en grec ancien

11h00 **Louise DORSO**

*Retrouver la trace de la Route de l'Encens avant les Nabatéens
(du VIII^e siècle au I^{er} siècle avant notre ère)*

12h00 **Franck BRECHON**

Entre hôpitaux et auberges, l'accueil du voyageur en Cévennes à la fin du Moyen Âge

12h30 **Simon PIERRE**

Escales chrétiennes sur la route des Arabes en Haute-Mésopotamie (VII^e siècle)

14h30 **Mathilde PRÉVOST**

*Partir avec des ânes dans le désert : les caravanes des anciens égyptiens
(III^e-II^e millénaires avant notre ère)*

15h00 **Margaux SPRUYT**

Des équidés porteurs d'empire : compagnons de route et d'infortune à l'époque néo-assyrienne

16h00 **Delphine POINSOT**

De la circulation des hommes à la diffusion du symbole : figurer le dromadaire et le cheval dans l'empire sassanide

16h30 **Liqiong YANG**

Les animaux dans le transport de la Route de la Soie : recherche basée sur les peintures murales de Dunhuang, les manuscrits de Dunhuang et les Biographies des moines (V^e-X^e siècles)

17h00 **Conclusion**

INTRODUCTION

THOMAS SALMON*, MATHILDE PRÉVOST**, MARGAUX SPRUYT***,
ADÈLE VORSANGER****

Cette quatrième édition de la Journée Jeunes Chercheurs a été pour nous l'occasion de proposer un thème qui se prêtait particulièrement à la diversité des cultures que représente l'UMR 8167 « Orient et Méditerranée ». Les horizons géographiques et chronologiques de la journée étaient volontairement larges pour permettre d'apprécier au mieux la diversité des points de vue, tout en nous situant dans un espace relationnel cohérent et délimité par deux événements majeurs : le développement de nouveaux moyens de transport, très vite devenus indispensables, par exemple la roue, et l'expansion maritime sans précédent qui marque le xv^e siècle. La journée était également l'occasion pour les doctorants et les post-doctorants d'échanger autour des notions de transport et de circulation terrestres dans un cadre pluridisciplinaire.

L'expression « approches croisées » du titre de la journée ne désigne pas uniquement un regroupement de démarches méthodologiques ou géographiques diverses, mais également la prise en compte des interactions entre hommes, animaux et infrastructures qui les place sur un même plan. Cette vision du sujet est donc nécessaire, tout comme elle est essentielle aux études qui composent la publication. Les supports et les modalités d'échanges variées qui ont déterminé le thème de la journée se reflètent dans la diversité des études que nous proposons dans cette publication. Il s'agissait donc de dépasser une simple approche comparatiste du sujet.

Routes, communications et circulation, dans l'ensemble cohérent qu'elles représentent, n'ont été abordées que récemment par les différentes disciplines historiques. Si la circulation, à

* Thèse en cours depuis 2016 : *Faire la guerre à cheval à Byzance (IX^e-XII^e siècles) : élevage, équipements et formation militaire*, sous la direction de St. Lazaris (Sorbonne Université) et T. Koliass (université nationale et capodistrienne d'Athènes). UMR 8167.

** Thèse en cours depuis 2016 : *Les ânes en Égypte ancienne : usages, perceptions, représentations*, sous la direction de P. Tallet (Sorbonne Université). UMR 8167.

***Thèse soutenue le 2 décembre 2019 : *Du galop libre à la posture honorifique : fonction et représentation des équidés au Proche-Orient au I^{er} millénaire avant J.-C.*, sous la direction de J.-Y. Monchambert (Sorbonne Université) et M. Mashkour (Muséum National d'Histoire Naturelle). Chercheuse associée de l'UMR 8167.

**** Thèse en cours depuis 2017 : *Routes et territoires dans la Grèce des cités (VI^e-I^{er} siècles av. n. è.)*, sous la direction de D. Mulliez (Sorbonne Université). UMR 8167.

INTRODUCTION

caractère immatériel, des idées et des concepts n'ont pas à souffrir d'un manque de considération dans l'espace qui nous intéresse, celle des hommes et des animaux ne tient encore qu'une place trop restreinte dans l'historiographie moderne, bien souvent au travers du prisme de la Route de la Soie, axe de communication majeur de l'Orient et du monde méditerranéen. Ce sont pourtant bien eux les acteurs et protagonistes des circulations, quelle que soit leur nature. Seuls quelques travaux font de ce thème un axe d'étude central¹, et nous espérons par cette publication contribuer à ce vaste sujet.

Dans cette optique, le thème du voyage et du trajet sous-tend l'ensemble des études présentées ici, qui se focalisent non pas uniquement sur le récit mais également et principalement sur les éléments constitutifs du voyage, ceux qui le rendent possible. Si l'humain est bien le principal acteur du déplacement, ce sont aussi tous les « à-côté » qui intéressent les contributeurs de ce volume. L'enjeu des différentes études proposées ici est de comprendre comment s'articulent les dynamiques de déplacement liant les hommes, les animaux et les routes, à travers des sources de natures diverses. De ce fait, les deux thèmes dans lesquels s'inscrivent les contributions représentent chacun un aspect différent du trajet :

- les infrastructures et aménagements des voies de communication ;
- les animaux sur les routes.

Infrastructures et aménagements des voies de communication constituent avant tout une action humaine sur l'environnement en vue d'une meilleure circulation. Vecteurs de communication, mais aussi témoins des différences culturelles, les routes et leurs infrastructures se font l'écho des évolutions et des mutations des techniques de circulation. Elles forment un réseau tout à fait cohérent qui autorise le trajet, de l'étroit chemin de montagne à la route carrossable à plusieurs voies². Parfois plurimillénaires, elles restent pourtant difficiles à étudier, notamment à cause de leur usage ininterrompu. Inversement, étudier l'influence de l'environnement immédiat des sociétés humaines sur les infrastructures qu'elles ont bâties permet une autre approche. En effet, c'est également des difficultés de terrain que naissent les infrastructures visant à faciliter les circulations. Topographie et histoire ne font alors qu'un.

La circulation n'est pas uniquement étudiée sous le prisme, plus évident, du mouvement, mais également à travers les étapes, les haltes, nécessaires tant pour les gens que pour les animaux. Ces lieux sont nécessaires à la fois aux besoins vitaux (repos, alimentation) et à l'organisation pratique du voyage (ravitaillement, changement de monture, information sur le trajet, etc.). Les relais de poste, les caravansérails et les auberges sont autant de points de rencontre, de commerce et d'échanges culturels. Comme l'a montré notamment Olivia R. Constable dans son étude sur les évolutions des établissements d'accueil à la fin de l'Antiquité et au Moyen Âge³, ces étapes constituent des lieux relationnels privilégiés. L'animal n'y est pas relégué au second plan, un soin tout particulier leur est porté dans les haltes les mieux équipées.

1. On citera entre autres : Gibson 2007 ; Robert et Verdier (dir.) 2009, particulièrement Robert et Verdier 2009 ; Snead *et al.* (éd.) 2009 ; Gascoigne *et al.* (éd.) 2016.

2. Sur l'importance de la notion de réseau et le concept de route « faisceau », voir Robert 2009.

3. Constable 2004.

INTRODUCTION

Les animaux domestiques, encore bien trop considérés comme de simples outils de la circulation humaine, apparaissent comme de véritables acteurs des déplacements. Les études proposées dans le second axe tiennent à leur redonner leur place légitime. Indispensable à bien des égards lorsqu'il s'agit de circulation, l'animal n'est pas seulement un outil, mais aussi un partenaire de l'homme. Le trajet est l'une des expressions les plus probantes de leur rapport complexe et permet de l'étudier dans nombre de ses aspects.

En publiant au sein de ces deux thèmes les actes de la journée d'étude, nous espérons donner au lecteur une vision cohérente des routes, des communications et des circulations dans cet horizon spatio-temporel relativement étendu.

Bibliographie

- CONSTABLE O. R. (2004) : *Housing the Stranger in the Mediterranean World: Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages*, Cambridge.
- GASCOIGNE A. L., Hicks L. V. et O'Doherty M. (dir.) (2016) : *Journeying along Medieval Routes in Europe and the Middle East, Medieval Voyaging 3*, Turnhout.
- GIBSON E. (2007) : « The Archaeology of Movement in a Mediterranean Landscape », *Journal of Mediterranean Archaeology* 20.1, p. 61-87.
- ROBERT S. (2009) : « De la route-monument au réseau routier », *Les Nouvelles de l'archéologie* 115, p. 8-12.
- ROBERT S. et VERDIER N. (dir.) (2009) : *Du sentier à la route. Une archéologie des réseaux viaires*, *Les Nouvelles de l'archéologie* 115.
- ROBERT S. et VERDIER N. (2009) : « Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux... », *Les Nouvelles de l'archéologie* 115, p. 5-8.
- SNEAD J. E., ERICKSON C. L. et DARLING J. A. (dir.) (2009) : *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*, Philadelphia, p. 1-19.

**INFRASTRUCTURES ET AMÉNAGEMENTS
DES VOIES DE COMMUNICATION**

RETROUVER LA TRACE DE LA ROUTE DE L'ENCENS AVANT LES NABATÉENS (IX^e-I^{er} SIÈCLES AVANT NOTRE ÈRE)

LOUISE DORSO*

Le commerce de l'encens en provenance du sud de l'Arabie est abondamment mentionné dans les sources antiques, en particulier dans les sources latines (Strabon, Pline l'Ancien). Ce commerce très lucratif a fait la richesse des Nabatéens, une richesse qui s'illustre dans les somptueux tombeaux de Pétra et de Hégra. Au IV^e siècle avant notre ère, les Nabatéens apparaissent déjà comme de riches nomades grâce à leur gestion de ce commerce. Ils s'inscrivent dans une tradition bien antérieure de maîtrise de la route des aromates par des tribus nomades, semi-nomades ou sédentaires. Ce sont les sources orientales et sud-arabiques qui mettent en évidence l'existence de la route de l'encens avant le IV^e siècle avant notre ère. Il s'agit principalement d'inscriptions produites par les rois assyriens et babyloniens ou d'inscriptions sabéennes et minéennes, auxquelles s'ajoute un intéressant corpus iconographique. Cependant, il nous faut mentionner le caractère fragmentaire et vague de ces sources : il est assez frappant de constater que, malgré l'importance de cette route commerciale, les références précises sont rares, d'où l'apport fondamental de l'archéologie qui peut compléter, confirmer ou infirmer les sources textuelles, voire mettre au jour des données tout simplement absentes des textes. Mais là encore, la route de l'encens nous échappe et se perd bien souvent dans les sables des déserts qu'elle longe ou traverse. Comment retrouver une route qui n'est pas pavée ? Comment identifier ses points-relais quand, bien souvent, un simple campement près d'un puits devait suffire pour faire étape ? Comment même être certain de l'usage de certains puits, étant donné que la région a pu

* Thèse en cours depuis 2016 : *La rencontre de la péninsule arabique et de l'espace mésopotamien (de 853 à 24 avant J.-C.)*, sous la direction de Fr. Joannès (université Paris 1). UMR 7041. J'adresse tous mes remerciements à Liora Bouzaglou, dont l'aide me fut si précieuse. Grâce à son expérience et à sa maîtrise des outils de cartographie numérique, elle a réalisé la carte présentée ici, qui est adaptée d'une carte extraite de l'ouvrage de Clancier *et al.* 2017. Je lui suis infiniment reconnaissante pour ce travail.

connaître une évolution climatique ? Et à partir de quand parle-t-on de « route » ? Un itinéraire emprunté de manière ponctuelle est-il déjà une route ? Ne devrait-on pas plutôt parler de piste ? Toutes ces questions nous montrent bien qu'il s'agit de retrouver la *trace* de cette route, un terme choisi à dessein car il est fort probable que cette voie n'apparaissait bien souvent que grâce aux traces, aux empreintes laissées par les dromadaires. Enfin, il n'y a pas une, mais bien plusieurs routes de l'encens, plusieurs tronçons dont l'émergence est cruciale pour comprendre les rapports entre la péninsule Arabique et ses puissants voisins assyriens, babyloniens, perses. Nous reviendrons tout d'abord sur l'importance du dromadaire comme animal de transport emblématique et sans lequel un tel commerce aurait été compromis. Ceci nous permettra de nous interroger sur les débuts de la ou des routes de l'encens, avant de revenir sur les possibles itinéraires empruntés depuis Shabwa (Yémen) jusqu'à Gaza, soit une route de 2 560 kilomètres environ.

Le dromadaire, le vaisseau du désert

Le développement du commerce de l'encens – et, plus généralement, du commerce arabe – est intimement associé à un animal, le dromadaire. Capable de rester jusqu'à deux semaines sans boire et de manger les épines que même les chèvres dédaignent, c'est le compagnon indispensable pour vivre dans le désert ou au moins à ses marges. Avant la découverte du régime des moussons et le développement de la navigation en mer Rouge, la connexion entre les espaces mésopotamiens, levantins et méditerranéens, d'un côté, et l'espace de la péninsule Arabique, de l'autre, ne pouvait s'envisager sans son concours. Relier ces espaces implique de traverser des zones arides, parfois complètement désertiques, inaccessibles aux caravanes d'ânes qui ont besoin de boire tous les jours¹, ce qui nécessiterait de transporter l'eau permettant d'abreuver les bêtes, en plus des marchandises. Une lettre du gouverneur assyrien Adda-hati témoigne bien de cette indiscutable association entre dromadaire et circulation dans le désert : les chars assyriens qui tentent de poursuivre les Arabes sont incapables de les suivre dans le désert : « le terrain était trop difficile, il n'était pas adapté aux chevaux, ni aux chars »².

La date de la domestication du dromadaire est largement débattue, d'autant plus qu'il faut préciser ce que l'on entend par « domestication » : s'agit-il de l'utilisation des produits dérivés du dromadaire (lait, peau, laine, viande) ou de la monte de l'animal ? L'hypothèse la plus convaincante et sur laquelle nous nous alignerons ici est celle d'une domestication de

1. Il est en fait possible que l'âne puisse rester sans boire jusqu'à trois jours (Osborn et Osbornová 1998, p. 132). Förster 2007, qui a étudié les aménagements du désert libyen entre l'oasis de Dakhla et le plateau du Gifl Kebir (environ 400 km), au sud-ouest de l'Égypte, vers la fin de l'Ancien Empire ou le début de la Première Période Intermédiaire, démontre que cet espace désertique était parcouru par des caravanes d'ânes. Des jarres avaient été installées pour pouvoir les abreuver. À ce jour, l'archéologie n'a révélé aucune installation similaire dans la péninsule Arabique. Le dromadaire demeure donc le seul moyen de transport adapté à cet espace. L'âne n'est d'ailleurs jamais mentionné en lien avec les tribus arabes et la péninsule Arabique. Je remercie M. Prévost d'avoir porté cet article à mon attention.

2. SAA I 175

l'animal, qui implique la possibilité de le monter, au cours du II^e millénaire avant notre ère³. Ce processus semble terminé au début du I^{er} millénaire avant notre ère. Nous connaissons des représentations iconographiques de dromadaires montés dès le IX^e siècle avant notre ère, elles proviennent des sites syriens de Karkémish et de Tell Halaf⁴.

En outre, ce sont les Arabes mentionnés dans les sources assyriennes qui maîtrisent l'élevage difficile des dromadaires ; leurs tributs se composent fréquemment de chamelles et de leurs petits⁵. Si les Assyriens ont parfois recours au dromadaire comme animal de bât pour transporter l'équipement militaire, ils ne savent pas les monter : ceci reste l'apanage des Arabes. Sur les bas-reliefs assyriens, les caravanes du commerce arabe ne sont pas représentées, mais la monte des dromadaires par les Arabes semble les avoir fascinés ; en témoignent les orthostates provenant des palais de Ninive et de Kalhu (Nimrud). Ils représentent les guerres menées contre les Arabes, au moment précis de la fuite de ces derniers. La posture est toujours la même : deux guerriers arabes montent le dromadaire, l'un le dirige à l'aide d'une baguette tandis que son coéquipier protège leur retraite en assaillant les poursuivants de flèches. Ces bas-reliefs sont une source précieuse pour illustrer l'évolution technique de la monte. Selon l'hypothèse de W. Dostal⁶, la première selle utilisée se plaçait sur l'arrière-train, derrière la bosse, elle est appelée selle sud-arabique. C'est ce type de selle qui figure sur les représentations de dromadaires des portes de Balawat, datant du règne de Salmanazar III (858-824) (fig. 1). C'est une première révolution puisque ce type de selle permet de monter les dromadaires et donc de voyager plus facilement.

Cependant, les bas-reliefs assyriens révèlent le passage de la selle sud-arabique, placée derrière la bosse, à la selle nord-arabique ou selle-coussin, qui s'attache directement sur la bosse (fig. 2). Celle-ci n'est pas documentée avant le IX^e siècle avant notre ère. Selon R. W. Bulliet⁷, cette selle servait plutôt pour les combats puisque, étant plus proche de la tête de l'animal, elle permettait de le diriger plus aisément. C'est d'ailleurs ce type de selle que l'on retrouve sur les bas-reliefs du palais d'Assurbanipal, à Ninive, illustrant la fuite des guerriers arabes. La révolution technologique se fondant sur la domestication du dromadaire et son utilisation comme animal de bât et de monte a donc permis l'émergence de la route de l'encens.

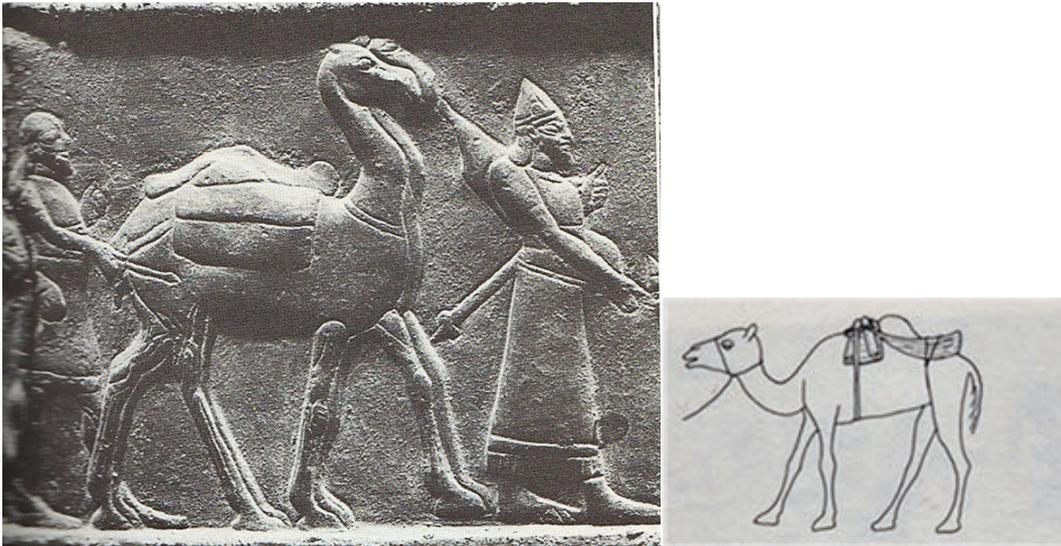
3. Pour des résumés récents sur la question de la domestication du dromadaire, voir Heide 2010 et Magee 2015. Les travaux du second mettent l'accent sur la concordance des sources iconographiques et archéozoologiques qui confirme que les exemples de dromadaires domestiqués datent tous du I^{er} millénaire av. J.-C. Deux approches archéozoologiques permettent de mettre en évidence la domestication de l'animal : l'une se base sur l'importance de la population et notamment sur le quotient mâle/femelle (dans les élevages de dromadaires, il n'y a pas besoin de beaucoup de mâles pour assurer la reproduction) et l'autre se fonde sur les changements de morphologie et de taille car il a été démontré que la domestication entraînait souvent une diminution de la taille des onglés.

4. Pour le bas-relief de Karkémish, voir Gilibert 2011, p. 171. Pour celui de Tell Halaf, voir von Oppenheim 1955, plaque 27 A 3, 34.

5. Nous donnerons ici l'exemple du tribut de la reine arabe Zabibe qui envoie des dromadaires, des chamelles avec leurs petits (ANŠE.A.AB.BA.MEŠ MUNUS.ANŠE.a-na-qa-a-te a-di ANŠE.ba-ak-ka-ri-si-na) au roi Tiglath-Phalazar III, en 738 av. J.-C. (RINAP 1 Tiglath-pileser III 15, l. 1-5).

6. Dostal 1958.

7. Bulliet 1990, p. 84.



1. La selle sud-arabique représentée sur les Portes de Balawat, règne de Salmanazar III (858-824) d'après R. W. Bulliet 1990, p. 74-75.



2. Scène de destruction du campement des Arabes par les soldats assyriens, palais d'Assurbanipal à Ninive. Le dromadaire, à droite, porte une selle nord-arabique ou selle-coussin, directement posée sur la bosse. Musée du Vatican (<http://www.museivaticani.va>).

L'émergence de la route de l'encens

L'encens est produit à partir de la résine d'un arbre appartenant au genre *Boswellia*, que l'on trouve dans la région du Dhofar et au Yémen ainsi qu'en Somalie et en Inde. L'espèce varie d'une région à une autre. La myrrhe est une gomme-résine produite par l'arbre *Commiphora myrrha*, que l'on rencontre aussi principalement au Yémen et en Somalie. Utilisés dans les rituels religieux, en cosmétique et en médecine, l'encens et la myrrhe étaient des produits très prisés des cultures antiques et dont l'usage se répandit à la fois au Proche-Orient, en Égypte et dans le bassin méditerranéen. Les difficultés pour s'en procurer en firent des produits de luxe dont le commerce était particulièrement lucratif. Mais quand voit-on émerger ce commerce des aromates en provenance d'Arabie ? Selon les sources assyriennes, dès le IX^e siècle avant notre ère, les échanges commerciaux étaient déjà importants. En effet, dans les inscriptions royales néo-assyriennes, les territoires du Hindanu et du Suhu, situés sur le Moyen-Euphrate, semblent

constituer des carrefours de redistribution des marchandises provenant de la péninsule Arabique. Durant sa première campagne, Assurnasirpal II (883-859) avait déjà collecté, dans le Hindanu, un tribut se composant de dromadaires⁸. Le Hindanu est alors le seul royaume à délivrer ce genre d'animaux. Nous faisons le même constat à la lecture des inscriptions de son prédécesseur, Tukulti-Ninurta II (890-884), dans lesquelles il est explicitement fait mention de denrées caractéristiques du commerce sud-arabique comme la fameuse myrrhe (šadīdu) et l'antimoine (guhlu), en plus des dromadaires⁹. S'il n'est pas encore question d'encens (ŠEM), il semble bien que l'itinéraire caravanier en provenance d'Arabie soit déjà actif au IX^e siècle avant notre ère, avant la première mention d'une caravane. Celle-ci date du milieu du VIII^e siècle avant notre ère et concerne l'attaque d'une caravane de Tema et de Saba (Yémen actuel) par le gouverneur du Suhu, Ninurta-kudurri-ušur, parce que celle-ci refusait de se soumettre au paiement d'une taxe. La connexion avec l'Arabie est manifeste puisque les agents commerciaux impliqués sont liés à l'oasis de Tema/Tayma, dans le Hedjaz, et au royaume de Saba, région de provenance des aromates¹⁰ :

Moi, Ninurta-kudurri-ušur, gouverneur du territoire du Sūhu et du territoire de Mari : en ce qui concerne les gens de Tema et de Šaba, dont le pays est lointain, (dont) les messager(s) ne sont jamais venus jusqu'à moi et n'ont jamais voyagé pour me (rencontrer), leur caravane est arrivée près de l'eau du puits Martu et du puits Halatu, mais elle les a passés et est ensuite entrée dans la ville de Hindānu.

Cette mention de Tayma est d'ailleurs un premier indice sur la route suivie, l'oasis constituant visiblement une étape fondamentale des caravanes arabiques. Elle apparaît régulièrement dans les inscriptions assyriennes, notamment lorsqu'il est question, sous le règne de Sennachérib (704-681), des « présents des Sumu'anites et des Taymanites »¹¹ qui entrent dans la ville de Ninive par la Porte du Désert (KÁ.GAL madbari). La connexion avec le royaume de Saba, producteur d'aromates, est aussi rendue évidente par les inscriptions assyriennes qui permettent même d'établir un synchronisme entre certains rois assyriens et sabéens. Ainsi, dans une inscription de Sargon II (721-705), le roi sabéen It'amara verse un tribut au roi assyrien, vers 716. Il s'agit d'un roi connu dans les documents sud-arabiques sous le nom de Yathi'amar Bayān. De même, sous le règne de Sennachérib, le fils de Sargon, le mukarrib de Saba, Karib'il Watār, envoie des pierres précieuses et des aromates en cadeau au roi assyrien. Ces présents furent placés dans le dépôt de fondation du Temple de la Nouvelle Année, à Ninive¹² :

Pour le dépôt de fondation du Temple de la Nouvelle Année, le cadeau de Karib'ilu, roi de Saba' : [des pierres] précieuses, des pierres, des herbes de choix, qu'il a

8. RIMA 2 A.0.101.1, l. 97.

9. RIMA 2 A.0.100.5, l. 76-79.

10. RIMB 2, S.0.1002.2, iv 26b'-31a'.

11. RINAP 3/1 Sennacherib 17 et 18.

12. VA 8248, l. 48-51 ; Luckenbill 1924, p. 138.

ordonné d'[ap]porter. De ce trésor, j'ai placé les pierres et les herbes à l'intérieur de ses fondations.

Ce cadeau du roi sabéen a été retrouvé à Ninive sous la forme de perles en onyx et en agate inscrites au nom de Karib'ilu, le mukarrib¹³.

À partir du VIII^e siècle avant notre ère, l'émergence de la route arabique de l'encens est d'autant plus évidente que les aromates sont mentionnés à plusieurs reprises dans les tributs versés par les reines et les tribus arabes aux rois assyriens ou dans les butins. Ainsi, Tiglath-Phalazar III (745-727) s'empare de 5000 sacs d'aromates (5 LIM ŠEM.HÁ) après avoir attaqué le campement de la reine arabe Samsi¹⁴, dans les années 733-732 avant notre ère. Quelques années plus tard et après la percée de Sennachérib jusqu'à l'oasis d'Adummatu/Dumat al-Jandal, son fils, Assarhaddon, impose un nouveau tribut augmenté de 100 sacs d'aromates au successeur du roi arabe Hazael¹⁵. Les aromates sont de plus en plus omniprésents quand il est question des Arabes. L'intérêt des Assyriens pour cette oasis d'Adummatu laisse supposer qu'elle devait constituer une étape importante pour les caravanes en provenance du sud de l'Arabie et il est possible que le passage par Adummatu ait déjà permis de relier la Babylonie directement à l'espace arabique. Mais de nombreux tronçons et embranchements de la route de l'encens sont encore très imprécis. Ayant fait la lumière sur les produits convoyés et sur le moyen de transport utilisé, nous allons tenter de mettre en évidence certaines parties de l'itinéraire emprunté.

Un itinéraire imprécis avant les sources gréco-latines

Malgré l'importance de la route de l'encens et des revenus qu'elle génère, il est difficile de se faire une idée précise de l'itinéraire qu'elle emprunte avant l'apparition des sources grecques et surtout latines. Ainsi, bien que la route existe déjà au IX^e siècle, à l'époque néo-assyrienne, peu de ses étapes sont identifiables, ce qui témoigne d'une connaissance encore limitée de l'espace de la péninsule Arabique. Les Assyriens ont su identifier les termini de cette route, notamment dans la région de Gaza ; en témoignent leurs efforts pour vassaliser les populations arabes de la région. Mais, mise à part l'incursion de Sennachérib jusqu'à Adummatu entre 691 et 689, les Assyriens ne s'aventurent guère en Arabie. Il faut attendre l'époque néo-babylonienne et l'installation du roi Nabonide en Arabie, à Tayma, pour trouver quelques éléments sur les étapes de la route caravanière. En effet, durant son séjour de dix ans dans l'oasis de Tayma (553-543), Nabonide parcourut l'Arabie du nord en passant par certaines de ses plus importantes oasis. Dans une inscription du roi provenant de Harrân, ces villes sont listées¹⁶ :

Mais lui (Šîn), il décima les habitants du pays et en ce qui me concerne, il me fit m'éloigner de ma ville de Babylone par la route de Tayma, de Dédan, de Padakku,

13. Frahm 1993, p. 145-146, perles T90, T91 et T92 et possiblement T93, T94 et T95.

14. RINAP 1 Tiglath-Pileser III 42, l. 19^b-27^a.

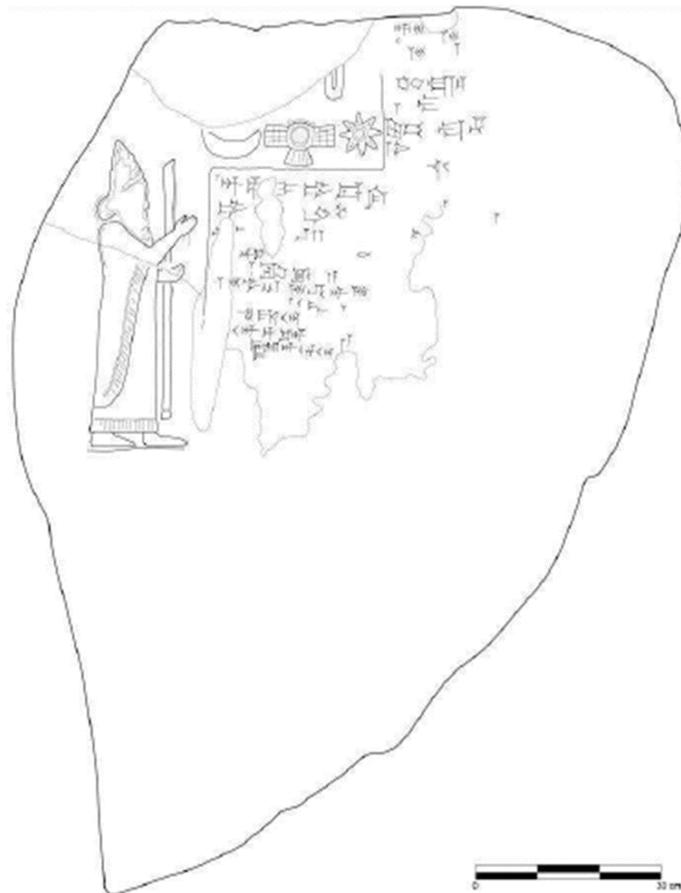
15. RINAP 4 Esarhaddon 1.

16. Inscription de Harrân H₂A/B i 14-27 ; Schaudig 2001, p. 496-497.

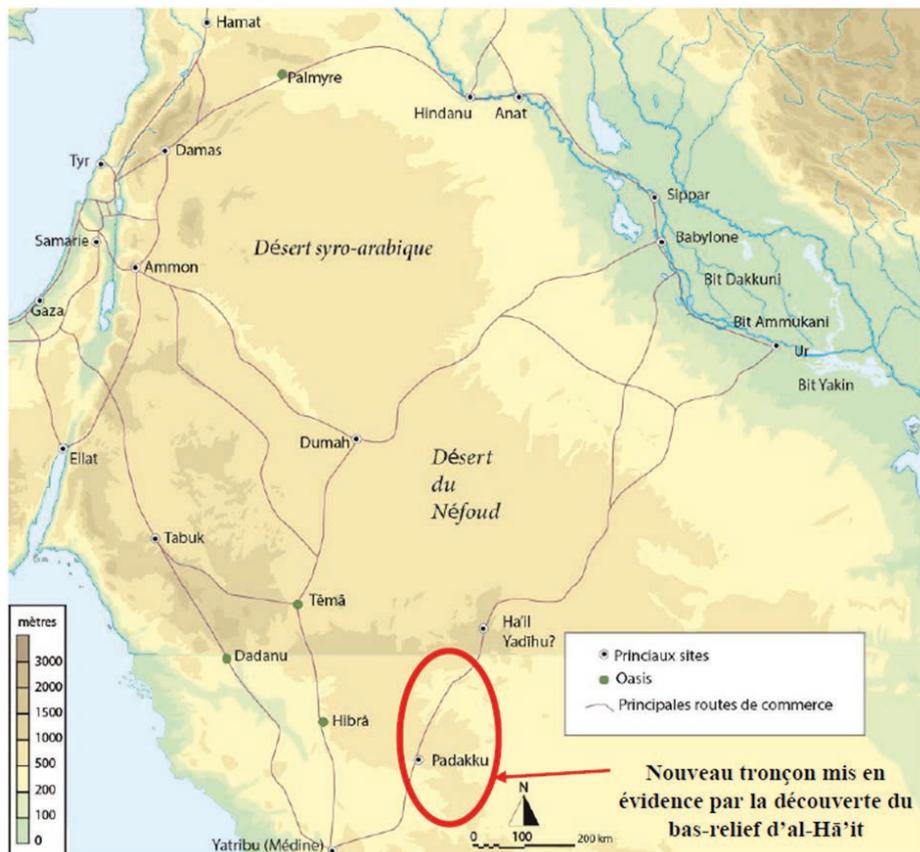
de Hibrâ, de Yadihu jusqu'à Yathrib : pendant 10 ans, j'ai erré (en passant) par ces (villes) et je ne suis pas retourné dans ma ville de Babylone.

Les caravanes en provenance de Tayma sont déjà mentionnées à l'époque assyrienne, tandis que les autres villes peuvent être assimilées à des oasis actuelles comme Hibrâ à l'actuelle Khaybar et Yadihu peut-être à al-Huwayyit. Yathrib est l'ancien nom de Médine et la découverte récente d'un bas-relief et d'une inscription de Nabonide dans l'oasis d'al-Hâ'it/Fadak permet de l'identifier à l'ancienne Padakku (fig. 3). On aurait probablement ici deux tronçons de la route de l'encens : le tronçon principal, via Yathrib/Médine, Khaybar et Tayma et un tronçon menant vers l'est, par le Néfoud, via Yadihu et Padakku, puis Ha'il, jusqu'en Babylonic (fig. 4).

Jusqu'à présent, nous n'avons abordé la question de la route de l'encens que par les documents émanant des cultures se trouvant à ses débouchés septentrionaux. Cependant, on dispose également d'une documentation en provenance d'Arabie du sud qui, bien que sommaire et évoquant de manière allusive ou indirecte le commerce, met en lumière la mise en relation de



3. Copie du bas-relief et de l'inscription de Nabonide à al-H'it, Arabie saoudite d'après Hausleiter et al. (à paraître).



4. Les principaux itinéraires de la route de l'encens à l'époque néo-assyrienne (carte réalisée par L. Bouzaglou).

ces régions séparées par le désert. L'inscription Demirjian 1, étudiée par C. Robin¹⁷ est une source précieuse mais difficile à dater précisément. Elle nous renseigne sur les entreprises commerciales sabéennes et sur la circulation de voyageurs qui se rendent de Gaza à Chypre. Il s'agit de la première inscription sabéenne traitant du commerce à longue distance. Elle date vraisemblablement de l'époque néo-babylonienne. Ce qui est particulièrement intéressant pour la question de la route et de l'itinéraire qu'elle emprunte, c'est la mention d'une expédition commerciale en Arabie du Nord-Ouest, passant par Dédan pour atteindre le sud du Levant et notamment la Judée, Gaza et Chypre (l. 13-16) :

[...] après avoir fait du commerce et être parti en expédition vers Dédan, [Ghazz]at et les villes de Yahūd (Judée) et avoir joui de la paix et avoir été épargné alors qu'il se rendait de Ghazzat (Gaza) à Kiti (Kition/Chypre) durant la guerre de Kashd^{um} (la Chaldée) et de Yawān (l'Ionie).

Il est d'ailleurs frappant de constater que nous retrouvons cette même étape de Dédan et les *termini* méditerranéens dans les inscriptions minéennes qui documentent les périodes perse et

17. Robin et de Maigret 2009. Voir aussi Bron et Lemaire 2009.

hellénistique, les Minéens étant devenus les acteurs principaux du commerce des aromates à partir du VI^e siècle avant notre ère. Quatre inscriptions traitent du commerce avec l'Égypte, l'Assyrie et la Transeuphratène (district administratif perse situé à l'ouest de l'Euphrate et correspondant à la Phénicie, la Samarie, l'Idumée et les pays d'Ammon, Moab et Juda). Certaines, comme l'inscription Ma'in 10, mentionnent plus précisément les étapes de l'itinéraire emprunté. Il est ici question de la ville de Dédan (où les Minéens avaient installé une colonie) et des *termini* maritimes que sont Tyr et Sidon¹⁸ (l. 1-5) :

...] 'Ammīsami', Lah[ay'athat] et Wa[hab...
 ...] et Iliyafa'Nabaṭ, les deux officiants de Wadd [...
 ... la pal]meraie (?) ...
 ...] parce qu'il avait fait du commerce à Dédān, en Égypte, à Tyr et à S[idon...
 ... 'Athtar] dhū-Yuhariq, et par Ḥuffān Yatha', roi de Ma'in, et par Abi[...

Enfin, pour rendre complètement sa place à la documentation sud-arabique, il nous faut mentionner les Listes de Hiérodoules de Ma'in¹⁹ qui enregistrent la « naturalisation » de femmes étrangères épousées par les Minéens et ramenées au pays. Les régions d'origine de ces épouses donnent une idée de certaines étapes du commerce caravanier, surtout de ses débouchés : sur les 79 épouses étrangères connues, 32 proviennent de Gaza, 8 d'Égypte et 16 de l'Arabie du Nord-Ouest, en particulier de Dédan, de Qedar, de Yathrib et de Lihyan, qui sont des oasis, des tribus ou des royaumes se trouvant dans la région actuelle du Hedjaz. La datation de ces listes est encore discutée, mais elles ne seraient vraisemblablement pas antérieures au V^e siècle avant notre ère et dateraient plutôt du IV^e siècle avant notre ère.

Si le départ et le débouché de la route (ou des routes) apparaissent déjà à la lumière des sources arabiques et orientales, certains tronçons restent plus difficiles à identifier précisément. Les sources latines, quant à elles, ne nous aident guère pour combler les manques. Pline l'Ancien (23-79 de notre ère), dans le livre XII de l'*Histoire Naturelle*, consacre un long chapitre à l'encens et à la myrrhe²⁰. Voici ce qu'il nous dit de la Route de l'Encens :

L'encens récolté est transporté à dos de chameau à Sabota (Shabwa), où une seule porte lui est ouverte. Prendre une autre route est un crime que les rois ont puni de mort. Là, les prêtres prélèvent au profit du dieu qu'on appelle Sabis une dîme non à la pesée, mais au volume ; et il n'est pas permis d'en vendre auparavant [...]. On ne peut l'exporter que par le pays des Gebbanites [...]. Leur capitale, Thomna, se trouve à 2 437 500 pas de Gaza, port de Judée, [...] trajet qui est divisé en 65 étapes de chameau.¹⁹

18. Bron 1998, p. 51.

19. Bron 1998, p. 102-121.

20. Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle* 12.30-35.

En somme, nous ne disposons que du nombre de haltes, environ 65, entre Thomna/Timna, capitale du royaume du Qataban, et Gaza. Dans le livre VI, Pline énumère 28 ethnies qui pourraient être celles qui jalonnaient cet itinéraire nord-sud mais, à l'exception de Domatha (Dumat al-Jandal) et de Hégra, celles-ci ne sont ni identifiables, ni localisables²¹. Pour reconstituer le reste des étapes, on s'appuie notamment sur l'itinéraire du pèlerinage à la Mecque que l'on peut croiser avec certains toponymes mentionnés par Claude Ptolémée (vers 90-168 de notre ère), dans le livre VI de sa *Géographie*. Par exemple, au nord de Najrân, l'oasis de Tathlith correspondrait à la ville de Laththa citée par Ptolémée tandis que la Tabala qu'il mentionne a gardé le même nom jusqu'à nos jours. Notons qu'il peut exister un itinéraire principal et des itinéraires secondaires : la reconstitution de la route caravanière proposée ici n'emprunte pas les oasis mentionnées dans les inscriptions assyriennes et babyloniennes. Il ne faut pourtant aucunement les exclure, d'autant plus qu'elles permettraient une bifurcation plus directe vers la Babylonie²².

Si les textes ne nous permettent pas d'identifier aisément toutes les étapes et tous les passages empruntés par la route caravanière, l'archéologie peut, pour certaines régions et dans une certaine mesure, combler les lacunes de la documentation textuelle. C'est le cas de l'archéologie israélienne qui fait apparaître certains points de relais très probablement situés sur la route du commerce trans-arabique, dans la vallée de Beersheba. Ce tronçon connecte la route arabe à Gaza *via* Busayra en Edom, 'En Haseva, Malhata, Aroer, Tel 'Ira et Beersheba (fig. 5).

Le cas d'Aroer²³ (Israël) est particulièrement intéressant car le bâtiment dégagé dans la zone A, datant de la fin du VI^e siècle ou du début du VI^e siècle avant notre ère, pourrait être un caravansérail doté d'une petite aile fortifiée. De part et d'autre d'une cour centrale se trouvent deux corps de bâtiments divisés en petites pièces pouvant servir d'hébergement. La cour elle-même pouvait être utilisée comme enclos pour les animaux. Les murs massifs du bâtiment indiquent qu'il y avait au moins un étage et qu'on voulait protéger l'édifice contre d'éventuelles attaques. La vaisselle d'origine variée (judéenne, édomite) retrouvée dans le bâtiment renforce l'idée qu'il s'agit d'un lieu de passage. Enfin, la localisation de Tel 'Aroer dans la vallée de Beersheba, très probablement sur la route de l'encens, fait de cette localité une bonne candidate en tant que cité caravanière, d'autant plus que le bâtiment, situé à l'extérieur de la zone fortifiée, est bien séparé du reste de l'habitat. Il s'agissait donc de capter les flux de caravanes tout en leur fournissant un espace suffisamment grand et pourvu d'un certain nombre de commodités permettant d'y séjourner (notamment la possibilité d'y dormir et d'y cuisiner, comme en témoignent les petites cellules et la quantité de vaisselle retrouvée).

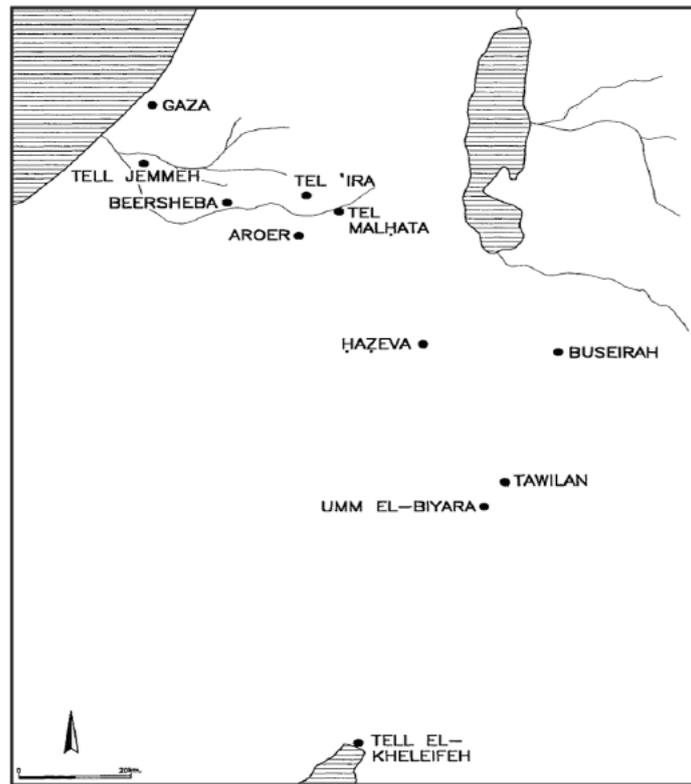
Le site de Beersheba (Israël) nous a également livré des indices sur le passage des caravanes en provenance d'Arabie. Les plus pertinents sont les vestiges d'écriture sud-arabique et les brûle-

21. Pour une tentative de reconstitution des routes trans-arabiques, voir Potts 1988, p. 151 qui reprend notamment les hypothèses de von Wissmann à partir des ethnies mentionnées par Pline l'Ancien. Il nous semble qu'il faut demeurer prudent à l'égard de ces identifications (von Wissmann 1968a et von Wissmann 1968b).

22. Notons que l'une des routes proposées par Sprenger 1875 à partir de la carte de Claude Ptolémée relie Hégra à La Mecque (Macoraba) en passant par les oasis de Médine (Iathrippa/Yathribu), Fadak (Aluara/Padakku) et Khaybar (Thumnu/Hibrâ), les mêmes oasis mentionnées dans l'inscription de Nabonide évoquée plus haut. Pour un récapitulatif de ces routes, voir Potts 1988, p. 152-155.

23. Thareani-Sussely 2007.

RETROUVER LA TRACE DE LA ROUTE DE L'ENCENS



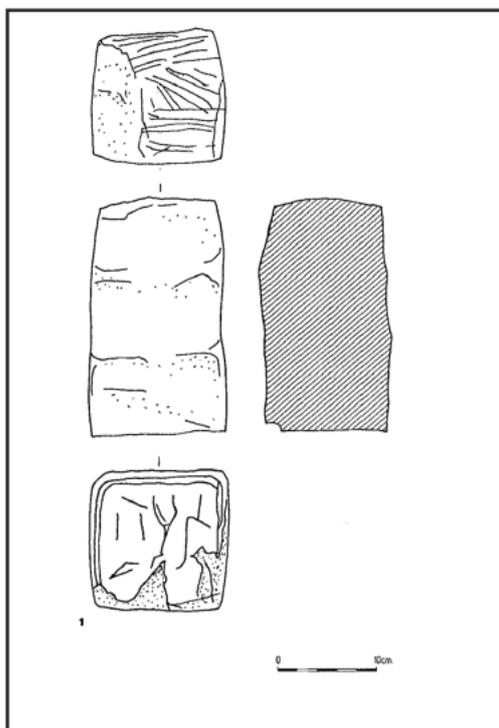
5. Sites de la vallée de Beersheba sur la route de l'encens au VIII^e siècle av. n. è. d'après Singer-Avitz 1999, p. 59.

parfums cubiques. Trois, peut-être quatre, lettres en écriture sud-arabique sont incisées sur un objet rectangulaire et signifient *khn*, « prêtre »²⁴ (fig. 6). De manière plus évocatrice, plusieurs autels à encens cubiques ont été retrouvés à Beersheba dont deux sont décorés de représentations de dromadaires²⁵ (fig. 7). S'il semble que l'origine de ces brûle-parfums soit plutôt mésopotamienne, il n'en demeure pas moins que ces objets sont intimement associés au commerce de l'encens et que les représentations qu'ils portent étaient probablement inspirées par les dromadaires employés dans les caravanes convoyant les aromates arabes. Dans le cas du tronçon qui traverse le Néguev et la vallée de Beersheba, c'est donc bien la culture matérielle qui témoigne du passage des caravanes de l'encens, car nous ne disposons d'aucune source textuelle sur les routes de la région. Comme les marchandises commercialisées étaient des denrées périssables, de même que leurs contenants, elles n'ont pas laissé de traces ; seuls des produits dérivés ou associés, comme les brûle-parfums, ainsi que des indices ténus (quelques lettres en écriture sud-arabique) nous permettent de tracer à nouveau ces itinéraires.

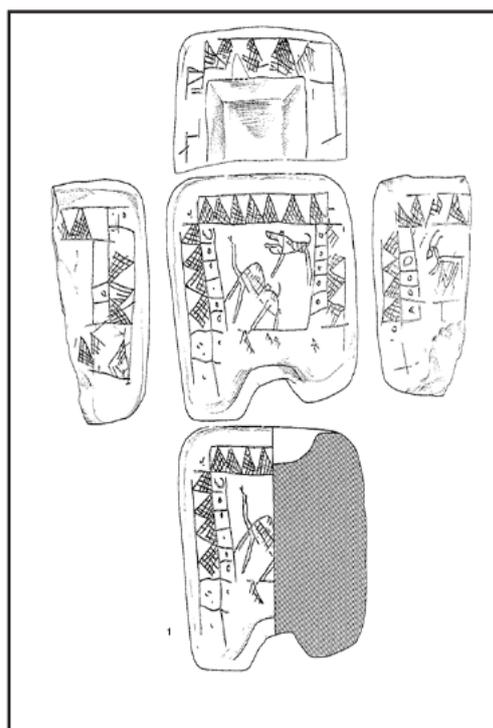
Par tronçons et par petites portions, nous avons tenté d'esquisser en partie ces itinéraires du commerce des aromates. Si beaucoup de questions restent encore en suspens, un fait indéniable

24. Singer-Avitz 1999, p. 50-52.

25. Singer-Avitz 1999, p. 52.



6. Vestiges de caractères arabiques sur un objet rectangulaire en provenance de Beersheba, Israël. D'après Singer-Avitz 1999, p. 51.



7. Brûle-parfum de Beersheba avec décor de dromadaire. D'après Singer-Avitz 1999, p. 42.

apparaît : la connexion de l'Arabie, dès le début du I^{er} millénaire avant notre ère, aux espaces mésopotamiens et levantins. Trois ingrédients ont permis cette mise en relation de l'Arabie à ses voisins : des produits suscitant une forte demande à l'extérieur et dont le caractère lucratif justifie la mise en place d'expéditions caravanières à longue distance ; un moyen de transport fiable et adapté aux conditions climatiques de cette région, le dromadaire ; enfin, la prise en main des itinéraires caravaniers par des tribus dont le rôle n'est pas suffisamment documenté, mais qui assuraient très probablement la protection des caravanes. Mieux comprendre et mieux définir cette route est un travail en cours, de nouvelles données ne cessent de compléter le corpus, notamment grâce à l'ouverture de l'Arabie Saoudite à l'archéologie depuis une vingtaine d'années. Le plus bel exemple est la découverte très récente, depuis 2016, de bas-reliefs rupestres dans la province du Jawf (frontière de l'Iraq et de la Jordanie) représentant deux équidés et au moins onze dromadaires²⁶. S'il est encore difficile de dater le site (époque nabatéenne ? parthe ? plus ancien ?), on peut cependant émettre l'hypothèse, comme le fouilleur G. Charloux, qu'il pourrait s'agir d'une sorte de borne sur un itinéraire caravanier. Serait-ce l'apparition d'un nouveau tronçon ?

26. « Art rupestre : des sculptures de dromadaires en taille réelle découvertes en Arabie saoudite » (<http://www2.cnrs.fr/presse/communique/5429.htm?theme1=8>) / « En Arabie, le mystère des chameaux sculptés » (<https://lejournal.cnrs.fr/articles/en-arabie-le-mystere-des-chameaux-sculptes>).

Bibliographie

- BRON F. (1998) : *Inventaire des inscriptions sudarabiques. Ma'in 3*, Paris/Rome.
- BRON F., LEMAIRE A. (2009) : « Nouvelle inscription sabéenne et le commerce en Transeuphratène », *Transeuphratène* 38, p. 11-29.
- BULLIET R. W. (1990) : *The Camel and the Wheel*, New York.
- CLANCIER P., JOANNÈS F., LAFONT B. et TENU A. (2017) : *La Mésopotamie. De Gilgamesh à Artaban 3300-10 av. J.-C.*, Paris.
- DOSTAL W. (1958) : « The Evolution of Bedouin Life », dans GABRIELLI F., *L'antica società beduina*, Studi Semitici 2, Rome, p. 11-33.
- FÖRSTER F. (2007) : « With donkeys, jars and water bags into the Libyan Desert: the Abu Ballas Trail in the Late Old Kingdom/First Intermediate Period », *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan* 7, p. 1-36 (consultable sur le site <https://research.britishmuseum.org/pdf/Foerster.pdf>).
- FRAHM E. (1993) : « Einleitung in die Sanherib-Inschriften », *Beiheft des Archivs für Orientforschung* 26, Vienne.
- FRAME G. (1995) : *Rulers of Babylonia. From the Second Dynasty of Isin to the End of Assyrian Domination (1157-612 BC)*, RIMB 2, Toronto.
- GILBERT A. (2011) : *Syro-Hittite Monumental Art and the Archaeology of Performance: the Stone Reliefs at Carcemish and Zincirli in the Earlier First Millennium BCE*, Berlin.
- GRAYSON A. K., NOVOTNY J. (2012) : *The Royal Inscriptions of Sennacherib, King of Assyria (704-681 BC), Part I*, RINAP 3/1, Winona Lake, Indiana.
- GROOM N. (1981) : *Frankincense and Myrrh: A Study of the Arabian Incense Trade*, Londres/New York/Beyrouth.
- HAUSLEITER A., *al.* (à paraître) : « A new rock relief with cuneiform inscription of King Nabonidus from al-Hā'it », *Atlal*.
- HEIDE M. (2010) : « The Domestication of the Camel. Biological, Archaeological and Inscriptional Evidence from Mesopotamia, Egypt, Israel and Arabia and Literary Evidence from the Hebrew Bible », *Ugarit-Forschungen* 42, p. 148-184.
- LEICHTY E. (2011) : *The Royal Inscriptions of Esarhaddon, King of Assyria (680-669 BC)*, RINAP 4, Winona Lake, Indiana.
- LUCKENBILL D. D. (1924) : *The Annals of Sennacherib*, OIP 2, Chicago.
- MAGEE P. (2015) : « When was the Dromedary Domesticated in the Ancient Near East ? », *Zeitschrift für Orient-Archäologie* 8, p. 252-277.
- OSBORN D. J. et OSBORNOVÁ J. (1998) : *The Mammals of Ancient Egypt, The Natural History of Egypt* 4, Warminster.
- PARPOLA S. (1987) : *The Correspondence of Sargon II. Part I: Letters from Assyria and the West*, SAA I, Helsinki.
- POTTS D. (1988) : « Trans-Arabian Routes of the Pre-Islamic Period », dans SALLES J.-F., *L'Arabie et ses mers bordières. I. Itinéraires et voyages*, Lyon, p. 127-162.

- ROBIN C., DE MAIGRET A. (2009) : « Le royaume sud-arabique de Ma'in: nouvelles données grâce aux fouilles italiennes de Barâqish (l'antique Yathill) », *CRAI* 153/1, p. 57-96.
- SCHAUDIG H. (2001) : *Die Inschriften Nabonids von Babylon und Kyros' des Großen samt den in ihrem Umfeld entstandenen Tendenzschriften*, *Alter Orient und Altes Testament* 256, Münster.
- SINGER-AVITZ L. (1999) : « Beersheba – A Gateway Community in Southern Arabian Long-Distance Trade in the Eighth Century B.C.E. », *Tel Aviv* 26, p. 3-74.
- SPRENGER A. (1875) : *Die Alte Geographie Arabiens als Grundlage der Entwicklungsgeschichte des Semitismus*, Berne.
- TADMOR H. et YAMADA S. (2011) : *The Royal Inscriptions of Tiglath-pileser III (744-727 BC) and Shalmaneser V (726-722 BC), Kings of Assyria*, RINAP 1, Winona Lake, Indiana.
- VON OPPENHEIM M. (1955) : *Tell Halaf III: Die Bildwerke*, Berlin.
- VON WISSMANN H. (1968a): *s.v.* « Uranios », *RE Suppl.* 11, col. 1278-1291.
- (1968b) : *s.v.* « Zamareni », *RE Suppl.* 11, col. 1322-1337.
- THAREANI-SUSSELY Y. (2007) : « Ancient Caravanserais: An Archaeological View from 'Aroer », *Levant* 39, p. 123-141.

DESCRIPTION DES VOIES ET PERCEPTION DE L'ESPACE.

LE LEXIQUE DE LA ROUTE ET DU TRAJET TERRESTRE
EN GREC ANCIEN

ADÈLE VORSANGER*

Pour tenter de comprendre l'organisation des réseaux viaires et les modes de déplacement de l'Antiquité grecque, l'étude du vocabulaire et des expressions relatifs aux routes et aux trajets terrestres est un travail indispensable. S'il existe des articles ou chapitres d'ouvrages qui recensent les termes désignant les voies¹, des observations restent à faire sur la répartition de ces termes. De plus, les éléments de description des trajets méritent également d'être pris en compte et articulés à l'étude du lexique de la route. Quelles indications les termes spécialisés apportent-ils sur les caractéristiques matérielles des routes ? Attestent-ils de l'existence de catégories de voies clairement distinguées ? En considérant plus largement leurs contextes d'emplois, ainsi que les expressions utilisées pour décrire les voies et informer le lecteur sur leurs caractéristiques les plus significatives, que peut-on en conclure sur les usagers et leur perception du trajet ?

Sans proposer un relevé exhaustif, nous nous concentrerons ici sur quelques termes et expressions et leur contexte, en prenant en compte les connaissances historiques et archéologiques disponibles sur les routes grecques, de façon à mettre en relation, dans la mesure du possible, les mots et les vestiges. L'œuvre de Pausanias constitue sur le sujet un corpus sans comparaison dans l'ensemble de la littérature grecque conservée, et fournira donc une grande partie des occurrences traitées. Les historiens attiques seront également convoqués. Enfin, les lexicographes apporteront des éclairages précieux sur certains mots.

*Thèse en cours depuis 2017 : *Routes et territoires dans la Grèce des cités (v^e-I^{er} siècles av. n. è.)*, sous la direction de D. Mulliez (Sorbonne Université). UMR 8167.

1. Voir Dobias 1991 ; Lolos 2003 ; Du Bouchet 2004, p. 21-61 ; Roelens-Flouneau 2019, p. 21-40.

Ὀδός

En tout premier lieu, un terme s'impose pour désigner la route en grec : ἡ ὁδός, substantif à la fois très large et très courant. Il désigne d'abord la route, en tant qu'infrastructure, objet matériel, de façon extrêmement générale : grand-route, chemin, rue urbaine ou voie rurale peuvent tous être nommés ὁδοί. Toute voie, tout passage semble pouvoir recevoir l'appellation ὁδός, si faibles en soient les aménagements. De plus, le terme est facilement sous-entendu². Le cas est fréquent, par exemple, lorsque l'on désigne une route par son point de départ et son point d'arrivée ; Pausanias 8.6.4³ en fournit un exemple parmi d'autres :

Κατὰ δὲ τὴν ἐξ Ἡραιας ἀγούσαν ἐς Μεγάλην πόλιν εἰσὶ Μελαιναί.

Sur la <route> qui conduit d'Héraia à Mégalopolis se trouve Mélainai.

Au-delà de ce sens matériel, ὁδός peut aussi signifier le *voyage* ou le *trajet*. Il possède enfin une vaste gamme d'emplois figurés désignant le *moyen*, la *méthode*. Cette variété de sens est bien connue et les dictionnaires usuels⁴ en fournissent d'abondants exemples ; mais il est important – nous y reviendrons – de souligner la porosité qui se fait jour entre les notions d'infrastructure et de trajet, de déplacement, entre l'aménagement qui permet la circulation et cette circulation elle-même⁵.

Des catégories de grand-routes ?

Il existe également des termes plus spécifiques, exprimant différentes caractéristiques des routes. Nous nous pencherons ici sur les trois mots les plus courants désignant des voies importantes : ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος, ἡ εὐθεία. Ces trois mots sont des adjectifs substantivés sous-entendant ὁδός – de la même façon que l'on peut dire indifféremment en français « la route nationale » ou, simplement, « la nationale ». En observant leur répartition, nous tâcherons de déterminer si celle-ci peut correspondre à une catégorisation ou à une hiérarchisation de la voirie.

Un rapport entre terminologie et aménagements matériels ?

À partir de l'étude du vocabulaire et de son contexte, peut-on lier la terminologie des grand-routes grecques à des types d'aménagements particuliers ? Le cas d'ἀμαξιτός devrait être, *a priori*, le plus clair. Formé sur ἄμαξα, « chariot », le terme désigne clairement la « voie à chariots »,

2. Bizos 1947, p. 31.

3. Nous utilisons les textes et les traductions (légèrement modifiées) de la CUF, les textes des éditions Loeb et des traductions personnelles le cas échéant.

4. Notamment les dictionnaires Bailly 1899, Magnien-Lacroix 1969 et Lidell-Scott-Jones 1940.

5. Pour un développement plus étoffé sur ὁδός, voir Du Bouchet 2004, p. 25-33.

la « voie carrossable ». Le mot est ancien, attesté dès les poèmes homériques⁶. Plus rares, les adjectifs *ἀμαξήλατος* et *ἀρματήλατος*, ainsi que le participe *ἀμαξευομένη*, ont le même sens. On trouve parfois ces termes associés à l'adjectif *ἰππήλατος*, « praticable pour les chevaux »⁷.

Strabon (8.6.19) utilise le terme afin de préciser la situation d'un lieu-dit : *περὶ τὴν κρήνην τὴν <M>ακαρίαν ὑπὸ <τὴν> ἀμαξιτόν*, « non loin de la fontaine Makaria, en contrebas de la route carrossable ». Dans l'œuvre de Strabon, le terme *ὁδός* est omniprésent et ses hyponymes rarement utilisés ; il paraît donc significatif que, dans ce passage, l'auteur recoure à *ἀμαξιτός*. Strabon donne ici plusieurs indications topographiques : l'*ἀμαξιτός* apparaît comme un point de repère dans le paysage, au même titre que la fontaine Makaria ; cela suggère que cette route ne se confond pas avec le reste de la voirie de Trikorynthos (où se situe le lieu-dit en question), qu'elle est matériellement reconnaissable. Mais quels pourraient être les éléments précis qui caractérisent ce type de route ?

Certains textes montrent un souci de précision sur la largeur des *ἀμαξιτοί*. Hérodote (7.200), décrivant l'étroit défilé des Thermopyles, écrit :

Κατὰ δὲ τὸν Φοίνικα ποταμὸν στεινότατον ἐστὶ ἀμαξιτὸς γὰρ μούνη δέδμηται.

C'est à la hauteur du Phoinix que l'espace est le plus étroit : une voie carrossable simple y a été bâtie.

L'expression *ἀμαξιτὸς μούνη* désigne ici une voie dont la largeur est calibrée sur celle d'un chariot, trop étroite cependant pour permettre le passage de deux véhicules. À l'inverse, on trouve chez Euripide⁸ le syntagme *δίκροτος ἀμαξιτός*, « voie carrossable double ». Si le caractère carrossable impose, naturellement, une largeur minimale, les *ἀμαξιτοί* pouvaient néanmoins varier en dimensions.

L'archéologie a mis en évidence qu'un grand nombre de voies carrossables antiques étaient équipées d'ornières artificielles, entaillées dans les passages rocheux de la route pour favoriser la stabilité des voitures⁹. Yanis Pikoulas, fort de nombreuses prospections à travers la Grèce, notamment dans le Péloponnèse, en arrive même à considérer les ornières artificielles comme un élément essentiel, central des ouvrages routiers antiques¹⁰. Peut-on envisager que le terme *ἀμαξιτός* puisse se rapporter précisément à ce type d'aménagements ? La présence d'ornières dans la roche et l'emploi d'*ἀμαξιτός* dans un texte indiquent respectivement à l'archéologue et au philologue, de façon sûre, la présence d'une voie carrossable ; mais l'aménagement n'est pas systématique sur les routes et le mot ne l'est pas non plus dans les textes : on ne peut donc pas s'avancer plus loin. En somme, les voies désignées comme *ἀμαξιτοί* ne semblent avoir de caractéristiques matérielles ni spécifiques, ni systématiques.

6. *Iliade* 22.146 ; Du Bouchet 2006.

7. Ainsi chez Strabon 17.1.8, au sujet des rues d'Alexandrie.

8. Euripide, *Électre* 775.

9. Voir notamment Pritchett 1980, p. 143-196, Pikoulas 2007 et Pikoulas 2012, p. 33-45.

10. Pikoulas 2012, p. 33-45.

Les autres termes ne paraissent pas non plus correspondre à des éléments matériels très précis. Une *εὐθεία*, ou *ὁδὸς εὐθεία*, désigne une route reliant, en un trajet direct, deux points, deux villes. Mais il ne faut pas comprendre ici l'adjectif *εὐθύς* au sens de *droit* : si l'*εὐθεία* ne fait pas de détour, cela ne signifie pas qu'elle évite les virages. Les routes grecques antiques suivent le terrain et ses courbes et évitent les grands travaux de terrassement : ainsi, les tracés rectilignes n'y sont pas la norme¹¹. Certains textes montrent que ces routes pouvaient même, malgré leur statut de voies principales, être fort sommairement aménagées. Par exemple, Pausanias, en 7.26.10, mentionne une « route directe » escarpée et montagneuse :

Ὅδὸς δὲ ἐξ Αἰγείρας εὐθεία ἀπὸ τοῦ ἱεροῦ τοῦ Διὸς διὰ τε ὄρων καὶ ἀνάντης †...† ἐστὶ.
Il y a une route directe qui part d'Aigeira, depuis le sanctuaire de Zeus, à travers les montagnes et qui est <...> escarpée.

Dans son *Lexicon Homericum*, Apollonios le Sophiste rapproche *εὐθεία* d'*ἀτραπός*, ce dernier mot désignant un sentier :

Ἀτραπός· ὁδὸς εὐθεία μὴ ἔχουσα ἐκτροπὰς.
Sentier : route directe sans embranchements.

Le mot *λεωφόρος*, littéralement la voie « porte-foule », désigne, sans plus de précisions, une route passante. De même que pour *εὐθεία*, on trouve dans les textes des indices que des routes de qualité variable pouvaient recevoir ce nom. Par exemple, Pausanias, en 8.6.5, dit de la route d'Argos à Tégée (l'une des principales voies de pénétration en Arcadie) qu'elle est *ὀχήματι ἐπιτηδειοτάτη καὶ τὰ μάλιστὰ (...)* *λεωφόρος*, « très commode pour les chariots, c'est une grand-route ». En revanche, la route de Delphes, lorsqu'on arrive de Béotie, est décrite en 10.5.5 de la façon suivante :

Ἡ δὲ λεωφόρος αὐτόθεν ἢ ἐς Δελφοὺς καὶ προσάντης γίνεται μᾶλλον καὶ ἀνδρὶ εὐζώνῳ χαλεπωτέρα.
La grand-route qui mène [du carrefour où Œdipe a tué Laïos] à Delphes devient à partir de là plus escarpée et plus difficile pour le piéton.

Ainsi, quoique ces deux routes possèdent une importance comparable au sein de leurs réseaux respectifs, puisqu'il s'agit de deux voies de communication inter-régionales, il semble bien que leur aspect et leur commodité aient peu en commun.

Il n'existe visiblement pas d'uniformité matérielle au sein des différentes voies mentionnées sous un même terme dans les textes. À plus forte raison, il est impossible de rattacher les mots grecs à des types de vestiges précis. Même si les trois termes présentés possèdent chacun des nuances, on ne peut affirmer qu'ils correspondent à des réalités matérielles véritablement distinctes. Il

11. Pikoulas 1999, p. 252.

faut relever, en particulier, qu'une voie ardue, voire non carrossable, peut, malgré ses difficultés, permettre un trafic dense et être perçue comme une grand-route.

Répartition des termes

La répartition que l'on observe, dans les textes, entre les trois termes ne permet pas non plus d'établir l'existence de catégories distinctes de voies. En effet, ἡ ἀμαξιτός, ἡ λεωφόρος et ἡ εὐθεία – dont il ne faut pas oublier qu'ils sont nettement moins fréquents que le très général ὁδός – apparaissent souvent comme équivalents dans les textes.

Les mots λεωφόρος et ἀμαξιτός sont attestés dès les épopées homériques, mais ne s'y trouvent qu'une fois chacun¹². Julien Du Bouchet, dans un article consacré à ces deux occurrences¹³, défend l'idée que les deux mots ne désignent pas des routes distinctes, mais une unique route extra-urbaine : « Λαοφόρος la désignait comme voie passante, ἀμαξιτός comme voie carrossable. » Le même fonctionnement se retrouve dans les textes postérieurs.

Par exemple, dans un épisode de la *Vie d'Ésope*, rapporté par deux manuscrits différents, se déploie une large gamme de mots désignant la route, mais tous relatifs à la même artère. Une prêtresse d'Isis (ou des prêtres selon la version), s'étant égarée hors de la route, se retrouve dans le champ d'Ésope et celui-ci la ramène sur la voie principale. Dans la *Vie d'Ésope* G, 4, cette voie principale reçoit d'abord l'appellation δημοσία ὁδός, la « voie publique », par opposition au chemin privé ; puis, lorsque la prêtresse y est ramenée, on trouve le syntagme ἐπὶ τὴν λεωφόρον ὁδὸν τὴν ἀμαξιομένην, « sur la grand-route carrossable ». Dans le second texte, *Vie d'Ésope* W, 4, on trouve en premier lieu λεωφόρος, puis Ésope mène les prêtres εἰς τὴν εὐθείαν καὶ τετριμμένην ὁδόν, « vers la route directe, très passante ». Le participe parfait τετριμμένη, « usée », peut s'employer pour désigner des voies de terre battue, formées et élargies par le passage¹⁴. On voit, dans ces deux passages, une certaine variété de termes, tous employés pour désigner une seule et même route : la voie principale, par opposition sans doute au sentier de campagne dans lequel les prêtres se fourvoient. La variation mise en œuvre dans ces passages ne parle pas en faveur d'une distinction stricte entre les différents termes.

Chez Pausanias également, l'emploi de ces mots semble gouverné par des préoccupations d'ordre stylistique : on ne peut percevoir de trame viaire hiérarchisée chez le périégète. Pausanias utilise le plus souvent ὁδός, mais recourt à εὐθεία et λεωφόρος (il n'utilise pas ἀμαξιτός) lorsqu'il doit distinguer plusieurs routes, sans doute par souci de clarté et de variation du vocabulaire. Dans de nombreux cas, εὐθεία et λεωφόρος sont employés de façon rigoureusement équivalente, au sujet de la même route. On trouve notamment un schéma récurrent dans la *Periégèse* où, après avoir quitté une route principale pour une brève excursion, l'on y revient : Pausanias varie fréquemment les termes dans ces passages, employant λεωφόρος pour quitter la route et εὐθεία pour y revenir ou inversement. Un bon exemple de ce procédé se trouve en 9.2.1-2 :

12. Respectivement en *Illiade* 15.682 et 22.146.

13. Du Bouchet 2006.

14. On en trouve par exemple une autre occurrence chez Aristophane, *Grenouilles* 123.

1 Γῆς δὲ τῆς Πλαταιίδος ἐν τῷ Κιθαιρῶνι ὀλίγον τῆς εὐθείας ἐκτραπέεισιν ἐς δεξιὰ Ὑσιῶν καὶ Ἐρυθρῶν ἐρείπια ἐστί. [...] 2 Ἐπανελθοῦσι δὲ ἐς τὴν λεωφόρον ἐστὶν αὖθις ἐν δεξιᾷ Μαρδονίου λεγόμενον μνήμα εἶναι.

1 Sur le Cithéron, sur le territoire de Platées, lorsqu'on s'écarte un peu de la route directe, vers la droite, il y a les ruines d'Hysiai et d'Érythrées. (...) 2 Quand on revient sur la grand-route, tout de suite à droite se trouve un tombeau que l'on dit être celui de Mardonios.

Cette alternance entre εὐθεῖα et λεωφόρος au sujet d'une même voie se retrouve en de nombreux passages de l'œuvre¹⁵. La seule frontière claire semble être celle qui distingue les voies majeures – qu'elles soient nommées ἀμαξιτός, λεωφόρος, εὐθεῖα ou simplement ὁδός – et les chemins secondaires¹⁶. La preuve en est que les lexicographes peuvent définir ces mots les uns par les autres. Hésychius note :

Ἰθειή· ἀμαξιτός. Θεσσαλοί.

[Route] directe : carrossable. Thessaliens.

Ἰθειή étant une variation dialectale d'εὐθεῖα, on a ici une nouvelle preuve de la relative interchangeabilité des termes étudiés. Cela se confirme chez Pollux (9.37) :

Τὰς μὲν εὐρυτέρας ὁδοὺς λεωφόρους ἂν καὶ ἀμαξιτοὺς καλοῖης καὶ ἀμαξηλάτους καὶ ἱππηλάτους.

On peut appeler les routes d'une certaine largeur « grand-routes », « routes carrossables », « routes à chariots » ou « routes à chevaux ».

Ainsi, les trois mots ἢ ἀμαξιτός, ἢ λεωφόρος, ἢ εὐθεῖα possèdent des nuances différentes (route carrossable/route passante/route directe) qui ne sont pas toujours exclusives les unes des autres, sans pour autant être nécessairement applicables toutes les trois à la fois à toutes les grandes routes. Les trois mots servent à désigner des axes majeurs : comme l'ont déjà montré Julien Du Bouchet¹⁷ et Hélène Roelens-Flouneau¹⁸, la distinction entre voies principales et secondaires apparaît comme le principal élément de hiérarchisation des routes grecques. Malgré l'existence d'une certaine variété de termes désignant ces voies principales, on ne peut pas distinguer de hiérarchie plus fine, de catégories fixes ni de caractéristiques systématiques à l'intérieur de ce vaste ensemble : l'emploi des mots semble dicté par des questions de point de vue, par la caractéristique

15. Route d'Argos à Épidaure en 2.25.9-10 ; de l'Argolide à Sparte en 3.10.7 ; la route longeant la côte de l'Achaïe est désignée comme λεωφόρος en 7.23.1, 7.25.5 et 7.25.8, mais comme εὐθεῖα en 7.25.11 ; de Tégée à Argos : 8.54.5 ; Éleuthères-Platées 9.2.1-2 ; Daulis-Delphes 10.5.1 et 10.5.5 ; Orchomène-Oponite 10.35.1 et 10.35.5.

16. Voir aussi Du Bouchet 2004, p. 60-61 et Roelens-Flouneau 2019, p. 37-40.

17. Du Bouchet 2004, p. 60-61.

18. Roelens-Flouneau 2019, p. 37-40.

que l'on souhaite souligner, comme Julien Du Bouchet l'a montré chez Homère¹⁹, ou encore par des raisons stylistiques. Les différents termes désignant les grand-routes ne portent donc pas en eux-mêmes toutes les informations utiles sur les caractéristiques d'une voie.

Le point de vue des voyageurs

Moyens de transport

Si le seul choix des mots ne suffit pas, quelles autres solutions les textes mettent-ils en œuvre pour caractériser et décrire les routes ? Les indications portant sur l'accessibilité d'une voie semblent significatives à cet égard et nous amènent à poser la question des moyens de transports employés. Trois types d'usagers de la route se rencontrent dans les textes : les charrois, les bêtes de somme ou les bêtes montées, et les *ἄνδρες εὐζώνοι*.

La traduction courante d'*ἄνθρωπος εὐζώνος*, dans les dictionnaires ou dans les textes, par « bon marcheur » ou « homme agile »²⁰ est très contestable. Il faut citer ici une notice d'Hésychius :

Εὐζώνως · εὐστόλως · μὴ ἔχων φορτίον.

Εὐζώνως : avec un équipement léger ; sans porter de fardeau.

Dans les textes, l'*ἄνθρωπος εὐζώνος* est le piéton non chargé, par opposition aux voyageurs transportant des charges lourdes et encombrantes, d'où la traduction adoptée ici : *marcheur sans bagages*.

Expression de l'accessibilité

Pausanias, lorsqu'il veut donner une indication précise sur l'accessibilité d'une route, emploie des tournures au datif indiquant à quels usagers la voie en question est la mieux adaptée : comme on l'a vu plus haut, dans ce genre de contexte, les noms de types de voies étudiés ci-dessus sont insuffisants, puisque leur relation à la viabilité de la route n'est ni évidente, ni systématique. En 2.15.2, Pausanias pose une alternative entre deux trajets concurrents de Cléonai à Argos :

Ἐκ Κλεωνῶν δὲ εἰσιν ἐς Ἄργος ὁδοὶ δύο, ἡ μὲν ἀνδράσιν εὐζώνοις καὶ ἔστιν ἐπίτομος, ἡ δὲ ἐπὶ τοῦ καλουμένου Τρητοῦ, στενὴ μὲν καὶ αὐτὴ περιεχόντων ὁρῶν, ὀχήμασι δὲ ἔστιν ὄμως ἐπιτηδειότερα.

De Cléonai à Argos il y a deux routes. L'une convient aux marcheurs sans bagages, c'est un raccourci ; l'autre, par le lieu-dit Trétos, est étroite elle aussi – elle est encaissée dans les montagnes – mais elle est malgré tout plus adaptée aux chariots.

19. Du Bouchet 2006.

20. Voir par exemple les dictionnaires Bailly et Lidell-Scott-Jones, *s.v.* « *εὐζώνος* ».

Ce passage oppose de façon explicite une route à piétons (*ἀνδράσιν εὐζώνοις*) et une route carrossable (*ὀχήμασι*). La même distinction se retrouve en 1.44.6, au sujet de la route skironienne, voie à flanc de falaise reliant Mégare au Péloponnèse. Selon le périégète, celle-ci fut, dans un premier temps, bâtie *ἀνδράσιν ὁδεύειν εὐζώνοις*, « pour que l'empruntent des marcheurs sans bagages ». Ce n'est que sous Hadrien que la route fut élargie et rendue carrossable :

Ἀδριανὸς δὲ ὁ βασιλεὺς καὶ οὕτως ὡς καὶ ἄρματα ἐναντία ἐλαύνεσθαι κατέστησεν
εὐρυχωρῇ τε καὶ ἐπιτηδείαν εἶναι.

Mais l'empereur Hadrien la fit établir assez large et assez convenable pour que des chariots s'y croisent.

On trouve en 10.32.2, au sujet du chemin montant à l'autre Corycien, sur les hauteurs du Parnasse, une mention, plus rare, de chevaux et de bêtes de sommes : la montée est dite *ῥάων εὐζώνῳ ἀνδρὶ ἢ ἡμίονοις τε καὶ ἵπποις*, « plus facile pour un marcheur sans bagages que pour les mules et les chevaux ». Ce chemin est connu²¹ : il se caractérise par une forte pente et des marches taillées dans la roche ; c'est peut-être ce qui, dans l'esprit de Pausanias, le rend moins praticable à des équidés qu'à des piétons. La distinction principale semble néanmoins être celle qui oppose les voies adaptées uniquement au trafic piétonnier et les voies carrossables. C'est ce qui ressort également d'une notice de Phrynichos l'Atticiste :

Ἀμαξιτὸς ὁδός· δι' ἧς ἄμαξα, οὐ μόνον εὐζωνος ἀνὴρ περιπατεῖ.

Route carrossable : par laquelle un chariot peut circuler, pas seulement un marcheur sans bagages.

Plus encore que la distinction entre les « grand-routes » et les autres, c'est le partage entre routes piétonnières et voies carrossables qui semble le plus pertinent pour amorcer un classement des routes grecques antiques. Mais la distinction route piétonnière/route carrossable recoupe-t-elle la distinction entre voie secondaire et principale ? On a rencontré, dans certains exemples ci-dessus, des voies essentielles et pourtant uniquement (ou principalement) accessibles aux piétons : la route de Béotie en Phocide (Pausanias 10.5.5) et la route skironienne avant l'intervention d'Hadrien (Pausanias 1.44.6)²². Le marcheur légèrement équipé apparaît donc comme le seul voyageur apte à circuler sur toutes les routes de Grèce, celui en fonction de qui, par défaut, sont bâties les routes. Le piéton est un élément central pour comprendre l'organisation de la circulation viaire en Grèce et les emplois du syntagme *ἀνὴρ εὐζωνος* reflètent bien cette omniprésence du marcheur.

21. On trouvera une description et des photographies du chemin dans Amandry 1981.

22. Arthur Muller estime cependant que la route skironienne ne devint la voie d'accès principale entre la Mégaride et le Péloponnèse, supplantant la route de montagne qui traversait les monts Géranien, qu'après les travaux d'Hadrien : voir Muller 1984, p. 256.

Distances et temps de trajet

Une autre série d'occurrences permet de préciser encore la valeur de l'expression ἀνήρ εὐζώνος : on la trouve employée de façon quasiment figée, au datif, pour exprimer des distances en temps de trajet. Hérodote y recourt en 1.104 :

Ἔστι δὲ ἀπὸ τῆς λίμνης τῆς Μαιήτιδος ἐπὶ Φᾶσιν ποταμὸν καὶ ἐς Κόλχους τριήκοντα ἡμερέων εὐζώνῳ ὁδός.

Il y a, du Palus-Méotide aux bords du fleuve Phase et en Colchide, trente jours de chemin pour un marcheur sans bagages.

On retrouve le même emploi d'ἀνήρ εὐζώνος chez Thucydide (2.97.1-2), avec ici une légère variation sur le cas – nominatif, puis datif :

1 Ὁδῶ δὲ τὰ ξυντομώτατα ἐξ Ἀβδήρων ἐς Ἴστρον ἀνήρ εὐζώνος ἐνδεκαταῖος τελεί. 2 Τὰ μὲν πρὸς θάλασσαν τοσαύτη ἦν, ἐς ἠπειρον δὲ ἀπὸ Βυζαντίου ἐς Λαιαίους καὶ ἐπὶ τὸν Στρυμόνα (ταύτη γὰρ διὰ πλείστου ἀπὸ θαλάσσης ἄνω ἐγίγνετο) ἡμερῶν ἀνδρὶ εὐζώνῳ τριῶν καὶ δέκα ἀνύσαι.

1 Par la route, au plus court, un marcheur sans bagages met, d'Abdère à l'Istros, entre dix et onze jours. 2 C'était là l'étendue des côtes ; et vers l'intérieur, de Byzance au pays des Léiens et au Strymon (ce qui représentait le point le plus éloigné de la mer), il faut à un marcheur sans bagages treize jours.

Enfin, des siècles plus tard, Lucien, au premier paragraphe d'*Icaroménippe*, se livre à une reprise parodique de la formule : du soleil à la demeure de Zeus, ἄνοδος καὶ ταῦτα γένοιτ' ἂν εὐζώνῳ ἀετῶ μιᾶς ἡμέρας, « cela peut faire encore une montée d'une journée pour un aigle sans bagages ». Cette plaisanterie constitue une preuve certaine du caractère figé, consacré de l'expression, ainsi que de sa longévité. Il en ressort très nettement que la longueur des trajets s'exprime de façon quasi-systématique en fonction du piéton, qui sert d'étalon empirique pour le calcul des distances.

On trouve quelques exemples, dans la littérature grecque, d'évaluations numériques de la distance parcourue en une journée de marche : Hérodote, en 4.101, l'estime à 200 stades, soit un peu moins de quarante kilomètres. En 10.33.3, Pausanias avance un chiffre comparable :

Λίλια δὲ ἡμέρας μὲν ὁδὸν καὶ ὥρα χειμῶνος ἀπέχει Δελφῶν κατιούσι διὰ τοῦ Παρνασσού, στάδια δὲ ἑτεκμαιρόμεθα ὀγδοήκοντα εἶναι τῆς ὁδοῦ καὶ ἑκατόν.

Lilaia également est distante d'une journée de route de Delphes, même en hiver, en passant par le Parnasse, et nous estimons que la route mesure cent quatre-vingt stades.

Si la mesure est légèrement inférieure à celle proposée par Hérodote, c'est sans doute parce que Pausanias parle en l'occurrence d'une route de montagne : en effet, l'estimation des distances

en temps de trajet, plutôt qu'en mesure absolue, a l'avantage de prendre en considération la difficulté du terrain. Ce mode de calcul a prévalu en Grèce jusqu'aux temps modernes : Edward Dodwell, voyageur anglais du début du XIX^e siècle, note en introduction de son récit de voyage : « Distances in Greece are not regulated by measure, but computed by time. [...] This rough kind of calculation is more accurate than might be imagined. »²³

L'ἀνήρ εὐζῶνος, le piéton, le marcheur léger apparaît donc, dans les sources antiques, comme le voyageur par excellence : non pas un modèle d'agilité, de rapidité, mais un standard à partir duquel on jauge les routes, leur difficulté et leur longueur. La porosité, évoquée plus haut, entre les notions de *route* et de *trajet*, est bien visible ici : l'on passe de la mesure de l'objet matériel qu'est la route au décompte du trajet, du parcours du voyageur. Une association étroite s'opère entre la description de la voie et celle du déplacement.

S'il existe un ensemble assez varié de termes désignant des routes, on voit que ceux-ci ne dessinent pas une typologie claire et que leurs emplois ne sont pas étanches. L'étude de la terminologie des routes grecques fait apparaître une classification assez sommaire entre voies principales et secondaires, mais l'on obtient un tableau légèrement différent en s'intéressant aux autres façons de parler de trajets en grec. Chez Pausanias, les détails les plus précis, les plus pratiques fournis sur les voies le sont par des expressions au datif indiquant le type d'usager à qui la route est le mieux adaptée. Chez le périégète comme dans d'autres contextes, la distinction la plus significative passe entre les routes piétonnières et les voies carrossables – les bêtes de somme, dont l'emploi est évidemment attesté, sont plus discrètes dans les sources. Certaines expressions figées attestent du fait que le piéton sans bagage est le voyageur par excellence des routes grecques : c'est de son point de vue que se calcule la durée des trajets. Le lexique de la route ne se comprend pas sans ces indications sur l'expérience de l'usager, du voyageur, et la prise en compte des conditions du déplacement. Les mots grecs ne témoignent nullement d'une vue surplombante et théorique sur le réseau routier ; la route n'est pas une infrastructure morte, ne connaît pas de catégorisations figées ni étanches. Elle est un élément dynamique de l'organisation du paysage, perçue et décrite en termes de mouvement, à hauteur de marcheur.

Bibliographie

Sources primaires

Hérodote, *Histoires, tome I, livre I : Cléo*, éd. et tr. Ph.-E. LEGRAND, Collection des Universités de France, Paris, 1932.

Hérodote, *Histoires, tome IV, livre IV : Melpomène*, éd. et tr. Ph.-E. LEGRAND, Collection des Universités de France, Paris, 1945.

23. Dodwell 1819, p. vii : « Les distances, en Grèce, ne sont pas calculées par des mesures, mais évaluées en temps. [...] Ce mode de calcul rudimentaire est plus précis qu'on ne l'imaginerait. »

- Hérodote, *Histoires, tome VII, livre VII : Polymnie*, éd. et tr. Ph.-E. LEGRAND, Collection des Universités de France, Paris, 1951.
- Hesychii Alexandrini Lexicon, vol. II : E-O*, éd. K. LATTE, E. Munksgaard, Copenhague, 1966.
- Lucien, « Icaroménippe », *Oeuvres, tome III : Opuscules 21-25*, éd. et tr. J. BOMPAIRE, Collection des Universités de France, 2003.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome I, livre 1 : l'Attique*, éd. M. CASEVITZ, tr. J. POUILLOUX, comm. Fr. CHAMOIX, Collection des Universités de France, Paris, 1992.
- Pausanias, *Description of Greece, volume I : Books 1-2 (Attica and Corinth)*, tr. W. H. S. JONES, Loeb Classical Library 93, Cambridge (MA), 1918.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome VII, livre VII : l'Achaïe*, éd. M. CASEVITZ, tr. Y. LAFOND, Collection des Universités de France, Paris, 2000.
- Pausanias, *Description de la Grèce, tome VIII, livre VIII : l'Arcadie*, éd. M. CASEVITZ, tr. M. JOST, comm. J. MARCADÉ, Collection des Universités de France, Paris, 1998.
- Pausanias, *Description of Greece, volume IV : Book 8.22-10 (Arcadia, Boeotia, Phocis and Ozolian Locri)*, tr. W. H. S. JONES, Loeb Classical Library 297, Cambridge (MA), 1935.
- Phrynichi Eclogae nominum et verborum Atticorum*, éd. Chr. A. LOBECK, Weidmann, Leipzig, 1820.
- Lexicographi Graeci vol. 9 : Pollucis Onomasticon*, éd. E. BETHE, Teubner, Leipzig, 1937.
- Strabon, *Géographie, tome V, livre VIII*, éd. et tr. R. BALADIÉ, Collection des Universités de France, Paris, 1978.
- Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse, tome II, 1ère partie : livre II*, éd. et tr. J. DE ROMILLY, Collection des Universités de France, Paris, 1962.
- Vita Aesopi*, éd. G. WESTERMANN, Braunschweig, 1845.

Usuels

- BAILLY A. (1899) : *Dictionnaire grec-français*, Paris.
- LIDELL H. G., SCOTT R., JONES H. S. (1940⁹) : *A Greek-English Lexicon*, Oxford.
- MAGNIEN V., LACROIX M. (1969) : *Dictionnaire grec-français*, Paris.

Références

- AMANDRY P. (1981) : « L'autre Corycien dans les textes antiques et modernes », *BCH Suppl.* 7, p. 29-54.
- BIZOS M. (1947) : *Syntaxe grecque*, Paris.
- DOBIAS C. (1991) : « Promenade lexicale sur la route grecque », dans *La route : mythes et réalités antiques. Actes du colloque 12-13 mars 1991, organisé par l'Association régionale des enseignants de langues anciennes de l'Académie de Dijon*, Dijon, p. 15-32.
- DODWELL E. (1819) : *A Classical and Topographical Tour through Greece*, Londres.
- DU BOUCHET J. (2004) : *Recherches sur les noms de la rue en grec ancien*, thèse inédite de l'université Paris X sous la dir. de M. CASEVITZ.

- DU BOUCHET J. (2006) : « Remarques sur λαοφόρος et ἀμαξιτός dans L'Iliade », *Revue de philologie, de littérature et d'histoire anciennes* 80, p. 273-279.
- LOLOS Y. (2003) : « Greek Roads. A Commentary on the Ancient Terms », *Glotta* 79, p. 137-74.
- MULLER A. (1984) : « Megarika XII-XIV », *BCH* 108, p. 249-66
- PIKOULAS Y. (1999) : « The Road-Network of Arkadia », dans NIELSEN Th. H., ROY J. (dir.), *Defining Ancient Arkadia*, Copenhague, p. 248-319.
- PIKOULAS Y. (2007) : « Travelling by Land in Ancient Greece », dans ADAM C., ROY J. (dir.), *Travel, Geography and Culture in Ancient Greece, Egypt and the Near East*, Oxford, p. 78-87.
- PIKOULAS Y. (2012) : *Το οδικό δίκτυο της Λακωνικής*, Athènes.
- PRITCHETT W. K. (1980) : *Studies in Ancient Greek Topography. Part III : Roads*, Berkeley/Los Angeles/Londres.
- ROELENS-FLOUNEAU H. (2019) : *Dans les pas des voyageurs antiques. Circuler en Asie Mineure à l'époque hellénistique (IV^e s. av. n. è-Principat)*, Bonn.

ESCALES CHRÉTIENNES DES ARABES SUR LES DEUX ROUTES DE HAUTE-MÉSOPOTAMIE (VI^e-VII^e SIÈCLES)

SIMON VICTOR PIERRE*

Durant les premiers siècles de l'ère islamique, certaines des tribus de la région du Bēt 'Arbāyē, qui s'étend entre le Ḥābūr, Nisibe et Ninive, furent dépeintes comme chrétiennes dans les textes syriaques comme dans les traités arabes de la période abbasside.

Précisons d'emblée que les 'Arbāyē qui avaient donné leur nom à la région à l'époque achéménide¹ n'avaient pas de lien organique avec ceux que nous appelons ici « Arabes ». Ces derniers, pendant l'Antiquité tardive et des débuts de l'Islam, correspondaient aux *Tayyāyē* du syriaque et aux *Sarakēnoi* du grec.

Dans les deux littératures – chrétienne et islamique – ces tribus du Bēt 'Arbāyē appartenaient pleinement à l'ethnie des conquérants et étaient affiliées à l'Église syro-orthodoxe en développement. Elles ne sont pas directement liées aux phylarques ḡāfnides (ḡassānides) de Syrie intérieure qui avaient adhéré, au VI^e siècle, au même courant anti-chalcédonien. Ils semblent également clairement distincts des individus et communautés citadines du sud de l'Irak, généralement d'obédience syro-orientale. Il existe dès lors bien peu d'éléments pour dater tant leur immigration que le processus de leur christianisation.

Toutefois, plusieurs établissements hospitaliers et monastiques se développèrent le long des deux principales voies jalonnant la Haute-Mésopotamie orientale des VI^e et VII^e siècles. Au début du XX^e siècle, le prêtre orientaliste et syriacisant François Nau se passionna pour le processus de christianisation des Arabes nomades, qu'il traitait comme une condition

* Thèse en cours depuis 2017 : *Les tribus arabes chrétiennes en Haute-Mésopotamie (VII^e - VIII^e siècles) : entre islam et Églises syriaques*, sous la direction de M. Tillier (Sorbonne Université). UMR 8167.

1. Xénophon, *Anabase* 1.5 ; Marquart 1901, p. 161 donne de nombreuses attestations du Haut-Empire : Plutarque, *Lucullus* 21 [sous Tigrane] ; Dion Cassius, *Histoire Romaine* 68.21 et 31 [sous Trajan et Sévère] et 75.1-2 et 11-12 [sous Sévère] ; Hérodien, *Histoire Romaine* 3.28.

nécessaire à l'émergence de l'islam. Il exhuma, édita et traduisit deux hagiographies issues d'une même compilation, qui, chacune à leur manière, consacrent plusieurs pages à la fondation, au cœur de la steppe ou du désert, de monastères à fonction hospitalière. Ces témoignages syro-orthodoxes qui décrivent leurs fondations les associent explicitement aux groupes pastoraux des steppes et déserts environnants ainsi qu'au grand commerce qui les traversait. Il est néanmoins probable que ces couvents ciblaient initialement l'entretien des voyageurs tout en bénéficiant, en contrepartie, de leurs donations.

Le moment de rédaction de ces textes est très incertain, avec un *terminus ante quem* au début du x^e siècle, puisqu'ils furent insérés dans la collection syro-orthodoxe en 935-936 (1247 de l'ère hellénistique)² sous la direction de Moïse de Nisibe³. La première hagiographie (dans l'ordre du manuscrit) s'intitule *l'Histoire des Actes divins de saint Mār Marūtā métropolitain de Takrīt – aimé du Christ – et de tout l'Orient*⁴ et son action se déroule durant le deuxième quart du vii^e siècle. Elle est signée d'un certain Denḥā, « métropolitain après lui (*men botreh*) »⁵, et vient clore une série de douze Vies de saints⁶. La seconde hagiographie, qui la suit immédiatement, est appelée *Histoire d'Ahūdemmeḥ, apôtre et martyr*⁷ et prend pour contexte le troisième quart du vi^e siècle, la fin du règne de Ḥosrō I^{er} Anūšīrwān : sans auteur connu, elle est la première d'une série de martyres⁸. *L'Histoire d'Ahūdemmeḥ* rapporte, à la suite du récit de conversion des Arabes au christianisme, la fondation d'un monastère et d'une église au lieu-dit 'Ayn Qenāyē⁹, qui doit venir encadrer et assister les tribus des environs. De son côté, Marūtā, également fondateur de la métropole syro-orthodoxe en Irak sassanide, institue un monastère et une hôtellerie pour les voyageurs qui « traversent le désert »¹⁰. Comment expliquer le rôle primordial de ces étapes dans ces deux récits syro-orthodoxes orientaux ? Leur localisation sur les routes d'un négoce partiellement arabe a-t-elle pu favoriser l'intégration des tribus à la métropole ecclésiastique de l'Orient, fondée à Takrīt en 629 ?

Nous montrerons ici que les *Sarrakènoi/Tayyāyē* participaient effectivement au négoce de l'Antiquité tardive. Le réseau monastique favorisa probablement leur intégration à l'Église syro-orthodoxe d'Antioche. Nous faisons ici l'hypothèse que ces escales chrétiennes ne visaient pas initialement les tribus de pasteurs (bédouins), auxquels l'hagiographie et l'historiographie contemporaine les destinent généralement, puisque leur immigration put avoir été postérieure à l'usage patient et continu de ces monastères de la steppe par les

2. Wright 1872, p. 1111-1116 : BL Add 14 645 (n°952).

3. *Fol.* 430. Au monastère des Syriens au désert de Sketè en Égypte, où Moïse de Nisibe aurait trouvé refuge au moment de l'avènement de la dynastie Ḥamdānide de Mossoul.

4. *Fol.* 198-209.

5. *Fol.* 198.

6. *Fol.* 83-198.

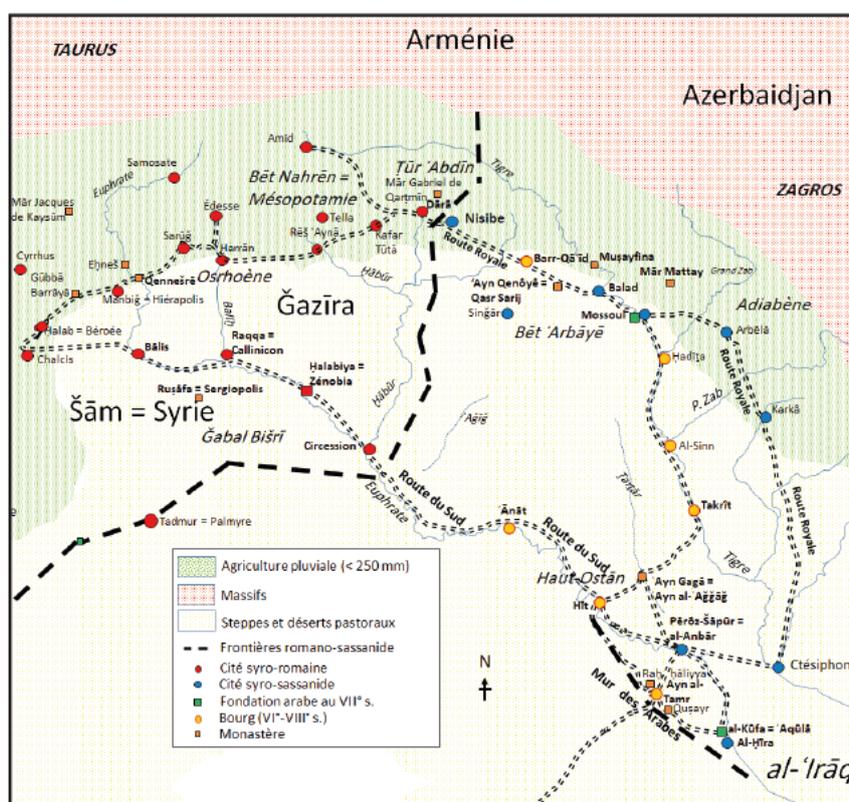
7. *Fol.* 209-221.

8. *Fol.* 221-396.

9. *Vie d'Ahūdemmeḥ*, p. 29.

10. *Vie de Marūtā*, p. 86.

ESCALES CHRÉTIENNES DES ARABES



8. Haute-Mésopotamie (Ġazīra et Mossoul) (VII^e-VIII^e siècles).

négociants arabes. Afin de placer ces témoignages syriaques dans leur contexte, il nous faut identifier les routes fréquentées par ces Arabes.

Ce sont peut-être celles où l'empereur Héraclius (r. 610-641) envoya « ceux des Arabes (*Sarrakènoi*) qui sont sujets de mon État chrétien »¹¹ au printemps 628. Ces routes parallèles, voire concurrentes, relient également l'Irak sassanide à l'Osrhoène romaine. La « route du sud » longe l'Euphrate, tandis que la « route royale » relie Mossoul à Nisibe et Dārā à travers le Bēt ' Arbāyē. Je tenterai ici de localiser et dater l'instauration, la christianisation et l'arabisation de ces différentes haltes sur les deux principales routes de Haute-Mésopotamie. Je m'appuierai pour ce faire sur le minutieux recensement des églises et couvents syro-orientaux produit par le chercheur et dominicain Jean-Maurice Fiey¹². Ses travaux, ainsi que l'ouvrage de référence sur le christianisme arabe tardo-antique de John Trimmingham¹³, constituent les références essentielles de Michael Morony, dont la synthèse sur l'Irak au VII^e siècle continue

11. *Chronique Paschale*, p. 730 : « Tandis que nous étions concernés par la découverte de la séquence des événements concernant Chosroes et Seiroe et que nous étions en train d'envoyer à différents lieux, aussi loin que Siarsurae et le Petit Zab, Chalcas (Kirkuk ?) et Iesdem, le long des deux routes, aussi bien ceux de nos plus fortunés contingents et ceux des Saracènes qui sont sujets de notre État Philochriste ».

12. Surtout Fiey 1963, p. 289-342 ; Fiey 1965-1968 ; Fiey 1974 ; Fiey 1977 ; Fiey 1978.

13. Trimmingham 1979.

de faire autorité¹⁴. J'envisagerai les deux escales, l'une prévue pour les pasteurs arabes, l'autre pour des commerçants à l'ethnie non spécifiée, comme deux structures équivalentes installées le long des « deux routes » de Ġazīra orientale. La région étudiée regroupe les provinces de l'ancien empire perse sassanide : le Haut-Ostān sur l'Euphrate, l'Adiabène (Nōd-Araḥšīragān) au-delà du Tigre et surtout Nisibe et le Bēt 'Arbāyē, la steppe en-deçà du Tigre.

Entre Mossoul et Nisibe : saint Serge de 'Ayn Qenāyē dans le Bēt 'Arbāyē

La seule attestation certaine d'Arabes en Haute-Mésopotamie avant l'hégire se trouve dans les clauses du traité de paix de 561 entre Justinien I^{er} et Ḥosrō I^{er}, reproduites par l'historien de langue grecque Ménandre Protector (m. v. 600) :

Les marchands sarakènoi ou autres barbares, qui trafiqueront dans l'un ou dans l'autre des deux États, ne pourront prendre des routes différentes, mais ils seront tenus d'aller à Nisibe et à Dārā et ne pourront entrer dans le territoire étranger sans passeport officiel. Que ceux qui contreviendront à cette loi, et qui tenteront d'éviter le paiement des douanes, seront pourchassés par les gardes-frontières et leurs marchandises, qu'elles soient Asouriennes, ou Romaines, seront confisquées.¹⁵

Les États sassanide et romain imposèrent aux négociants un itinéraire unique, depuis le Tigre au niveau de Balad, en amont de Mossoul. Les bateliers ayant remonté le fleuve et les piétons ayant emprunté la route royale achéménide depuis Ctésiphon s'y réunissaient probablement avant de traverser la steppe du Bēt 'Arbāyē et de rallier Nisibe, Dārā et la Mésopotamie romaine. Les *Sarakènoi* n'y sont pas dépeints comme des bédouins habitant la steppe, mais bien en tant que commerçants tenus, comme les autres, d'emprunter la seule route officielle entre les deux empires. On en déduit que, probablement, non seulement les « routes différentes » par Singār et le Ḥābūr, mais également la route de l'Euphrate leur sont désormais interdites.

Commerçants *sarakènoi* et autres passaient dès lors obligatoirement à quelques centaines de mètres des actuelles ruines de Qaṣr Sarīḡ, un complexe de bâtiments jouxtant une église en pierres de taille, à une demi-journée de marche de Balad. Ce complexe fut probablement développé le long de cette route du Bēt 'Arbāyē, peut-être après le traité de paix de 561 mentionné ci-dessus, mais il est impossible de l'assurer. Le bâtiment a été décrit par David Oates en 1962 : son appareil de blocs de calcaire tranche avec la coutumière brique de l'Irak sassanide¹⁶. Son plan basilical à trois nefs, son sanctuaire en hémicycle voûté et ses deux pièces attenantes (*diakonikon* et *martyrion*) révèlent une église typiquement syrienne. Enfin, son ouverture au sud et son portique sont une

14. Surtout Morony 1974 ; Morony 1976 ; Morony 1982 ; Morony 1984.

15. Ménandre 6.1.

16. Okada 1991, p. 72 ; p. 78.

spécificité des édifices jacobites¹⁷. Selon ces indices archéologiques, l'édifice est caractéristique d'une influence occidentale et miaphysite à une période légèrement postérieure à Justinien. Une église de facture similaire a été mise au jour en 1987 à Tall Muṣayfna, en amont de Balad, dans le lit du lac de barrage, et est couramment datée du VII^e siècle¹⁸.

Jean-Maurice Fiey a identifié Qaṣr Sarīḡ en 1958 comme le monastère de saint Serge de 'Ayn Qenāyē décrit dans l'*Histoire d'Ahūdemmeh*¹⁹. Cette Vie relate le parcours d'un saint miaphysite originaire de Balad qui, victime de ses rivaux syro-orientaux, souffre le martyre en 575 sous Ḥosrō I^{er} Anūšīrwān (m. 579)²⁰. Le cœur de ce récit concerne une mission de conversion des tribus bédouines du Bēt 'Arbāyē, la steppe avoisinant Balad. Après être parvenu à les évangéliser :

Il [...] alla bâtir la grande et belle maison de pierre taillée au milieu du Bēt 'Arbāyē, dans un lieu appelé 'Ayn Qenāyē, il y plaça un autel des saints martyrs et appela cette maison du nom de saint Mār Sargīs l'illustre martyr ; parce que ces peuples arabes ('ammē ṭayyāyē) aimaient beaucoup son nom et y avaient recours plus que tous les autres hommes. [...] il construisit encore le grand et célèbre monastère²¹ [...].

Michel le Syrien et Grégoire Bar Hebraeus, auteurs syro-orthodoxes des XII^e et XIII^e siècles, mentionnent un couvent du VIII^e ou IX^e siècle, restitué 'Aneqāyē par les copistes, situé « hors de Balad » (*l-barr men Balad*)²². Selon cette Vie, il s'agit d'un des centres syro-orthodoxes « soutenus » par ces mêmes tribus :

Leurs aumônes se répandaient sur tous les hommes et en tout lieu. Mais plus particulièrement sur les saints monastères qui sont encore soutenus par eux jusque maintenant dans leurs nécessités corporelles [...] avec tous les autres monastères des croyants qui sont sur la Terre des Romains et des Perses²³.

Elizabeth Fowden s'est beaucoup appuyée sur ce texte pour prouver la diffusion du culte de saint Serge chez les Arabes au cours du VI^e siècle, en particulier en Haute-Mésopotamie²⁴. Or, si l'*Histoire d'Ahūdemmeh* décrit des bédouins comme cibles de son évangélisation, il existe bien peu de preuves de l'existence de groupes arabes nomades indigènes avant la fin du VII^e siècle²⁵.

17. Oates 1962, p. 78-89.

18. 'Abbū 1987, p. 136.

19. Fiey 1958, p. 126 ; 'Ayn Qēnē dans le résumé de la *Vie de Bar Hebraeus* : Bar Hebraeus, *Ecclésiastique* 3, col. 99-101.

20. BL Add 14645.

21. *Vie d'Ahūdemmeh*, p. 29-30.

22. Bar Hebraeus, *Ecclésiastique* 3, col. 191-192 ; Michel le Syrien 4, p. 521 et trad. 3, p. 73 : c'est sur cet indice que repose en grande partie l'identification de Fiey.

23. *Vie d'Ahūdemmeh*, p. 27-28.

24. Fowden 1999, p. 121 ; p. 123-125.

25. Morony 1984, p. 231 : pas avant les années 675-692 selon l'*Histoire de Bēt Qōqā* 1, p. 198 et trad. p. 247, et pas avant le VIII^e siècle dans de Thomas de Marga, *Histoire monastique* 1, p. 130-133 ; 2, p. 273-278.

Jean d'Ephèse (m. 588), contemporain d'Aḥūdemmeḥ, ne le connaît que comme prélat partisan du miaphysite Jacques Baradée (m. 578), inspirateur de l'Église syro-orthodoxe²⁶. La chronique de Zuqnīn, probablement rédigée durant le dernier tiers du VIII^e siècle, est le plus ancien texte préservé à mentionner sa mort en martyr, un élément central de l'hagiographie²⁷. Toutefois, elle passe sous silence sa mission de conversion des Arabes. Dès lors, on ignore le moment d'émergence de ce motif biographique avant la copie de l'*Histoire* dans la compilation de 935-936²⁸.

Il est permis de douter de ce discours hagiographique lorsqu'il insiste sur le souci d'imitation du sanctuaire de 'Ayn Qenāyē pour concurrencer le complexe de Ruṣāfa-Sergiopolis. Il n'est en effet pas assuré que le complexe ait effectivement été dédié initialement à saint Serge, et encore moins que ce choix ait été associé à l'attrait des Arabes pour ce martyr de Syrie. Si des églises lui sont bien consacrées un peu partout dans l'espace syro-mésopotamien, où ce saint est effectivement très populaire, il l'est tout autant chez les Perses que chez les *nomadika*²⁹. Il est dommage que Fowden ait évité la question de la date de rédaction de l'*Histoire d'Aḥūdemmeḥ*, alors même qu'à propos de Ruṣāfa, elle décrit précisément la progression lente et tardive, un siècle après la fondation de Sergiopolis, de la vénération de saint Serge parmi les « barbares ». Le sanctuaire n'avait pas été fondé à leur intention, il se trouvait simplement sur leur terre de parcours³⁰. L'étude diachronique du culte du saint, du sanctuaire de Qaṣr Sarīḡ et de la route du Bēt 'Arbāyē est encore à mener.

Une seule chose est certaine : les groupes arabes ont été associés progressivement au complexe monastique et hospitalier, implanté sur la seule route autorisée pendant le demi-siècle suivant 561. Peut-être est-il plus pertinent de parler d'une imprégnation progressive et réciproque des Arabes par le monastère de saint Serge de Qenāyē. Les premiers à s'être accoutumés au christianisme miaphysite à l'aube du VII^e siècle furent peut-être les commerçants arabes de la route du Bēt 'Arbāyē. La chronique de Zuqnīn et sa probable contemporaine *Vie de Mār Gabryēl de Qartmīn* comportent toutes deux une histoire similaire attestant de la coutume des négociants *ṭayyāyē* (arabes) d'entreposer leur or dans les monastères de la région d'Edesse et de Dārā³¹.

Un texte islamique du X^e siècle, l'*Histoire de Mossoul* d'al-Azdī (m. 945) mentionne l'installation, aussi tard que le début du IX^e siècle, du clan taḡlibī des Banū Ḥasan b. 'Umar al-

26. Jean d'Ephèse, *Chronique*, p. 388-390 (6.20).

27. Chronique de Zuqnīn (Ḥarrāk) p. 110 et trad. p. 114 : « Catholicos de Perse et Martyr ».

28. Wright 1872, p. 1116 ; fol. 430.

29. Simocatta, *Histoire* 5.1.6-8 et 5.14.1-12 (Whitby) par exemple.

30. Dans deux articles plus récents elle ajoute ceci : « The history of Ahudemmeḥ provides us with a precious glimpse of how, in practice, the growth of Rusafa-Sergiopolis as one of the major Christian pilgrimage shrines belonged to the same pattern in which fixed points, blessed with natural resources and a saint, were employed as a highly successful method of converting the region's population to Christianity, and maintaining the new allegiance » (Fowden 2015, p. 184) ; « Dans les histoires des chrétiens arabes d'Aḥudemmeḥ et de Nu 'mān, on peut observer la lente construction d'une identité supra- ou paratribale, qui est centrée sur des bâtiments chrétiens et constitue une parmi plusieurs associations de groupes ou d'individus. » (Fowden 2013, p. 402).

31. *Chronique de Zuqnīn*, p. 16-17 et trad. p. 15-16 (Ḥarrāk, p. 153-155) : à Mar Habil « dans la région d'Edesse » ; *Trilogie de Qartmīn*, p. 67-71 : à Mār Gabryēl au nord de Nisibe.

‘Adawī dans un des bourgs situés sur cette même route entre Balad et Nisibe, à Barr-Qa‘id³², là où le géographe Ibn Ḥawqal (m. 988) place la sous-tribu pastorale des Banū Ḥabīb³³. Ce groupe est également un rameau des Banū Taglib, la tribu archétypale des Arabes chrétiens à l’époque abbasside. L’implantation de ces pasteurs, aux VII^e et VIII^e siècles, a pu accélérer et renforcer l’arabisation du sanctuaire et l’ajout à la mémoire du saint Aḥūdemmeḥ de sa mission d’évangélisation. Toutefois, la situation d’étape accueillante pour les caravaniers arabes, depuis 561, a dû en constituer les prémices :

Une table abondante et chargée de tous les biens y était dressée pour tous ceux qui arrivaient à sa porte ; c’était comme un jardin rempli de biens pour tout le pays où il était situé ; et tout ce dont les hommes de ce pays avaient besoin (leur) était fourni par lui³⁴.

La « route du sud » : les étapes chrétiennes de l’Euphrate arabe³⁵

Alors que la clause précitée du traité de 561 contraignait le négoce, arabe ou non, à passer par Dārā au nord, le Code Justinien, légèrement antérieur, avait déterminé en plus deux points de passage : Artaxata en Arménie et Callinicon (al-Raqqa) sur l’Euphrate³⁶. En aval, le poste frontière romain correspondait à Circession, qui était l’aboutissement de ce que la *Chronique du Ḥūzistān*, un document syro-oriental du VII^e siècle, appelle la « route du sud » (*ūrḥā taymnāytā*) et dont les étapes, côté sassanide, étaient ‘Ānāt et Hīt³⁷. À la fin du VIII^e siècle, cette région fut unifiée au sein du district de la « route de l’Euphrate » : *Ṭarīq al-Furāt*³⁸.

En aval se trouvait le district sassanide du Haut-Ostān dont la capitale était al-Anbār (« le grenier »), équivalente de la cité perse et syro-orientale de Pērōz-Šāpūr³⁹, où résidait le *marzbān* (« le marquis ») en charge du « mur des Arabes » (*war-i-Tāzīgān*), conjointement à la ville d’al-Ḥīra, plus au sud⁴⁰. Comme celle-ci, al-Anbār était surnommée « cité des

32. Et ce dès 202/817 selon al-Azdī, *Tarīḥ al-Mawṣil*, p. 349-350.

33. Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, p. 211 et surtout p. 221.

34. *Vie d’Aḥūdemmeḥ*, p. 30.

35. Voir aussi Fiey 1968, p. 230-242.

36. Ménandre 4.36.4.

37. *Chronique du Ḥūzistān*, p. 15 ; c’est aussi la « terre basse » (le taḥtōyō) de Pīr Šāpūr et des Namirōyē dans le *Synodicon* (1976), p. 200.

38. Rousset 2001, p. 559 ; Ibn Ḥurdaḍbēh, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, p. 216 ; p. 229 ; p. 246 ; p. 251, évoquée dans al-Ṭabarī, *Tā’rīḥ al-Rusul wa-l-Mulūk*, VI, p. 260, et al-Azdī, *Tā’rīḥ al-Mawṣil*, p. 406.

39. Voir Gyselen 1989, p. 57 : la sigillographie témoigne d’une province de Pērōz-Šābuhr-Pātin qui a pu être fondée à partir d’un ancien district (*magūb*) dépendant de Ctésiphon (Gyselen 1989, p. 61-62).

40. *Ērānšāhr*, p. 21-22 et trad. p. 26-28.

Arabes » (*mdī(n)tā d-Ṭayyāyē*) dans les textes syro-orientaux rédigés au début de l'islam⁴¹. Pērōz-Šāpūr accueillit également, autour de l'an 630, le siège d'un évêque suffragant de la métropole ecclésiastique de Takrīt, consacré en outre « au peuple/à la tribu des Arabes al-Namir » (*amō d-Ṭayyāyē Namirāyē*)⁴². Il s'agit vraisemblablement d'un des premiers centres d'évangélisation des Arabes, à l'entrée de ce qui devait bientôt constituer la province de Ġazīra et Mossoul.

Dans un canon apocryphe du IX^e siècle, le diocèse arabe apparaît dédoublé : al-Anbār pour les al-Namir et 'Ānāt pour les Banū Taġlib⁴³. La chronique de Séert, traduction arabe d'une compilation historico-hagiographique syro-orientale des VIII^e-IX^e siècles, confirme toutefois que ce prélat a autorité sur « 'Ānā et les Banū Taġlib qui habitent sous la tente » (*sukkān al-ḥiyām*)⁴⁴. Il s'agit d'une petite cité, sise sur une île, dernière localité avant la frontière romaine, où l'on trouve, selon al-Šābustī, un couvent de saint Serge : « les gens s'y rendent depuis Hīt ou d'autre ville pour s'y promener.⁴⁵ » Selon Abū Yūsuf (m. 798), juge abbasside et auteur du plus ancien traité fiscal préservé, c'est à cette ville que le grand conquérant Ḥālīd b. al-Walīd (m. 642) aurait accordé un des statuts les plus favorables. Dans une des légendes préservées, afin de rejoindre la Syrie, qu'Abū Bakr lui avait assignée en 634, Ḥālīd longea cette même route en remontant l'Euphrate, guidé par des éclaireurs des Banū Taġlib qui habitaient le long de l'Euphrate dans diverses localités⁴⁶. Les habitants des villes jalonnant son parcours auraient alors « sollicité une capitulation (*ṣulḥ*) qui soit identique à celle des Gens de 'Ānāt »⁴⁷.

Abū Yūsuf situe non loin de là la corde tendue par l'agent fiscal Ziyād b. Ḥudayr al-Asadī pour collecter la dîme (*uṣr*) auprès des commerçants fluviaux :

Ziyād b. Ḥudayr installa une corde (*ḥabl*) sur l'Euphrate ; et un homme des chrétiens y passa : il le taxa. Il continua sa route et vendit sa marchandise, lorsqu'il revint, il y (re)passa, et il [Ziyād] voulut le taxer de nouveau⁴⁸.

41. *Martyr de Mār Grīgōr*, p. 62 (79v) : « Il sortit de Maḥōzē et s'en alla par la route //80r de l'ouest pour se rendre à Pērōz Šābūr, la ville des Ṭayyayē ». L'action de cette hagiographie se déroule sous le Catholicos syro-oriental Mār Abā (m. 552). On se reportera également à Timothée, *Synodicon Orientale*, p. 321, dans le synode du même catholicos.

42. Michel le Syrien 4, p. 413 et trad. 2, p. 416 ; dans Bar Hebraeus, *Ecclésiastique* 2, col. 111-123, Āḥā, un des deux proches compagnons de Marūtā, est nommé à la tête de « Pīr-Šābūr », de même que dans les canons du *Synodicon in the West-Syrian tradition*, p. 200 et 207, « de Pīr-Šāpūr inférieur et des Namirōyē ».

43. *Ibid.* (Synodicon p. 200 et 207 ?)

44. *Chronique de Seert* 2.2, p. 222-223.

45. Al-Šābustī, *Diyārāt*, p. 56.

46. Les chroniques mentionnent plusieurs localités habitées par des groupes liés aux Banū Taġlib : des escales en rive « syrienne » de l'Euphrate : al-Ḥuṣayd, al-Muṣayyah, al-Zumayl, Ġabal Bišr, al-Nuqayb, al-Kawāṭil (etc.).

47. Abū Yūsuf, *al-Ḥarāġ*, p. 160-161 : « Car il était passé par le pays de 'Ānāt, son *baṭrīq* était sorti vers lui demander le *ṣulḥ* ; et il lui avait contracté un *ṣulḥ* et donné ce qu'il désirait : (1) qu'il ne leur détruise aucune *bī'a* (église), et aucune *kanīsa* (église/synagogue), (2) qu'ils puissent frapper leurs *nāqūs* (simandre) en toute heure qu'ils le voudraient de la nuit ou du jour, sauf aux heures des Prières (islamiques), (3) qu'ils sortent les croix aux jours de leurs Fêtes, (4) il leur donna comme clause qu'ils hébergent les *muslimūn* trois jours *wa-yubḍariqū-hum* (qu'ils les guident : Fagnan). »

48. Abū Yūsuf, *al-Ḥarāġ*, p. 149.

Cette tradition repérée par Michael Morony⁴⁹ remonte apparemment au début du VIII^e siècle et avait initialement pour but de dénoncer et limiter les excès dans le prélèvement de cet octroi. Cependant, le terme *‘uṣr* désigne également l’impôt annuel des arabo-musulmans et aussi, par dérogation, celui des Arabes chrétiens Banū Taglib, à partir de traditions dont certaines mettent aussi en scène Ziyād⁵⁰. Les informations sur la mission de cet officier fiscal associent souvent les Arabes chrétiens aux commerçants issus des « gens de guerre » (*abl al-ḥarb*) : les ressortissants des puissances non-musulmanes. Ils seraient donc beaucoup plus lourdement imposés que les *ahl al-dīmma* ou des *mu‘abad*, les protégés du « pays d’Islam », qui, selon certains informateurs, devraient même être exemptés au même titre que les musulmans⁵¹. Le juriste Yahyā b. Adam (m. 203/818) combine, par le truchement de transmetteurs isolés, les plaintes des commerçants chrétiens auprès du calife ‘Umar (634-644) et les dispositions sur l’imposition des Arabes chrétiens.

J’avais coutume de taxer les Banū Taglib lorsqu’ils venaient et partaient. Un de leurs ṣayḥ-s vint à ‘Umar et dit : « Ziyād nous taxe lorsque nous venons et lorsque nous repartons ! ». ‘Umar répondit : « Tu en seras relevé ! ». [...] ‘Umar m’écrivit : « Ne les taxe pas plus d’une fois par an ! »⁵².

Par ailleurs, ceci confirme l’importance de l’axe commercial du *ṭariq al-Furāt* et de son usage par des commerçants arabes christianisés dans l’esprit des informateurs omeyyades et des auteurs abbassides dont les œuvres sont préservées.

Du Tigre à l’Euphrate, entre Hīt et Takrīt : le monastère de ‘Ayn Gagā

Parmi les villes énumérées le long de la « route du sud », l’auteur de la *Chronique du Hūzistān* mentionne Hīt, à mi-chemin d’al-Anbār et de ‘Ānāt. Elle est décrite par le géographe al-Iṣṭaḥrī (m. 958) comme « une cité moyenne à l’ouest de l’Euphrate qui comporte un fort (*ḥiṣn*) [...] en face de Takrīt [...] »⁵³. L’historien fiscaliste al-Balāḍurī (m. 892) inclut sa conquête parmi les « forts (*ḥuṣūn*) qui étaient en amont d’al-Anbār ». Les généraux à qui les auteurs attribuent la

49. Morony 1984, p. 230.

50. À propos des deux sens du mot *‘uṣr* dans la fiscalité des origines, lire al-Dūrī 2011, p. 106-107 ; p. 135 ; p. 139.

51. Abū ‘Ubayd (m. 224/838), *al-Amwāl*, p. 640 (n° 1656 et 1658), Yahyā b. Adam, *al-Ḥarāğ*, p. 61-62 (n° 202-4).

52. Yahyā b. Adam, *al-Ḥarāğ*, p. 64 (n° 211-212). Il existe en réalité plusieurs traditions qui se combinent de manière aléatoire : l’une se réfère à la plainte d’un commerçant chrétien contre un abus commis par Ziyād, qui a imposé plusieurs fois une un octroi plafonné à l’année ; une seconde rapporte que l’impôt usuel était de 10% (Abū ‘Ubayd p. 641 [n° 1663]) y compris sur les montures ; enfin, une dernière spécifie le montant que doit prélever le décimateur (*‘āṣir*) des trois catégories de commerçants : (1) musulmans, (2) *abl al-dīmma* ou *mu‘abad* et (3) gens de Guerre (*abl al-ḥarb*) issus des pays ennemis. Le cas de l’impôt des chrétiens de la tribu Taglib est un des cas de droit fiscal les plus spécifiques de la littérature juridique islamique. C’est peut-être la raison de la confusion entre les anecdotes ayant trait à la douane de l’Euphrate (et à sa corde) et l’imposition des chrétiens, et les anecdotes se rapportant aux Banū Taglib qui vivent dans la région.

53. Al-Iṣṭaḥrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, p. 77.

prise de ces bourgs⁵⁴ auraient emprunté cette même route de l'Euphrate, l'un descendant depuis la Ġazīra romaine et l'autre remontant depuis l'Irak sassanide. Cette rencontre fortuite souligne l'incertitude documentaire dans laquelle se trouvaient historiens, géographes et fiscalistes pour fixer le ressort administratif de cette ville.

Les conquérants qurayšite et médinois auraient finalement accordé à ces bourgs une « sauvegarde (*amān*) [...] en retenant la moitié de l'église des gens de Hīt »⁵⁵. Ce bourg fortifié était donc au moins partiellement réputé chrétien. Hīt se situe au débouché d'une troisième route, qui traversait le désert entre le Tigre et l'Euphrate, depuis Takrīt, la métropole ecclésiastique d'« en face »⁵⁶. Les voyageurs pouvaient faire étape à 'Ayn Gagā, monastère et hôpital « au milieu du désert ». La fondation de cet établissement constitue un motif important d'une seconde hagiographie syro-orthodoxe, la *Vie de Marūtā* (m. 649), le premier métropolite syro-orthodoxe en Irak, nommé à la veille des conquêtes arabes. Le texte fut copié au x^e siècle dans la même compilation, juste avant l'*Histoire d'Ahūdemmeb*, et éditée et traduite par François Nau, juste après celle-ci.

Ceux qui traversent le désert pour aller à 'Āqūlā s'y reposent, c'est leur port (limēn).
Ceux qui vont de l'Euphrate au Tigre ou du Tigre à l'Euphrate s'y arrêtent⁵⁷.

Le saint aurait découvert « au milieu de la Ġazīra » une source qu'il aurait aménagée. Il en aurait alimenté un monastère dédié à saint Serge, explicitement décrit comme « un lieu de repos pour ceux qui traversaient le désert » entre « Takrīt et les *Castra* de l'Euphrate » et qui allaient et venaient sur la route de 'Āqūlā (c'est-à-dire Kūfa, à côté d'al-Ĥīra) :

Par eux et par ce monastère fut pacifiée toute la Ġazīra (Gzirtō), parce qu'il était situé au milieu. Dieu, par les mains de notre père, en fit un refuge, un port (limēn) et un lieu de repos pour quiconque voyage et demeure dans ce désert, en même temps qu'une joie, un refuge, une protection contre les dangers, (contre) la faim et la soif pour quiconque y passe. [...] Il faut voir les multitudes qui l'ont quitté et d'autres qui l'habitent, y mangent à leur faim, se rassasient, boivent et se rafraîchissent. Les indigents, les affligés, les malades et les faibles y sont apportés, surtout par les peuples ('ammē) qui habitent la Ġazīra, ils y sont guéris, en sortent fortifiés et en bonne santé et secourus quant au corps et quant à l'esprit. Il sauva de nombreux hommes, les protégea et les garda des lions, du froid, du chaud et des autres dangers et en sauvera

54. 'Umayr b. Sa'd est un personnage par ailleurs lié aux tribus arabes chrétiennes dans les sources chrétiennes et musulmanes. Selon Al-Balāḍurī, *Futūḥ al-Buldān*, p. 179, il descendait l'Euphrate, tandis que, « 'Ammār b. Yāsir, qui était alors le *'āmil* de 'Umar b. al-Ḥaṭṭāb sur al-Kūfa, avait envoyé une armée pour razzier ce qui était en amont d'al-Anbār, avec Sa'd b. 'Amr al-Anṣārī à sa tête ».

55. Al-Balāḍurī, *Futūḥ al-Buldān*, p. 178-179.

56. Al-Iṣṭaḥrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, p. 77.

57. *Vie de Marūtā*, p. 87.

(encore). Les moines qui y habitaient ramenèrent à la foi orthodoxe de nombreuses âmes éloignées de Dieu et de sa connaissance, et leur furent une cause de bien⁵⁸.

Les commerçants et voyageurs empruntant cette route ne sont pas identifiés comme des Arabes. On devine toutefois que les peuples (‘*ammē*) qui bénéficient des soins du monastère et « habitent la Ġazīra », dans ses environs immédiats, c’est-à-dire « au milieu du désert », sont probablement, pour certains, à tout le moins apparentés à des Arabes⁵⁹. Cependant, au moment de rédaction de cette *Vie*, la question de la conversion de ces tribus ne semble pas avoir été primordiale, comme elle a pu le devenir au moment de la rédaction de l’*Histoire d’Aḥūdemmeḥ*.

Jean-Maurice Fiey a reconnu ‘Ayn Gagā comme le monastère de Dayr al-‘Aḡḡāḡ (« le cloître du vent de sable ») décrit par le poète al-Šābustī (m. 998) dans son irremplaçable inventaire des *diyārāt* (monastères) du Proche-Orient : « Ce couvent, situé entre Takrīt et Hīt, est empli d’un grand nombre de moines ; au dehors se trouve une source dont l’eau s’écoule dans une citerne⁶⁰ » :

Cela n’avait pas lieu seulement pour ceux qui voyagent dans le désert mais aussi pour ceux qui demeurent dans les forteresses (*qaṣṣrīs*⁶¹) qui sont au milieu de l’Euphrate⁶².

‘Ayn Gagā constituait un « refuge [...] et un lieu de repos », le centre d’un réseau social miaphysite, une escale chrétienne, pour les habitants de la Ġazīra, les commerçants qui rejoignaient la route du Tigre (y compris les *Sarakēnoi* depuis 561) et aussi pour les résidents des centres arabophones et chrétiens : les *qaṣṣrīs* de l’Euphrate. Cette syriacisation de *castrum* (pl. *castra*), traduit étonnamment bien le concept arabe des « forts (*ḥuṣūn*) de l’Euphrate » mentionnés par les informateurs d’al-Balāḡūrī au VIII^e siècle dans ces deux passages :

Puis il se dirigea vers les *ḥuṣūn* de l’Euphrate, *ḥiṣn* après *ḥiṣn*, et en fit la conquête de la même manière qu’il avait conquis Circession [...] lorsqu’il dépassa Talbas et ‘Ānāt, il se rendit à Nā’ūsa, Alūsa, et Hīt⁶³.

‘Umayr b. Sa’d écrivit à ‘Umar b. al-Ḥaṭṭāb pour l’avertir qu’il avait atteint la partie syrienne de l’Euphrate et conquis ‘Ānāt et divers *ḥuṣūn* de l’Euphrate, et qu’il avait demandé, de là, que les Banū Taḡlib passent à l’Islam⁶⁴.

58. *Vie de Marūtā*, p. 86-87.

59. Pierre 2018, p. 14-16 et 20 à propos de l’assimilation entre ‘*ammē* et *ṭayyāyē* chez les Syriacques.

60. Fiey 1974, p. 160 ; al-Šābustī, *Diyyārāt*, p. 74 ; Yāqūt, *Mu’ḡam al-Buldān* 2, p. 522.

61. Il s’agit d’un pluriel irrégulier de *qāṣṣrō*, cf. Payne Smith 1901, p. 3673 ; Payne Smith 1903, p. 511 ; Costaz 2002, p. 324. Cette forme apparaît dans Jean d’Ephèse, *Chronique*, p. 358 (3.6.6) pour qualifier Dārā.

62. *Vie de Marūtā*, p. 87.

63. Al-Balāḡūrī, *Futūḥ al-buldān*, p. 178-179.

64. Al-Balāḡūrī, *Futūḥ al-buldān*, p. 182.

Ḥuṣūn et *qastrīs* désignent ainsi Hīt et ʿĀnāt. En les localisant « au milieu de l’Euphrate », l’auteur de l’*Histoire de Marūtā* les considère-t-il à mi-chemin de l’Euphrate romain et de l’Euphrate perse, ou bien, à l’instar de l’île de ʿĀnāt, physiquement « au milieu » ? Il faut se représenter ces bourgades fortifiées comme le pendant sassanide des *castra* restaurés ou fondés par Justinien comme Circession ou encore la célèbre Zenobia (Ḥalabiya)⁶⁵ sur l’Euphrate, ou, plus tard, le fort omeyyade d’al-Marwāniyya⁶⁶.

Une fois réunis à Hīt, les caravaniers ayant traversé le désert depuis le Tigre, au niveau de la métropole ecclésiastique de Takrīt, et ceux ayant emprunté l’Euphrate pouvaient rallier ʿAqūlā/Kūfa, le nouveau centre politique et économique (en marge de l’antique al-Ḥīra, l’autre « ville des Arabes »). Sans doute sa fondation et son développement ont-ils contraint les commerçants de la route du nord à emprunter plus fréquemment la voie faisant escale à ʿAyn Gagā. Les commerçants pouvaient alors faire étape à al-Anbār, qui devint un temps capitale sous les tout premiers abbassides, et continuer vers le sud-est à travers le district sassanide des *Fallūḡa-s* : « les embranchements des canaux ». Ils pouvaient également bifurquer vers le sud pour quelques stations à travers le désert de Syrie. Dans ce cas, à mi-chemin, ils faisaient étape dans l’oasis de ʿAyn al-Tamr (« la source de la datte »). Le *ḥiṣn*⁶⁷ était aux mains d’un notable de la tribu (réputée chrétienne) des al-Namir, (Hilāl b.) ʿAqqā/ʿUqba b. Qays/Buṣayr. Il est dépeint dans les récits de conquêtes (*futūḥāt*) en indéfectible allié des Perses⁶⁸. Les fouilles archéologiques ont permis de découvrir deux complexes monastiques apparemment datables du VI^e ou VII^e siècle : le premier en venant de Hīt ou al-Anbār avant d’entrer dans l’oasis comprenait une très belle église, au lieu-dit Raḥḥāliya⁶⁹ ; le second concerne les vestiges d’au moins deux églises, en lisière sud de l’oasis, au lieu-dit al-Quṣayr (le petit *castrum*), à 7 km au nord du château omeyyade d’al-Uḥaydir⁷⁰, sur la route d’al-Ḥīra et al-Kūfa. Comme à Qaṣr Sarīḡ, ces églises semblent avoir été conçues comme des *martyria*⁷¹ pour justifier les aumônes des voyageurs. C’est peut-être à l’un de ces lieux que les auteurs font référence lorsqu’ils décrivent la capture (ou la libération) par Ḥālid b. al-Walīd d’un groupe de jeunes Arabes qui étudiaient dans une église, au nombre desquels la tradition

65. Procope, *Des édifices* 2.9.2-5 ; Ibn al-ʿAdīm, *Buḡya*, 1, p. 533, à propos de Zabāʿ (Zalabya-Ḥalabiya) : « il y avait des *ḥuṣūn* à l’ouest de l’Euphrate, et à l’est » ; dans al-Iṣfahānī, *al-Aḡānī*, 15, p. 210 : « elle entreprit pour elle-même les dépenses dans un fort (*ḥiṣn*) qui était à elle sur la rive de l’Euphrate ».

66. Berthier 2001, p. 85-86, en aval de la zone irriguée par le canal Dawrīn depuis Qarqisiyāʿ ; la vallée est ensuite laissée sans aménagement jusqu’à ʿĀnāt.

67. Al-Balāḍurī, *Futūḥ al-buldān*, p. 246-247.

68. al-Azdī, *Futūḥ al-Šām*, p. 59-60 : Voir les références dans Donner 1981, p. 184 ; Lecker 2005, p. 17 ; Morony 1984, p. 224 ; al-Ṭabarī, *Tāʾrīḥ al-Rusul wa-l-Mulūk*, 1, p. 2062-2064, 2073 ; et 2121-2124 ; Ibn ʿAsākir, *Tāʾrīḥ Dimašq*, 1, p. 467-470 ; al-Yaʿqūbī, *Tāʾrīḥ*, 2, p. 133-134 ; Ibn Ḥabīb, *al-Muḥabbar*, p. 479 ; al-Ṭabarī, *Tāʾrīḥ al-Rusul wa-l-Mulūk*, 1 ; Ibn Aʿṭam al-Kūfī, *Futūḥ*, 1, p. 79 ; al-Dinawarī, *Aḥbār al-Ṭiwāl*, p. 118 ; al-Balāḍurī, *Futūḥ al-Buldān*, p. 248 ; Ibn al-Kalbī, *Ḡambarat al-nasab*, p. 580 ; *Nasab Maʿadd*, p. 99.

69. Finster, Schmidt 1976, p. 40-44.

70. Finster, Schmidt 1976, p. 27-39 ; voir aussi, à l’aboutissement de cette route, à une heure de marche de al-Kūfa, le complexe de ʿAyn Šaʿya décrit dans Fuji *et al.* 1989, p. 35-61.

71. Okada 1991, p. 80.

musulmane compte les pères du traditionniste Ibn Sīrīn et du gouverneur Mūsā b. Nuṣayr, le conquérant de l'Espagne⁷².

La *Vie de Marūtā* et *l'Histoire d'Aḥūdemmeh*, délibérément accolées par leur copiste, décrivent la fondation parallèle de deux monastères au milieu de la steppe ou du désert, le long des deux principales voies commerciales traversant la Haute-Mésopotamie orientale.

L'une des clauses de la paix de 561 nous informe sur le rôle des Arabes dans le commerce transfrontalier entre les futures provinces d'al-Šām et d'Irak. Cette convention romano-sassanide put contraindre le grand commerce à s'écarter de la « route du sud ». Les négociants transfrontaliers durent dès lors se rabattre vers la route de Balad à Dārā, ce qui favorisa nécessairement la cité de Nisibe et peut-être la future Mossoul, en face de Ninive. C'est peut-être le contexte qui prévalut à l'édification du complexe hospitalier de 'Ayn Qenāyē. Si *l'Histoire d'Aḥūdemmeh* l'associe exclusivement aux *Tayyāyē* indigènes, en dépit de l'absence probable des tribus bédouines dans le Bēt 'Arbāyē avant l'époque omeyyade, il servit probablement avant tout de relais à ces commerçants, sarracènes ou non.

À partir de 613, lorsque la Syrie tomba aux mains de Ḥosrō II, la « route du sud », la voie la plus directe mais aussi la plus dangereuse, le long des *castra* chrétiens de l'Euphrate, put redevenir centrale. Les bourgs fortifiés comme al-Anbār « la ville des Arabes », Hīt ou 'Ānāt, qui ponctuaient cette voie étaient depuis longtemps liés aux communautés arabes indigènes. Les vicissitudes des années 628-636 (entre l'occupation romaine et la fondation de Kūfa) ne semblent pas avoir ralenti le flux des caravaniers entre Irak et Syrie. Entre la route venue d'Occident par le Bēt 'Arbāyē et le Tigre et la route du sud, à l'occasion de l'essor de la métropole jacobite de Takrīt, une bretelle se développa à travers le bassin du Tartār au sud de la Haute-Mésopotamie, durant la première moitié du VII^e siècle. Cet itinéraire permettait de rallier Kūfa/'Aqūlā, nouveau centre politique et économique en passant par le fort stratégique de Hīt. Le monastère de 'Ayn Gagā renforça les relations de la nouvelle Église syro-orthodoxe en Orient avec les commerçants sarracènes ou les habitants des *castra* de l'Euphrate.

Il était également dédié à l'assistance des *'ammē* (tribus) établies entre les deux fleuves. Puis, probablement à l'époque omeyyade (661-750), les Banū Taḡlib, les al-Namir, les Iyād et d'autres tribus de cette région migrèrent vers le nord, au cœur du Bēt 'Arbāyē. Le relais commercial de 'Ayn Qenāyē, sur la route septentrionale, se transforma lui aussi en un centre social et culturel pour des bédouins déjà partiellement familiers de l'Église. Peu à peu, la fonction commerçante du couvent disparut et *l'Histoire d'Aḥūdemmeh* mit l'accent exclusif sur le rôle d'accompagnement des nomades de la steppe.

72. Ṭabarī, *Tā' rīḥ al-Rusul wa-l-Mulūk* 1, p. 2064 : « Il découvrit dans leur *bī'a* (église) 40 garçons (*ḡulām*) qui apprenaient l'évangile derrière une porte verrouillée, il la brisa et demanda : « Qu'êtes-vous ? » ; ils répondirent : « Des otages ! (*rubun*) » ; al-Balāḍurī, *Futūḥ al-buldān*, p. 247 qui parle d'une *kanīsa*, et al-Ya' qūbī, *Tārīḥ* 1, p. 150-151, où il s'agit d'une synagogue (*kanīsat al-Yahūd*) ; Ibn Sa'd, *al-Ṭabaqāt al-kubrā* 6, p. 130 ; Al-Balāḍurī, *Futūḥ al-buldān*, p. 248, rapporte aussi que, « selon certains rapports », il faut séparer géographiquement 'Ayn al-Tamr de la *Kanīsa* : « Les captifs furent trouvés dans la *Kanīsa* dans un certain (autre ?) district (*tassūḡ*) [...] ». Mūsā fut plus tard en charge de l'Occident (*al-Maḡrib*) pour le compte de 'Abd al-'Azīz (685-705) et al-Walīd (705-715) et supervisa la conquête de l'Espagne wisigothique.

La spécificité du contact entre les négociants et les structures religieuses d'une part, et entre les commerçants arabes et l'arabisation de ces régions d'autre part reste encore à approfondir. Il faudrait également pouvoir mieux dater les étapes de la construction du culte d'Aḥūdemmeḥ et, parallèlement, celles de l'immigration arabe dans le nord de la Haute-Mésopotamie.

Bibliographie

Sources

- Abū 'Ubayd, *al-Amwāl* : éd. HARRĀS Ḥ. M., Beyrouth, III vol., 1986 ; tr. NYAZEE I. A. Ḥ., *The book of revenue*, Reading, 2002.
- Abū Yūsuf, *al-Ḥarāğ* : éd. SA'D T. 'A. & MUḤAMMAD, S. Ḥ., Le Caire, 1999.
- al-Azdī, Abū Bakr, *Tārīḥ al-Mawṣil* : éd. ḤABĪBA 'A., Le Caire, 1967.
- al-Azdī, Abū Ismā'īl, *Futūḥ al-Šām* : éd. LEES E. W. N., Calcutta, 1854.
- al-Balāḍurī, *Futūḥ al-Buldān* : éd. DE GOEJE M. J., Leyde, 1866 ; tr. ḤÜRĪ ḤITTĪ Ph., *The Origins of the Islamic State*, New-York, 1916.
- Bar Hebraeus, *Ecclésiastique : Chronicon Ecclesiasticum*, éd. et tr. ABBELOOS J.-B. et LAMY T. J., III vol., Paris, 1872-1874 ; 1877.
- Chronique de Seert : Histoire Nestorienne inédite*, éd. et tr. SCHER A., GRIVEAU R., Vol. II-2, PO 13, Paris, 1919, p. 437-636.
- Chronique de Zuqnīn : Chronique de Denys de Tell-Mahré : quatrième partie*, éd. et tr. CHABOT J. B., Paris, 1895.
- The chronicle of Zuqnin, parts III and IV*, tr. ḤARRĀK A., Toronto, 1999.
- Chronique du Ḥūzistān* : « Chronicon anonymum », éd. et tr. GUIDI I., *Chronica Minora*, 1903, p. 13-39.
- Chronique Paschale*, tr. WHITBY M. et M., Liverpool, 1989.
- al-Dinawarī, *Aḥbār al-Ṭiwāl*, éd. 'ĀMIR 'A. M., Le Caire, 1960.
- Ērānšahr : A catalogue of the provincial capitals of Ērānshahr*, éd. et tr. MARKWART J. et MESSINA G., Rome, 1931.
- Histoire de Bēt Qōqā : Sources Syriaques*, éd. et tr. MINGANA A., Mossoul, 1908, p. 171-267.
- Ibn al-'Adīm, *Buğyat al-Ṭalab fī Tārīḥ Ḥalab*, éd. ZAKKĀR S., XII vol., Beyrouth, 1988.
- Ibn al-Kalbī, *Ġamharat al-nasab*, éd. ḤASAN N., Beyrouth, 2004.
- Ibn al-Kalbī, *Nasab Ma'add : Nasab Ma'add wa-l-Yaman*, éd. ḤASAN N., II vol., Beyrouth, 1988.
- Ibn 'Asākir, *Tārīḥ Dimāšq : Tārīḥ madīnat Dimashq*, éd. AL-'AMRAWĪ 'A., LXXX vol., Beyrouth, 1995-2000.
- Ibn A'ṭam al-Kūfī, *Futūḥ*, éd. ŠĪRĪ 'A. (éd.), Beyrouth, VIII+I vol., 1991.
- Ibn Ḥabīb, *al-Muḥabbar*, éd. LICHTENSTÄDTER I., Hyderabad, 1942.
- Ibn Ḥawqal, *Sūrat al-arḍ*, éd. KRAMERS J. H., Leyde, 1938 ; tr. WIET G., *Configuration de la terre*, Paris, 1964.

- Ibn Ḥurdadbēh, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, éd. DE GOEJE M. J., Leyde, 1889.
- Ibn Sa‘d, *al-Kubrā*, éd. ‘ABBĀS I., VIII vol., Beyrouth, 1968.
- al-Isfahānī, *al-Aḡānī*, éd. ‘ABBĀS I., XXV vol., Beyrouth, 1955-1961.
- Al-Iṣṭahrī, *al-Masālik wa-l-Mamālik*, éd. KRAMERS J. H., Leyde, 1937.
- Jean d’Ephèse, *Chronique*, éd. CURETON W., *The Third Part of of the Ecclesiastical History of John, Bishop of Ephesus*, Oxford, 1853 ; tr. PYNE-SMITH R., Oxford, 1860.
- Martyr de Mār Grīgōr*, tr. JULLIEN FL., *Histoire de Mār Abba, catholicos de l’Orient. Martyres de Mar Grigor, général en chef du roi Khusro Ier et de Mār Yazd-panāh, juge et gouverneur*, Louvain, 2015.
- Ménandre, BLOCKLEY R. C. *The History of Menander the Guardsman. Essay, Text, Translation and Historiographical Notes*, Liverpool, 1985.
- Chronique de Michel le Syrien, patriarche jacobite d’Antioche, 1166-1199*, éd. et tr. CHABOT J. B., I+III vol., Paris, 1899-1910.
- Procope de Césarée, *Des Édifices*, éd. et tr. COUSIN L., *Histoire de Constantinople depuis le règne de l’Ancien Justin jusqu’à la fin de l’Empire*, II, Paris, 1671, p. 307-473.
- al-Šābustī, *al-Diyārāt*, éd. ‘AWWĀD G., Bagdad, 1966.
- Al-Ṣan‘ānī, *al-Muṣannaf*, éd. AL-A‘ZAMĪ Ḥ. R., XII vol., Beyrouth, 1970.
- Synodicon in the West-Syrian tradition*, éd. et tr. VÖÖBUS A., *The Synodicon in the West-Syrian Tradition*, IV vol., Louvain, 1975-1976.
- Timothee, *Synodicon Orientale*, CHABOT J. B., *Synodicon Orientale ou recueil de synodes nestoriens*, Paris, 1902.
- al-Ṭabarī, *Tā’riḥ al-Rusul wa-l-Mulūk*, éd. DE GOEJE M. J., III séries, Leyde, 1879-1901 ; IBRĀHĪM A.-F., Beyrouth, XI vol., 1967.
- Thomas de Marga, *Histoire Monastique*, éd. et tr. BUDGE E. A. W., *The Book of Governors: The Historia Monastica of Thomas, Bishop of Margā A. D. 840*, II vol., Londres, 1893.
- Trilogie de Qarṭmīn*, éd. et tr. PALMER A., *A Critical Edition and Annotated Translation of the Qartmin Trilogy*, ann. (Monk and Mason on the Tigris Frontier, the Early History of Tur ‘Abdīn), Cambridge, 1990, p. 1-92.
- Vie d’Ahūdemmeḥ*, éd. NAU FR., *Histoires d’Ahoudemmeḥ et de Marouta, métropolitains jacobites de Tagrit et de l’Orient (VI^e et VII^e siècles) : suivies du traité d’Ahoudemmeḥ sur l’homme*, PO, 3, Paris, 1909, p. 15-51.
- Vie de Marūtā*, éd. NAU FR., *Histoires d’Ahoudemmeḥ et de Marouta, métropolitains jacobites de Tagrit et de l’Orient (VI^e et VII^e siècles) : suivies du traité d’Ahoudemmeḥ sur l’homme*, PO, 3, Paris, 1909, p. 61-96.
- Yaḥyā b. Adam, *al-Ḥarāğ*, éd. JUYNBOLL T. W., *Le livre de l’impôt foncier*, Leyde, 1896 ; tr. BEN SHEMESH A., *Taxation in Islam*, (I) Leyde, 1967.
- Yāqūt, *Mu‘ğam al-Buldān*, Beyrouth, 1977.

Références

‘ABBŪ ‘A. N. (1987) : « Natā’iğ tanqībāt ḡāmi‘at al-Mawṣil fi Muṣayfina », dans *Research on the Antiquities of Saddam Dam Basin Salvage and Other Researches*, p. 133-148.

- COSTAZ L. (2002) : *Dictionnaire Syriaque-Français*, Beyrouth.
- DONNER Fr. (1981) : *The Early Islamic Conquests*, Princeton.
- FIEY J.-M. (1958) : « Identification of Qasr Serej », *Sumer* 14, p. 125-127.
- FIEY J.-M. (1963) : « Tagrit, esquisse d'histoire chrétienne », *L'Orient Syrien* 8, p. 289-342.
- FIEY J.-M. (1965-1968) : *Assyrie chrétienne. Contribution à l'étude de l'histoire et de la géographie ecclésiastiques et monastiques du Nord de l'Iraq*, II+I vol., Beyrouth.
- FIEY J.-M. (1974-1978) : « Les diocèses du 'Maphrianat' syrien (629-1860) », *Parole de l'Orient*, Beyrouth, 5-1, p. 133-164 ; 5-2, p. 331-393 ; 8, p. 347-378.
- FINSTER B. et SCHMIDT J. (1976) : *Sasanidische und frühislamische Ruinen im Iraq*, Berlin.
- FOWDEN E. K. (1999), *The Barbarian Plain, Saint Sergius between Rome and Iran*, Berkeley, 1999.
- FOWDEN E. K. (2013) : « Des églises pour les Arabes, pour les nomades ? », dans BRIQUEL CHATONNET Fr. (dir.), *Les églises en monde syriaque*, Paris, p. 391-412.
- FOWDEN E. K. (2015) : « Rural Converters among the Arabs », dans MCLYNN N., PAPAConstantinou A., SCHWARTZ D. L. (dir.), *Conversion in late antiquity : Christianity, Islam and Beyond*, Oxford, p. 175-196.
- GYSELEN R. (1989) : *La géographie administrative de l'Empire Sassanide, les témoignages sigillographiques*, Paris.
- FUJII H. et al. (1989) : FUJII H., OKADA Y., MATSUMOTO K., SHIBATA H. et NUMOTO H. « Excavations at Ain Sha'ia Ruins and Dukakin Caves », *al-Rāfidān* 10, p. 35-61.
- LECKER M. (2005) : « Tribes in Pre and Early Islamic Arabia », *People, Tribes and Society in Arabia around the Time of Muhammad*, Burlington.
- MARQUART J. (1901) : *Ērānšahr nach der Geographie des Ps. Moses Xorenac'i*, Berlin.
- MORONY M. (1984) : *Iraq after the Muslim Conquest*, Princeton.
- MORONY M. (1974) : « Religious Communities in Late Sasanian and Early Muslim Iraq », *JESHO* 17, p. 113-135.
- MORONY M. (1976) : « The Effects of the Muslim Conquest on the Persian Population of Iraq », *Iran JPS* 14, p. 41-59.
- MORONY M. (1982) : « Continuity and Change in the Administrative Geography of Late Sasanian and Early Islamic al-'Irāq », *Iran JPS* 20, p. 1-49.
- OATES D. (1962), « Qasr Serīj: A Sixth Century Basilica in Northern Iraq », *Iraq* 24/2, p. 78-89.
- OKADA Y. (1991) : « Early Christian Architecture in the Iraqi South-western Desert », *al-Rāfidān JWAS* 12, Tokyo.
- PAYNE SMITH J. (1903) : *A compendious Syriac Dictionary founded upon the Thesaurus Syriacus of R. PAYNE SMITH, D. D.*, Oxford.
- PAYNE SMITH S. (1901), *Thesaurus Syriacus*, Oxford.
- PIERRE S. (2018) « Les 'ammē "en Ġazīra et en Occident" : Génèse et fixation d'un ethnonyme standardisé pour les tribus arabes chrétiennes : les Tanūkōyē, Tū'ōyē, 'Aqūlōyē à l'âge marwānide », *Annales Islamologiques*, 52.
- ROUSSET M.-O. (2001), « La moyenne vallée de l'Euphrate d'après les sources arabes », dans BERTHIER S. (dir.), *Peuplement rural et aménagements hydro-agricoles dans la moyenne vallée de l'Euphrate, fin VII^e siècle-XIX^e siècle*, Damas, p. 553-571.

ESCALES CHRÉTIENNES DES ARABES

TRIMINGHAM J. S. (1979) : *Christianity among the Arabs in Pre-Islamic Times*, Londres.

WRIGHT W. (1870-1872) : *Catalogue of Syriac Manuscripts in the British Museum*, III vol., Londres.

ENTRE HÔPITAUX ET AUBERGES, L'ACCUEIL DU VOYAGEUR EN CÉVENNES À LA FIN DU MOYEN ÂGE

FRANCK BRECHON*

La question du repos s'impose à tous les voyageurs et nul ne peut y échapper, quels que soient son statut, les motifs de son déplacement, ou les moyens de transport utilisés. Face à cet impératif vital, dormir, diverses possibilités se sont offertes aux voyageurs. Depuis la nuit à la belle étoile en s'en remettant à la clémence du temps et au hasard d'éventuelles mauvaises rencontres jusqu'à l'accueil fastueux de l'aristocrate ou du prélat dans quelque château ou établissement ecclésiastique, les possibilités sont nombreuses. Elles évoluent au fil des siècles et renvoient directement aux différentes formes de voyages et à l'équipement des territoires traversés¹.

Il n'est pas lieu ici de nous attacher à l'ensemble des formes d'accueil du voyageur, mais uniquement à celles qui mettent en œuvre un établissement dont c'est la fonction spécifique. Les sources disponibles dans la région mettent l'accent sur les établissements d'accueil eux-mêmes, leur fondation, leur gestion, leurs domaines, et par contrecoup sur leur fonction d'accueil, mais elles n'évoquent jamais d'autres formes d'hospitalité. De même, dormir chez l'habitant, ou dehors, n'apparaît pas dans la documentation exploitée qui est essentiellement foncière et domaniale, faute de récits de voyages et de sources littéraires régionales².

À la fin du Moyen Âge, par leur position géographique, les Cévennes sont traversées par de nombreuses routes reliant plaines languedociennes et montagnes du Massif Central, sur lesquelles circulent de concert pèlerins, marchands et muletiers³. Autant de personnes qui cherchent un toit

* Centre de recherches sur les Sociétés et Environnements en Méditerranée - EA 7397. Université de Perpignan Via Domitia.

1. Coulet 1996, p. 19-22 ; Verdon 1998, p. 123-155.

2. Verdon 1998, p. 143-145.

3. Brechon 2019.

tous les soirs⁴. Si personne ne peut échapper à la question du repos nocturne, elle est encore plus prégnante pour les voyageurs en montagne, où elle peut devenir vitale *stricto sensu*. Par la rudesse de leur climat, les températures basses, les chutes de neige, la pluie et les orages, les Cévennes constituent une zone à risques pour le voyageur dépourvu de toit. Elles forment avant tout un espace de vallées encaissées et de pentes abruptes s'élevant à plus de 1300 m sur les hautes terres du Massif Central, où la viabilité est toujours incertaine⁵. En 1752, Marc-Antoine Malhol, marchand de Millau, dresse un tableau édifiant de la traversée du Plateau Ardéchois :

À Pradelles en Vivarès, le froid est beaucoup plus rude. Le plus souvent, les portes et les fenêtres sont fermées par la neige. Il est arrivé à bien des marchands et des voituriers allant aux foires du Puy d'être obligés de s'en retourner sur leurs pas en Languedoc. Ils n'osent entreprendre de passer plus avant, étant même impossible de le faire à cause de la grande quantité de neiges et glaces. Ils ont la crainte qu'on ne les trouva morts sur la neige, comme on en a trouvé presque chaque année, ce que ne justifierait (*sic*) que trop les registres mortuaires de chaque paroisse du Vivarès.⁶

Étant donné la densité des échanges et des circulations dans cette zone de montagne, la question de l'hébergement du voyageur prend un relief particulier dès lors que les pèlerinages et les voyages à vocation commerciale se développent. Intimement liées au statut du voyageur et aux conditions de circulation, différentes formes d'établissements d'accueil s'y rencontrent entre le XII^e siècle et le XV^e siècle, période de plein essor des circulations dans la région.

Les institutions d'accueil charitable

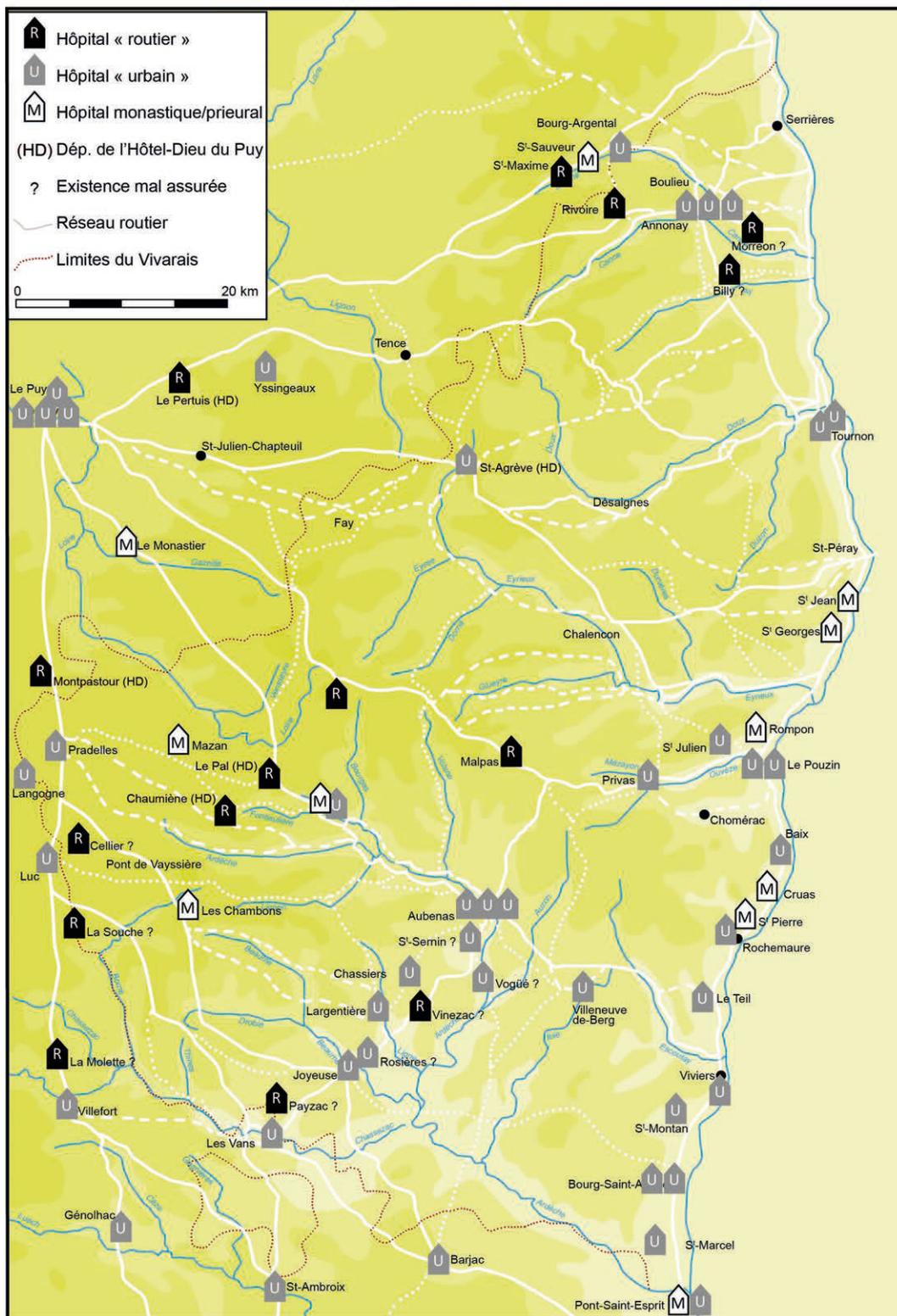
Les institutions d'accueil charitable sont mal documentées. Peu d'hôpitaux ont légué des archives et celles qui existent ne sont le plus souvent que des titres domaniaux, hommages et actes fonciers divers, où l'activité hospitalière elle-même n'apparaît presque jamais. Même l'inventaire des structures hospitalières se révèle délicat, puisque de nombreux petits établissements ont déjà disparu lorsque la documentation devient plus riche après 1300. Il faut donc les traquer dans les sources de toutes natures et origines : nombre d'hôpitaux ne sont connus que par une mention fortuite dans un acte ne le concernant pas directement (**fig. 9**).

Trois types d'hôpitaux assurent des fonctions d'accueil, mais leurs origines, leur raison d'être et leur implantation divergent. Les hôpitaux « routiers » sont implantés en campagne le long des principaux axes de circulation, alors que les hôpitaux « urbains » sont

4. Il n'y a pas lieu ici de développer la structuration du réseau routier régional, son fonctionnement et le trafic qui l'emprunte. Pour ces questions, nous renvoyons à Brechon 2000, vol. 1.

5. Brechon 2019.

6. Arch. dép. Ardèche, C 1502.



9. Carte des établissements d'accueil charitables.

implantés dans un contexte d'habitat groupé plus ou moins important. Enfin, les hôpitaux « monastiques » dépendent d'un établissement abbatial ou d'un prieuré ; ce sont ceux qui ont fait l'objet du plus d'attention de la part des historiens⁷. À chacun d'entre eux correspond une fonction d'accueil spécifique plus ou moins en lien avec le voyageur.

Les hôpitaux routiers

Ces établissements, dont quatorze sont connus, demeurent les plus difficiles à identifier car ils disparaissent précocement. C'est pourtant ce type d'établissement dont l'existence même est la plus liée à la route et au voyageur.

Le plus ancien est l'*hospicium* de *Chalmi Media*, de Chaumiène, mentionné en 1194⁸. Implanté sur une lande d'altitude, cet établissement est encore attesté en 1283, alors en ruine⁹. Hormis ces deux jalons ténus mais assurés, aucun élément n'éclaire ni le statut et l'appartenance de cet hôpital à une quelconque congrégation, ni sa gestion et son degré d'importance. Un hôpital routier de montagne est attesté au col du Pal, où, en 1291, la *domus de Palo* appartient à l'hôtel-Dieu du Puy¹⁰. Par la suite, seule la chapelle *Marie Magdalene de Palo* est encore attestée en 1424¹¹ et une dernière fois en 1543, dépendant du prieuré de Charay, qui relève, comme l'hôtel-Dieu, du chapitre cathédral du Puy¹². Dans le même secteur, le plus rude de la montagne Ardéchoise, un hôpital est aussi attesté en 1298 à Ligeret¹³. Il est lui-aussi rattaché à l'hôtel-Dieu du Puy. Par la suite, il disparaît des textes et au xv^e siècle ; seul en subsiste le toponyme¹⁴.

Plus au nord sur la haute vallée de la Deûme, l'*hospitium* de Rivoria subtus Vanosc est cité dès 1291¹⁵, puis il apparaît encore en 1317¹⁶ et une dernière fois 1326¹⁷. Dans le même secteur, l'*ecclesia hospitalis Sancti Maximi*, située au col du Tracol, est attestée dès 1265 et en 1280 : Guillaume Hyemalis, prêtre, se donne au prieur de Saint-Sauveur-en-Rue qui lui confie la direction de l'hôpital¹⁸. Par la suite, l'établissement disparaît complètement des sources, seul l'hagiotoponyme Saint-Maxime subsistant sous la forme Tracolum Sancti Maximi en 1331 et 1365¹⁹. Sur la même route entre Yssingaux et Le Puy, l'hôpital routier du

7. Gardeux et Reveyron 2013.

8. Arch. dép. Ardèche, 3 H 1, f° 1.

9. Arch. dép. Ardèche, 3 H 1, f° 63 v° et ss.

10. Arch. dép. Haute-Loire, hôtel-Dieu, 1 B 537.

11. Arch. dép. Ardèche, 2 E 5909, f° 15.

12. Arch. dép. Ardèche, 2 E 2581, f° 289.

13. Arch. dép. Ardèche, 3 H 10.

14. Arch. dép. Ardèche, 3 H 7 et 8.

15. Charpin-Feugerolles et Guigue 1881, n° 15, p. 232.

16. Charpin-Feugerolles et Guigue 1881, n° 29, p. 238.

17. Poncer 1873, vol. I, p. 73.

18. Poncer 1873, vol. I, p. 122 et 149-150.

19. Poncer 1873, vol. I, p. 248 et 255.

col du Pertuis est attesté en 1280²⁰ et devient ensuite une importante dépendance antonine du Velay²¹.

Un autre établissement routier isolé est attesté en 1282 sur la route de Régordane, au nord de Pradelles, l'hôpital Saint-Nicolas de Montpastour²². En 1321, il n'est plus question que de la chapelle de Montpastour, dépendant de l'Hôtel-Dieu du Puy²³, puis en 1343 de la grange de Monpastour²⁴, préfigurant le domaine rural de la fin du xv^e siècle²⁵.

Viennent ensuite plusieurs établissements mentionnés de manière moins explicite, comme l'hospicia deux Malpas, à l'ouest de Privas sur la route du Puy, qui en 1281 sert de limite au territoire bénéficiant de la charte de franchises concédée aux habitants de Privas²⁶. La domus de Morreon est attestée en 1352²⁷ au sud-est d'Annonay, le long de la route de Sarra à Annonay. Enfin, deux hôpitaux étaient peut-être situés le long de la route de Régordane, l'un isolé sur la Cham de la Molette, non loin de La Garde-Guérin, dont la chapelle était dédiée à Saint-Blaise²⁸, l'autre non loin de La Bastide, où, au xviii^e siècle, il est question de « l'hospital de la Souche où est à présent bastie la chapelle de Saint-Thomas »²⁹.

Le Plateau Vivaro-Vellave, où se concentre plus de la moitié des hôpitaux routiers, est mieux couvert que le Vivarais des pentes et des plaines au semis villageois serré avec très peu d'hôpitaux, isolés³⁰.

Ces établissements de la Montagne se situent dans des secteurs désolés, sur des cols, généralement à plusieurs heures de marche de toute agglomération significative, et rappellent les hôpitaux des cols alpins ou pyrénéens³¹. C'est d'ailleurs l'accueil hivernal qui est mis en avant lors de la fondation du prieuré augustinien de Notre-Dame-du-Bonheur, sur le mont Aigoual, aux confins du Gard et de la Lozère. Le fondateur veut que son héritier « soit tenu d'y placer un homme pour gouverner ledit hôpital qui sonnera tous les jours et nuits nébuleuses ladite cloche pour diriger dans les montagnes les voyageurs et les pauvres, veut que lesdits voyageurs et pauvres y soient tenus et nourris suivant leur qualité jusqu'à ce que le temps leur permette de s'en aller »³². Même si l'acte original de 1002 a fait l'objet d'une

20. *Gallia christiana novissima*, vol. XVI, instr., coll. 260.

21. Perel 1999.

22. Chassaing et Jacotin 1907, p. 189.

23. Arch. dép. Haute-Loire, hôtel-Dieu, 1 B 364.

24. Arch. dép. Haute-Loire, hôtel-Dieu, 1 B 906, f°10.

25. Arch. dép. Haute-Loire, hôtel-Dieu, 1 B 376.

26. Mazon 1893, p. 528.

27. Arch. dép. Ardèche, 90 H 10, n° 3.

28. Girault 1980, vol. 3, p. 112.

29. Arch. dép. Gard, C 168.

30. Le Blévec 1994, p. 755-756.

31. Capone 1994, p. 79-80 ; Chiesi 1992 ; Daviso di Charvensod 1961, p. 51 ; Jugnot 1979, p. 227-230 ; Quaglia 1972 ; Sergi 1972.

32. Arch. dép. Gard, 1 E 1884, Pièce 2.

interpolation à la fin du Moyen Âge et que ce passage fait partie du texte ajouté³³, le scribe du XIV^e siècle a bien considéré l'ajout de ce passage comme tout à fait acceptable par le lecteur.

L'absence d'acte de fondation pour ces hôpitaux rend difficile l'étude de leurs origines, ce qui est une situation fréquente³⁴. L'exemple de l'hôpital de Chaumiène, déjà attesté en 1194, pourrait laisser penser à des fondations du XII^e siècle. Le développement du pèlerinage à Notre-Dame-du-Puy dans la première moitié du XII^e siècle a sans doute suscité l'essor concomitant du réseau hospitalier sur les routes conduisant au sanctuaire marial³⁵. La situation cévenole suivrait ainsi la chronologie générale de l'essor des établissements charitables que viennent conforter plusieurs exemples, comme le Biterrois ou la Bourgogne³⁶.

Si les origines du réseau hospitalier demeurent mal connues, leur devenir est un peu mieux documenté. Les hôpitaux routiers sont tous abandonnés ou en voie d'abandon à la fin du XIII^e siècle et le XIV^e siècle scelle leur disparition. Cette chronologie est identique à celle des hôpitaux routiers rouerguats qui sont particulièrement brillants aux XII^e et XIII^e siècles avant de s'effacer à compter de 1300³⁷.

Le rattachement de ces établissements routiers à une congrégation ou à un établissement ecclésiastique demeure mal renseigné³⁸. Toutefois, ceux pour lesquels nous disposons de données dépendent essentiellement de l'hôtel-Dieu du Puy-en-Velay. Ils sont d'ailleurs implantés le long des principales routes conduisant à la cité mariale. Mais l'hôtel-Dieu du Puy est loin de détenir un monopole sur les établissements routiers de la région, puisque, par exemple, l'abbaye de la Chaise-Dieu, par l'intermédiaire de son prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, possède celui du Tracol.

Leur fonctionnement est aussi très mal documenté. Tout au plus sait-on qu'en 1280, l'hôpital Saint-Maxime-du-Tracol est géré par un prêtre donat responsable de l'établissement³⁹, alors qu'en 1291 la *domus de Palo* est sous la responsabilité d'un *rector seu governor*⁴⁰. Si seul le responsable de l'établissement est mentionné, on peut douter qu'il soit secondé par un personnel conséquent pour de si petits lieux d'accueil.

Ces édifices étant abandonnés depuis bien longtemps, aucune étude du bâti n'est aujourd'hui envisageable puisque les constructions ont totalement disparu et que seules des fouilles archéologiques pourraient en restituer l'organisation matérielle. Elles sont malheureusement inexistantes à ce jour dans ce domaine. La documentation rappelle toutefois la présence systématique d'un oratoire alors qu'elle reste muette sur les autres bâtiments.

33. Venturini 1997.

34. Simon 2012, p. 152.

35. Brechon 2000, p. 313.

36. Imbert 1982, p. 35 ; Gramain 1978, p. 115 ; Simon 2012, p. 162.

37. Bousquet 1979, p. 120-125.

38. Brechon 2000, vol. 2, p. 515-517.

39. Poncer 1873, vol. I, p. 149-150.

40. Arch. dép. Haute-Loire, hôtel-Dieu, 1 B 537.

Les hôpitaux villageois, urbains ou périurbains

Ces établissements associent l'accueil charitable du « pauvre passant », l'assistance aux plus démunis et le soutien aux malades dans des dynamiques spirituelles et sociales qui dépassent l'accueil du voyageur. La documentation consultée permet de connaître l'existence de 65 établissements⁴¹, soit un pour quatre à cinq paroisses⁴², distribués régulièrement dans tout l'espace considéré, jusque dans des localités modestes. La route est alors un facteur d'installation prioritaire, puisque tous les villages possédant un hôpital sont sur un axe important, voire même au carrefour de plusieurs, situation identique à celle des diocèses d'Aix⁴³, de Lyon⁴⁴, ou en Bourgogne⁴⁵. Dans le cas du diocèse de Genève, l'accueil des voyageurs prend même largement le pas sur l'accueil des pauvres et des malades⁴⁶. Les bâtiments mêmes de certains établissements villageois sont directement liés à la route. En 1273, l'hôpital Notre-Dame-de-Lestra, à Saint-Agrève, est situé au bord de la route du Puy⁴⁷. La maison hospitalière de Pradelles, attestée depuis 1263⁴⁸, est située sur le chemin de Régordane à quelques dizaines de mètres au sud du bourg. L'hôpital est traversant, dans une configuration répandue où la chapelle se situe d'un côté de la route et les bâtiments hospitaliers de l'autre, reliés par une arche formant galerie⁴⁹. Enfin, il en est de même de l'hôpital de Luc, lui aussi situé sur le tracé même de la route de Régordane⁵⁰.

L'existence de quelques établissements villageois ou urbains est attestée dès la seconde moitié du XII^e siècle comme à Bourg-Saint-Andéol⁵¹ ou Viviers⁵² et Rochemaure⁵³ et leur nombre se multiplie au XIII^e siècle sans qu'il soit possible de déterminer si cet essor apparent est le fruit de nouvelles fondations ou d'un biais documentaire, ce qui paraît plus probable. Si la période de fondation des hôpitaux urbains reste difficile à cerner, leur évolution postérieure est mieux documentée. Alors que les établissements situés dans les principales villes demeurent actifs et témoignent d'un certain élan hospitalier tardo-médiéval⁵⁴, les plus modestes traversent difficilement le XIV^e siècle. L'état de

41. Les aumônes et autres charités qui se multiplient à la fin du Moyen Âge ne sont pas à prendre en compte ici (Le Blévec 1993). Consistant à distribuer de la nourriture à des dates ou des jours précis, elles ne peuvent être considérées comme des auxiliaires de la route subvenant aux besoins des voyageurs même si elles peuvent tout à fait distribuer de la nourriture aux passants, pèlerins avant tout (Péricard-Méa 1996, vol. 2, p. 493-498).

42. Brechon 2000, vol. 4, p. 515-517.

43. Coulet 1978, p. 220.

44. Gutton 1971, p. 223.

45. Simon 2012, p. 200.

46. Hermann 2005, p. 89.

47. Arch. dép. Ardèche, 52 J 113, f° 23.

48. Arch. navol., P 1398.

49. Piat 2010.

50. Arch. dép. Lozère, 6 J 1, n° 462.

51. Arch. mun. Bourg-Saint-Andéol, GG 71.

52. Bib. navol. de France, collection Baluze, Ms. 19, f° 62 r°-63 v°.

53. Arch. dép. Isère, B 3518.

54. Le Blévec 1994, p. 781.

plusieurs établissements correspond à ce qui a été décrit dans d'autres régions⁵⁵ : l'hôpital d'Alba disparaît de la documentation après le XIV^e siècle tandis que ceux de Vogüé et Saint-Sernin ne sont plus que toponymes en 1464⁵⁶. En 1502, l'hôpital Saint-Georges d'Aubenas, situé hors les murs, est ruiné⁵⁷ et, en 1541, le recteur de l'hôpital de Villeneuve-de-Berg dresse un tableau édifiant de son établissement. Il précise que « les pauvres de Dieu n'y peuvent bonnement loger et être soulagés », recensant « 4 lits, 7 bonnes couvertures et 3 neuves, des écuelles et des linceuls... »⁵⁸.

Abbayes et prieurés : des institutions d'accueil du voyageur ?

L'existence de nombreux prieurés conventuels qui jalonnent de près ou de loin les principales routes, de même que les obligations hospitalières des règles monastiques et canoniales, posent la question de la pratique réelle de l'accueil du voyageur par ces établissements.

L'abbaye bénédictine Saint-Chaffre du Monastier, à la fin du XI^e siècle et au début du XII^e siècle, entretient un hôpital où le moine Géraud s'occupe depuis plus de trente ans de la *cura pauperum et peregrinorum*. Mais il est aussi précisé qu'avant lui, ce service était nul, confiné dans des locaux exigus, et que manquait de quoi secourir les personnes⁵⁹. Pour l'abbaye de moniales de Soyons, on appréhende uniquement l'existence d'un hôpital mitoyen de ses murs au milieu en 1347 : la *domus* de Paumient⁶⁰.

Pour les abbayes cisterciennes, la documentation est à peine plus instructive. Seuls apparaissent pour l'abbaye de Mazan les noms de différents hospitaliers, hôteliers et infirmiers des XIV^e et XV^e siècles⁶¹. Le vocabulaire employé pour désigner les fonctions hospitalières de l'abbaye de Mazan renvoie peut-être à différentes formes d'accueil, à rapprocher de celles pratiquées dans d'autres établissements, comme Silvacane, où cohabitent une « hôtellerie » (*hospicium*), destinée aux passants, et une « infirmerie » (*hospitale*), accueillant les malades⁶². Pour l'abbaye des Chambons, on sait seulement que Richard de Borne décède en 1177 *in hospitali* de l'abbaye⁶³ et qu'en 1342 Pierre de Borne lègue la somme de 20 sous pour chaque malade qui s'y trouvera⁶⁴. Tout cela ne signifie pas pour autant que ces abbayes accueilleraient régulièrement des voyageurs, d'autant qu'elles ne sont pas directement implantées le long des principaux axes routiers.

La congrégation clunisienne, ou encore celle de Sainte-Foy-de-Conques, ont joué un rôle hospitalier majeur le long des routes conduisant en Galice⁶⁵. En Vivarais, en 1197, l'hôpital

55. Rigault 1979.

56. Arch. dép. Ardèche, C 567 et C 582.

57. Faure 1996, p. 15.

58. Faure 1996, p. 33.

59. Chevalier 1884, p. 25-27, n° XXVI-XXVIII.

60. Arch. dép. Drôme, 23 H 15, liasse 18, n° 9.

61. Coste 1997, p. 188.

62. Esquieu et Pelletier 1989, p. 34-35.

63. Arch. dép. Ardèche, 1 E 250.

64. Arch. dép. Lozère, 6 J 1, f° 55v°.

65. Lambert 1943 ; Jugnot 1979, p. 227-233.

attendant à l'église Sainte-Marie-Madeleine-d'Exobrer, à Rochemaure, est remis au prieuré de Rompon⁶⁶. En 1283, le prieur de Rompon nomme aussi le recteur de l'hôpital du Pouzin⁶⁷. Parallèlement, le très gros prieuré clunisien de Saint-Pierre de Saint-Saturnin-du-Port s'acquitte avec diligence de l'aumône aux pauvres et de l'accueil du voyageur jusqu'au XIV^e siècle, l'effort charitable s'essoufflant par la suite⁶⁸. Ce repli de l'accueil charitable dans les hôpitaux clunisiens transparaît dans les procès-verbaux des visites du Chapitre Général à compter du milieu du XIV^e siècle⁶⁹. En 1344 à Saint-Pierre-des-Fonts, au nord de Rochemaure, l'hospitalité n'est plus assurée⁷⁰, alors que le prieuré d'Apse remplit encore cette fonction en 1386⁷¹ mais plus en 1408⁷². À Saint-Georges-les-Bains en 1385 hospitalité et aumône ne sont plus assurées, avec des bâtiments partiellement ruinés, sans portes ni fenêtres et presque sans service divin⁷³, comme à Rompon en 1402, où l'infirmerie risque de s'effondrer⁷⁴.

Le prieuré casadéen de Saint-Sauveur-en-Rue assure l'hospitalité dans deux établissements au moins au XIII^e siècle : l'hôpital Saint-Maxime-du-Tracol, déjà évoqué, et celui situé au prieuré même pour les pèlerins en chemin vers Le Puy, comme Gérard Ricols qui y dort en 1275⁷⁵.

L'accueil charitable du voyageur prend des formes distinctes en fonction des établissements concernés et de leur implantation, notamment avec un semis d'hôpitaux spécifiquement dédiés aux voyageurs sur les points les plus difficiles. L'hôtel-Dieu du Puy-en-Velay joue en la matière un rôle dynamique en implantant des établissements sur toutes les routes conduisant à la cité mariale. Développé à compter du XII^e siècle, ce réseau hospitalier semble atteindre sa plénitude dans le courant du XIII^e siècle pour ensuite décliner rapidement à compter des dernières décennies du XIII^e siècle et surtout à compter du XIV^e siècle.

Un accueil commercial : auberges et aubergistes

L'hospitalité commerciale répond pour partie au même besoin biologique, dormir, mais dans un cadre fonctionnel et spirituel bien différent que l'accueil charitable. Centrée sur une relation économique et de service artisanal, l'hôtellerie au sens contemporain du terme est très présente dans la documentation, que l'auberge serve de point de repère topographique, ou que l'aubergiste soit mentionné dans tel ou tel acte. Ces indications sont toutefois très dispersées dans la documentation notariée, ce qui n'en facilite pas l'exploitation. La documentation a livré des

66. Arch. dép. Isère, B 3518.

67. Arch. dép. Isère, B 3542, f° 31.

68. Le Blévec 1994, p. 29-34.

69. Esquieu 1971 et 1972.

70. Charvin 1965, vol. 1, p. 388.

71. Charvin 1965, vol. 4, p. 228.

72. *Ibid.*, vol. 4, p. 559.

73. *Ibid.*, vol. 4, p. 180.

74. *Ibid.*, vol. 4, p. 225.

75. Charpin-Feugerolles et Guigue 1881 : n° CXVI.

informations sur plus d'une soixantaine d'établissements aux XIV^e et XV^e siècles, de très nombreuses auberges demeurant sans doute inconnues car implantées dans les localités dépourvues de registres de notaires. Pour imprécis et minoré qu'il soit, ce chiffre permet d'apprécier globalement la nature et l'importance du développement hôtelier dans la région.

L'armature hôtelière vivaroise

Les travaux sur l'hôtellerie médiévale se sont surtout intéressés aux établissements en milieu urbain, souvent même à ceux de grandes villes⁷⁶. Pourtant, l'auberge rurale est une réalité bien présente à compter du XIV^e siècle, à l'image des hôpitaux routiers isolés des siècles précédents, mais elle est plus difficile à appréhender. Ainsi on découvre des auberges en 1464 sur les étendues désertes du col de Peyre à Saint-Jean-de-Pourcharesse⁷⁷, ou au pont de Veyradeyre, à l'ouest du Béage⁷⁸, ou encore au bord de l'Ardèche en 1501 avec la *beguda alba* sur la route d'Aubenas au Puy⁷⁹. L'exemple le plus abouti d'auberge isolée est celui de Peyrebeille, fondée en 1532 : cette dernière reprend véritablement la fonction des hôpitaux routiers disparus à la charnière des XIII^e et XIV^e siècles après avoir veillé sur les routes du Plateau et leurs voyageurs pris dans la tourmente⁸⁰.

Outre ces auberges totalement isolées, plusieurs sont établies dans des villages modestes, mais situées sur une route passante. Ainsi, des auberges existent en 1464 à Vernon⁸¹, Paris⁸², Laurac⁸³, Saint-Julien-Vocance⁸⁴, d'autres étant attestées dès 1281 à Alba⁸⁵, ou encore en 1434 à Saint-Laurent-les-Bains⁸⁶.

Les plus fortes concentrations d'auberges se situent toutefois en ville et dans les principaux bourgs, mais il est difficile de les appréhender avec précision même au travers de la documentation fiscale. Trois auberges sont déclarées dans les estimations fiscales de 1464 à Annonay⁸⁷. Dans les années 1370, la documentation livre le nom d'au moins quatre aubergistes à Aubenas⁸⁸, tandis qu'à Viviers, ce sont en moyenne quatre à cinq aubergistes qui exercent en même temps dans les quarante dernières années du XIV^e siècle : l'auberge du Cheval Blanc en 1362⁸⁹, l'auberge

76. Wolff 1960 ; Combes 1974 ; Hayez 1975 ; Coulet 1976.

77. Arch. dép. Ardèche, C 605.

78. Arch. dép. Ardèche, C 616.

79. Arch. dép. Ardèche, 3 H 3, f° 12.

80. André 1976.

81. Arch. dép. Ardèche, C 576.

82. Arch. dép. Ardèche, C 605.

83. Arch. dép. Ardèche, C 571.

84. Arch. dép. Ardèche, C 622.

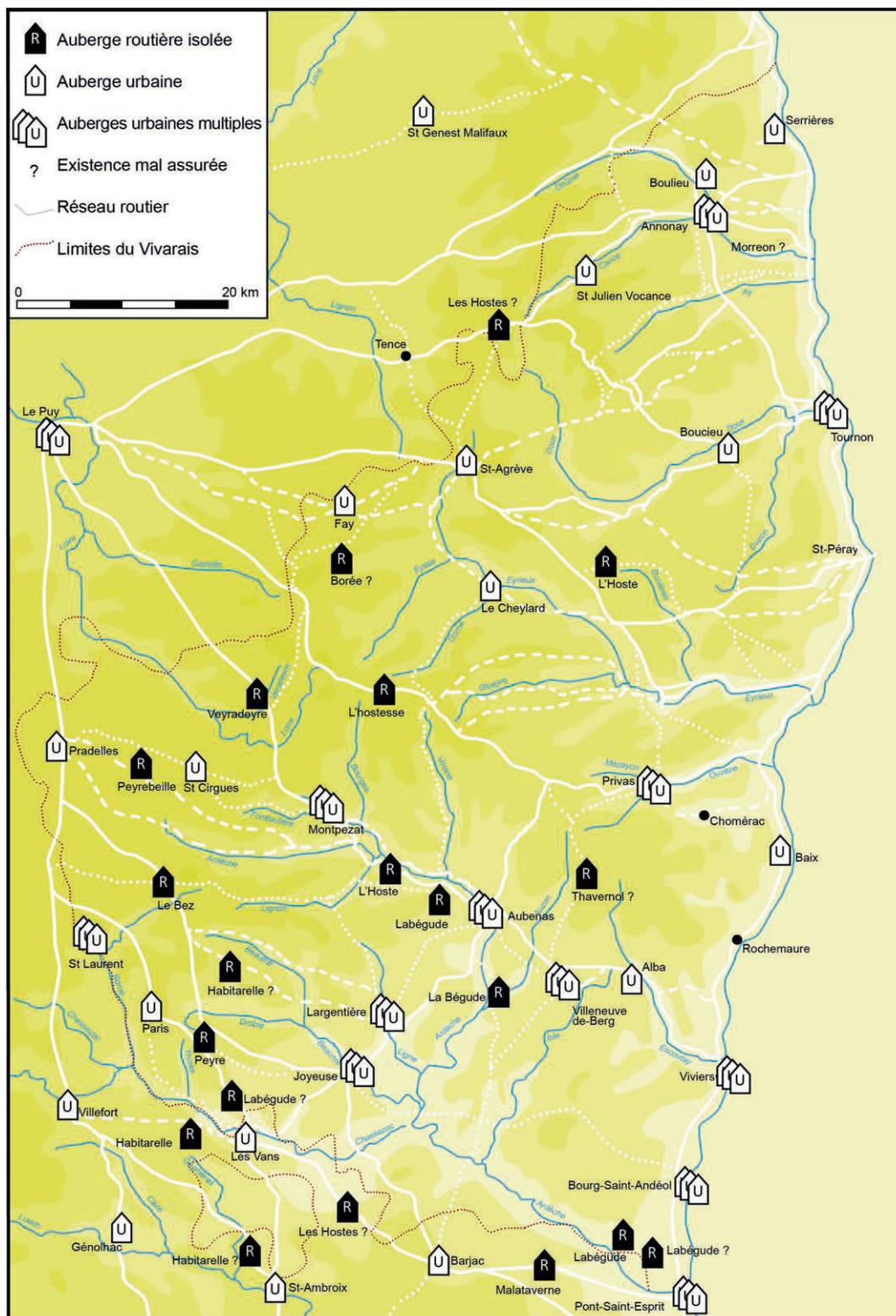
85. Arnaud 1974, p. 38-42.

86. Arch. dép. Hérault, A 10, f° 267 v°.

87. Arch. dép. Ardèche, C 618-619.

88. Arch. dép. Ardèche, 2 E 32, f° 43 ; 2 E 33, f° 54, f° 74 v° ; 2 E 35, f° 46 ; 2 E 39, f° 97.

89. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7632, f° 37.



10. Carte des établissements d'accueil commerciaux.

de Guillaume Delprat, en 1368⁹⁰, celle de Philibert Cellier en 1381⁹¹, l'auberge de la Pomme en 1373⁹² et celle de l'Ange en 1390⁹³. De nouveaux établissements sont encore mentionnés en 1401, comme l'auberge de la Couronne⁹⁴, alors que l'auberge du Cerf, située hors les murs, est détruite en 1409 par crainte de l'arrivée de bandes armées⁹⁵. La documentation du bayle épiscopal de Largentière renferme plusieurs injonctions aux aubergistes de la ville afin qu'ils prévoient des réserves de nourriture suffisantes pour les périodes de foire. En 1369, ils sont trois⁹⁶.

Un dense réseau d'auberges, perceptible à compter du XIV^e siècle, couvre la région (fig. 10). Au-delà des nombreuses auberges urbaines, il est aussi caractérisé par une multitude d'établissements villageois ou même totalement ruraux qui jalonnent les principales routes, comme en Toscane⁹⁷ ou les passages difficiles dans les Alpes⁹⁸.

L'auberge, création tardive

Il est difficile de périodiser le développement de ces auberges et seuls quelques jalons permettent de situer leur apparition et leur essor. Un détour par l'onomastique apporte un premier élément chronologique. La profession d'aubergiste, *albergerius* ou *hostalerius*, ne constitue jamais un patronyme, à la différence d'autres métiers plus anciens avec les nombreux Fabre, Sabatier ou Teissier. Cela laisse penser que le développement de la profession est postérieur à l'adoption de l'anthroponymie à deux éléments, nom et surnom, qui intervient pour l'essentiel dans la seconde moitié du XI^e siècle⁹⁹, et surtout à la transmission du nom par le père, acquise pour l'essentiel au XIII^e siècle, sauf dans l'aristocratie¹⁰⁰.

La charte de franchises d'Alba de 1281 jalonne l'essor de l'hospitalité commerciale et stipule « que les habitants d'Aps tiendront des lits de louage pour les étrangers pour leur argent et qu'on donnera seulement d'un lit un denier viennois et si les étrangers ne trouvent pas un lit à Aps pour leur argent, alors ledit seigneur et les siens obligeront lesdits habitants d'en tenir sans recevoir salaire pour le louage »¹⁰¹. S'il n'est pas question d'auberges à proprement parler, des particuliers louent des lits, ce qui est déjà un acte commercial, mais le font sans être qualifiés d'aubergistes, à un prix imposé, et avec finalement l'obligation d'assister le voyageur par décision seigneuriale si la demande d'hébergement dépasse l'offre. L'hôtel prend son essor mais n'est pas encore une activité

90. Arch. mun. Viviers, AA 10 ; Régné 1919-1920, n° 149.

91. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7639, f° 42 v°.

92. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7634, f° 14 v°.

93. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7635, f° 20 v°.

94. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7654, f° 62.

95. Régné 1919-1920, n° 235.

96. Arch. dép. Ardèche, 1 J 529, f° 85.

97. De La Roncière 1975, p. 911-921.

98. Daviso di Charvensod 1961, p. 52 ; Peyer 1997, p. 288-289.

99. Charvet 1998, p. 450.

100. Laffont 1998, p. 206-208.

101. Arnaud 1974, p. 38-42.

commerciale à part entière et l'obligation morale d'accueillir le voyageur qui incombe à l'hôpital transparaît encore.

La première mention d'auberge ou d'aubergiste date de 1314 lorsque l'abbaye de Mazan et le recteur de la paroisse de Saint-Cirgues transigent sur la perception de la dîme que les aubergistes doivent payer¹⁰². Le cas du bourg de Montpezat prouve clairement que les auberges sont essentiellement une création du XIV^e siècle. Dans le terrier rédigé pour Pons de Montlaur en 1300, sur 250 reconnaissants, alors que leurs professions sont très systématiquement mentionnées, pas un seul n'est aubergiste ou hôtelier¹⁰³. Cependant, à partir du milieu du XIV^e siècle, les registres notariés signalent la présence de plusieurs auberges¹⁰⁴ et au milieu du XV^e siècle les registres de notaire du bourg témoignent d'une véritable explosion hôtelière avec les établissements de la Cloche, la Fleur de Lys, l'Étoile, la Pomme, les Fleurs, le Dauphin, la Croix, le Cygne, le Cheval Blanc, le Chapeau Rouge, Saint-Georges et Saint-Antoine¹⁰⁵.

Même si les remarques formulées à partir de glanes diverses n'ont pas la rigueur d'une recension systématique impossible à réaliser faute de sources, une périodisation générale nette se dégage. Alors que l'hôtellerie est sans doute en gestation dès la seconde moitié du XIII^e siècle, ce dont témoigne l'exemple d'Aps, il faut attendre la première moitié du XIV^e siècle pour que des aubergistes apparaissent, devenant plus nombreux à compter de 1350, en sachant que l'essor documentaire parallèle peut induire un biais documentaire. À partir de 1350-1360, les aubergistes figurent très souvent dans les registres de notaires et leurs établissements deviennent des repères significatifs du paysage urbain ou villageois. Dans tous les cas, l'essor de l'hôtellerie apparaît plus tardif dans la région qu'en d'autres lieux, comme à Toulouse où elle est déjà implantée au tout début du XIII^e siècle¹⁰⁶, dans les villes de Provence¹⁰⁷ et plus encore en Italie où les exemples d'auberges sont nombreux à partir de la fin du XI^e siècle¹⁰⁸. Néanmoins, tous les exemples de développement d'une hôtellerie dès avant le XIII^e siècle sont issus de grandes villes, ce qui n'est pas le cas du Vivarais et explique sans doute ce décalage chronologique.

En outre, si l'hospitalité commerciale semble plus répandue en ville en termes de nombre d'auberges connues, ce n'est pas nécessairement un phénomène d'origine urbaine transposé tardivement en milieu rural. Les auberges de Saint-Cirgues, modeste village isolé s'il en est, sont les premières à être signalées, et celles d'Aps, qui cachent leur nom à la fin du XIII^e siècle, sont elles aussi rurales. L'hospitalité commerciale aurait-elle pris un essor un peu plus rapide dans les campagnes qu'en ville, pour combler le vide laissé par les petits hôpitaux routiers disparus à la fin du XIII^e siècle ? C'est possible.

102. Arch. dép. Ardèche, 3 H 1, f° 122 v°.

103. Terrier de Montpezat, fonds privé L. Haond.

104. Arch. dép. Ardèche, 2 E 5888.

105. Haond 2001.

106. Wolff 1960, p. 189.

107. Coulet 1982, p. 185-186.

108. Fanfani 1934, p. 259-260.

Auberges et aubergistes

Le plus souvent, la connaissance des auberges se limite à leur nom, ou à celui de leur exploitant. Rares sont les textes qui illustrent leur fonctionnement et leur vie. Trois catégories d'établissements se distinguent, qui ne préjugent en rien de leur confort et de la qualité du service rendu.

La première est la plus nombreuse dans le *corpus* réuni et regroupe des auberges qui possèdent un nom propre. Ce sont sans doute les plus importantes. Les aubergistes vivarois ne font preuve d'aucune originalité en la matière : les enseignes rencontrées ne diffèrent pas de celles trouvées ailleurs¹⁰⁹, dans le Midi notamment¹¹⁰. Les auberges de la Croix et de la Cloche dominent, suivies des auberges de la Pomme et de la Fleur de Lys, puis de l'auberge de l'Étoile, celle du Cheval-Blanc, du Dauphin, du Cygne, du Chapeau Rouge, de Saint-Georges, de Saint-Antoine, de la Pierre, du Cerf, des Trois Rois, des Deux Pommes. Dans l'ensemble, ces noms ne s'appliquent qu'à des auberges urbaines, ce qui s'explique aisément par la nécessité de les distinguer à partir du moment où il y en a plusieurs alors que les auberges rurales ne semblent pas avoir de nom propre.

Viennent ensuite les auberges dépourvues d'enseigne et appelées par le nom de leur tenancier, telle l'*hospite* d'Étienne Garnier à Saint-Laurent-les-Bains en 1413¹¹¹, ou l'*hostalaria Guilhelmi Segumi* à Baix en 1366¹¹². Peu nombreuses, elles se rencontrent plus à la campagne mais ne sont pas leur apanage puisque plusieurs établissements urbains ne sont désignés que de cette manière, comme celle de Philibert Cellier à Viviers¹¹³ ou celle de Guillaume Delprat¹¹⁴ dans les années 1380.

Pour finir, les estimations fiscales de 1464 permettent d'identifier des personnes qui possèdent beaucoup plus de lits qu'il n'est nécessaire pour une maison, même avec une famille nombreuse. Dans cette enquête fiscale, les seuls biens mobiliers recensés sont ceux présentant une valeur particulière, ou ayant une fonction professionnelle, ce qui confirme que ces nombreux lits ne sont pas à usage domestique mais pourraient bien être des lits d'auberges. Ainsi, Jacques Rieu possède une maison sur la place du marché de Fay, implantation intéressante pour une maison d'hôte, et déclare de quoi équiper une douzaine de lits, ce qui est beaucoup pour une seule famille¹¹⁵. Au pont du Béage, autre lieu intéressant pour implanter une auberge sur un point de passage obligé, Pierre *Vianesii* et Antoine *Avoacii* déclarent six lits pour eux seuls¹¹⁶. Pareillement, nous avons déjà évoqué les habitants d'Aps qui en 1281 louent des lits mais ne sont pas pour autant qualifiés d'aubergistes.

109. Peyer 1997, p. 243-251.

110. Wolff 1960, p. 190-191 ; Combes 1974 ; Coulet 1976.

111. Arch. dép. Ardèche, 2 E 1897, f° 28.

112. Arch. mun. Baix, AA 3, n° 5.

113. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7639 f° 42 v°.

114. Arch. mun. Viviers, AA 10, n° 10.

115. Arch. dép. Ardèche, C 624.

116. Arch. dép. Ardèche, C 616.

Sans doute que l'activité principale de ces hôtes n'est pas l'accueil des voyageurs qui reste occasionnel. Cependant, c'est un fait assez général dans les campagnes, puisque de tels établissements ont été remarqués à plusieurs reprises dans l'arc alpin, le sud de l'Allemagne et en Suisse¹¹⁷. En 1464, Antoine Gibelin, de Petit-Paris, se déclare à la fois *hospes et laborator* et possède une belle petite exploitation¹¹⁸. Même en ville ou dans les bourgs, les aubergistes demeurent souvent pluriactifs comme Pierre Ponhet, tenancier de l'auberge de la Cloche à Villeneuve-de-Berg en 1481 et également notaire¹¹⁹. Ce cas de figure du notaire-aubergiste a d'ailleurs été fréquemment remarqué, comme par exemple en Lyonnais voisin¹²⁰. Pierre Vidal, hôte de Saint-Laurent-les-Bains, est aussi mulétier puisqu'il déclare trois mules de bât et quatre lits garnis de matelas, d'oreillers, de draps et de couvertures¹²¹. L'auberge accueille aussi des transactions commerciales, l'aubergiste facilitant les ventes et les mouvements de marchandises. Ainsi, en 1362 Jean Tardieu, alias *Salvatge*, mulétier, est chargé de transporter des vêtements pour un marchand de Montpellier, textiles pris en charge à Villefranche-sur-Rhône, chez un hôtelier. Le mulétier ayant négligé ce transport, les vêtements ont pourri, ce qui occasionne un conflit éclatant à Viviers. Les marchandises sont alors entreposées dans l'auberge du Cheval-Blanc, par ordre du marchand et de ses associés, sans doute avant que l'affaire ne soit réglée¹²². Dans ce cas, l'aubergiste est l'auxiliaire du marchand, mais nous ne savons à quel titre il prend sa marchandise en dépôt, si c'est à titre gracieux et amical ou, plus probablement, s'il reçoit une contrepartie financière.

L'aubergiste, dans certains cas, peut lui-même faire du commerce, comme Jacques *Montelhet* d'Aubenas, qui en 1371 vend du vin à une personne de Craponne, en Velay¹²³. La même année, il se porte aussi garant d'un mulétier, aussi originaire du Velay, venu acheter du vin à Aubenas¹²⁴. En 1390, c'est Jean Larmande, tenancier de l'hôtellerie de l'Ange, à Viviers, qui vend du vin, du foin et diverses denrées à Ymbert *Botini*, originaire de Florence¹²⁵. Le plus souvent, l'auberge est le siège de transactions, puisque plusieurs actes notariés y sont conclus, comme par exemple dans l'auberge de la Fleur de Lys, à Privas, où maître Antoine de Brion instrumente souvent entre 1427 et 1429¹²⁶. Si le rôle commercial de l'aubergiste n'est pas clairement attesté, on peut cependant envisager qu'il serve dans un certain nombre de cas de courtier officieux, indiquant au marchand étranger les conditions du marché, ou encore se chargeant d'orienter ce dernier vers tel commerçant, fournisseur ou acquéreur local.

117. Peyer 1997, p. 285.

118. Arch. dép. Ardèche, C 602.

119. Régné 1921, p. 448.

120. Fédou 1964, p. 194-195.

121. Arch. dép. Ardèche, C 612.

122. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7632, f° 37.

123. Arch. dép. Ardèche, 2 E 32, f° 43.

124. Arch. dép. Ardèche, 2 E 32, f° 37.

125. Arch. dép. Ardèche, 2 E 7646, f° 4 v°.

126. Arch. dép. Ardèche, 52 J 111, f 2 ; 72, etc.

Dans tous les cas, l'aubergiste est devenu un auxiliaire indispensable de la route à la fin du Moyen Âge, ce que traduit bien le testament de Philibert *Barbastro*, muletier du Puy¹²⁷. Datant de 1544, il illustre les liens entre certains tenanciers d'auberges et les muletiers. Parcourant fréquemment la route du Puy à Pont-Saint-Esprit, il laisse de petites dettes dans de nombreuses auberges où l'on pressent qu'il a « ses habitudes ». Ainsi, il doit diverses sommes pour les nuits qu'il a passées à l'auberge du Lion, à Villeneuve-de-Berg, de même qu'à la Bégude d'Ardèche, à Montpezat, Bagnols-sur-Cèze, au Monastier et au Pont-d'Aubenas. Il n'indique même pas le nom du tenancier de cette dernière auberge, se contentant de l'appeler familièrement le « Grand-Père », sans doute en référence à son grand âge.

La structure commerciale de l'auberge est plus difficile à cerner : les murs appartiennent-ils à l'aubergiste, ou en est-il simplement l'exploitant ? Les estimations de 1464 permettent de savoir que tous les hôteliers ruraux, exploitant des établissements dans les villages ou des auberges isolées, tiennent boutique dans leur propre maison. Ainsi, l'hôtelier du pont du Béage accueille les voyageurs dans la maison qu'il tient à cens comme les autres parcelles de son exploitation¹²⁸. Il faut arriver en ville pour que l'aubergiste ne soit plus nécessairement le détenteur des lieux, généralement dans le cadre d'un bail à cens classique. L'auberge lui est alors concédée par le propriétaire des murs. L'auberge du Cheval-Blanc à Viviers, où se succèdent au moins huit tenanciers en cent ans, est propriété de l'abbaye de Mazan¹²⁹. Celle de la Cloche, à Montpezat, est baillée en 1423 par son propriétaire à Jean Cort, des Estables, en Velay¹³⁰. Le bail intègre un inventaire très sommaire de son mobilier dans lequel ne figurent que quelques ustensiles de cuisine et quelques meubles, la literie étant probablement apportée par le preneur.

Pour autant qu'on puisse en juger, ces établissements sont de faible capacité. En 1423, les bâtiments de l'auberge *de Campana*, à Montpezat, se composent de la *sala*, pièce servant manifestement à la restauration, de la *coquina* (cuisine) et trois chambres, distinguées par un adjectif indiquant leur caractère ou leur position, la *camera picta* (chambre peinte), la *camera pastandeyra* (chambre de la boulangerie) et la *camera superiori* (chambre supérieure), les chevaux étant logés *in stabulo subteriori garnitum de rastellis et de mangadoyras* (dans l'étable du bas garnie de râteliers et de mangeoires) et *in stabulo superiori* (dans l'étable supérieure). L'inventaire ne détaille malheureusement pas avec précision le mobilier contenu dans ces pièces. En 1464, la petite auberge rurale du Pont de Veyradeyre, non loin du Béage, est munie de deux lits de plumes et de trois autres simplement pourvus de couvertures¹³¹. L'aubergiste de Joyeuse dispose alors de cinq lits¹³² et Pierre Vidal, de Saint-Laurent-les-Bains, déclare quatre lits garnis de matelas, d'oreillers, de draps et de couvertures¹³³.

127. Rivet 1991.

128. Arch. dép. Ardèche, C 616.

129. Coste 1997.

130. Arch. dép. Ardèche, 2 E 5909 f° 23 v°.

131. Arch. dép. Ardèche, C 616.

132. Arch. dép. Ardèche, C 580.

133. Arch. dép. Ardèche, C 612.

L'accueil du voyageur est une nécessité à compter du XII^e siècle lorsque les circulations se développent dans la région. C'est le fait de nombreuses structures multiformes et complémentaires, allant d'un accueil charitable à un accueil purement commercial.

Quel que soit le type d'établissement, dès la première moitié du XIII^e siècle au moins, un dense réseau hospitalier se met en place, tant en ville qu'en rase campagne, avec une attention particulière portée aux secteurs les plus difficiles, qu'ils soient peu peuplés ou particulièrement exposés à la rudesse du climat hivernal. C'est alors qu'apparaissent des hôpitaux situés aux points les plus difficiles ou dangereux du réseau routier, dont plusieurs sont entre les mains de l'hôtel-Dieu du Puy-en-Velay. Ce dernier, soucieux d'organiser le pèlerinage marial, implante un nuage d'établissements sur les principales routes tendant vers la cité ponote. Dans le même temps, villes et villages se dotent aussi d'établissements d'accueil pour partie au moins destinés aux voyageurs. Cependant, si les établissements monastiques de la région entretiennent plus ou moins régulièrement des structures d'accueil, elles ne répondent pas nécessairement aux besoins d'accueil des voyageurs car elles ne sont pas clairement en lien avec le réseau routier. Ces établissements routiers déclinent rapidement à la fin du XIII^e siècle et disparaissent, pour l'essentiel, au plus tard au début du XIV^e siècle. Pour leur part, les hôpitaux villageois perdurent quelques décennies de plus mais ne parviennent pas à traverser les années 1351-1400. En Vivarais comme ailleurs, le XV^e siècle sonne manifestement le glas des hôpitaux dédiés à l'accueil du passant¹³⁴.

Le relais de l'accueil est alors repris par des structures commerciales qui émergent à la fin du XIII^e siècle et dont le nombre explose à compter de 1300. Ces auberges suivent la même logique d'implantation géographique que les hôpitaux routiers, puisqu'elles remplissent pour une part les mêmes fonctions. On les rencontre donc bien entendu en ville, mais aussi dans les modestes bourgs que les routes traversent ou en des lieux totalement isolés. Le pèlerin, s'il est encore présent sur la route jusqu'au XV^e siècle, n'est probablement plus majoritaire et le muletier comme le marchand attachent alors moins d'importance à l'environnement spirituel de leur voyage qu'à son environnement matériel et commercial auquel les aubergistes apportent leur concours par l'hébergement bien entendu et par les conseils et services complémentaires qu'ils offrent.

Si le tableau de l'accueil du voyageur suit dans les Cévennes une évolution déjà bien connue et illustrée à plusieurs reprises à l'échelle européenne¹³⁵, la rapidité de sa mutation, la densité des établissements de différents statuts qui se succèdent sur des lieux naturellement inhospitaliers sont remarquables et ne cessent de surprendre.

Bibliographie

- ANDRÉ M. (1976) : « La fondation de l'auberge de Peyrabeille », *Revue du Vivarais* 80, p. 102-103.
 ARNAUD P. (1974) : *Armorial du château d'Alba*, Privas.
 BOUSQUET J. (1979) : « Les premiers textes concernant les hôpitaux en Rouergue, essai d'interprétation », dans *Assistance et assistés. Actes du 9^e congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972*, Paris, p. 107-127.

134. Imbert 1982, p. 151.

135. Peyer 1997.

- BRECHON F. (2000) : *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge*, thèse dactylographiée, université Lyon 2-Louis Lumière, 4 vol.
- BRECHON F. (2019) : « Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien », dans LEMAÎTRE N. (dir.), *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, p. 89-115.
- BRECHON F. (à paraître) : « Les routes en Vivarais au Moyen Âge : structuration et fonctionnement d'un réseau viaire », dans *La route au Moyen Âge Réalités et représentations, Colloque du 40^e anniversaire de l'Institut d'études médiévales, 26-28 avril 2007, Université Catholique de Louvain*, Louvain-la-Neuve.
- CAPONE B (1994) : « L'ospedale di Saint-Jean di Rumejran ad Aosta, recensioni e notiziario », dans *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, vol. 2, Florence.
- CHARAVET E. (1998) : « L'anthroponymie en Velay aux X^e-XIII^e siècles », dans *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, p. 443-455.
- CHARPIN-FEUGEUROLLES H. de et GUIGUE Cl. (1881) : *Cartulaire du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue dépendant de l'abbaye de la Chaise-Dieu, 1062-1401*, Lyon.
- CHARVIN G. (1965-1978) : *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, Paris, 10 vol.
- CHASSAING A. et JACOTIN A. (1907) : *Dictionnaire topographique du département de la Haute-Loire*, Paris.
- CHEVALIER U. (1884) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoit, suivi de la chronique de Saint-Pierre du Puy et d'un appendice de chartes*, Paris.
- CHIESI G. (1992) : « Un priore nella tempesta. L'ospizio di Pollegio nel Quattrocento », *I nostri monumenti storici* 43, p. 126-134.
- CHIFFOLEAU J., LE BLÉVEC D., ZERNER M. (1987) : « Aspects de l'institution hospitalière dans la région comtadine au Moyen Âge », dans *Santé, médecine et assistance au Moyen Âge. Actes du 110^e congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985*, Paris, p. 299-315.
- COMBES J. (1974) : « Hôteliers et hôtellerie à Montpellier à la fin du Moyen Âge », *Hommage à André Dupont*, Montpellier, p. 55-81.
- COSTE C. (1997) : *Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Âge*, D.E.A., Université Lyon 2-Louis Lumière.
- COULET N. (1976) : « Un gîte d'étape, les auberges d'Aix-en-Provence au XV^e siècle », *Voyage, quête, pèlerinage dans la littérature et la civilisation médiévales*, Sénéfiance 2, Cahiers du Cuerma, Aix, p. 105-124.
- (1978) : « Hôpitaux et œuvres d'assistance dans le diocèse et la ville d'Aix, XIII^e-XIV^e », dans *Assistance et charité, Cahiers de Fanjeaux* 13, Toulouse, p. 213-237.
- (1982) : « Les hôtelleries en France et en Italie au Bas Moyen Âge », dans *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps Modernes, Cahiers de Flaran* 2, Auch, p. 181-205.
- (1996) : « S'en divers voyages n'est mis... », dans *Voyages et voyageurs au Moyen Âge. Actes du 26^e congrès de la Société des médiévistes de l'enseignement supérieur public, Limoges, 1995*, Paris, p. 8-29.
- DAVISO DI CHARVENSOD M.-Ch. (1971) : *I pedagogi delle Alpi occidentali nel MedioEvo*, Turin.

- ESQUIEU Y. (1971) : « L'ordre de Cluny en Bas-Vivarais à la fin du Moyen Âge », *Revue du Vivarais* 626, p. 68-79.
- ESQUIEU Y. (1972) : « Le Grand Schisme et la crise de l'ordre de Cluny en Bas-Vivarais », dans *44^e congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Montpellier, p. 131-139.
- ESQUIEU Y., PELLETIER J.-P. (1989) : « Abbaye de Silvacane, La Roque-d'Anthéron (Bouches-du-Rhône) », dans *L'église et son environnement, archéologie médiévale en Provence* (catalogue de l'exposition d'Aix-en-Provence, 1989), Aix-en-Provence, p. 37-46.
- FANFANI A. (1934) : « Note sull' industria alberghiera italiana nel medioevo », *Archivio storico italiano* 92, p. 259-272.
- FAURE M. (1996) : *Patrimoine hospitalier de l'Ardèche*, Société française d'histoire des hôpitaux, Lyon.
- FÉDOU R. (1964) : *Les hommes de loi lyonnais à la fin du Moyen Âge*, Lyon.
- GARDEUX M. et REVEYRON N. (2013) : *Les structures d'accueil et d'hébergement dans les monastères, du haut Moyen Âge au XVI^e siècle* », tenue à l'université Lyon 2-Louis Lumière en 2013. Compte-rendu de la rencontre en ligne, <https://hospitam.hypotheses.org/378>.
- GIRAULT M. (1980) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1688*, thèse dactylographiée, université de Tours.
- GRAMAIN M. (1978) : « Les institutions charitables dans les villages du Biterrois aux XII^e et XIII^e siècles », *Assistance et charité, Cahiers de Fanjeaux* 13, Toulouse, p. 111-130.
- GUTTON J.-P. (1971) : *La société et les pauvres, l'exemple de la généralité de Lyon, 1534-1789*, Paris.
- HAOND L. (2001) : « L'activité de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Âge », *Pays d'Ardèche, vallées de la Cévenne ardéchoise du Nord*, Mémoire d'Ardèche, temps présent, Privas.
- HAYEZ A.-M. et M. (1975) : « L'hôtellerie avignonnaise au XIV^e siècle : à propos de la succession de Siffrede Trelhon, (1387) », *Provence Historique* 100, p. 275-284.
- HERMANN C. (2005) : *Assistance et charité dans le diocèse de Genève. Hôpitaux et maladrerie (milieu XIII^e début XVI^e siècles)*, thèse dactylographiée, université de Savoie, Chambéry.
- IMBERT J. (éd.) (1982) : *Histoire des hôpitaux en France*, Paris/Toulouse.
- JUGNOT G. (1979) : « Le développement du réseau d'assistance aux pèlerins en Navarre de la fin du X^e siècle au début du XIV^e siècle », *Assistance et assistés. Actes du 97^{ème} congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972*, Paris, p. 223-240.
- LAFFONT P.-Y. (1998) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X^e-XIII^e siècles*, thèse dactylographiée, université Lyon 2-Louis Lumière, 4 vol.
- LAMBERT E. (1943) : « Ordres et confréries dans l'histoire du pèlerinage de Compostelle », *Annales du Midi* 55, p. 369-403.
- LE BLÉVEC D. (1983) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV^e siècle », dans *Hommage à Robert Saint-Jean, Art et histoire dans le midi languedocien et rhodanien (X^e-XIX^e siècles)*, Mémoire de la Société Archéologique de Montpellier, vol. XXI, Montpellier, p. 257-267.
- (1994) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du Bas-Rhône du XI^e siècle au milieu du XV^e siècle*, thèse d'état dactylographiée, université Paris IV, 4 vol.

- MAZON A. (1893) : « Chartes des libertés et franchises de Privas de 1281 et confirmation de ces libertés (1309) et délibération de la communauté de Privas en 1690 », *Bulletin Philologique et Historique* 5, p. 521-547.
- PÉREL J. (1999) : « Les antonins en Haute-Loire », *Cahiers de la Haute-Loire*, p. 67-102.
- PÉRICARD-MÉA D. (1996) : *Le culte de Saint-Jacques : pèlerins de Compostelle et pèlerinages en France à la fin du Moyen Âge*, thèse de l'université de Paris I, 4 vol.
- PEYER H.-C. (1997) : *Viaggiare nel Medioevo, Dall'ospitalità alla locanda*, Rome/Bari.
- PIAT J.-L. (2010) : « Les espaces d'accueil des hôpitaux des routes de Saint-Jacques: Cayac en Gironde », dans LE CLECH-CHARTONS S. (dir.), *Les établissements hospitaliers en France du Moyen Âge au XIV^e siècle: espaces, objets et populations*, Dijon, p. 117-140.
- PICHERIT J.-L. (2002) : « L'hôtellerie, les hôteliers et hôtelières », *Le Moyen Âge*, tome CVIII, p. 301-332.
- PONCER J.-A. (1873) : *Mémoire historique sur le Haut-Vivarais*, Annonay.
- RÉGNÉ J. (1919-1920) : « Catalogue des actes de la ville de Viviers », *Revue du Vivarais* 149, p. 123-168.
- (1921) : *Histoire du Vivarais*, t. II : *Le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500*, Largentière.
- RIGAULT J. (1979) : « Les établissements hospitaliers en Bourgogne après les guerres de religion. L'enquête de 1599 dans le bailliage d'Arnay-le-Duc », dans *Assistance et assistés. Actes du 97^e congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972*, Paris, p. 181-196.
- DE LA RONCIÈRE C.-M. (1975) : *Florence, centre économique régional au XIV^e siècle*, Aix-en-Provence, 5 vol.
- QUAGLIA L. (1972) : *La maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps actuels*, 2^e édition, Martigny.
- RIVET B. (1991) : « Philibert Barbasto, muletier des Estables au XVI^e siècle », *Cahiers de la Haute-Loire*, p. 203-212.
- SERGI G. (1972) : « "Domus Montis Genisi". Lo sviluppo di un ente ospedaliero, una competizione di poteri », *Bollettino storico-bibliografico subalpino* 70, p. 435-488.
- SIMON A.-D. (2012) : *Implantations, activités et relations des établissements d'assistance en Bourgogne à la fin du Moyen Âge*, thèse dactylographiée, Université de Bourgogne, 2 vol.
- VENTURINI A. (1997) : « La charte de fondation du prieuré Notre-Dame du Bonheur », *Lien des chercheurs cévenols* 111, p. 14-17.
- VERDON J. (1998) : *Voyager au Moyen Âge*, Paris.
- WOLFF Ph. (1960) : « L'hôtellerie, auxiliaire de la route, notes sur les hôtelleries toulousaines au Moyen Âge », *Bulletin Philologique et Historique* 1, p. 189-205.

**L'ANIMAL, ACTEUR
DE LA CIRCULATION HUMAINE**

PARTIR AVEC DES ÂNES DANS LE DÉSERT : LES CARAVANES DES ANCIENS ÉGYPTIENS (III^e-II^e MILLÉNAIRES AVANT NOTRE ÈRE)

MATHILDE PRÉVOST*

Comme dans de nombreuses sociétés antiques et modernes, l'âne était une force de travail essentielle en Égypte ancienne, et principalement pour le transport, que ce soit pour des trajets locaux, notamment dans le cadre des travaux agricoles, ou sur des échelles plus larges¹. En effet, quand les Égyptiens souhaitaient parcourir de longues distances, leur moyen de transport favorisé était le Nil. Mais l'axe nord-sud du fleuve ne permettait pas toujours d'atteindre la destination visée² : d'une part, la navigation était impossible au niveau des cataractes qui ponctuaient son cours en Nubie, si bien qu'il était nécessaire de passer, plus ou moins brièvement, au mode de transport terrestre³ ; d'autre part, dès qu'il s'agissait de s'éloigner de l'étroite vallée du Nil, le désert était inévitable.

Dans ces cas-là, le transport de biens à dos d'âne était privilégié, car c'est un animal qui conjugue des qualités de bête de somme et une bonne adaptation aux milieux arides – seul le dromadaire est plus performant sur ces deux points, mais il ne fut pas couramment utilisé en Égypte sous sa forme domestique avant le milieu du I^{er} millénaire avant notre ère⁴. En effet, l'âne

*Thèse en cours depuis 2016 : *Les ânes en Égypte ancienne : usages, perceptions, représentations*, sous la direction de P. Tallet (Sorbonne Université). UMR 8167. Je tiens à remercier M. Frank Förster pour les informations qu'il m'a fournies sur la route d'Abou Ballas en complément à ses publications, ainsi que M. Pierre Tallet, mon directeur de thèse, et M. Stavros Lazaris pour leurs remarques enrichissantes sur certains points de cet article.

1. Köpp-Junk 2015, p. 109-112 et 115-116 ; Vernus 2005, p. 462.

2. Heagren 2010, p. 229.

3. Heagren 2010, p. 223-225.

4. Agut-Labordère 2018, p. 187. Le cheval fut quant à lui introduit en Égypte vers le début de la Deuxième Période intermédiaire, soit au XVII^e siècle avant notre ère environ, mais son rôle resta strictement militaire : Köpp-Junk 2015, p. 116, 172-173.

est à l'aise dans les milieux arides d'Afrique du Nord-Est, dont il est originaire⁵. Ses sabots sont bien adaptés aux sols chauds, rocheux ou rocailleux⁶. Il a peu de besoins en nourriture et en eau par rapport à d'autres animaux domestiques, notamment le bœuf et le cheval⁷. Il peut même se passer d'eau pendant deux ou trois jours⁸.

À ces qualités qui le rendent apte à circuler et à survivre dans le désert, il conjugue, par ailleurs, celles qui en font une bête de somme efficace. Bien que ses capacités de transport varient en fonction de paramètres tels que le climat, la distance à parcourir ou la santé de l'animal, il peut transporter jusqu'à 100 ou 150 kg pendant une journée, voire 200 ou 300 kg sur une courte distance⁹. Il peut donc moins porter que le dromadaire, qui peut assurer une charge de 200 kg sur une longue distance¹⁰. Ses capacités de transport sont aussi moindres que celles du bœuf, qui peut porter entre 300 et 550 kg environ¹¹ ; toutefois, il peut marcher plus vite et plus longtemps que lui : alors que le bœuf peut progresser entre 15 et 25 km/jour¹², l'âne, lui, peut parcourir entre 20 et 30 km/jour¹³. Enfin, il est capable de s'aventurer sur des terrains étroits, inaccessibles à d'autres animaux utilisés dans le transport. Aussi le bœuf était-il plutôt utilisé par les Égyptiens pour traîner des charges très lourdes sur des traîneaux ou des chariots, sur de courts trajets, et à condition que l'état de la route le permette¹⁴, alors que l'âne servait à transporter des charges moins lourdes, sur de longues distances et dans les passages difficiles.

Ainsi, les expéditions de l'époque pharaonique qui cherchaient à atteindre les marges du territoire égyptien ou celui d'autres populations, dans des buts commerciaux, extractifs ou militaires, durent utiliser un nombre important d'ânes afin de transporter les vivres et l'équipement nécessaire, ainsi que le produit de ces voyages. C'est pourquoi il est intéressant d'étudier la façon dont ces caravanes d'ânes furent organisées et gérées par les Égyptiens lors des expéditions qui traversèrent les espaces désertiques entourant leur territoire, à savoir le désert libyque à l'ouest, et le désert arabique et le Sinaï à l'est.

Même s'il y eut, naturellement, des entreprises privées de traversée du désert, je me limiterai, dans cet article, à l'étude des expéditions officielles, qui laissèrent le plus de sources, entre l'Ancien Empire et le Nouvel Empire (III^e et II^e millénaires avant notre ère)¹⁵. Mais même au sein de ces sources, la présence des ânes reste ténue, anecdotique, d'où l'importance de croiser la documentation provenant de différents domaines.

5. Kimura *et al.* 2013, p. 7.

6. Förster *et al.* 2013, note 2 p. 204.

7. Spalinger 2005, p. 130.

8. Kimura *et al.* 2013, p. 3-4 ; Köpp 2013, p. 110 ; Förster 2013, p. 195.

9. Köpp-Junk 2015, p. 109, 116 ; Köpp 2013, p. 109-110 ; Förster 2013, p. 195 ; Heagren 2010, p. 198.

10. Agut-Labordère 2018.

11. Heagren 2010, p. 201.

12. Heagren 2010, p. 201 ; Spalinger 2005, p. 130.

13. Köpp 2013, p. 127 ; Hendrickx *et al.* 2013, p. 365-366.

14. Köpp-Junk 2015, p. 116.

15. Les dates absolues indiquées sont celles d'après Hornung *et al.* 2006.

En archéologie, les fouilles des routes caravanières, comme celle d'Abou Ballas dans le désert occidental, ont révélé des traces du passage des ânes. Peu de restes fauniques identifiés à cette espèce ont été retrouvés, et il n'est pas toujours possible de les dater¹⁶. Mais les archéologues ont pu également repérer du crottin¹⁷, des restes de chemins tracés par le passage répété de ces animaux¹⁸, des cercles de pierre qui leur ont peut-être servi d'abreuvoir¹⁹, des paniers avec lesquelles ils ont pu transporter des jarres²⁰.

Pour ce qui est des sources iconographiques et écrites, on trouve sur place des représentations d'ânes dans des inscriptions rupestres, mais souvent difficiles à dater²¹, ou, plus rarement, sur des jarres²². Ces animaux sont par ailleurs mentionnés dans les inscriptions et les stèles laissées par les expéditions, notamment dans le Sinaï²³. Enfin, ils sont représentés et cités hors du désert, dans des scènes et des textes des tombes et des temples, dans des textes littéraires, ainsi que dans quelques documents administratifs.

Dans cet article, je m'attacherai à montrer dans quelle mesure ces diverses sources peuvent aider à appréhender l'organisation et la gestion des caravanes d'ânes, en m'intéressant à quatre points principaux : le nombre de ces équidés, la façon dont la caravane était organisée, les différents types de charges portés par les ânes et, enfin, la manière dont les Égyptiens ont pu veiller à leur bonne santé physique.

Le nombre des ânes, un motif de fierté

Les Égyptiens donnent peu d'informations sur leurs caravanes. Généralement, quand les ânes sont mentionnés, ce qui reste peu fréquent, c'est pour mettre l'accent sur leur grand nombre et, ainsi, sur l'ampleur de l'expédition ou sur la quantité des biens transportés. C'était donc un motif de fierté pour les responsables des expéditions, au point qu'il s'agit souvent la seule information qui soit donnée sur ces animaux, avec, parfois, la nature de leur charge.

Les premiers documents connus les dénombrant sont les biographies funéraires de Hirkhouf et Sabni, qui furent deux dignitaires d'Éléphantine, au sud de l'Égypte, vers la fin de la VI^e dynastie (XXIII^e-XXII^e siècles avant notre ère). Hirkhouf fut chargé de quatre expéditions en Nubie, sous les règnes de Mérenrê et de Pépi II²⁴. Elles visaient vraisemblablement

16. Voir Rossi et Ikram 2013, p. 372-373 pour le cas de sept squelettes d'ânes et trois de camélidés dans une dépression située dans le nord de l'oasis de Kharga. Les restes de dromadaires ont été datés de la moitié du I^{er} millénaire avant notre ère, mais ceux d'ânes n'ont pu se voir attribuer une date.

17. Ex. Förster 2007, p. 3 (route d'Abou Ballas, fin Ancien Empire ou début de la Première Période intermédiaire) ; Bard et Fattovich 2010, p. 117 (Ouadi Gaouasis, Moyen Empire).

18. Förster 2013, fig. 7 p. 301 ; Förster 2007, p. 3 et fig. 7.

19. Förster 2013, fig. 8 p. 301 ; Förster 2007, p. 3 et fig. 8.

20. Förster 2013, p. 308 et fig. 49-50 ; Förster 2007, p. 5-6 et fig. 31.

21. Ex. Zboray et Borda 2013, p. 216-217 et fig. 7 et 8 p. 216 (Gebel Ouweinat).

22. Förster 2013, p. 327, fig. 49 p. 328 et fig. 50 p. 329 ; Hendrickx *et al.* 2013, p. 359 et fig. 25.

23. Voir plus bas.

24. Obsomer 2007, p. 39.

à commercer avec le royaume d'Iam, que Cl. Obsomer propose d'identifier avec celui de Kerma²⁵. Hirkhouf emprunta alternativement, en fonction de facteurs topographiques et géopolitiques, le fleuve et la route²⁶. Dans le récit du retour de la troisième mission, il déclare fièrement :

C'est avec 300 ânes chargés d'encens, d'ébène, d'huile-*hknw*, de graines (?)*-s3.t*, de peaux de panthère, d'ivoires d'éléphants, de boomerangs (?) et toutes sortes de bons produits que je suis (re)descendu.²⁷

Par ailleurs, Sabni, qui vécut sous Pépi II, donne le chiffre des ânes avec lesquels il parcourut le chemin inverse, c'est-à-dire partit vers la Nubie, quand il apprit la mort de son père survenue dans cette région :

100 ânes (...) portant onguent, miel, tissu, huile et faïence de tout²⁸.

Après l'Ancien Empire, ce sont généralement des inscriptions et stèles gravées sur place par les expéditions qui affichent le nombre des hommes et des animaux mobilisés dans la mission. Au Sinaï, exploité régulièrement pour ses ressources en turquoise et en cuivre, de nombreuses expéditions du Moyen Empire laissèrent derrière elles des stèles commémoratives à Sérabit el-Khadîm, dans le sanctuaire aménagé pour Hathor « maîtresse de la turquoise »²⁹. Parmi elles, certaines donnent le nombre des participants, en les classant par catégorie : cadres et fonctionnaires, carriers, spécialistes comme les charpentiers ou les métallurgistes, main-d'œuvre non qualifiée enrôlée au départ ou en chemin³⁰. Mais seule une demi-douzaine d'entre elles indique de surcroît le nombre des ânes³¹. Elles sont toutes datées des règnes d'Amenemhat III et Amenemhat IV, deux rois de la fin de la XII^e dynastie (XIX^e-XVIII^e siècles avant notre ère) (fig. 11).

Dans trois stèles seulement, la lecture ou la restitution des nombres des hommes et des ânes est à peu près certaine. P. Tallet a remarqué que, dans deux d'entre elles, le ratio âne/homme est semblable : environ 1,4 âne pour 1 homme. Même si sa constance durant le Moyen Empire est discutable, il apparaît donc assez clairement que les expéditions comptaient un peu plus d'ânes que d'hommes. Par exemple, l'expédition de l'an 20 d'Amenemhat III, qui

25. Voir Obsomer 2007, p. 39-52 sur les différentes hypothèses de localisation.

26. Förster 2007, p. 8-9 ; Obsomer 2007, p. 46-50.

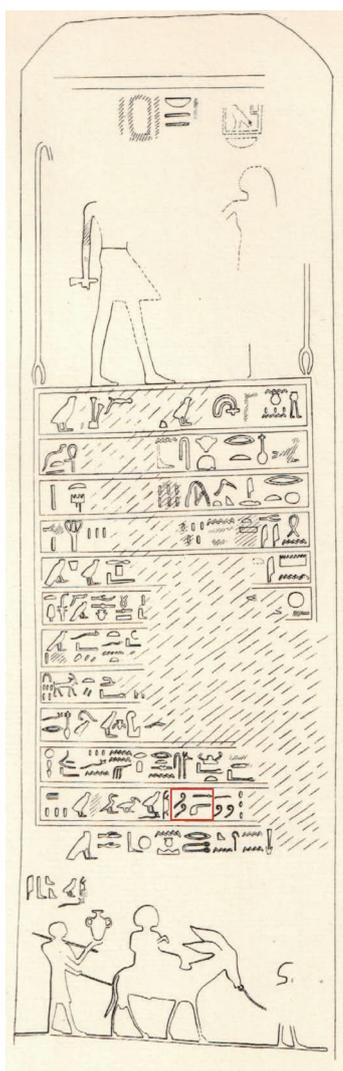
27. *h3.n(=j) m '3 100 3tp(w) m sn[r] bbn hknw s3.t b3 m'sw3 (?) 3bw tnjw m3'w nb nfr. Urk. I 126.17-127.3 ; Obsomer 2007, p. 41-42.*

28. *'3 100 m-(=j) hr [mr]h.t, bj.t, hbs [...] thn.t n(y).w [...] nb. Urk. I 136.4 ; Breasted 1906, § 366 ; Köpp-Junk 2015, p. 165.*

29. Gardiner et Peet 1952-1955 ; Tallet 2018.

30. Tallet 2018, p. 217.

31. Tallet 2018, p. 185, 201-202, 221-222 ; Gardiner et Peet 1952, I, pl. LXXXVII (IS 412), XXXVII (IS 112), XLIX (IS 136), L (IS 137), XXXVI et XXXVIII (IS 114), XXXI (IS 100), XXXVA (IS 110), XLIII (IS 120).



11. Exemple de stèle donnant le nombre d'hommes (par catégorie professionnelle) et d'ânes (encadré rouge) ayant participé à une expédition minière au Sinaï, et représentant un chef asiatique monté sur un âne. D'après Gardiner et Peet 1952, I, pl. XXXVII (IS 112).

présente le nombre d'ânes connu le plus important au Sinaï, devait compter entre 400 et 600 hommes, ce qui en fait l'une des plus importantes de la période³².

Au Nouvel Empire, aucune stèle ou inscription d'expédition ne donne le nombre des ânes et, dans les rares documents qui en fournissent, l'absence du nombre d'hommes empêche d'avoir une idée du ratio âne/homme³³. Des estimations du nombre de bêtes de somme dans une expédition sont parfois tentées, mais elles peuvent sensiblement varier d'un auteur à un autre en fonction de l'évaluation du nombre de soldats et de non-combattants, ainsi que des quantités d'eau et de nourriture disponibles sur le trajet pour les hommes et les animaux, dans les postes de ravitaillement fortifiés établis par les Égyptiens à intervalle régulier. Un bon exemple en est la traversée de la péninsule du Sinaï par les troupes

32. Pour la stèle donnant le nombre d'ânes le plus élevé pour une expédition égyptienne, voir la stèle d'Horemhat (Caire JE 89630) retrouvée à Toshka au Soudan et dénombrant 1000 ânes : Simpson 1963, p. 50-53 ; Köpp-Junk 2015, p. 116 et note 420.

33. Ex. le papyrus Caire ESP (C-D) mentionne « 5 ânes de service », pour un nombre inconnu de soldats nubiens : Helck 1967, p. 140-144 ; KRIVI, 519-522.

Numéro de la stèle	Date de l'expédition	Nombre total d'hommes (« donné »/ restitué)	Nombre d'ânes (« donné »/ restitué)	Ratio âne/homme
IS 412	Amenemhat III, an 8	« 160 »	« 50 » ? (250 ?)	0,31 ? (1,56 ?)
IS 112	Amenemhat III, an 10	143 ?	« 200 »	1,4
IS 136	Amenemhat III, an 11	« [...4]8 » (148 ?)	[...]	X
IS 137	Amenemhat III, an 12	« 469 »	« 500 »	1,07
IS 114	Amenemhat III, an 14	« 209 »	« 284 »	1,36
IS 100	Amenemhat III, an 20	≥ 57 (429 ?)	« 600 »	X
IS 110	Amenemhat III, an 45	≥ 114 (357 ?)	« 500 »	X
IS 120	Amenemhat IV, an 6	≥ 293	[...] (≥ 410 ?)	X

12. Nombres d'hommes et d'ânes d'après les stèles du Sinaï. Les nombres donnés en italique sont ceux obtenus d'après le ratio âne/homme 1,4.

de Thoutmosis III (xv^e siècle avant notre ère), lors de sa première campagne en Syrie-Palestine : les estimations du nombre d'ânes vont de 1000 chez D. Redford, qui prend en compte les non-combattants mais non pas la nourriture³⁴, à 3000 chez A. Spalinger, qui ne considère que les soldats³⁵.

Quoi qu'il en soit, le nombre des ânes dans les expéditions lancées par le pouvoir est généralement de l'ordre de plusieurs centaines. Ils sont très probablement issus des troupeaux qui appartiennent aux principales institutions politiques et religieuses, au premier chef desquelles figurent la couronne et les temples, car ce sont eux qui possèdent les plus grands troupeaux³⁶.

Il est difficile, cependant, de savoir de quelle façon ce grand nombre d'animaux était organisé au sein de la caravane. Les textes sont muets à ce sujet : il n'y a jamais de description de la caravane elle-même ; les animaux sont toujours traités au pluriel, comme une masse d'individus, et jamais comme un ensemble organisé.

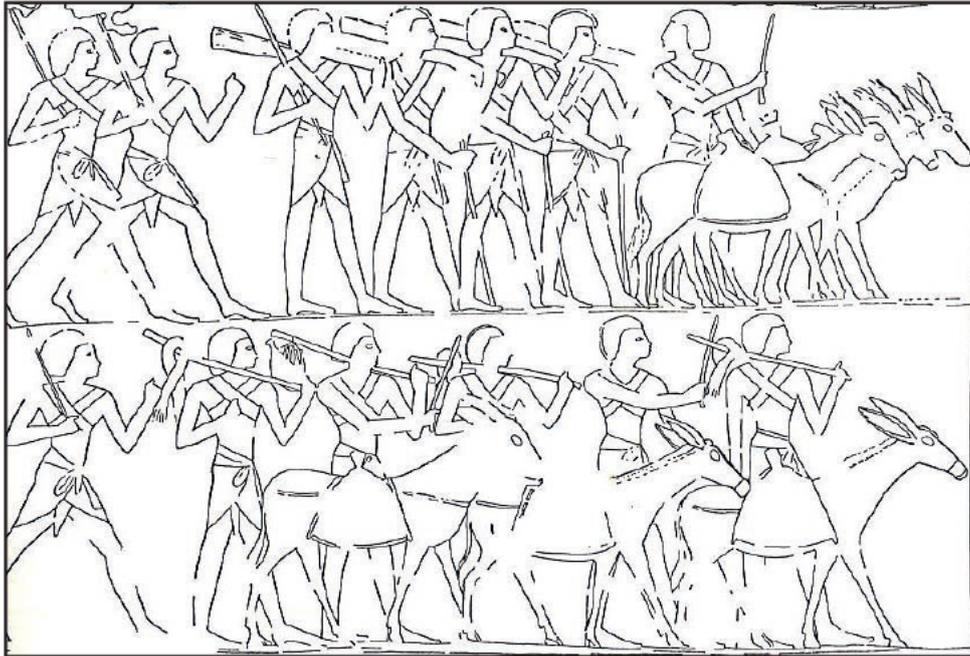
L'organisation de la caravane

Dans les images de caravanes, qui ne sont attestées qu'à partir du Nouvel Empire, les ânes sont représentés quasiment de la même façon que dans les scènes de travaux agricoles : soit une figure unique

34. Redford 2003, p. 201 ; Heagren 2010, p. 195 et note 157.

35. Spalinger 2005, p. 36.

36. Ex. d'après l'ostracon Gardiner 86, daté de Ramsès II, un domaine du temple d'Amon situé dans le nord posséderait 2870 ânes, un chiffre si important que son caractère réaliste a fait l'objet de doutes : *KRI* III, 138-140 ; *RITANC* III, p. 126.



13. Détail d'une caravane revenant d'échanges avec les Pountites sur la côte de la mer Rouge (Thèbes, tombe d'Amenmès (TT 89), XVIII^e dynastie/ xv^e ou xiv^e siècle av. n. è. D'après Davies et Davies 1941, pl. XXV.

représente tout le troupeau³⁷ ; soit les ânes sont l'un derrière l'autre, et mêlés aux hommes ; soit ils sont disposés en rangs serrés alternant avec des groupuscules humains (fig. 13). Mais ces représentations ne reflètent pas nécessairement la réalité ; il s'agit peut-être simplement d'une façon pour l'artiste de gérer l'espace disponible sur son support.

Si l'on cherche du côté de l'archéologie, les chemins que F. Förster interprète comme le tracé de passages répétés d'ânes donnent plutôt l'image d'une file indienne³⁸. Mais des études ethnographiques révèlent d'autres formes d'organisation de caravanes actuelles, par exemple par groupes ou par rangées³⁹.

Par ailleurs, il n'est jamais dit explicitement si, dans les expéditions égyptiennes antiques, et particulièrement dans les expéditions militaires, les ânes marchaient mêlés aux hommes, ou s'ils étaient dans un train de bagages, plus lent que le reste du cortège et donc plus vulnérable. Un tel dispositif supposerait que des hommes restaient à l'arrière, afin d'assurer sa protection, tandis que la plus grande partie des soldats marcherait plus vite, à l'avant⁴⁰. On peut dès lors se demander si, en plus d'une petite partie des fantassins, un personnel était spécifiquement chargé de surveiller les ânes.

37. Ex. Zboray et Borda 2013, fig. 7 p. 216 (Gebel Ouweinat, époque prédynastique ?).

38. Cf. note 18.

39. Ex. Förster *et al.* 2013, p. 198-202 (Soudan), p. 210-212 (Mali). Des ensembles de sentiers parallèles sont attestés : ex. Darnell et Darnell 2013, fig. 23 p. 244. Mais ils peuvent être le résultat du passage, sur un temps long, de différentes caravanes : F. Förster, communication personnelle.

40. Heagren 2010, p. 198, 205-207. Un train de bagages est visible dans l'armée hittite marchant à la rencontre de Ramsès II, dans le temple de ce dernier à Abydos : Wreszinski 1923, II, pl. 22-23.

Or, contrairement aux documents mésopotamiens contemporains⁴¹, les sources égyptiennes sur les expéditions ne citent jamais une catégorie d'âniers professionnels. Les listes des membres des missions sur les stèles du Sinaï désignent, certes, des fonctionnaires chargés de l'organisation logistique, comme les *jry.w-ʿt* ou les *hry.w-pr*, qui assuraient sans doute l'approvisionnement avec des ânes pendant l'exploitation des mines⁴², mais elles ne nomment pas un personnel qui leur serait spécialement affecté.

Deux possibilités s'imposent dès lors. La première est que des hommes aient été engagés comme âniers pour l'expédition, mais n'aient pas été comptés. Cela paraîtrait étonnant, car les responsables des expéditions étaient fiers de montrer le grand nombre des hommes placés sous leurs ordres. La seconde possibilité est que des membres de l'expédition, enrôlés pour assurer une certaine fonction, aient été, de surcroît, employés pour effectuer des rotations d'approvisionnement avec les ânes. Il pourrait s'agir du personnel auxiliaire, non qualifié, que les expéditions engageaient sur le chemin en plus du personnel spécialisé⁴³. Les ratios auxiliaire/âne obtenus ont été extrêmement variés, mais les Égyptiens enrôlaient plus probablement en fonction des besoins ressentis que d'un ratio prédéfini. La question reste donc ouverte.

Le problème se répète avec les sources iconographiques. Ainsi, au Nouvel Empire, dans les scènes représentant le campement de Ramsès II devant Qadesh (XIII^e siècle avant notre ère), sont visibles des personnages qui s'affairent autour des ânes (fig. 14)⁴⁴. Mais rien ne permet de savoir s'il s'agit de soldats ou d'un personnel spécifiquement rattaché à ces animaux.



14. Détail du campement de Ramsès II devant Qadesh (Syrie), représenté dans le temple d'Abou Simbel, d'après Christophe et al. 1960, pl. V : noter les personnages s'occupant des équidés dans le registre inférieur, à gauche et à droite.

41. Dercksen 2004, p. 284-285 ; Michel 2001, p. 207-211 (un ânier pour un à trois ânes).

42. Tallet 2018, p. 213-217.

43. Tallet 2018, p. 37-47.

44. Voir aussi Wreszinski 1923, II, pl. 82 (temple de Louqsor).

Le manque d'informations sur l'organisation concrète de la caravane est donc sensible. En revanche, les Égyptiens fournissent davantage de renseignements sur ce que portaient les ânes, car c'était, semble-t-il, ce qui les intéressait le plus chez ces bêtes de somme.

Les charges des ânes

Comme nous l'avons dit précédemment, un âne adulte peut porter sur une longue distance une centaine de kilogrammes. En Égypte ancienne, la charge pouvait être placée en travers du dos, ou divisée en deux poids suspendus sur chaque flanc⁴⁵. Les sacs représentés sur les ânes dans les images ne révélant rien de leur contenu, ce sont généralement les textes qui nous informent sur la nature de leur charge.

Les ânes servaient d'abord à porter le nécessaire pour les membres de l'expédition, à commencer par l'eau et la nourriture. Le fait que les Égyptiens associent étroitement ce type de charge aux bêtes de somme est visible à travers un ensemble de textes littéraires du Nouvel Empire qui décrivent de façon péjorative différentes professions afin de valoriser la condition de scribe. Parmi ces conditions malheureuses figure celle du soldat, qui, lors du départ en campagne, subit diverses humiliations, dont celle-ci :

Son pain et son eau sont sur son épaule comme la charge d'un âne, si bien que (l'arrière de) sa nuque (*nḥb.t*) enfle comme (celui d')un âne⁴⁶.

Ainsi, l'attribution de ce type de transport ordinairement dévolu à une bête de somme est ressentie comme dégradante pour le soldat.

Notons que ce transport d'eau et de nourriture peut être le but-même d'une caravane. Par exemple, la route d'Abou Ballas, qui part de l'oasis de Kharga et s'étend sur environ 350 km vers le sud-ouest, fut jalonnée dès la fin de l'Ancien Empire ou le début de la Première Période intermédiaire (XXII^e siècle avant notre ère) de dépôts de jarres, qui devaient contenir de l'eau et du grain. L'intervalle entre les points d'approvisionnement les plus importants correspondait à deux ou trois jours de marche pour une caravane, c'est-à-dire au temps pendant lequel un âne peut se passer d'eau. L'aménagement de ces dépôts nécessita, selon F. Förster, du transport de jarres et d'autres remplies d'eau par un nombre important d'équidés⁴⁷.

Les ânes devaient également aider au transport des affaires et de l'équipement des membres des expéditions : vêtements, outils, armes⁴⁸...

45. Köpp-Junk 2015, p. 111.

46. *p3y=f'q.w p3y=fmw hr rmn=fmj3tp n(y) '3, jw jr:yw nḥb.t=f'h'.t mj '3*. P. Anastasi III, rto 5.10-11 ; Gardiner 1937, pl. XIV et 20-32 ; Jäger 2004, p. 195.

47. Voir Förster 2007, p. 3-6.

48. Voir, par exemple, l'inscription de Henou, gravée dans le Ouadi Hammamat au début du Moyen Empire, qui précise que les ânes portaient des sandales de rechange pour les hommes de la mission : cf. plus bas dans le texte.

Les ânes se retrouvaient donc à porter des biens très variés, pour assurer le bien-être des hommes pendant le trajet et leur efficacité une fois à destination. Mais ils pouvaient aussi porter des produits qui serviraient, non pas aux membres de la caravane, mais aux partenaires et commanditaires de l'expédition. Nous avons déjà vu le cas de Sabni, qui partit en Nubie avec un ensemble de produits égyptiens (huile, textile, onguents...), et celui de Hirkhouf, qui en revint avec une grande quantité de produits exotiques (encens, ébène, défenses d'éléphants...) obtenus au royaume d'Iam.

Par ailleurs, on peut supposer, même si cela n'est jamais explicitement dit, que les ânes pouvaient aider à rapporter les métaux et les pierres précieuses rapportées par les expéditions minières, étant donné leur grand nombre. En revanche, le trait de blocs de pierres sur des traîneaux demeura le travail des hommes ou des bœufs⁴⁹.

Enfin, les ânes servaient à transporter le butin – dont ils faisaient parfois eux-mêmes partie – et les trophées de guerre⁵⁰. C'est ainsi que, dans le temple de Karnak, le retour des soldats victorieux de Mérenptah, le successeur de Ramsès II, après une campagne en Libye est décrite en ces termes :

[... les ân]es devant eux, portant les phallus incirconcis du pays de Libye, avec les mains de [tout ?] pays étranger qui était avec eux, comme des poissons dans des paniers⁵¹.

Enfin, la question de l'utilisation ou non de l'âne comme monture par les Égyptiens fait encore l'objet de débats. En effet, les seuls personnages, pratiquement, à être représentés chevauchant un âne sont des Orientaux⁵². La seule façon dont les Égyptiens auraient utilisé des ânes comme véhicules, d'après l'iconographie, serait au moyen d'une litière portée par deux équidés, mais celle-ci n'est attestée que dans deux tombes de la V^e dynastie (XXIV^e siècle avant notre ère)⁵³ (**fig. 15**).

Heidi Köpp, dans sa thèse consacrée aux moyens de transport, estime que l'âne fut probablement un moyen de transport commun pour le peuple égyptien, comme il l'est aujourd'hui, mais que les membres de l'élite, commanditaires de la plupart de nos sources, ne jugèrent pas bon de se faire représenter dans cette posture peu confortable et considérée comme peu noble⁵⁴.

Dans les quelques textes qui mentionnent des ânes transportant des hommes, la situation paraît effectivement jugée humiliante. Ainsi, quand Sabni, à la fin de l'Ancien Empire, retrouve le corps de son noble père sur un âne, il préfère le faire porter par ses

49. Köpp-Junk 2015, p. 108 et fig. 30 p. 393.

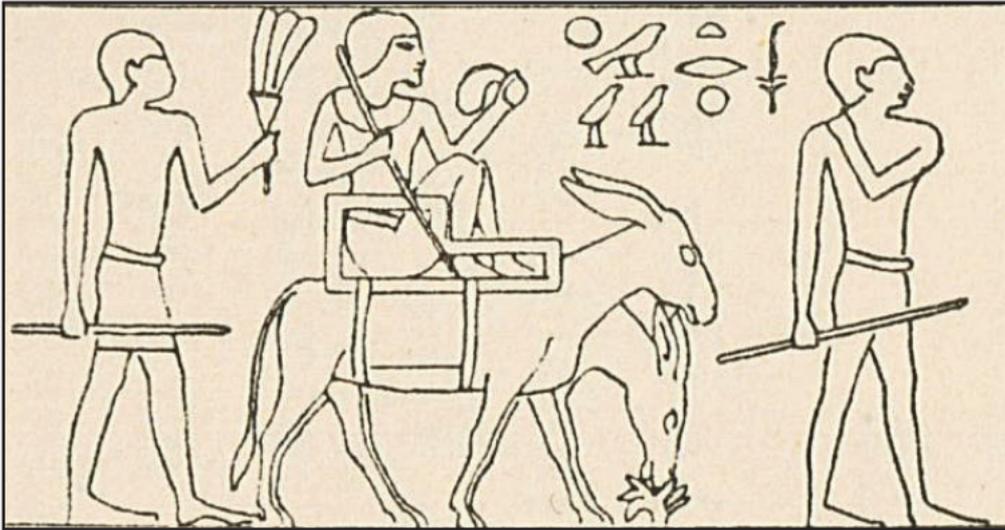
50. Bohms 2013, p. 51.

51. *KRI* IV, 7.12-14 ; Bohms 2013, p. 51.

52. Ex. quatre stèles du Sinaï : Gardiner et Peet 1952, I, pl. XLIV (IS 103), XXXVII (IS 112; cf. fig. 1), XXXIX (IS 115), LXXXV (IS 405).

53. Lepsius 1897, pl. 43 (=fig. 4) ; Moussa et Altenmüller 1977, pl. 42-43 ; Köpp-Junk 2015, p. 110, 182.

54. Köpp-Junk 2015, p. 165-166.



15. Ourkhouou installé dans une litière portée par deux ânes, et escorté de deux serviteurs (Giza, tombe LG 95). D'après Lepsius [1897] 1972, pl. 43, tel que publié dans Hassan 1944, fig. 104 p. 245.

hommes, comme s'il trouvait cette position dégradante⁵⁵. Au Nouvel Empire, à la fin du passage du papyrus Anastasi III qui concerne les malheurs du soldat, celui-ci rentre chez lui porté sur un âne parce qu'il est à bout de forces, dépouillé et abandonné de tous⁵⁶.

Un seul document, à ma connaissance, mentionne les ânes comme véhicule prévu comme tel, et sans présenter la situation comme négative : dans un extrait du papyrus Harris I, qui relate les hauts faits du règne de Ramsès III (XII^e siècle), au sein d'un passage rapportant une expédition vers les carrières de cuivre de Timna, au nord du golfe d'Aqaba, le roi affirme :

J'ai envoyé mes émissaires (*wputy.w*) au Gebel Atak, aux grandes carrières de cuivre qui s'y trouvent, les uns étant transportés par leur bateau-*mensh*, les autres voyageant par voie de terre, sur leur âne.⁵⁷

Le terme *wputy nsw.t* (« chargé de mission du roi ») désigne, non pas tous les membres d'une expédition, mais un dignitaire auquel le roi a personnellement confié une mission⁵⁸. On peut ainsi imaginer, d'après cet extrait, qu'une partie des cadres de l'expédition traversa le golfe de Suez, et peut-être celui d'Aqaba, pour arriver plus rapidement à destination, tandis que les autres accompagnèrent le gros de l'expédition qui devait contourner les deux golfes

55. [...] *gm.n=tw smr w 't(y) pn hr '3, rd={k}(j)ff[3]=t(w)=fjn ts.t n.t pr-d.t : Urk. I 136.16 ; Breasted 1906, § 368.*

56. *jn.tw=fhr p3 '3, ju n3y=fhbs jt3 m-t3w.t, ju p3y=fšms w'r. P.Anastasi III, 6.1-2 : voir note 46.*

57. Ou : « sur leurs ânes ». *ju n3y=sn mnš 3tp(w) hr=w ; kth.w m hrty hr n3y=w '3.w. P.Harris I, 78.2-3 : Grandet 1994, p. 261-264.*

58. Valloggia 1976, p. 89-185 et 244-245.

avec les ânes⁵⁹. Et il est effectivement tout à fait vraisemblable que ces hauts fonctionnaires, au lieu d'aller à pied comme les autres, se soient déplacés sur des ânes, soit en les chevauchant, soit dans une litière, si ce genre de véhicule a continué d'exister après la V^e dynastie⁶⁰.

Les charges des ânes étaient donc des plus variées, allant des produits précieux provenant de pays exotiques aux corps des hommes à bout de force. La réussite de l'expédition dépendait donc en grande partie de la survie des animaux et de leur capacité à transporter ces différents biens. C'est pourquoi nous allons à présent nous intéresser aux efforts fournis pour assurer leur bonne santé.

Qui veut voyager loin...

En Égypte ancienne comme ailleurs, l'âne était un animal que l'on ne ménageait pas, et que l'on n'hésitait pas à surexploiter et rudoyer, d'autant plus qu'il est connu pour ne pas se montrer toujours obéissant. Ainsi, les bastonnades sont un thème courant dans les scènes de travaux agricoles⁶¹, et que l'on retrouve notamment dans une des scènes du campement de Ramsès II à Qadesh (fig. 14, registre inférieur, à droite)⁶². Ce lieu commun est également présent dans la littérature scribale, où le mauvais élève et le soldat sont deux types de personnages régulièrement comparés à l'âne à cause du nombre de coups reçus⁶³. Par exemple, dans le papyrus Lansing (fin XX^e dynastie / XII^e siècle avant notre ère), qui, comme le papyrus Anastasi III, cherche à dresser le tableau le plus noir possible de la condition de soldat pour exhorter le lecteur à embrasser la carrière de scribe, le rapprochement avec l'animal commence par une comparaison directe (« on le surveillera comme un âne ») mais il me semble qu'il persiste par la suite, de façon implicite⁶⁴ :

[Les supérieurs de l'armée] disent : “Donnez un qui sache travailler, et il sera éveillé quand une heure (du jour) sera là, et on le surveillera comme un âne pendant qu'il travaillera jusqu'à ce que le soleil descende dans sa prochaine obscurité, alors qu'il sera affamé et que son corps souffrira de la faim.” Il est (comme) mort, alors qu'il est vivant. Il a reçu (sa) nourriture, (mais) il est toujours en poste (litt. il est abandonné dans la commission). Il n'est pas heureux d'être écrasé. (...) Il ne boit de l'eau que tous les trois jours, (eau) qui est puante (?), et a un goût de sel. (...) Les captifs descendent vers l'Égypte. L'étrangère s'effondre, (épuisée) par la marche. Elle est placée sur la nuque (*nḥb.t*) du soldat.

59. Voir Tallet 2018, p. 224-225 sur une organisation similaire des expéditions du Moyen Empire vers le Sinai.

60. Köpp 2013, p. 165.

61. Ex. Wild 1966, pl. 154.

62. Voir aussi Wreszinski 1923, II, pl. 92a et 94.

63. Bohms 2013, p. 58-59, 454-455.

64. P. Lansing = P. British Museum EA 9994, rto 8.7-10.10 ; Jäger 2004, p. 196 et 280-287 ; Gardiner 1937, p. xviii et 107-108.

Plusieurs éléments dans ce passage peuvent évoquer la condition de l'âne : non seulement l'animal travaille du matin au soir, comme l'exprime clairement la comparaison, mais lui aussi est accablé par une charge écrasante, et se voit sans doute accorder peu de nourriture et de repos. L'eau obtenue tous les trois jours peut faire référence à sa capacité à tenir sans boire pendant cette durée, dont les Égyptiens étaient donc probablement conscients⁶⁵. Enfin, on retrouve le thème du voyageur épuisé qui, au lieu d'être porté sur un âne comme dans le papyrus Anastasi III, est ici chargé sur le dos du soldat. En bref, l'exploitation jusqu'à épuisement semble, à la lumière de ce texte, être le sort commun du soldat et de l'âne⁶⁶.

Cependant, si les Égyptiens voulaient que leurs bêtes de somme gardent une bonne santé physique, il était nécessaire de veiller à ce qu'elles soient correctement alimentées et abreuvées. Étant donné les besoins relativement modestes des ânes, il n'est pas toujours nécessaire de prévoir pour eux de grandes quantités de nourriture et d'eau. Ils boivent normalement 20 litres par jour et, même s'ils peuvent survivre sans boire pendant deux ou trois jours, il est recommandé de les abreuver quotidiennement. Si, pendant l'hiver, ils peuvent trouver de quoi s'abreuver dans le désert, sauf dans les espaces très arides, il est nécessaire, en été, d'emporter des outres⁶⁷. Pour ce qui est de la nourriture, un âne qui doit travailler, et ne peut donc pas brouter les six heures quotidiennes requises, devrait recevoir par jour 500 g de grain (maïs ou sorgho) et 2,5 kg de balle⁶⁸.

Peu de représentations d'ânes au repos, mangeant et buvant, sont connues dans les sources égyptiennes. Dans le campement de Ramsès II devant Qadesh, des ânes sont représentés en train de paître, tandis que d'autres s'alimentent dans des mangeoires ou abreuvoirs (fig. 14, registre inférieur, à gauche), mais la scène se déroule dans la plaine fertile de l'Oronte, et non dans le désert⁶⁹. Je n'ai par ailleurs trouvé, pour le moment, aucune information sur les espèces végétales données aux ânes. Il est toutefois à noter qu'un papyrus non publié provenant de Mersa Gaouasis, un site portuaire sur la Mer Rouge occupé principalement pendant le Moyen Empire (xx^e siècle à milieu du xviii^e siècle avant notre ère), fait mention d'une livraison de bottes (*hrs*) d'une plante appelée *ʃ*, peut-être du mélilot ou du trèfle⁷⁰, en quantités importantes : si la lecture « 500 hin (500 *hnu*) » est correcte, cela correspondrait à 250 litres. Il est donc possible qu'il s'agisse de fourrage pour des animaux⁷¹.

65. Cf. plus haut, sur la route d'Abou Ballas.

66. C'était aussi une réalité en Mésopotamie au II^e millénaire avant notre ère, si l'on en croit des rappels à l'ordre de marchands assyriens à l'encontre de responsables de caravane qui surchargeaient les ânes et les nourrissaient peu : Michel 2001, p. 192-193.

67. Förster *et al.* 2013, p. 201-202.

68. Aganga *et al.* 2000.

69. Spalinger 2005, p. 35-36.

70. Plante surtout attestée dans les textes médicaux : *Wb.* I, 182.7-8 ; Deines et Grapow 1959, p. 87 ; *Thesaurus Linguae Aegyptiae*, lemma no 37300 (en ligne, consulté le 13/04/2020).

71. Je remercie M. Pierre Tallet pour m'avoir signalé ce document, mentionné dans Tallet 2018, p. 215, et m'avoir transmis sa proposition de transcription et de commentaire du document. La livraison est effectuée par un *hry-pr* à l'adresse d'un *jry-ʿt* ; sur ces deux fonctions, voir note 42.

D'autres végétaux sont envisageables : les documents mésopotamiens contemporains (III^e et II^e millénaires) désignent la paille, l'orge et le son⁷². Au Soudan actuel, les ânes reçoivent dans le désert du maïs, du sorgho, ou encore du crottin de dromadaire, quand le milieu est trop aride pour y trouver de quoi manger⁷³. En parallèle, les ânes sont capables de se nourrir même dans le désert, grâce aux plantes qui poussent pendant la saison des pluies, à celles qui poussent de façon éphémère dans les régions où les précipitations ne sont pas régulières et prévisibles, ou encore, dans les zones très arides, aux arbres de type acacia ou tamaris⁷⁴.

En bref, la nourriture et l'eau ne posent pas de grands problèmes pour certaines régions désertiques et en hiver. Mais durant la saison sèche ou pour traverser des espaces particulièrement secs, il est essentiel de prévoir de quoi sustenter et abreuver les animaux. Malgré la prévoyance des Égyptiens, la documentation archéologique et épigraphique atteste d'échecs subis dans le désert⁷⁵, d'où l'importance accordée à l'aménagement de puits, de citernes et de dépôts de jarres. Ainsi, dans la stèle de Kouban, Ramsès II constate les échecs survenus dans l'ouadi Allaqi, région soudanaise riche en or, et décide alors d'y faire creuser un puits. Dans ce texte, la mort conjointe des hommes et des ânes marque l'échec total de la mission :

Il y a beaucoup d'or dans la contrée d'Akayta, mais sa route est extrêmement pénible à cause (du manque) d'eau. Si des prospecteurs du lavage de l'or s'y rendent, ce n'est que la moitié d'entre eux qui y parviennent. Ils sont morts de soif en route, avec les ânes qui étaient devant eux, sans pouvoir trouver leur ration à boire, pour l'aller et au retour, avec l'eau des outres⁷⁶.

Enfin, les membres de la caravane ont intérêt à veiller à la bonne santé physique des animaux, car toute une série de problèmes est susceptible de les ralentir : fatigue, maladie, chutes, problèmes de sabots⁷⁷. Il n'y a, à ma connaissance, que très peu de mentions et de représentations de soins corporels. Une inscription du début du Moyen Empire (vers 2000 avant notre ère), gravée dans le Ouadi Hammamat à l'est du Nil, a amené certains auteurs à supposer que les ânes pouvaient être pourvus d'hipposandales⁷⁸. Dans ce texte, le chef de la mission, un certain Henou, se vante de la façon dont il a facilité la traversée du désert pour ses hommes :

Si je suis sorti avec une armée de 3000 hommes, c'est après avoir fait de la route un fleuve, du désert une parcelle de champ. Car j'ai donné une outre, un bâton (? ; *sḫ*),

72. Sępień 1996 p. 34 ; Dercksen 2004, p. 265-266.

73. Förster *et al.* 2013, p. 202.

74. Darius 2013, p. 213-215.

75. Cf. note 16.

76. *m(w)t.jn=sn n jb.t hr w3.t hn' n3 n '3.w nty r-h3.t=sn* ; Mathieu 2015.

77. Förster *et al.* 2013, p. 204.

78. Bohms 2013, p. 50.

2 jarres d'eau et 20 pains à chacun chaque jour. Les ânes étaient chargés de sandales. Quand (une paire) se brisait, une autre était prête⁷⁹.

Bien que l'on puisse émettre l'hypothèse que Henou se serait soucié de la protection des pieds des bêtes de somme en plus du bien-être de ses hommes, un tel équipement est cependant, à ma connaissance, inconnu dans le reste de la documentation égyptienne antique⁸⁰. En revanche, la paire de sandales comme équipement fondamental fourni par l'État dans une expédition est un thème apparaissant régulièrement dans les textes : ainsi, une inscription gravée dans le même ouadi et rapportant une mission effectuée moins d'un demi-siècle plus tard, affirme que « les outres, les bâtons (?), les sandales enduites de myrrhe (...) venaient du Trésor du Seigneur – vie, santé, force »⁸¹.

Cela étant, des soins apportés aux ânes sont peut-être représentés dans les scènes de campement de Ramsès II : d'une part, la plupart des ânes sont détachés dans le camp, si bien qu'ils peuvent se rouler sur le sol et débarrasser leurs corps de la sueur et des parasites⁸². D'autre part, près de deux d'entre eux, est visible une petite silhouette accroupie devant ou sous l'animal, peut-être pour nettoyer les sabots et vérifier s'il n'y a pas de fente ou de cailloux coincés⁸³.

Malgré le manque sensible d'informations sur la façon dont la caravane était constituée et disposée, nous avons pu voir que, dans les expéditions égyptiennes officielles qui s'aventuraient dans le désert, l'âne représentait un grand atout : grâce à son endurance et à sa capacité à porter de lourdes charges, il allégeait considérablement la tâche des hommes de la mission⁸⁴, augmentait la vitesse de la caravane et en accroissait la rentabilité. Bien que, dans le désert comme dans la vallée cultivable, il soit resté par excellence l'animal exploité sans ménagement, les Égyptiens avaient clairement conscience qu'il était une clé de la réussite de l'opération. Aussi, la mort des ânes comme des hommes était-elle perçue comme le signe de l'échec, comme nous l'avons constaté avec la stèle de Kouban. À l'inverse, l'expédition qui réussissait était celle qui avait atteint son but et qui, de plus, n'avait perdu ni hommes ni ânes. C'est ainsi que le vizir Amenemhat (futur

79. *3.w 3tp hr tbn.wt, fdq, ky 'h 'w*. Couyat-Barthoux et Montet 1912, n°114 p. 81-84 et pl. XXXI ; Kitchen 1993, p. 589-590.

80. Les hipposandales sont attestées à travers des sources archéologiques, textuelles et iconographiques dans les provinces occidentales de l'empire romain, espaces où le climat relativement humide et la nature du terrain rendaient nécessaire une protection pour les sabots : Lazaris 2009, p. 262-265. En revanche, ceux des provinces orientales (dont l'Égypte) « favorisaient le durcissement naturel du sabot » : Lazaris 2009, p. 265. Par ailleurs, ces sandales semblent ne pas pouvoir tenir sur un long trajet et n'avoir été appliquées que de façon occasionnelle, pour des raisons thérapeutiques (maintien de substances médicinales) ou d'apparat : Lazaris 2009, p. 264-265. Des sandales sont également attestées pour les bovins (bousandales) : Lazaris 2009, p. 264 ; ou encore pour des camélidés : un *waqf* du sultan mamelouke Jaqmaq (xv^e siècle) mentionne l'achat de chaussons de cuir pour des camélidés : communication personnelle de Corinne Morisot, que je remercie ici pour cette information.

81. *šd.wt šs.w tbn.w wrh.w m 'ntjw (...) m pr-hd n nb 'w.s* Goyon 1957, p. 19 et 83. Autres exemples sur l'importance des sandales : biographie d'Ouni (Ancien Empire) : *Urk.* I 102.13-14 ; Heagren 2010, p. 316 ; papyrus Sallier I, 7.4-7.6 (Nouvel Empire) : Jäger 2004, p. 280. Le problème de l'usure rapide des sandales était connu également en Mésopotamie : Michel 2008, p. 373.

82. Wreszinski 1923, II, pl. 92a.

83. Wreszinski 1923, II, pl. 82.

84. L'homme reste une force de transport importante, que l'âne ne remplace pas tout à fait : Köpp-Junk 2015, p. 94-107. Voir aussi **fig. 13**.

Amenemhat I^{er}), lorsqu'il mena à bien une expédition au Ouadi Hammamat pour le roi Montouhotep IV au début du Moyen Empire (XX^e siècle avant notre ère), déclara avec fierté :

C'est sans (qu'elle eût subi de) perte, sans qu'un homme eût péri, sans qu'une troupe eût rebroussé chemin, sans qu'un âne fût mort, sans qu'un artisan fût courbé (par l'épuisement), que ma troupe est descendue⁸⁵.

Bibliographie

- AGANGA A. A., LETSO M. et AGANGA A. O. (2000) : « Feeding donkeys », *Livestock Research for Rural Development* 12(2) [en ligne, <http://www.lrrd.org/lrrd12/2/agan122.htm>].
- AGUT-LABORDÈRE, D. (2018) : « L'introduction du dromadaire dans le désert occidental égyptien au I^{er} millénaire av. J.-C. », dans TALLET G., SAUZEAU Th. (dir.), *Mer et désert de l'Antiquité à nos jours : approches croisées*, Rennes, p. 175-195.
- BARD K. A. et FATTOVICH R. (2010) : « Recent Excavations at The Ancient Harbor Of Saww (Mersa/Wadi Gawasis) on the Red Sea », dans D'AURIA S. H. (dir.), *Offerings to the Discerning Eye : An Egyptological Medley in Honor of Jack A. Josephson*, Leyde/Boston, p. 33-38.
- BOHMS I. (2013) : *Säugetiere in der altägyptischen Literatur*, Berlin.
- BREASTED J. H. (1906-1962) : *Ancient Records of Egypt : Historical Documents from the Earliest Times to the Persian Conquest*, New York.
- CHRISTOPHE L. A., DONADONI S. F. et EDEL E. (1960) : *Abou-Simbel : Bataille de Kadech ; texte et description archéologique*, Le Caire : Centre de documentation égyptologique.
- COUYAT-BARTHOUX J. et MONTET P. (1912) : *Les inscriptions hiéroglyphiques et hiératiques du Ouâdi Hammâmât, Mélanges de l'Institut Français d'Archéologie Orientale* 34, Le Caire.
- DARNELL J. C. et DARNELL D. (2013) : « The Girga Road : Abu Ziyâr, Tundaba, and the Integration of the Southern Oases into the Pharaonic State », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 221-263.
- DARIUS F. (2013) : « Fuelling the Donkey. On the Vegetal Basis fro Travelling the Libyan Desert with Caravans (and the Difficulties to Identify Vernacular Plant Names) », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 213-215.
- DAVIES N. M. et DAVIES N. de G. (1941) : « The Tomb of Amenmose (No. 89) at Thebes », *Journal of Egyptian Archaeology* 26, p. 131-136 et pl. XXII-XXV.
- DEINES H. von, GRAPOW H. (1959) : *Wörterbuch der ägyptischen Drogennamen*, Berlin.
- DERCKSEN J. G. (2004) : « The Pack-Donkey », dans DERCKSEN J. G., *Old Assyrian Institutions*, Leyde, p. 255-285.
- FÖRSTER F. (2007) : « With Donkeys, Jars and Water Bags into the Libyan Desert: the Abu Ballas Trail in the Late Old Kingdom/First Intermediate Period », *British Museum Studies in*

85. *n m(w)t ʒ*. Couyat-Barthoux et Montet 1912, n°113 p. 79-81 (l. 12) et pl. XXIX ; Breasted 1906, § 444-448.

Ancient Egypt and Sudan 7, p. 1-36. [en ligne, <https://research.britishmuseum.org/pdf/Foerster.pdf>].

(2013) : « Beyond Dakhla: The Abu Ballas Trail in the Libyan Desert (SW Egypte) », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 297-337.

FÖRSTER F., RIEMER H., MAHIR M. (2013) : « Donkeys to El-Fasher or how the Present Informs the Past », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 193-218.

GARDINER A. H., *Late-Egyptian Miscellanies, Bibliotheca Aegyptiaca* 7, Bruxelles.

GARDINER A. H., PEET, T. E. (1952-1955) : *The Inscriptions of Sinai*, 2^e éd. Rev. Et augm. par J. ČERNÝ, Londres, 2 vol.

GOYON G. (1957) : *Nouvelles inscriptions rupestres du Wadi Hammamat*, Paris.

GRANDET P. (1994) : *Le papyrus Harris I : BM 9999, Bibliothèque d'Étude* 109, Le Caire/Paris, 2 vol.

HASSAN S. (1944) : *Excavations at Giza : 1933-1934. With Special Chapters on Methods of Excavation, the False-Door, and Other Archaeological and Religious Subjects. Vol. V*, Le Caire.

HEAGREN B. H. (2010) : *The Art of War in Pharaonic Egypt: An Analysis of the Tactical Logistic and Operational Capabilities of the Egyptian Army (Dynasties XVI-XX)*, Auckland [en ligne, <https://researchspace.auckland.ac.nz/handle/2292/6126>].

HELCK W. (1967) : « Eine Briefsammlung aus der Verwaltung des Amuntempels », *Journal of the American Research Center in Egypt* 6, p. 135-151.

HENDRICKX S., FÖRSTER F., EYCKERMAN M. (2013) : « The Pharaonic pottery of the Abu Ballas Trail: 'Filling Stations' along a Desert Highway in Southwestern Egypt », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 339-379.

HORNUNG E., KRAUSS R., WARBURTON D. A. (2006) : *Ancient Egyptian chronology, Handbook of Oriental studies* 83, Leyde/Boston.

JÄGER S. (2004) : *Altägyptische Berufstypologien, Lingua Aegyptia. Studia monographica* 4, Göttingen.

KIMURA B., MARSHALL F., BEJA-PEREIRA A., MULLIGAN C. (2013) : « Donkey Domestication », *African Archaeological Review* 30, p. 83-95.

KITCHEN K. A. (1993) : « The Land of Punt », dans SHAW Th., SINCLAIR P., ANDAH B., OKPOKO A. (dir.), *The Archaeology of Africa: Food, Metals and Towns*, Londres, p. 587-608.

KÖPP H. (2013) : « Desert Travel and Transport in Ancient Egypt. An Overview Based on Epigraphic, Pictorial and Archaeological Evidence », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 107-132.

KÖPP-JUNK H. (2015) : *Reisen im Alten Ägypten: Reisekultur, Fortbewegungs- und Transportmittel in pharaonischer Zeit*, Wiesbaden.

LAZARIS S. (2009) : « Considérations sur l'apparition du fer à clous : contribution à l'histoire du cheval dans l'Antiquité tardive », dans ORTOLEVA V., PETRINGA M. R. (dir.), *La veterinaria*

- antica e medievale : testi greci, latini, arabi e romanzi : atti del II Convegno internazionale, Catania, 3-5 ottobre 2007*, Lugano, p. 259-292.
- LEPSIUS R. ([1897] 1972) : *Denkmäler aus Ägypten und Äthiopien II*, Genève.
- MATHIEU B. (2015) : « Stèle royale de Ramsès II, dite “ stèle de Kouban ”. Musée de Grenoble, inv. MG 1937, 1969, 3565 » [en ligne, http://www.museedegrenoble.fr/include/viewFile.php?i dtf=21770&path=75%2F21770_426_Stele-Kouban-internet3.pdf].
- MICHEL C. (2001) : *Correspondance des marchands de Kaniš au début du II^e millénaire avant J.-C.*, Paris.
- (2008) : « Les pérégrinations des marchands assyriens en haute Mésopotamie et en Asie Mineure », *Res Antiquity* 5, p. 371-388.
- MOUSSA A. M., ALTENMÜLLER H. (1977) : *Das Grab des Nianchchnum und Chnumhotep, Archäologische Veröffentlichungen* 21, Mayence.
- OBSOMER Cl. (2007) : « Les expéditions d’Herkhouf (VI^e dynastie) et la localisation de Iam », dans BRUWIER M.-C. (dir.), *Pharaons noirs : sur la piste des quarante jours*, Morlanwelz, p. 39-52.
- REDFORD D. B. (2003) : *The Wars in Syria and Palestine of Thutmose III, Culture and History of the Ancient Near East* 16, Leyde/Boston.
- ROSSI C., IKRAM S. (2013) : « Evidence of desert routes across northern Kharga (Egypt’s Western Desert) », dans FÖRSTER F., RIEMER H. (dir.), *Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond, Africa Praehistorica* 27, Cologne, p. 265-282.
- SIMPSON W. K. (1963) : *Heka-Nefer and the Dynastic Material from Toshka and Arminna, Publications of the Pennsylvania-Yale Expedition in Egypt* 1, New Haven/Philadelphia.
- SPALINGER A. J. (2005) : *War in Ancient Egypt: The New Kingdom*, Malden/Oxford/Victoria.
- SŹĘPIEŃ M. (1996) : *Animal Husbandry in the Ancient Near East: A Prosopographic Study of Third-Millennium Umma*, Bethesda.
- TALLET P. (2018) : *La zone minière pharaonique du Sud-Sinaï. III, Les expéditions égyptiennes dans la zone minière du Sud-Sinaï du prédynastique à la fin de la XXe dynastie, Mélanges de l’Institut Français d’Archéologie Orientale* 138, Le Caire.
- VALLOGGIA M. (1976) : *Recherche sur les « messagers » (wpwtyw) dans les sources égyptiennes profanes, Hautes études orientales* 6, Genève.
- VERNUS P. (2005) : s.v. « Âne », dans VERNUS P., YOYOTTE J., *Bestiaire des pharaons*, Paris, p. 459-470.
- WILD H. (1966) : *Le Tombeau de Ti, III. La chapelle, deuxième partie, Mélanges de l’Institut Français d’Archéologie Orientale* 65(3), Le Caire.
- WRESZINSKI W. (1923-1935) : *Atlas zur altaegyptischen Kulturgeschichte* (3 vol.), Leipzig.
- ZBORAY A., BORDA M. (2013) : « New fonds and observations made during a recent visit to Jebel Uweinat (northwest Sudan) », *Sahara* 24, p. 214-218.

DES ÉQUIDÉS PORTEURS D'EMPIRE : COMPAGNONS DE ROUTE ET D'INFORTUNE À L'ÉPOQUE NÉO-ASSYRIENNE

MARGAUX SPRUYT*

I made a raid upon his palaces. His gods, his goods, his property, the valuables
of his palaces, his horses, broken to the yoke, in countless number, I carried off.¹

La mention des chevaux au sein de cette liste dressée par le roi Salmanazar III (858-824 avant notre ère) lors de la conquête de l'un des territoires ennemis, illustre l'intérêt majeur que représentent ces animaux dans la construction impériale. Non content de s'emparer des propriétés et des biens de valeurs – parmi lesquels on note les chevaux – de son ennemi, objets à caractère économique, le roi néo-assyrien prend possession de sa force de frappe par la prise de ces animaux. Nombreuses sont les citations similaires d'appropriations, le plus souvent très massives, de chevaux dans les annales des rois assyriens². Cet empire, marqué par une forte volonté expansionniste³ domine le territoire mésopotamien entre le IX^e et le VI^e siècles avant notre ère. Les succès militaires⁴ de ces rois intrépides sont documentés par des textes mais également par

*Thèse soutenue le 2 décembre 2019 : *Du galop libre à la posture honorifique : fonction et représentation des équidés au Proche-Orient au I^{er} millénaire avant J.-C.*, sous la direction de J.-Y. Monchambert (Sorbonne Université) et M. Mashkour (Muséum National d'Histoire Naturelle). Chercheuse associée de l'UMR 8167.

1. Luckenbill 1926, p. 235 : ARAB 637, règne de Salmanazar III, (858-824 av. J.-C.) : « J'ai fait un raid sur ses palais. Ses dieux, ses biens, ses propriétés, les objets de valeur de ses palais, ses chevaux, brisés sous le joug, en nombre infini, je les ai saisis. » (Trad. M. Spruyt).

2. Luckenbill 1926, p. 142, 144, 150, 223, 235 ; Livingstone 1989, SAA III, p. 46-47.

3. Frahm 2017 ; Fales 2001 ; Radner 2015.

4. L'empire néo-assyrien s'appuie sur une force militaire très développée, composée de divers corps d'armées, notamment la cavalerie (Archer 2010, p. 66-68 et Dalle 1995, p. 418) et la charrierie (Littauer et Crowel 1979, p. 131-132, Archer 2010, p. 78).

un grand nombre de représentations figuratives⁵. Le point de départ de cette étude est le règne d'Assurnasirpal II (884-859 avant notre ère) dans la mesure où il est le premier roi à développer un programme iconographique au sein de son palais⁶ de Nimrud. La voie est alors ouverte et les monarques qui vont lui succéder auront la même pratique : orner les murs de leurs différents palais⁷ par des reliefs figuratifs suivant un programme défini et épousant les valeurs de l'empire⁸. Le règne d'Assurbanipal vers la fin de l'empire (669-631/627 avant notre ère) porte cet art à son paroxysme et le palais de Ninive est encore actuellement celui qui nous a livré le plus de représentations. Ces reliefs documentent tous les aspects de la vie des rois néo-assyriens et principalement les activités militaires menées sous les différents règnes. D'abord réduit au triangle assyrien compris entre les villes de Ninive, Arbèles et Assur, l'empire n'a de cesse de s'élargir. Trois vagues importantes de conquête se succèdent, d'abord sous Assur-dan II (934-912 avant notre ère), puis sous Salmanazar III et enfin sous Assurbanipal qui mène l'empire à son apogée territoriale lors de la conquête éphémère de l'Égypte avec la prise de Thèbes entre 666 et 662 avant notre ère⁹.

Occupation première des rois néo-assyriens, la guerre tient une belle place sur les reliefs qui ornent les palais. Ceux-ci illustrent notamment les déplacements de l'armée jusqu'au champ de bataille. Ainsi, la guerre de conquête dans des régions lointaines est intimement liée aux routes et aux moyens de transport car, si le roi néo-assyrien a une volonté conquérante, il doit pouvoir se déplacer et être suivi par son armée. Elle est composée principalement de troupes professionnelles avec de nombreux corps spécialisés très variés, parmi lesquels la cavalerie et la charrerie. Dirigée par le roi lui-même ou par un *turtânu*¹⁰ (général en chef), l'armée est capable de s'adapter – en raison de la grande diversité de ses corps spécialisés – à tout type de terrain.

Les représentations très détaillées des batailles, mais aussi des campements, sont accompagnées de nombreuses figurations d'équidés domestiques dont le cheval. Cet animal n'est toutefois pas le seul que l'on puisse observer dans les reliefs : la mule et l'âne sont aussi présents, bien que moins nombreux. Identifiables par leurs traits physiques individuels, ces diverses espèces domestiques semblent aussi correspondre dans le champ iconographique à des fonctions et des contextes particuliers. Mais ces animaux sont-ils toujours représentés aux côtés des hommes ? Quels sont précisément les contextes dans lesquels on les retrouve ? Si les sources textuelles renseignant

5. Les bas-reliefs présentent également des scènes cérémonielles ou cynégétiques (voir Reade 2018). Cependant les scènes à caractère militaire sont les plus représentées (voir Nadali 2016, 2017).

6. Le palais et les bas-reliefs qui l'ornent participent à l'image de la grandeur du roi (voir Parpola 1995, p. 49).

7. Reade 1979, p. 17. Assurnasirpal II est le premier roi à déplacer la capitale depuis la ville religieuse d'Assur jusqu'à Nimrud ancienne Kalhu (voir Harper *et al.* 1995, p. 125). Les rois néo-assyriens changent plusieurs fois tant de ville que de palais. Ainsi, le roi Assurnasirpal II (884-859 av. n. è.) occupe le palais nord-ouest de Nirmud, Teglat-Phalazar III (744-727 av. n. è.) et Salmanazar V (727-722 av. n. è.) s'installent sur le même site dans le palais dit central. Sargon II (721-705 av. n. è.) déplace quant à lui la capitale au site de Dur-Sharrukin, rapidement abandonné pour la ville de Ninive dans laquelle on trouve le palais sud-ouest, utilisé sous le règne de Sennachérib (704-681 av. n. è.) et Assarhaddon (680-669 av. n. è.), mais aussi le palais nord sous le règne d'Assurbanipal (668-631/327 av. n. è.), cf. Sence 2014, p. 16.

8. Reade 1979, p. 23 ; voir aussi Bachelot 1991, p. 116. Les images présentées au sein des palais assyriens répondent à un discours voulu par le gouvernement. Les victoires du roi sont partagées par ses courtisans ce qui permet de renforcer leur sentiment d'attachement à la personne royale.

9. Postgate 1992, p. 247.

10. Salvini 1995, p. 47.

sur les fonctions des équidés ont notamment pu être étudiées par F. Malbran-Lebat¹¹ ou encore par H. Limet¹², l'analyse des sources iconographiques apporte des informations complémentaires propres à cette thématique de la relation homme-animal dans le cadre des moyens de transport et des techniques de circulation. En s'appuyant sur une identification formelle des différents équidés domestiques, l'étude iconographique des reliefs néo-assyriens permet de questionner leur représentation d'une part comme documentation apportant des précisions sur le statut des animaux, d'autre part comme illustration de leur caractère indispensable pour les déplacements humains. Il convient ainsi d'étudier dans un premier temps les diverses fonctions auxquelles sont affectés les différents équidés selon les sources tant textuelles qu'iconographiques. On questionnera dans un second temps le rôle des équidés dans la sphère militaire ainsi que dans la pratique de la guerre, laquelle se déroule en trois temps : y aller, se battre et revenir. Enfin, dans un dernier temps, on s'attardera sur la qualité et la finesse de la représentation de ces animaux dans leurs rapports aux hommes.

Différents équidés et diverses fonctions : un empire qui évolue

Si plusieurs espèces d'équidés domestiques sont utilisées pour les besoins de l'armée néo-assyrienne et qu'il apparaît évident qu'elles n'auront pas les mêmes fonctions, une telle constatation est également possible en ce qui concerne les différents types morphologiques de chevaux. En outre, les ambitions des conquérants évoluant, les pratiques équestres semblent – au vu des figurations sculptées – changer au cours du temps et influent sur les techniques de monte mises au point.

Des fonctions spécifiques pour différents chevaux

Livrés notamment dans le cadre de tributs annuels ou d'échanges commerciaux, les équidés sont, dès le début de l'empire, référencés¹³ dans des annales spécifiques, nommées par certains chercheurs *Horse Reports*¹⁴. Il s'agit plus spécifiquement de groupes de lettres adressées au roi, probablement à la suite d'une demande de sa part, le tenant informé du nombre de chevaux et de mules intégrés à l'empire. L'un de ces groupes de lettres, étudié par Postgate¹⁵, recense un lot de 20 missives datant toutes d'une seule et même année du règne d'Assarhaddon (680-668 avant notre ère). Divers équidés y sont mentionnés et, si le rôle attribué aux mules n'est pas précisé, plusieurs fonctions sont indiquées pour les chevaux.

11. Malbran-Lebat 1982.

12. Limet 1995.

13. Malbran-Lebat 1982, p. 63.

14. Postgate 1974, p. 7.

15. Postgate 1974.

La première mention est celle du cheval *KUR.MEŠ ši-ib-te ša KUR ku-sa-a-a*¹⁶ ou plus simplement [*ši*]-*ib-te ku-sa-a-a*. Cet animal de prestige serait un étalon de saillie qui, à l'instar des chevaux inscrits au Stud-book actuel, serait sélectionné pour sa grande taille et la qualité de sa stature. Étalon reproducteur, il est également un cheval royal, attaché tout particulièrement à l'écurie du monarque.

La deuxième mention est celle du *KUR ku-sa-a-a*, c'est-à-dire, celle du cheval courant de charrerie. Ici ce groupe est lui-même subdivisé en deux sous-catégories : le cheval kuséen, issu du pays de Kush¹⁷, cheval de joug commun, et le méséen¹⁸, qui serait lui exclusivement utilisé dans la sphère culturelle. Si ces animaux sont tous deux associés à la charrerie, ils n'ont pas le même lieu d'origine et ne sont pas destinés aux mêmes fonctions : l'un étant utilisé dans un cadre militaire, l'autre, religieux¹⁹.

Enfin, la troisième mention de chevaux recensée par ces lettres est celle de *Pēthallu*²⁰ ; il s'agit ici d'un animal réservé à la cavalerie.

Ainsi, les sources textuelles telles qu'étudiées par Postgate apportent des informations sur les fonctions attribuées à chacune des différentes catégories de chevaux : la reproduction, la charrerie – militaire ou culturelle – et enfin la cavalerie. Si ces différents corps équins sont observables sur les bas-reliefs, ces derniers portent également la trace de l'évolution des pratiques elles-mêmes.

Évolution des pratiques équestres

Selon les sources tant textuelles qu'iconographiques, les chevaux sont, aux IX^e et VIII^e siècles avant notre ère, surtout employés en charrerie. Harnachés à joug d'encolure²¹, ils sont regroupés par trois ou quatre pour tirer des chars lourds et imposants²². Si ce corps de charrerie permet de se déplacer plus rapidement que le corps des fantassins, il n'offre pas encore une maniabilité et une vitesse de frappe suffisantes pour l'armée néo-assyrienne. Ainsi, le corps de cavalerie, plus efficace sur un champ de bataille, prend rapidement le pas sur la charrerie²³. Ce premier changement permet aux monarques néo-assyriens de développer leur vitesse d'approche mais aussi de multiplier leur nombre de points d'attaque. Les chevaux pouvant être utilisés indépendamment les uns des autres, ce qui est impossible en charrerie, l'armée est capable de mieux circuler et de se déployer plus efficacement sur le champ de bataille.

16. Postgate 1974, p. 11.

17. ABL 61, ABL 63, ABL 373, ABL 376, ABL 394, ABL 530, ABL 601, ABL 649, ABL 1379 cf. Malbran-Lebat 1982, p. 64.

18. ABL 61, ABL 394, ABL 466, ABL 1379, cf. Malbran-Lebat 1982, p. 64.

19. Postgate 1974, p. 11.

20. Postgate 1974, p. 13.

21. Spruytte 1977, p. 46.

22. Cf. Lefebvre Des Noëttes 1924, p. 36-37.

23. Malbran-Lebat 1982, p. 61.

Le développement de ce corps spécifique s'accompagne d'un certain nombre d'évolutions de la pratique montée elle-même. Les premières représentations de cavaliers archers, sous le règne d'Assurnasirpal II (880-859 avant notre ère), présentent des chevaux montés en binômes (fig. 16). Tandis que l'un des deux soldats arme son arc, l'autre maintient les rênes des deux montures : la sienne et celle de son compagnon archer. Ainsi, deux chevaux et deux soldats sont nécessaires pour que seul l'un des deux hommes puisse bander son arc. Cette technique fait appel à un nombre important de ressources pour une force de frappe finalement réduite. Au contraire, les figurations des corps d'archers montés datant de la seconde moitié de l'empire témoignent d'une technique bien différente (fig. 17). S'il était au départ nécessaire à l'un des deux soldats de maintenir les rênes de la monture de son compagnon pour conserver une vitesse de course importante, l'emploi de lourds pompons disposés sur les rênes très courtes de l'animal libèrent le cavalier. En effet, lancé au grand galop, le cheval perd de la vitesse s'il sent que les rênes sont relâchées. Or la présence de lourdes charges sous sa gorge, au niveau de sa poitrine, participe au raccourcissement des rênes, lesquelles pèsent fortement sur l'encolure de l'animal qui, alors, ne perd pas de vitesse²⁴. Grâce à ce subterfuge, l'archer a les mains libres pour tirer et harceler efficacement les flancs de l'armée ennemie²⁵. Ainsi, l'utilisation de ces pompons de cuir ou de tissu permet de libérer les cavaliers archers et de les rendre indépendants les uns des autres. Elle favorise également la multiplication du nombre de frappe et améliore le déploiement des troupes sur le champ de bataille.

Les chevaux ne sont par ailleurs pas les seuls équidés à être employés en contexte militaire. Le peuple de l'Élam, ennemi emblématique de la puissance assyrienne, a utilisé des mules en charrerie (fig. 18). Les reliefs néo-assyriens de l'époque d'Assurbanipal (669-627 avant notre ère), illustrant l'opposition entre les troupes assyriennes et les Élamites figurent ces animaux lancés à pleine vitesse tirant des chars occupés par trois ou quatre soldats. Cette pratique, figurée dans les reliefs comme élamite, ne semble toutefois pas – selon les images – avoir été adoptée par l'empire mésopotamien. Par ailleurs, si des mules sont présentes sur le champ de bataille, elles sont exclusivement associées à la charrerie ; aucune figuration de mule montée à l'époque néo-assyrienne n'est attestée à ce jour.

Ainsi, l'évolution des pratiques de monte permet aux soldats de circuler plus efficacement sur le champ de bataille. Elle permet en outre de développer la maniabilité des montures et de multiplier les points de frappe. Les équidés sont mis au service des besoins humains ; ils sont classés selon leurs forces et leurs qualités : petits et trapus, comme les Kuséens, ce sont des chevaux de joug ; grands et rapides, ils sont destinés à la cavalerie. L'objectif est de rendre l'armée plus efficace dans son déploiement sur le champ de bataille afin d'assurer la victoire. Toutefois, avant d'arriver au cœur de l'affrontement, il est nécessaire de s'y rendre et ce, dans les meilleures conditions possibles.

24. Clutton-Brock 1992, p. 74.

25. Les charges de cavalerie sur les corps d'infanterie sont rares car elles risqueraient de trop exposer les chevaux aux armes des hommes à pied. Cf. Limet 1995, p. 35.



16. Détail, pièce B, palais nord-ouest, vers 865-860 av. n. è., Nimrud, Assurnasirpal I. Inv. 124544, British Museum.



17. Détail, pièce S, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124876, British Museum.



18. Détail, pièce H, palais nord, 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124940, British Museum.

Une présence permanente : la guerre en trois temps

Réputée pour ses campagnes militaires annuelles, l'armée néo-assyrienne a besoin d'un nombre toujours plus important d'hommes et de bêtes pour fonctionner. Elle se met en marche à chaque printemps²⁶ pour contrer les oppositions rebelles ou conquérir de nouveaux territoires. Trois temps rythment la saison de la guerre : le déplacement des troupes, l'affrontement des belligérants et enfin les suites de la guerre qu'imposent la victoire ou la défaite. Les reliefs illustrent avec force détails ces déplacements à l'image d'un empire expansionniste qui ne connaît pas de limite.

Temps 1 : se rendre sur le champ de bataille

L'armée est composée d'un corps fixe²⁷, entraîné, en grande partie issu de la noblesse, mais des troupes supplémentaires sont également levées tout au long du chemin qui mène au champ de bataille. Celles-ci sont enrôlées dans le cadre du service militaire annuel nommé *ilku*²⁸. La cavalerie et la charrerie sont également alimentées par des recrutements locaux. En effet, certains chevaux, nommés *Iškāru*²⁹, appartiennent à l'État, mais sont hébergés et soignés par leur soldat cavalier lors de la saison hivernale, entre deux campagnes militaires. L'homme et l'animal se doivent de rejoindre leur corps d'armée chaque année.

Ces troupes, levées localement par l'administration régionale, parcourent de nombreux territoires topographiquement variés ; il leur est donc nécessaire de s'adapter à tous les obstacles rencontrés. Depuis l'ascension de montagnes jusqu'à la traversée de fleuves, soldats et équidés sont capables de tout surmonter. Suivant les hommes ou les embarcations, les chevaux ne portent aucun harnachement et ne sont maintenus que par un lien leur enserrant la mâchoire inférieure (**fig. 19**). Hommes et animaux sont dépourvus de tout ornement car les chars, les objets d'apparat, les armes ainsi que les éléments de harnachement sont chargés sur des embarcations. La figuration précise des éléments aquatiques tels que les vagues ou encore la présence de poissons aux côtés des chevaux permet d'ancrer réellement l'animal dans le cours du fleuve. En outre, la posture dans laquelle sont figurés les équidés, jambes écartées dans un mouvement dissocié antérieures-postérieures ou antérieure gauche-antérieure droite, favorise la compréhension de l'image : ils nagent.

Passés les obstacles aquatiques que sont les fleuves et les rivières, l'armée se retrouve face à des montagnes (**fig. 20 et 21**). Représentée depuis le règne d'Assurnasirpal II sous la forme d'une simple juxtaposition linéaire de cônes, la silhouette générale des collines se dessine à l'époque de Sennachérib. Les soldats et leurs montures s'éparpillent alors au sommet de la courbe avant d'être inscrits sur le flanc même de la montagne sous le règne d'Assurbanipal. La pérennité

26. Cette saison est jugée comme la plus propice aux déplacements des troupes, notamment pour les besoins en foin, disponible le long de la route. Cf. Cassin 1968, p. 305.

27. Postgate 1979, p. 210.

28. Joannès et Nevill 2004, p. 54-55.

29. Hyland 2003, p. 94.



19. Relief, pièce B, palais nord-ouest, 865-860 av. n. è., Ninive, Assurnasirpal II. Inv. 124543, British Museum.



20. Relief, pièce WG, palais nord-ouest, vers 874 av. n. è., Nimrud, Assurnasirpal II. Inv. 124558, British Museum.



21. Détail, pièce M, palais nord, 700-692 av. n. è., Ninive, Sennachérib. Inv. 124952, British Museum.

du motif conique favorise la compréhension et donne des clés de lecture au spectateur³⁰, mais l'évolution de la position des protagonistes sur ce décor illustre quant à elle la singularité de chaque règne. Enfin, ce motif fait office de témoin de la réalité des déplacements de l'armée, laquelle, pour satisfaire les volontés toujours plus expansionnistes de ses rois, se voit contrainte de traverser des routes difficiles.

Hommes et chevaux restent les acteurs majeurs et primordiaux de ces déplacements, capables depuis le début de l'empire de surmonter toutes les difficultés et toutes les routes, qu'elles soient fluviales, de plaines ou de montagne. Ces représentations détaillées des conditions difficiles

30. Arasse 1996, p. 46.

d'accès aux confins de l'empire permettent de montrer que l'armée néo-assyrienne et, à travers elle, son roi, ne connaissent aucun échec et aucune entrave à leur puissance. Les routes ainsi soumises au passage de la force militaire assyrienne se font l'écho de sa grandeur.

Temps 2 : combattre, vaincre ou mourir

Associés aux hommes dans leurs déplacements, les équidés le sont aussi sur le champ de bataille. Leur présence offre aux soldats qui les montent une protection supplémentaire ; leur position surélevée leur permet de mieux percevoir les mouvements des troupes ennemies, mais aussi d'être préservés des coups portés par les fantassins. Lourdemment harnachées et protégées par des caparaçons, des bricoles et des tapis, les montures bénéficient également de cette position : le soldat qu'elles portent, se devant de garantir sa propre sécurité et celle de sa monture, a tôt fait d'anéantir les hommes à pied qui auraient l'intention de porter atteinte à la bête. Une relation d'interdépendance s'établit alors et lie fondamentalement l'homme à l'animal.

Par ailleurs, la présence d'équidés augmente la vitesse de frappe des troupes. Si les corps de charrierie appartiennent à l'armée lourde, les corps de cavalerie font partie des troupes légères. Multiplier le nombre de couples homme-animal dans le conflit, c'est développer à la fois la vitesse de déplacement mais aussi le nombre de points d'attaque. Ainsi, lors de la bataille de la rivière Ulaï qui oppose, en 653 avant notre ère, les Néo-Assyriens aux Élamites³¹, nombreux sont les hommes accompagnés d'équidés. La représentation de cette bataille, l'une des plus connues du règne d'Assurbanipal, montre, sur les reliefs de Til-Tuba³², plusieurs niveaux d'opposition : tout d'abord, il s'agit de l'affrontement de deux peuples, mais aussi de celui de deux types d'équidés – le cheval et la mule – employés dans des fonctions différentes. Si les deux armées utilisent des chevaux en cavalerie, les Élamites en emploient également en charrierie pour le véhicule royal. Celui-ci est toutefois représenté en mauvaise posture et les animaux affolés semblent se débattre pour échapper au char brisé. Les autres chars élamites sont quant à eux exclusivement tirés par des mules, animal qui n'est pas utilisé dans ce contexte par les Assyriens. Ces derniers poursuivent leurs ennemis jusqu'aux rives de la rivière Ulaï dans laquelle hommes et animaux se mêlent. Là tous se noient ou se débattent au milieu des chars en morceaux et des créatures aquatiques. Ces figurations de la violence et de l'issue souvent tragique du combat participent au discours narratif développé au sein du programme iconographique et sont documentées par les légendes inscrites sur le relief³³. Elles placent l'armée néo-assyrienne dans une position de victoire attestée³⁴.

L'absence de chars militaires assyriens annonce-t-elle ici la victoire du peuple mésopotamien ? Seuls deux chars sont occupés par des Néo-Assyriens. Le premier, probablement élamite – comme le montrent la mule qui le tire et l'homme barbu aux cheveux retenus par un

31. Nadali 2018, p. 236.

32. La figuration de cette bataille s'étend sur six orthostates regroupés en deux groupes de trois, aujourd'hui conservés au British Museum de Londres. N° inventaire : BM 124801 et BM 124802. Cf. Brereton 2018, fig. 233 et 250, p. 214-215 et 234-235.

33. Barthes 2002, p. 579.

34. Bahrani 2009, p. 132.

bandeau élamite qui le guide – est récupéré par des Mésopotamiens afin d’aller porter au plus vite la tête du roi déchu au monarque victorieux. Le second est celui d’Assurbanipal lui-même. Représenté à une échelle bien supérieure, il occupe la partie droite du relief et est tiré par de grands chevaux au luxueux harnachement. Ainsi, seul le char d’apparat royal assyrien figure sur le relief ; ceux de guerre en sont absents. Dès lors, la bataille ne semble avoir été gagnée, si l’on en croit l’image, que par la force de frappe des corps d’infanterie et de cavalerie, plus légers et plus rapides.

Temps 3 : les effets de la guerre

Une fois la victoire remportée et afin d’anéantir toute éventuelle rébellion, les rois néo-assyriens affaiblissent leur ennemi notamment au moyen d’importantes déportations de populations et de leurs biens. C’est dans ce troisième temps de la guerre qu’apparaît la figure de l’âne. On peut ainsi constater une opposition directe avec la représentation du cheval qui appartient, lui, à la figuration du conflit armé et de la victoire. Si les deux équidés sont étroitement associés aux hommes, ils ne sont toutefois pas figurés dans le même contexte.

Le cheval, associé à la sphère militaire, est la monture des soldats et du roi. Il porte un harnachement développé, notamment composé d’un filet complet présentant une têtère, un frontal, une sous-gorge, les montants de la muserolle, une muserolle, les montants du mors et enfin un mors.

L’âne est associé à la représentation de lourdes charges, mais aussi aux figures de la femme et de l’enfant. Il suit docilement la marche. Simplement maintenu par une longe et guidé par un individu muni d’un bâton, l’animal peut être harnaché à joug d’encolure à un char ou encore



22. Détail, pièce M, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124928, British Museum.

porter un bât. Dans le second cas, deux enfants peuvent également être placés sur son chargement tel que le montre le relief BM 124928 (**fig. 22**).

Le cas de la mule semble être à l'image de l'animal même, hybride et multiple. Elle est employée par les Élamites sur le champ de bataille et, les scènes de déportations ne permettant pas toujours de distinguer de façon précise l'âne de la mule, il reste vraisemblable qu'elle soit également utilisée pour le déplacement de charges.

Portant tous les deux des charges, l'âne et la mule accompagnent les hommes dans leurs déplacements. La représentation des haltes effectuées sur la route met souvent en scène ces animaux au repos. S'alimentant ou buvant, ils sont étroitement liés à la vie quotidienne des hommes, comme le documentent de nombreux reliefs figurant ânes ou mules au milieu des populations affairées autour d'un repas.

Les trois types d'équidés domestiques sont ainsi associés à la figuration des suites de la bataille, qu'elles soient la déportation, la livraison de tribut ou encore la mort au cœur du conflit même. Les équidés suivent les hommes et les soldats dans toutes les étapes du conflit armé et, s'il est possible de distinguer aisément un cheval d'un âne, la figuration précise de ces animaux permet également d'observer les émotions qu'ils éprouvent. Ce rendu particulièrement soigné favorise une meilleure compréhension de la scène, de ses enjeux mais aussi de la valeur symbolique de chaque catégorie d'équidés.

Une figuration tout en détails et précisions

Les représentations, notamment équines, des reliefs néo-assyriens témoignent d'une grande qualité tant dans l'exécution que dans le travail d'observation préalable à toute figuration. Que ce soit sur le plan anatomique ou encore sur celui, plus subtil, du rendu des émotions, les équidés semblent être un parfait exemple de cette recherche de précision.

Si la distinction entre les chevaux et leurs cousins de bât peut paraître évidente, notamment grâce à la figuration des oreilles plus longues pour les mules et les ânes mais aussi de la crinière en brosse des derniers, la recherche de détails anatomiques réels se poursuit. Par exemple, dans la pièce XXVIII du palais nord de Sennachérib à Ninive, un âne prend part à un déplacement de charge (**fig. 23**). Il est orienté vers la droite et, bien que le relief soit ici coupé en deux orthostates, il est possible d'observer que les oreilles de l'animal ont une direction opposée. Ce détail peut surprendre mais il correspond parfaitement à la réalité anatomique des ânes. Ces animaux sont parfaitement capables, comme il a été possible de l'observer sur des équidés vivants (**fig. 24**), de déplacer leurs oreilles indépendamment l'une de l'autre. Les artistes-artisans, qu'ils aient été graveurs ou concepteurs du programme iconographique, avaient donc parfaitement conscience de cette particularité propre à l'âne et ont su la représenter avec soin.

Il en est de même pour la figuration des émotions. Les animaux sont dépeints sur les reliefs dans des situations pouvant générer du stress, notamment à la guerre. Or, il est intéressant de noter que, loin de vouloir camoufler la réalité de ces angoisses, les artistes-artisans qui ont gravé les reliefs les ont rendues avec précision. Ainsi, le cheval représenté sur le relief BM 124858

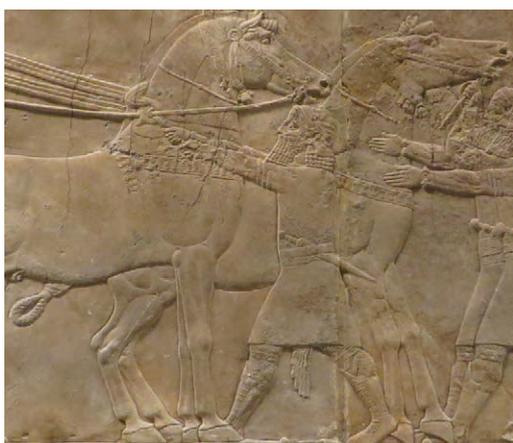


23. Détail, pièce XXVIII, palais nord, 705-681 av. n. è., Ninive, Sennachérib. Inv. 124953-124954, British Museum.



24. Tête d'âne, St Goarshausen. Cliché : M. Spruyt.

(fig. 25), issu du palais d'Assurbanipal à Ninive, exprime avec force sa réticence. Deux hommes tentent de le harnacher au char royal, tandis qu'il se débat et se dresse sur les pinces³⁵. L'animal ouvre largement la bouche, place ses oreilles à l'arrière de sa tête, a les sourcils froncés et les yeux exorbités. Cette image traduit avec précision le refus de l'animal et sa panique. Elle peut être comparée à des photographies (fig. 26) de chevaux actuels observés lors d'une séance – peu agréable pour l'animal – d'éthiopathie³⁶. Les manipulations effectuées par le thérapeute sur le cheval peuvent générer chez lui de l'angoisse face à un individu peu connu voire inconnu, mais aussi des douleurs de courte durée. La séance en elle-même présente pour l'animal un contexte inhabituel propice à l'expression d'émotions négatives telles que le stress. Les photographies de cette séance montrent un animal ouvrant largement la bouche, élargissant les naseaux, tendant le cou dans un mouvement de recul et de dégagement. Maintenu par un filet, il ne peut toutefois



25. Détail, pièce C, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124858, British Museum.



26. Trotteur traité lors d'une séance d'éthiopathie par V. Dorison.

35. Pinces : pointes avant des sabots antérieurs, voir Rommelaere 1995, p. 54.

36. Éthiopathie : méthode de traitement manuel des dysfonctionnements pathologiques du corps applicable à l'être humain ou à l'animal.

s'éloigner. Ses yeux exorbités et son regard affolé expriment tout à la fois son envie de fuir et ses peurs. Ainsi, la comparaison des photographies et des reliefs permet de constater que l'attitude habituelle de recul du cheval exprimée par un mouvement parfois violent de la tête projetée vers l'arrière a une nouvelle fois été parfaitement observée par les artistes-artisans néo-assyriens. Ces précisions dans le rendu tant anatomique qu'émotionnel des équidés témoignent de l'étroite relation qu'entretenaient ces hommes et ces animaux.

Les chevaux, les ânes et les mules sont différenciés sur le plan tant anatomique que fonctionnel. Utilisés par l'armée mais aussi par la population en déplacement, ces animaux sont étroitement liés à la figure humaine. Présents de façon permanente à ses côtés, ils accompagnent chacune de ses activités et principalement celles de l'armée. Surtout appréciés pour leur force et leur vitesse, les chevaux sont employés dans divers corps militaires. Le développement de la cavalerie prend rapidement le pas sur la charrerie, et les innovations techniques appliquées à la pratique de la monte témoignent de l'importance du lien qui existe entre le cavalier et sa monture. Cette relation étroite est visible sur les reliefs néo-assyriens, témoins manifestes du travail d'observation des artistes-artisans capables de représenter les divers emplois des équidés mais aussi de traduire leurs émotions. Indispensables à l'empire, les équidés occupent une place prépondérante dans les déplacements humains, tant pour traverser l'empire et ses multiples topographies que pour occuper le champ de bataille et réduire à néant les forces ennemies. Ainsi, les liens entre les hommes et les équidés s'observent à l'époque néo-assyrienne à différentes échelles, tant au cœur des conflits qu'au sein de l'empire lui-même.

Bibliographie

- ARASSE D. (1996) : *Le Détail, pour une histoire rapprochée de la peinture*, Paris.
- ARCHER R. (2010) : « Chariotry to Cavalry: Developments in the Early First Millenium », dans FAGAN G. G., TRUNDLE M. (dir.), *New Perspectives on Ancient Warfare*, Leyde/Boston, p. 57-79.
- BACHELOT L. (1991) : « La fonction politique des reliefs néo-assyriens », dans CHARPIN D., JOANNÈS F. (dir.), *Marchands, diplomates et empereurs, étude sur la civilisation mésopotamienne offertes à Paul Garelli*, Paris, p. 109-128.
- BAHRANI Z. (2009) : *Rituals of war. The body and violence in Mesopotamia*, New York.
- BARTHES R. (2002) : « Rhétorique de l'image », *Roland Barthes. Œuvres complètes II*, Paris, p. 573-588.
- BRERETON G. (éd.) (2018) : *I am Ashurbanipal: king of the world, king of Assyria: The BP exhibition*, Londres.
- CASSIN E. (1968) : « À propos du char de guerre en Mésopotamie », dans VERNANT J.-P. (dir.), *Problèmes de la guerre en Grèce ancienne*, Paris/La Haye, p. 297-308.
- CLUTTON-BROCK J. (1992) : *Horse Power, a history of the horse and the donkey in Human societies*, Cambridge Mass.
- DALLEY S. (1995) : « Ancient Mesopotamian Military Organization », dans SASSON J. M. (dir.) *Civilizations of the Ancient Near East*, New York, p. 413-22.

- FALES F. M. (2001) : *L'Impero assiro: storia e amministrazione (IX-VII secolo A.C.)*, Rome.
- FRAHM E. (2017) : « The Neo-Assyrian Period (ca. 1000-609 BCE) », dans FRAHM E. (dir.), *A Companion to Assyria*, Malden, p. 161-208.
- HARPER P., KLENGEL-BRANDT E., ARUZ J., BENZEL K. (dir.) (1995) : *Assyrian origins: Discoveries at Ashur on the Tigris: Antiquities in the Vorderasiatisches Museum, Berlin*, New York.
- HYLAND A. (2003) : *The Horse in the Ancient World*, Westport/Londres.
- JOANNÈS F. et NEVILL A. (2004) : *The Age of Empires: Mesopotamia in the first millennium BC*, Edimbourg.
- Ct LEFEBVRE DES NOËTTES R. (1924) : *La force motrice animale à travers les âges*, Paris.
- LIMET H. (1995) : « Évolution dans l'utilisation des équidés dans le Proche-Orient ancien », dans BODSON L., *Le cheval et les autres équidés. Aspects de l'histoire de leur insertion dans les activités humaines. Journée d'étude, Université de Liège, 12 mars 1994 (Colloques d'histoire des connaissances zoologiques 6)*, Liège, p. 31-45.
- LITTAUER M. A. et CROUWEL J. H. (1979) : *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leyde/Cologne.
- LIVINGSTONE A. (1989) : *Court Poetry and Literary Miscellanea, SAA III*, Helsinki.
- LUCKENBILL D. (1926) : *Ancient Records of Assyria and Babylonia (ARAB), vol. I, From the earliest times to Sargon*, Chicago.
- MALBRAN-LEBAT F. (1982) : *L'armée et l'organisation militaire de l'Assyrie d'après les lettres des Sargonides trouvées à Ninive*, Genève/Paris.
- NADALI D. (2016) : « Images of War in the Assyrian Period: What They Show and What They Hide », dans BATTINI L. (dir.), *Making Pictures of War, Realia et Imaginaria in the Iconology of the Ancient Near East*, Oxford, p. 83-88.
- (2017) : « How Warfare Shapes Ancient Mesopotamian Societies », dans ANTELA B., VIDAL J., SIERRA C. (dir.), *Memoria des conflict en la Antigüedad*, Zaragoza, p. 1-17.
- (2018) : « The Battle of Til-Tuba in the South-West Palace: context and iconography », dans BRERETON G. (dir.), *I am Ashurbanipal: King of the World, King of Assyria: The BP Exhibition*, Londres.
- PARPOLA S. (1995) : « The Construction of Dur-Šarrukin in the Assyrian Correspondence », dans CAUBET A. (dir.), *Khorsabad, le palais de Sargon II, roi d'Assyrie*, Paris, p. 47-77.
- POSTGATE J. N. (1974) : *Taxation and Conscription in the Assyrian Empire*, Rome.
- (1979) : « The economic structure of the Assyrian Empire », dans LARSEN M. T. (dir.), *Power and Propaganda: A Symposium on Ancient Empires, Mesopotamia 7*, Copenhague, p. 193-221.
- (1992) : « The land of Assur and the Yoke of Assur », *World Archaeology*, vol. 23, n°3, p. 247-263.
- RADNER K. (2015) : *Ancient Assyria: A Very Short Introduction*, Oxford.
- READE J. E. (1979) : « Assyrian Architectural Decoration: Techniques and Subject Matter », *Baghdader Mitteilungen 10*, p. 17-49
- (2018) : « The Assyrian Royal Hunt », dans BRERETON G. (dir.), *I am Ashurbanipal: king of the world, king of Assyria: The BP exhibition*, Londres, p. 52-79.
- ROMMELAERE C. (1995) : « La morphologie des chevaux dans l'iconographie égyptienne », dans BODSON L., *Le cheval et les autres équidés. Aspects de l'histoire de leur insertion dans les*

activités humaines. Journée d'étude, Université de Liège, 12 mars 1994 (Colloques d'histoire des connaissances zoologiques 6), Liège, p. 47-79.

SALVINI M. (1995) : « Some Historic-geographical Problems Concerning Assyria and Urartu », dans LIVERANI M. (dir.), *Neo-Assyrian Geography (Quaderni di Geographica Storica 5)*, Rome, p. 43-53.

SENCE G. (2014) : *Les bas-reliefs des palais assyriens : portrait de rois du I^{er} millénaire av. J.-C.*, Rennes.

SPRUYTTE J. (1977) : *Études expérimentales sur l'attelage. Contribution à l'histoire du cheval*, Paris.

DE LA CIRCULATION DES HOMMES À LA CIRCULATION DU SYMBOLE : REPRÉSENTER LE CHEVAL ET LE DROMADAIRE À L'ÉPOQUE SASSANIDE (224-651)

DELPHINE POINSOT*

Le fondateur de la dynastie des Sassanides¹ Ardašīr I^{er} conquiert peu à peu le pouvoir établi par les Parthes sur la plaine de la Mésopotamie et le plateau iranien. Il commence par dominer les villes du Fārs² et devient roi de Perside en 208. Quelques années plus tard, le 28 mai 224, il fait tomber le roi parthe Ardāvān à la bataille de Hormizdagān et entre dans la capitale de l'empire parthe, qui deviendra celle de l'empire sassanide, Ctésiphon³. Il se fait couronner *Shābanshāh* (roi des rois) en 226, événement qu'il a immortalisé dans deux bas-reliefs présentant son investiture par le dieu Ohrmazd, dieu principal du zoroastrisme, à Naqsh-e Rostam et à Naqsh-e Rostam. Il annexe ensuite des territoires de l'Arabie du Nord-Ouest ainsi que de l'Arménie, qui sera au cœur de guerres endémiques avec l'empire romain. Ardašīr se rend jusqu'à Hatra, qui tombe sous le pouvoir sassanide en 240. À l'est, il réduit les provinces à son pouvoir jusqu'à l'empire kushan⁴. Ardašīr I^{er} dessine ainsi les limites d'un vaste territoire, dont les frontières s'élargiront ou se réduiront autour de son centre au gré des conquêtes menées par les rois sassanides jusqu'en 651, date à laquelle les conquérants arabes mettent fin au pouvoir de cette dynastie.

* Thèse soutenue le 19 juin 2018 : *Les animaux de la Perse : étude du corpus des sceaux et des bulles d'époque sassanide*, sous la direction de Fr. Grenet (EPHE). Post-doctorante, UMR 8546 AOrOc.

1. Du nom d'un ancêtre mentionné dans les sources en moyen-perse, Sāsān (voir *Kārnāmag ī Ardaxšēr ī Pābagān* édité par Grenet 2003, p. 58-59.), mais à l'historicité non prouvée.

2. Région sud-ouest de l'Iran

3. À 30 km au sud-est de l'actuelle ville de Bagdad.

4. Sur les régions de la Bactriane, du Ghandara, de la Seistan et du Kouchan, en Afghanistan actuel. Voir carte de l'Empire sassanide sur www.ladocumentationfrancaise.fr

Ce vaste territoire se trouve au cœur des échanges commerciaux des « Routes de la Soie »⁵ : les chevaux d'Asie centrale rejoignent la Chine, tout comme le verre fabriqué en Méditerranée orientale, en Perse sassanide et en Inde du Nord. La Perse sassanide exporte de prestigieuses soieries tandis que de Chine sont importés miroirs en bronze, laque et papier⁶. Outre la circulation des marchandises, l'histoire de l'empire sassanide est marquée par d'importants mouvements de population. Ainsi, de la Méditerranée orientale viennent les ouvriers romains dont les communautés ont été déportées⁷, notamment sous les règnes de Šāpūr I^{er} (240-274) et Šāpūr II (309-379), lors des guerres entre les deux grands empires romain et sassanide. Pour ces échanges et mouvements, il semble que la civilisation sassanide ait privilégié les caravanes de dromadaires par voies terrestres⁸, fort nombreuses dans l'empire, bien qu'il existe aussi des voies maritimes reliant le golfe persique et la mer de Chine. En plus de ces circulations à grande échelle, les hommes de l'Iran dans l'Antiquité tardive se déplaçaient bien sûr ordinairement sur de courtes distances. Ce sont surtout les modes de déplacement de l'élite qui nous sont connus, principalement par des données iconographiques⁹ et textuelles¹⁰, et quelques plus rares données archéologiques¹¹. Si les caravanes de dromadaires sont préférées pour le commerce de longue distance, le cheval est l'animal de la noblesse et de la famille royale par excellence, tant pour se déplacer que pour combattre

Ces deux animaux sont largement représentés dans l'iconographie d'époque sassanide. L'argenterie et les bas-reliefs sont ainsi les témoins de l'utilisation du cheval par les personnages de rang royal et les nobles comme monture de prestige¹², pour la chasse¹³ ou pour la guerre¹⁴. Le dromadaire se fait plus discret, mais on en trouve quelques attestations, notamment comme animal de bât¹⁵. Cependant, le corpus dans lequel ces animaux sont le plus représentés est celui de la sigillographie¹⁶. Les sceaux et les bulles d'époque sassanide sont le plus vaste répertoire d'images que nous ait laissés la civilisation iranienne de l'Antiquité tardive, au sein duquel les

5. Expression reprise à Gyselen 2006, p. 31, pour désigner les nombreuses voies de passage reliant la Chine et la Méditerranée Orientale. Voir carte *ibid.*

6. *Ibid.*

7. Les compétences des ouvriers, notamment dans le bâti, étaient particulièrement utiles aux rois sassanides, fondateurs de nombreuses villes.

8. Voir Bulliet 1990.

9. L'argenterie et les bas-reliefs principalement, de production royale. Voir Demange 2006 et *L'empire perse* 1993.

10. Notamment les sources en moyen-perse ayant pour protagonistes principaux une figure royale : ainsi Ardāšīr I^{er} dans le *Kārnāmag ī Ardaxšēr ī Pābagān* et Khosrow I^{er} dans *Husrāw ī Kawādān ud rēdag ē*.

11. Voir par exemple un mors daté de l'époque sassanide conservé au Metropolitan Museum of Art, voir Viallon à paraître.

12. Voir par exemple le bas-relief de l'investiture à cheval d'Ardāšīr I^{er} à Naqš-e Rostam, Demange 2006, fig. 3 p. 38.

13. Voir le plat 26 dans Demange 2006, p. 84. C'est l'un des plus anciens exemplaires de vaisselles en argent décoré d'une scène de chasse. La coiffure du chasseur, si elle ne correspond à aucune couronne royale connue, serait celle des princes royaux.

14. Voir le bas-relief de Firuzabad, illustrant la victoire de Ardāšīr I^{er} sur le dernier roi parthe. Demange 2006, fig. 2 p. 185.

15. Ainsi dans les bas-reliefs de Taq-e Bostan représentant une scène de chasse royale, où les dromadaires servent à déplacer les cadavres des bêtes tuées. Demange 2006, cat. 1, p. 42.

16. Comprenant à la fois les sceaux et les bulles, boules d'argile qui servaient à sceller les documents et les marchandises et sur lesquelles étaient apposées un ou plusieurs sceaux.

animaux tiennent une bonne place. Le plus souvent représentés seuls, non dans leur interaction avec l'homme comme c'est le cas dans d'autres corpus iconographiques (argenterie, bas-reliefs), leur sémantique reste difficile à définir. Néanmoins, si elle n'est pas explicite dans l'iconographie des sceaux et des bulles, l'utilisation qui est faite du cheval et du dromadaire à l'époque sassanide peut être un outil de compréhension possible pour ces images de la sigillographie.

Circulations économique et militaire

Les principales exportations de la Perse sassanide sont de luxueux objets produits dans les ateliers royaux, ainsi qu'en témoignent les riches brocarts trouvés dans la nécropole d'Antinoë¹⁷ et les plats en argent découverts en grand nombre dans le Caucase, marques de relations diplomatiques¹⁸. La circulation de ces marchandises au cœur de l'empire était principalement effectuée par caravanes de dromadaires, comme le révèlent les divers caravansérails d'époque sassanide mis au jour en Iran¹⁹. En outre, dans une longue étude consacrée à l'utilisation des camélidés comme moyen de transport²⁰, Bulliet a montré qu'entre le III^e et le VII^e siècle de l'ère chrétienne, le chariot à roues tiré par des équidés avait été abandonné au profit du dromadaire²¹. À cette époque en effet, les données archéologiques témoignant d'une circulation de chariots à roue sont inexistantes : aucune route pavée ou route à ornières²², ainsi qu'elles ont été découvertes près de Pasargades pour la période achéménide²³. En outre, les représentations de véhicules à roues sont beaucoup plus rares pour la période de l'Antiquité tardive qu'elles ne l'étaient pour la période assyrienne²⁴. De plus, lorsqu'elles existent, ces représentations de véhicule à roues sont liées à un contexte particulier de l'Iran zoroastrien : la figuration de divinités possédant comme attribut un char à roues tirés par des chevaux pour le dieu Mithra²⁵, ou par des bœufs pour le dieu Māh²⁶. Il convient ici d'ajouter que la caravane de dromadaires n'est pas plus présente que le chariot à roues dans l'iconographie de l'Antiquité tardive, puisqu'une seule attestation pourrait appartenir à ce champ. Il s'agit des dromadaires des bas-reliefs de Taq-e Bostan, qui servent à transporter les cadavres des bêtes tuées lors de la chasse royale.

Ainsi, le transport par caravanes de dromadaires aurait peu à peu remplacé celui par chariots à roues, essentiellement pour des raisons économiques. Le dromadaire, plus que les équidés utilisés jusqu'alors, est adapté aux longues traversées désertiques, possède une plus grande force et une plus

17. Au sud de l'actuelle Alexandrie. Voir Martiniani-Reber 1986 et 1997.

18. Voir l'ensemble des plats royaux répertoriés dans Harper 1981.

19. Kiani et Kleiss 1995 recensent douze caravansérails datant de l'époque sassanide.

20. Bulliet 1975.

21. Bulliet 1975, p. 8.

22. Permettant aux roues des chariots de se placer dans les ornières.

23. Bulliet 1975, p. 16.

24. Bulliet 1975, p. 16. Sur les bas-reliefs assyriens, voir notamment Sence 2014.

25. Voir Shenkar 2014.

26. Voir Herzfeld 1920 ; Grenet 2014.

grande endurance²⁷. Ces caractéristiques physiques sont partagées avec le chameau de Bactriane (*Camelus bactrianus*), qui fait partie de la faune native de l’Iran, mais il semblerait que le dromadaire l’ait peu à peu supplanté. Ce processus peut s’expliquer en partie par les contacts que les Perses sassanides avaient avec les populations de la Péninsule Arabique. Ainsi, la dynastie arabe des Lakhmides, qui régna sur le centre de l’Irak entre 300 et 602, fut par intermittence mais régulièrement l’allié et le client des rois sassanides, particulièrement en défendant les positions sassanides en Irak contre les Byzantins²⁸. L’art d’époque sassanide représente remarquablement la prédilection pour le dromadaire, puisque qu’on note une représentation hégémonique de cet animal. Ainsi, si le chameau de Bactriane est quelques fois attesté dans le corpus des sceaux et des bulles, le dromadaire lui est largement préféré²⁹.

C’est donc la caravane de dromadaires qui est en charge de la circulation économique dans l’Iran de l’Antiquité tardive. Il existe pour cette époque un autre grand domaine de la circulation des hommes, dans la conquête militaire et l’expansion territoriale. Les rois sassanides ont ainsi mené leurs armées jusqu’en Égypte et en Turquie à l’ouest, et imposé des royaumes vassaux à la frontière indienne à l’est. Pour ces conquêtes militaires, c’est cette fois le cheval qui a un rôle prépondérant. Ainsi, la cavalerie lourde est le pivot de l’armée sassanide³⁰, faisant montre d’une telle efficacité qu’elle sera reprise par l’armée romaine sous la forme des *clibanarii*³¹. Néanmoins, il semblerait que la cavalerie soit le seul espace d’utilisation du cheval dans le domaine militaire. En effet, il n’existe pas d’attestations de l’usage de chars de guerre. L’armée sassanide leur préférerait l’usage d’engins de siège (scorpion, baliste, bélier, tours mouvantes) que l’on déplaçait par traction humaine³², ou encore d’éléphants³³ qui avaient le double avantage d’offrir un point de vue élevé sur le champ de bataille et de faire des ravages dans l’armée ennemie.

Circulation de la noblesse

Au sein de l’armée sassanide, le cheval est donc avant tout la monture du chevalier, et la noblesse iranienne est inséparable de sa monture puisque aller à pied, même sur une courte distance, était irrespectueux³⁴. De ce lien particulier, le livre du *Šābnamēh* témoigne parfaitement³⁵. Le choix

27. Bulliet 1975, p. 22. Sur la force et l’endurance du dromadaire, Bulliet cite un exemple certes plus récent que l’empire sassanide mais frappant : en 1844, le général Jean-Luc Carbuca propose de créer un corps de chameliers en Algérie française, considérant que le dromadaire est plus économique que la mule.

28. Voir Bosworth 2012.

29. Poinot 2018, p. 187 : seulement deux attestations de chameau de Bactriane contre 49 pour le dromadaire.

30. Shahbazi 1986. On appelle « cavalerie lourde » les chevaux caparaçonnés portant un chevalier en armure, lui-même doté de plusieurs armes.

31. Shahbazi 1986.

32. Shahbazi 1986.

33. Ammien Marcellin, *Hist. Rom.*, 25.1.14. Sur l’utilisation d’éléphants dans l’armée sassanide, voir Daryae 2016.

34. Shahbazi 1987.

35. Récit épique racontant les règnes mythiques et historiques dans l’Iran ancien, et qui a sans doute eu pour source des textes moyen-perse. Voir trad. Davis 2006. Sur les rapports entre les chevaliers et leur monture dans le *Šābnamēh*, voir Horn 1907.

du cheval est ainsi un moment particulièrement fondateur de la vie du chevalier, qui devient alors un guerrier à part entière³⁶. Si le cheval est la monture du noble guerrier, le dromadaire participe lui aussi à la vie de la cour sassanide. Comme mentionné ci-dessus, il apparaît à Taq-e Bostan, sur le bas-relief de la chasse aux cerfs du grand iwan³⁷, où il est utilisé pour ramener le gibier tué par le roi et ses courtisans. En outre, sur un plat en argent conservé au Metropolitan Museum of Art³⁸, il sert de monture au roi Bahrām V (420-438), lors d'une chasse royale. Néanmoins, il s'agit de l'unique cas attesté de chasse royale au cours de laquelle le dromadaire sert de monture royale. En général, le roi est représenté chassant à pied ou à cheval. Par ailleurs, la scène de chasse représentée sur le plat du Metropolitan Museum of Art illustre un fait précis de la légende de Bahrām V qui nous est connu par le texte du *Šābnamēh*. Dans cet épisode, Bahrām V emmène avec lui à la chasse une jeune esclave joueuse de harpe, Azadeh. Tous deux sont montés sur le dos d'un chameau³⁹ et Azadeh met le roi au défi :

But turn that doe to a buck with an arrow, and with another arrow make the buck
into a doe. Then urge your camel forward⁴⁰.

L'utilisation du dromadaire comme monture royale est donc à relativiser, le cheval semblant être la monture privilégiée pour la noblesse et la famille royale.

Symbolique du mouvement

Le dromadaire est donc l'animal des échanges économiques, tandis que le cheval est plutôt celui de l'expansion militaire. Ce dernier est aussi la monture par excellence de la royauté et de la noblesse, même s'il semble que le dromadaire ait eu aussi sa place à la cour des rois sassanides. Ces deux animaux apparaissent dans la glyptique, représentés bien souvent comme sujet unique d'un sceau. Or, ce contexte est très peu significatif quant à la valeur que l'utilisateur du sceau attribuait à l'animal figuré. Pour comprendre cette valeur, plusieurs outils sont à notre disposition. Le plus employé jusqu'à maintenant est la recherche de sens dans l'orthodoxie zoroastrienne, celle-ci nous étant connue par les sources textuelles en langue avestique⁴¹ et moyen-perse⁴². Cette démarche s'explique par l'emploi des sceaux au sein d'une administration fortement marquée par

36. Voir l'épisode héroïque au cours duquel le guerrier mythique Rostam choisit sa monture Rakhsh : voir traduction du *Šābnamēh* par Davis 2006, p. 131.

37. Bruxelles 1993, fig. 74 p. 86.

38. Bruxelles 1993, fig. 51 p. 192.

39. Le persan ne distingue pas entre le chameau de Bactriane et le dromadaire, tous des appelés *šotor*, voir Bulliet 1990. Il est donc difficile de savoir si Ferdowsi, l'auteur du *Šābnamēh*, faisait référence à l'un ou l'autre de ces animaux.

40. Trad. Davis 2006, p. 605.

41. La langue dite « avestique » est celle dans laquelle ont été écrits les livres de l'*Avesta*, ensemble de textes à caractère liturgique : voir édition par Lecoq 2017.

42. Sur les sources en moyen-perse, voir Macuch 2009 et Daryae 2018.

l'Église zoroastrienne⁴³. Cependant, une étude approfondie du bestiaire de la glyptique d'époque sassanide montre des points de contradiction avec la doctrine zoroastrienne⁴⁴. La grille de lecture religieuse ne peut donc être la seule employée pour appréhender la valeur symbolique attachée aux animaux du bestiaire. L'utilisation qui était faite de ces animaux, et dans le cas du cheval et du dromadaire pour la circulation des hommes et des marchandises, est aussi à prendre en compte dans l'interprétation des iconographies.

Les sceaux d'époque sassanide se caractérisent par une figuration très répétitive, presque normée. Les deux animaux qui nous intéressent sont parmi les espèces qui présentent le moins de variations et sont ainsi presque toujours représentés de la même manière. Le dromadaire apparaît passant, de profil à droite, les membres en bipèdes latéraux⁴⁵ ; tandis que le cheval est généralement debout de profil à droite, un antérieur levé en angle droit (fig. 27 et 28)⁴⁶.

Dans la glyptique, le dromadaire est l'animal qui marche par excellence, puisque par ailleurs les positions statique ou couchée existent pour d'autres animaux⁴⁷. En outre, le dromadaire est un animal qui se couche sans difficulté, contrairement au cheval par exemple, qui dort debout⁴⁸. Représenter le dromadaire passant relève donc bien d'un choix et non d'une contrainte liée à ce qui est observable dans la nature ou à des canons de la glyptique. Il est alors séduisant d'y voir un lien avec son utilisation comme animal de caravane. Cependant, certains sceaux sassanides portent des noms de fonctions, et le titre qui apparaît régulièrement avec le dromadaire est celui de *mogh*, « mage »⁴⁹. Cet élément semble d'abord remettre en cause le lien tiré entre la figuration de l'animal marchant et son utilisation pour le transport caravanier. Néanmoins, l'Église zoroastrienne avait un rôle central dans l'administration de l'empire sassanide et les mages occupaient différentes fonctions, outre leurs obligations religieuses⁵⁰. L'image du dromadaire passant pouvait donc être dédiée à des charges liées au commerce, à la caravane, au transport de marchandises, le titre *mogh* étant ajouté lorsque ces dernières étaient effectivement occupées par un mage⁵¹.

Le cheval au contraire, n'est pas représenté en mouvement, mais dans une position hiératique (fig. 28), qui est précisément celle de la plupart des chevaux royaux dans les bas-reliefs

43. Les rois sassanides se proclamaient ainsi « mazdéens », du nom de Ahura-Mazda (Ohrmazd), dieu principal du zoroastrisme. Voir par exemple l'inscription de Šāpūr I^{er} sur le monument dit de la Ka' Ba-ye Zardošt (Marvdasht, Iran). Voir Huyse 1999 et 2006. De plus, les prêtres zoroastriens étaient impliqués dans le réseau du système fiscal *via* le bureau du *magub*. Voir à ce sujet Dandamayev et Gyselen 2012.

44. Ainsi, certains animaux rejetés sont particulièrement représentés : c'est le cas du groupe des grands carnivores. D'autres sont particulièrement bénéfiques mais sont peu présents : c'est le cas du chien. Sur les animaux du bestiaire de la glyptique et leur relation à la doctrine zoroastrienne, voir Poinso 2018, chap. IV.

45. 100% des cas relevés. Voir Poinso 2018, p. 193. La position en bipèdes latéraux est celle choisie pour la très grande majorité des animaux figurés passant.

46. Sur les 159 chevaux enregistrés pour la thèse de doctorat (Poinso 2018), 104 sont représentés avec un antérieur levé à angle droit.

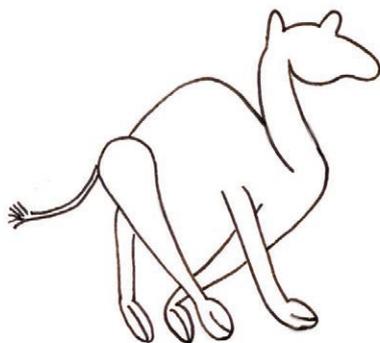
47. Le lion ou le mouflon par exemple sont très souvent représentés couchés.

48. Je remercie Marjan Mashkour pour cette information.

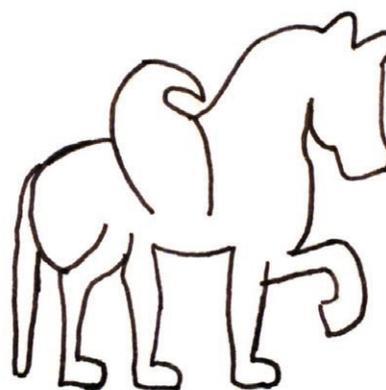
49. Cette fonction est, de manière générale, la plus représentée sur les sceaux figurant une espèce animale.

50. Les mages pouvaient ainsi occuper des fonctions juridiques. Voir à ce sujet Azarnouche 2018, p. 133 et suivantes.

51. Jakubiak 2011, propose que, dans le cas des prêtres zoroastriens, le dromadaire comme bête de somme soit associé avec les concepts mazdéens de porter la connaissance et de répandre la lumière de la foi (p. 112).



27. Type du dromadaire passant. Dessin D. Poinsot d'après Gyselen 1993, pl.XXI, fig.30.1.1 à 30.1.5



28. Type du cheval debout. Dessin D. Poinsot d'après Gyselen 1993, fig.40.A.14 à 40.A.36.

rupestres⁵². Néanmoins, il est impossible de dire si les lapicides sassanides ont sciemment copié les bas-reliefs royaux, ou bien s'il s'agit d'une sorte d'image d'Épinal répandue dans l'art sassanide. On ne peut par conséquent affirmer que, dans la glyptique sassanide, cette position particulière du cheval avec un antérieur levé rattache sa figuration à l'idée de royauté ou de noblesse. Le lien entre l'utilisation qui est faite de l'animal et l'iconographie de la glyptique est donc beaucoup plus difficile à établir que dans le cas du dromadaire. Le cheval de la glyptique a été plus largement interprété comme une représentation du dieu Mithra⁵³ qui, dans les textes zoroastriens, possède un char tiré par quatre chevaux blancs⁵⁴. Cette interprétation religieuse est favorisée par les ailes attachées au corps de l'animal. En effet, dans l'art sassanide, elles sont souvent symbole de caractère divin⁵⁵. En outre, il existe dans la glyptique sassanide une corrélation toute particulière entre cet attribut et le cheval, qui est l'animal « à ailes » par excellence⁵⁶. Ainsi, si l'endurance et la marche sont les spécificités du dromadaire de la glyptique, c'est le caractère divin qui est mis en avant pour le cheval. Le choix de figurer un cheval pouvait donc permettre à l'utilisateur du sceau de se placer sous la protection du divin, en l'occurrence Mithra, ou pouvait être lié à des charges juridiques, le dieu Mithra présidant au contrat⁵⁷.

Ainsi, deux animaux sont acteurs majeurs de la circulation des hommes à l'époque sassanide : le dromadaire, essentiellement pour le transport de marchandises, et le cheval comme

52. Ardāšīr I^{er} à Naqsh-e Rostam, Bahrām I^{er} à Bišāpūr, Šāpūr I^{er} à Naqsh-e Rostam et Naqsh-e Rajab (Bruxelles 1993, fig. 59 p. 75, fig 62 p. 77, fig. 7 p. 80 et fig. 68 p. 81).

53. Voir à ce sujet Shenkar 2014, p. 124. Le zoroastrisme répugne à représenter ses dieux de manière anthropomorphiques, ce qui pourrait expliquer la préférence pour un animal symbolique.

54. Voir le texte du *Yasht* 10.102, trad. Lecoq 2017.

55. Les ailes font ainsi partie des attributs des dieux choisis par les souverains sassanides pour orner leur couronne. Voir Göbl 1971, p. 8-9.

56. 65% des individus relevés sont représentés avec une paire d'ailes, ce qui fait du cheval l'animal le plus « ailés » du bestiaire de la glyptique. Voir Poinsot 2018, p. 198.

57. Schmidt 2006.

monture de la noblesse et du roi pour les déplacements ordinaires et la guerre. Dans le corpus de la glyptique, le dromadaire est bien représenté comme tel puisque sa figuration s'est concentrée exclusivement sur sa capacité à marcher. Partant, la possession d'un sceau au dromadaire pouvait être liée à l'occupation de fonctions en relation avec le commerce et le transport de marchandise. Le cheval au contraire n'est pas représenté dans son utilisation militaire ou sa fonction de monture royale, mais plutôt comme figuration du dieu Mithra. La possession d'un sceau au cheval ailé serait dans ce cas lié à un désir de protection divine ou à l'occupation de fonctions juridiques. Ainsi, la confrontation entre figuration dans la glyptique et utilisation de l'animal dans la société peut être un outil fructueux pour déterminer les fonctions occupées par l'utilisateur d'un sceau à l'iconographie animal. Cette confrontation montre aussi que la grille de lecture zoroastrienne est toujours pertinente mais gagnerait à être enrichie par une approche d'anthropologie culturelle.

Bibliographie

Sources

Husraw ī Kawādān ud rēdag-ē = Khosrow, fils de Kawād et un page, éd. S. Azarnouche (2013), Paris.

Kārnāmag ī Ardaxšēr ī Pābagān = La Geste d'Ardashir fils de Pābag, éd. F. Grenet (2003), Die. *Les livres de l'Avesta. Textes sacrés des Zoroastriens*, éd. P. Lecoq (2017), Paris.

FERDOWSI A., *Šāhnāmeḥ*, éd. D. Davis (2006), Londres.

Références

(1993) : *Splendeurs des Sassanides : l'empire perse entre Rome et la Chine (224-651)*, Bruxelles.

AZARNOUCHE S. (2018) : « Le clergé dans l'Iran ancien », dans COULON L., GATIER P.-L. (dir.), *Le clergé dans les sociétés antiques. Statut et Recrutement*, Paris.

BOSWORTH C. E. (2012) : s.v. « Lakhmids », *Encyclopaedia Iranica online* [en ligne, <http://www.iranicaonline.org/articles/lakhmids>].

BULLIET R. W. (1975) : *The Camel and the Wheel*, Cambridge.

(1990) : s.v. « Camel. II. In persian History and Economy. », *Encyclopaedia Iranica*, vol. IV, fasc. VII, p. 730-739.

DANDAMAYEV M. A. et GYSELEN R. (2012) : s.v. « Fiscal system i. Achaemenid, ii. Sasanian », *Encyclopaedia Iranica*, vol. IX, fasc. 6, New-York, p. 639-646.

DARYAEE T. (2016) : « From Terror to Tactical Usage: Elephants in the Partho-Sasanian Period », dans CURTIS S. V., PENDLETON E. J., ALRAM M., DARYAEE T. (dir.), *The Parthian and Early Sasanian Empires: Adaptation and Expansion, Proceedings of a Conference Held in Vienna, 14-16 June 2012*, The British Institute of Persian Studies, Oxford/Philadelphie, p. 36-41.

DARYAEE T. (2018) : « Middle Persian (Pahlavi) », dans MCGILL S., WATTS E., *A Companion to Late Antique Literature*, Malden, p. 103-121.

- DEMANGE F. (2006) : *Les Perses sassanides, faste d'un empire oublié (224-651)*, Paris.
- GÖBL R. (1971) : *Sasanian Numismatics*, Braunschweig.
- GYSELEN R. (1993) : *Catalogue des sceaux, camées et bulles sassanides de la Bibliothèque nationale et du Musée du Louvre*, vol. 2, Paris.
- GRENET F. (2014) : « Religions du monde iranien ancien », *Résumés des conférences et travaux, Annales de l'École Pratique des Hautes Études*, vol. 121, Paris, p. 113-118.
- HARPER P. (1981) : *Silver vessels of the Sasanian period. Volume one, Royal imagery*, New-York.
- HERNZFELD E. (1920) : « Der Thron des Khosro », *Jahrbuch der Preussischen Kunstsammlungen*, vol. 41, p. 1-24 et 103-147.
- HORN P. (1907) : « Ross und Reiter in Šāhnāme », *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft*, p. 837-849.
- HUYSE P. (1999) : *Royal Inscriptions with their Parthian and Greek Versions: Texts I. Die dreisprachige Inschrift Šābuhrs I. an der Ka'ba-i Zardušt (ŠKZ)*, Londres.
- (2006) : *Die sasanidische Königstitulatur: Eine Gegenüberstellung der Quellen*, Stuttgart.
- JAKUBIAK K. (2011) : « Some Remarks on the Camel on Sasanian Seals », *Studies in Ancient Art and Civilization*, vol. 15, p. 107-115.
- KIANI M. Y. et KLEISS W. (1995) : *Iranian Caravansarais*, Téhéran.
- MARTINIANI-REBER M. (1986) : *Lyon, musée historique des tissus : Soieries sassanides, coptes et byzantines, 6-11^{ème} siècles*, Paris.
- MARTINIANI-REBER M. (1997) : *Textiles et mode sassanides : les tissus orientaux conservés au Département des antiquités égyptiennes*, Paris.
- MACUCH M. (2009) : *The Literature of Pre-Islamic Iran: Companion Volume I to A History of Persian Literature*, Londres/New-York.
- POINSOT D. (2018) : *Les animaux de la Perse : études des sceaux et des bulles d'époque sassanide*, Thèse de doctorat sous la direction de F. GRENET, École Pratique des Hautes Études, Paris.
- VIALON M. (à paraître) : « Un rare mors sassanide et son caveçon conservé au Metropolitan Museum of Art, New-York », dans *Actes du colloque international : le cheval, l'âne et la mule dans les Empires de l'Orient ancien, des néo-Assyriens aux Sassanides, de la Méditerranée à l'Asie centrale, 12 et 13 octobre 2018, [Routes de l'Orient, vol. IX]*, à paraître 2020.
- SCHIMDT H. P. (2006) : s.v. « Mithra. I. Mitra in Old Indian and Mithra in Old Iranian », *Encyclopaedia Iranica online*, [en ligne, <http://www.iranicaonline.org/articles/mithra>].
- SHAHBAZI A. SH. (1986) : s.v. « ARMY. I. In Pre-Islamic Iran. », *Encyclopaedia Iranica*, vol. II, fasc. V, p. 489-499.
- (1987) : s.v. « ASB. I. In Pre-Islamic Iran », *Encyclopaedia Iranica*, vol. II, fasc. VII, p. 724-730.
- SHENKAR M. (2014) : *Intangible Spirit and Graven Images: The Iconography of Deities in the Pre-Islamic Iranian World*, Leyde/Boston, 2014.
- SENCE G. (2014) : *Les bas-reliefs des palais assyriens : portraits de rois du 1^{er} millénaire av. J.-C.*, Rennes, 2014.

CONCLUSION

ADÈLE VORSANGER, MATHILDE PRÉVOST, THOMAS SALMON,
MARGAUX SPRUYT

Dans l'organisation de la Journée Jeunes Chercheurs de mai 2018, deux gageures se présentaient à nous, comité organisateur : l'ampleur du thème de la journée et la grande diversité des cadres géographiques et chronologiques dans lesquels il était abordé.

L'articulation entre les infrastructures routières, les mobilités humaines et le rôle des animaux dans les pratiques de circulation était le nœud de notre approche. À travers les différentes communications présentées ici, nous espérons avoir montré les riches connexions entre ces différents éléments et l'intérêt de les étudier comme un tout.

Les articles de L. Dorso et M. Prévost montrent, par exemple, la façon dont la circulation dans les déserts d'Arabie et d'Égypte s'organise en fonction des capacités des ânes et des dromadaires et celle dont ces animaux ont été mis à profit pour les activités humaines. Celui d'A. Vorsanger montre comment la description des voies et des trajets, en grec ancien, reflète les usages de circulation, mais aussi la perception de l'espace en Grèce antique.

Nous avons pris le parti de donner à cette journée d'étude un spectre chronologique et géographique très large. Ce choix nous permettait, non seulement d'aborder le thème du transport et des infrastructures sous un angle comparatif propice à l'élargissement des perspectives et aux échanges scientifiques, mais aussi de dessiner des continuités et des dynamiques sur le temps long dans les espaces méditerranéen et proche-oriental.

Par exemple, la comparaison entre les installations hospitalières dans le désert syrien et les Cévennes au Moyen Âge, chez S. Pierre et Fr. Brechon, met en lumière le rôle structurant des lieux d'étapes le long des voies de circulation. D. Poinot et M. Spruyt montrent toutes deux l'imbrication existant, dans les empires néo-assyrien et sassanide, entre les mises en scène iconographiques du pouvoir et les rôles différenciés des équidés et des camélidés dans les pratiques de circulation.

CONCLUSION

Sur un tel sujet, dont les traces sont souvent ténues dans les sources anciennes et sur le terrain, il est nécessaire de réunir des approches méthodologiques et disciplinaires variées. Nous espérons, grâce à la publication des actes de cette journée d'étude, contribuer au développement des recherches sur les voies et les mobilités anciennes, mais aussi favoriser le dialogue et l'ouverture entre spécialistes de différents horizons.

TABLE DES FIGURES

Couverture : stèle dite du « cochon d'Edessa », II^e-III^e siècle. Cliché : A. Vorsanger.

1. La selle sud-arabique représentée sur les Portes de Balawat, règne de Salmanazar III (858-824) d'après R. W. Bulliet 1990, p. 74-75.	17
2. Scène de destruction du campement des Arabes par les soldats assyriens, palais d'Assurbanipal à Ninive.	17
3. Copie du bas-relief et de l'inscription de Nabonide à al-Hā'it, Arabie saoudite, d'après Hausleiter et al. (à paraître).	20
4. Les principaux itinéraires de la route de l'encens à l'époque néo-assyrienne, carte réalisée par L. Bouzaglou.	21
5. Sites de la vallée de Beersheba sur la route de l'encens au VIII ^e siècle av. n. è., d'après Singer-Avitz 1999, p. 59.	24
6. Vestiges de caractères arabiques sur un objet rectangulaire en provenance de Beersheba, Israël, d'après Singer-Avitz 1999, p. 51.	25
7. Brûle-parfum de Beersheba avec décor de dromadaire, d'après Singer-Avitz 1999, p. 42.	25
8. Haute-Mésopotamie (Ĝazīra et Mossoul) (VII ^e -VIII ^e siècles).	42
9. Carte des établissements d'accueil charitables.	59
10. Carte des établissements d'accueil commerciaux.	67
11. Exemple de stèle donnant le nombre d'hommes (par catégorie professionnelle) et d'ânes ayant participé à une expédition minière au Sinaï, et représentant un chef asiatique monté sur un âne. D'après Gardiner et Peet 1952, I, pl. XXXVII (IS 112).	82
12. Nombres d'hommes et d'ânes d'après les stèles du Sinaï.	83
13. Détail d'une caravane revenant d'échanges avec les Pountites sur la côte de la mer Rouge (Thèbes, tombe d'Amenmès (TT 89), XVIII ^e dynastie/ xv ^e ou xiv ^e siècle av. n. è. D'après Davies et Davies 1941, pl. XXV.	84
14. Détail du campement de Ramsès II devant Qadesh (Syrie), représenté dans le temple d'Abou Simbel, d'après Christophe et al. 1960, pl. V.	85
15. Ourkhouou installé dans une litière portée par deux ânes, et escorté de deux serviteurs (Giza, tombe LG 95). D'après Lepsius [1897] 1972, pl. 43, tel que publié dans Hassan 1944, fig. 104 p. 245.	88
16. Détail, pièce B, palais nord-ouest, vers 865-860 av. n. è., Nimrud,	

TABLE DES FIGURES

Assurnasirpal II. Inv. 124544, British Museum.	101
17. Détail, pièce S, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124876, British Museum.	101
18. Détail, pièce H, palais nord, 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124940, British Museum.	101
19. Relief, pièce B, palais nord-ouest, 865-860 av. n. è., Ninive, Assurnasirpal II. Inv. 124543, British Museum.	103
20. Relief, pièce WG, palais nord-ouest, vers 874 av. n. è., Nimrud, Assurnasirpal II. Inv. 124558, British Museum.	103
21. Détail, pièce M, palais nord, 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 19912, British Museum.	103
22. Détail, pièce M, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124928, British Museum.	105
23. Détail, pièce XXVIII, palais nord, 705-681 av. n. è., Ninive, Sennachérib. Inv. 124953-124954, British Museum.	107
24. Tête d'âne, St Goarshausen. Cliché : M. Spruyt.	107
25. Détail, pièce C, palais nord, vers 645-635 av. n. è., Ninive, Assurbanipal. Inv. 124858, British Museum.	107
26. Trotteur traité lors d'une séance d'éthiopathie par V. Dorison.	107
27. Type du dromadaire passant. Dessin D. Poinot d'après Gyselen 1993, pl.XXI, fig.30.I.1 à 30.I.5.	117
28. Type du cheval debout. Dessin D. Poinot d'après Gyselen 1993, fig.40.A.14 à 40.A.36.	117