

JUIN 1984 - 6 FF

Le Courrier de l'unesco

Les routes commerciales



M 1265 - 406 - 6 F



Le temps des peuples

24 Sénégal

La danse et le geste

Couple de danseurs de l'école de danse « Mudra-Afrique » à Dakar (Sénégal). Interdisciplinaire et interculturel, ce centre africain de perfectionnement et de recherche des interprètes du spectacle est né en 1977, à l'initiative du Président Léopold Sédar Senghor et du chorégraphe Maurice Béjart (qui a appelé « Mudra », mot signifiant en sanskrit geste, l'école de danse qu'il a fondée en 1970 à Bruxelles).

« Mudra-Afrique » a reçu l'appui initial du Fonds international pour la promotion de la culture de l'Unesco et de la Fondation Calouste Gulbenkian (Lisbonne). Dirigée par Germaine Acogny, cette école a permis d'approfondir la formation d'un groupe de danseurs et d'animateurs africains et projetée de s'installer à l'intérieur du pays. Une série de ballets a été présentée dans plusieurs capitales d'Afrique et d'Europe.

DES caravanes cheminant lentement à travers les étendues désertiques ; de gros galions chargés d'épices aux voiles gonflées par les vents alizés et fendant les flots en direction des ports de l'Europe occidentale ; des pétroliers géants grands comme des villes apportant leur cargaison à un monde affamé d'énergie, telles sont les images qu'évoquent les lignes audacieuses qu'ont tracées à travers le monde les grandes routes commerciales. L'existence de ces vastes itinéraires fait aussi penser à l'immense contribution que le commerce entre régions éloignées a apportée au cours même de l'histoire de la planète autant qu'à la diffusion des cultures et des modes de vie.

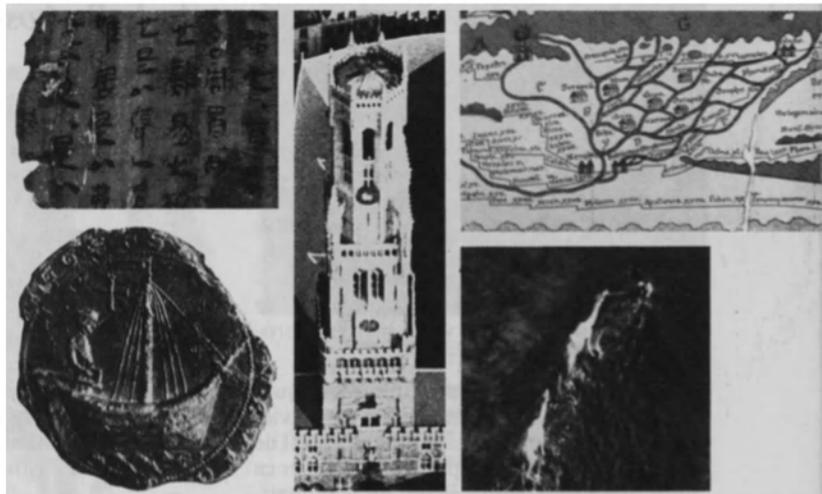
Les articles de ce numéro du *Courrier de l'Unesco* tentent de redécouvrir quelques-unes des grandes artères où circulèrent les marchandises, mais aussi les idées, et qui créèrent un lien, dès les temps reculés, entre des régions et des populations distantes. Ces routes ont connu des destins variés. Certaines ont résisté au temps : le réseau routier actuel n'est que le prolongement des anciennes voies de circulation qui se développèrent avec l'expansion du commerce, et l'emplacement des villes modernes résulte souvent du tracé des anciens axes commerciaux. D'autres routes ont été moins durables : celles tissées par Carthage dans la Méditerranée antique cessèrent soudain d'exister quand Rome, qui aspirait à la domination mondiale, rasa la cité de fond en comble. En revanche, une ville comme Bruges, qui survécut au déclin commercial pour devenir un brillant centre artistique, est aujourd'hui un modèle d'urbanisme où s'harmonisent l'ancien et le moderne. D'autres encore, comme la route terrestre qui apportait l'étain des îles Britanniques aux artisans du bronze de la Grèce antique ou les chemins que suivait l'ambre des côtes de la mer du Nord pour parvenir jusqu'au Sud, continuent de défier, sur bien des points, les connaissances et l'imagination des archéologues modernes. Et l'importance de certaines routes commence seulement aujourd'hui à apparaître, comme ces anciens itinéraires de commerce de l'Afrique orientale qui existaient bien avant l'arrivée des Européens au 15^e siècle. Quant à la route commerciale par excellence, on sait désormais qu'elle fut polyvalente : autant qu'une artère commerciale, la Route de la Soie, qui relia pendant 1 500 ans la Chine à l'Occident, fut un chemin de transmission des innovations techniques et des changements religieux.

Mais cette histoire a aussi un côté sombre qu'il ne faut pas oublier. Les grandes routes commerciales ont été l'enjeu de luttes sanglantes visant à la suprématie et les voies d'une des plus infâmes formes de commerce et d'exploitation : le trafic des esclaves.

La préparation de ce numéro consacré à un thème qui embrasse océans et continents, thème proposé par l'édition ourdoue du *Courrier de l'Unesco*, a pu se faire grâce à la conception des échanges internationaux propre à notre revue : une étroite collaboration entre les équipes qui travaillent dans le monde entier à ses éditions publiées aujourd'hui en 27 langues.

Notre couverture : illustration d'une traduction française (15^e siècle), conservée à la Bibliothèque nationale, du récit des voyages de Marco Polo, intitulé *Il milione* (en français, *Le Livre des merveilles du monde*). Marco Polo dicta le récit de ses voyages à son compagnon d'infortune, Rustichello da Pisa, pendant ses trois années de captivité à Gênes après la défaite des Vénitiens à Cruzola en 1298.

Photo © Edimedia, Paris



-
- 4** Du troc aux affaires
La grande aventure du commerce mondial
par A. J. Barbosa Lima Sobrinho
-
- 7** Une voie à usage multiple
La route romaine d'Alexandrie à Gibraltar
par Eugenia Equini Schneider
-
- 10** Une hypothèse séduisante
De la Cornouailles à Corinthe : une route de l'étain
par Hanni Schwab
-
- 13** Un réseau extensif
La route de l'ambre
par Walter Raunig
-
- 16** Bruges, un centre du commerce médiéval
La route des Flandres
par Paul Morren
-
- 20** Un archipel inépuisable
La route des épices
par Khoo Joo Ee
-
- 22** De Cathay à Antioche
La Route de la Soie
par Ma Yong
-
- 25** La Route de la Soie par la mer
par Rinnie Tang et Pierre Colombel
-
- 26** De Kilwa à Zimbabwe
Les routes caravanières d'Afrique orientale
par Joseph Frederick Mbwiliza
-
- 30** La traite des noirs
par André Kédros
-
- 31** La route de l'énergie
Dans le sillage des pétroliers
par Vincent Labouret
-
- 2** Le temps des peuples
Sénégal : La danse et le geste

Mensuel publié en 27 langues par l'Unesco, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
7, place de Fontenoy, 75700 Paris.

Français
Anglais
Espagnol
Russe
Allemand
Arabe
Japonais

Italien
Hindi
Tamoul
Persan
Hébreu
Néerlandais
Portugais

Turc
Ourdou
Catalan
Malais
Coréen
Kiswahili
Croato-Serbe

Macédonien
Serbo-Croate
Slovène
Chinois
Bulgare
Grec

Une édition trimestrielle en braille est publiée en français, en anglais, en espagnol et en coréen.

Rédacteur en chef :
Edouard Glissant

La grande aventure du commerce mondial

par A. J. Barbosa Lima Sobrinho

QUICONQUE a une idée, même superficielle, de ce que sont aujourd'hui les activités du commerce mondial, peut difficilement s'imaginer combien ses origines furent modestes. Tout, apparemment, a commencé au Paléolithique, quand l'être humain, cessant de compter sur la chasse, va se mettre à produire lui-même sa nourriture.

Ce petit agriculteur produisait quelques articles pour sa subsistance ou sa survie, mais il lui en manquait tant d'autres qu'il ne tarda pas à penser qu'il pourrait échanger ce qu'il produisait contre ce qui lui manquait. Ce qui l'incita à produire des *excédents* pour en obtenir les articles dont il avait besoin. C'est ainsi que le troc est né.

Le troc individuel entre voisins allait s'étendre ensuite aux villages et, ultérieurement, à des communautés plus nombreuses. C'est que le troc en lui-même devra surmon-

ter d'innombrables obstacles. Ainsi, fallait-il produire des objets dont auraient besoin les possesseurs d'autres marchandises.

Le commerce proprement dit est né autour de la Méditerranée, dans les profondes vallées du Nil, du Jourdain et de l'Euphrate, et sur les côtes de la mer Rouge, de la mer Morte et du Golfe. Toute une région où se développaient l'Egypte, l'Arabie, la Palestine, la Syrie, la Mésopotamie et l'Assyrie, formant en quelque sorte une unité géopolitique et physique qui allait influencer sur la destinée de ses habitants.

En ces débuts du commerce, c'est l'Egypte qui se distingua grâce à la richesse que lui procuraient les crues fécondantes du Nil. Elle établit des relations régulières avec l'Asie : ses caravanes allaient chercher les produits de la Phénicie, de la Syrie et de la zone de la mer Rouge. Selon la Bible, les frères de Joseph transportaient ce qu'il y avait de plus précieux sur la terre : baume et miel, essences et myrrhe, pistaches et amandes. Parmi les importations de l'Egypte figuraient les bois, l'ivoire, l'or, le vin et l'huile. Elle exportait des grains, des tissus et des articles manufacturés, en particulier des armes. Il s'agissait encore d'un commerce à base de troc et qui représentait par-

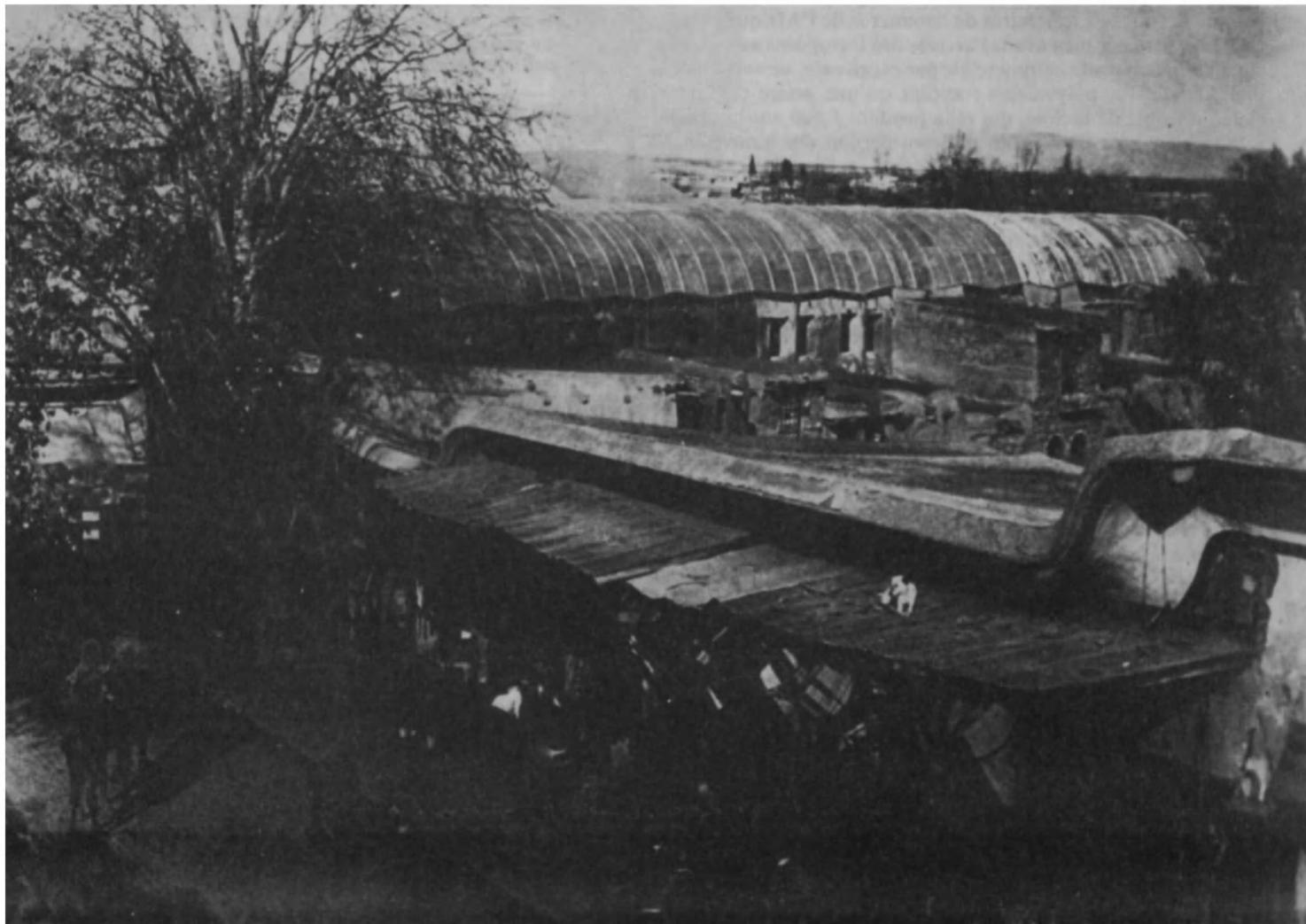
fois la remise de tributs en signe de soumission et de dépendance.

Les Etats commencèrent à s'intéresser au commerce, l'encourageant et le dirigeant à l'occasion. Bien que la monnaie restât inconnue, les trocs commerciaux entre particuliers devinrent plus faciles et plus fréquents dès qu'ils eurent un point de référence commun, à savoir un poids fixe de métal, d'or ou d'argent.

Babylone, habitée par des Sémites, devint aussi un excellent marché pour les produits qui venaient du sud (Arabie), de l'ouest (Syrie) et même de l'est (Perse). C'étaient des métaux précieux, de la laine, des matériaux de construction et des céréales, de valeur variable, comme il est indiqué dans le

Vue ancienne du bazar de Damas (Syrie). Cette photo, prise par Félix Bonfils (1825-1885), photographe français, appartient à un ensemble exceptionnel de photographies historiques du Moyen-Orient que possède le Semitic Museum de l'Université Harvard (Etats-Unis). Une collection d'affiches sur l'histoire du Moyen-Orient à partir des photos du Semitic Museum est en cours de publication avec l'appui du Fonds international pour la promotion de la culture de l'Unesco.

A. J. BARBOSA LIMA SOBRINHO, homme politique, journaliste et essayiste brésilien, est membre de l'Académie des Lettres du Brésil et président de l'Association brésilienne de la presse. Il a été gouverneur du Pernambouc de 1948 à 1951 et a publié de nombreux livres et articles sur l'histoire politique du Brésil.





Sommet de stèle de l'art chaldéen datant de l'époque du roi Hammourabi (v. 1792-1750 av. J.-C.), fondateur du premier empire babylonien.

Photo © Giraudon, Paris. Musée du Louvre

Coquillage de Murex brandaris ou pourpre, venant de Tyr (vers le 1^{er} siècle de notre ère). De ce mollusque, on extrayait dans l'Antiquité une matière colorante d'un rouge foncé qui servait à teindre les vêtements. La pourpre de Tyr était la plus estimée.

Photo tirée de *Tyre through the Ages*
© Dar El-Mashreq, Beyrouth



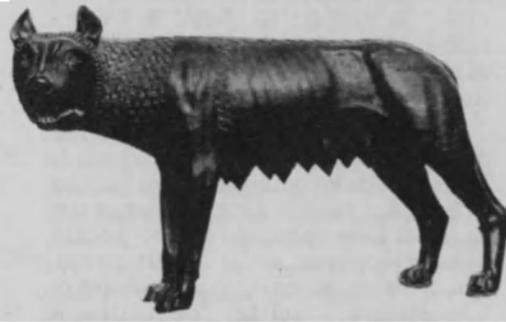
Cette figurine de terre cuite retrouvée à Carthage est un produit caractéristique des ateliers céramiques des îles grecques (6^e siècle av. J.-C.). Musée du Bardo, Tunis.

Photo Luc Joubert © Archéologie vivante



Revers d'un tétradrachme (monnaie grecque valant quatre drachmes) d'Athènes orné de la chouette, emblème de la déesse Athéna, protectrice de la cité (v. 480 av. J.-C.).

Photo © Henri Stierlin, Genève



La louve du Capitole, à Rome, œuvre étrusque du 5^e siècle av. J.-C. Selon un récit légendaire, Rome fut fondée par Romulus et Rémus, jumeaux fils d'une vestale et allaités par une louve.

Photo © Alinari-Giraudon.
Musée des Conservateurs, Rome



Mot désignant dès le 12^e siècle des associations de marchands en Allemagne, en Angleterre, en France du Nord, le terme de hanse s'est ensuite étendu à des ligues de cités marchandes. Au 13^e siècle, le comptoir de Bruges (voir p. 16) était au centre du trafic hanséatique. Ci-dessus, sceau de la ville hanséatique d'Elbing (l'actuelle Elblag) sur la côte polonaise de la Baltique.

code d'Hammourabi, avec une certaine tendance à la priorité de l'argent.

Ce commerce servait surtout à satisfaire les besoins en articles de luxe, sans affecter la situation des grandes masses populaires. Les articles de première nécessité ne venaient pas du dehors, mais s'acquerraient par troc dans les foires locales ou régionales qui n'ont jamais cessé d'avoir lieu.

Telles étaient les caractéristiques des échanges quand apparurent les Phéniciens, seigneurs du commerce maritime. Située sur une bande côtière de la Palestine qui n'offrait pas de bonnes conditions pour assurer la subsistance de ses villes — Tyr, Sidon, Beyrouth —, la Phénicie se vit contrainte à chercher sur mer les moyens de les maintenir. Les Phéniciens firent de la Méditerranée une sorte de mer particulière, malgré les énormes difficultés que présentait alors la navigation sur des bateaux exigus et sans instruments d'orientation. Ils finirent par fonder de petites colonies dans tout le bassin méditerranéen.

En raison de la pression de ses voisins et de ses propres dissensions intestines, le pouvoir phénicien déclina peu à peu, non sans

laisser un héritier : Carthage qu'il avait fondée au 9^e siècle avant J.-C. La puissance de cette dernière grandit au point de menacer la prééminence de Rome qui fit de la célèbre formule de Caton *Delenda est Carthago* (Il faut détruire Carthage), un programme pour l'affirmation de sa puissance mondiale.

Il n'apparaît pas que les Phéniciens aient pratiqué une économie monétaire. Mais dès le 4^e siècle avant J.-C., Carthage décida de frapper l'argent d'Espagne et l'or de Maurétanie pour faire du commerce. Hérodote décrit la façon dont ils procédaient. Les Carthaginois, lorsqu'ils arrivaient à un point quelconque du littoral, « débarquaient leurs marchandises, les étalaient sur la plage, puis retournaient à leurs bateaux d'où ils faisaient s'élever des colonnes de fumée. A cette vue, les indigènes s'approchaient, apportant l'or... ».

Pendant longtemps, ce fut Athènes qui hérita du pouvoir commercial que les Phéniciens exerçaient à Tyr. Les produits de la Chine et de l'Inde décrivirent un grand arc de cercle pour traverser la Syrie et parvenir à Athènes dont les fabriques de cuir, les fonderies et les manufactures d'armes et de

produits artistiques servaient de base à des opérations d'échange qui complétaient le commerce. Les relations se multiplièrent avec le nord en vue d'obtenir le bois nécessaire à la construction des navires grecs. Et à côté du commerce des marchandises, prospérait le marché des esclaves. Certains produits alimentaires vinrent s'ajouter à ces transactions commerciales, tels que les céréales, la viande et le poisson en provenance de la mer Noire.

Alors que le cadre de ces échanges était toujours la Méditerranée, la Grèce fit une inestimable contribution au commerce en créant l'économie monétaire. C'est en effet dans le milieu du 7^e siècle avant J.-C. que la monnaie fait son apparition, facilitant le troc et d'autres formes de commerce.

A la glorieuse expansion d'Athènes et de la Grèce en général allait succéder celle de Rome, fondée sur la force de ses légions. En même temps, surgissent de grandes villes comme Alexandrie, Séleucie, Antioche, aux besoins commerciaux plus pressants. L'intervention de Rome se fit particulièrement sentir dans le commerce des esclaves et dans l'extension du système des tributs aux peuples soumis.

Sur cette enluminure d'un manuscrit français du 15^e siècle conservé à Modène (Italie) et consacré à Dioscoride (Pedanius), médecin grec du 1^{er} siècle ap. J.-C. qui décrit environ sept cents plantes dans un traité de matière médicale, on reconnaît un marchand de noix muscade. Cette graine du fruit du muscadier, d'odeur aromatique, est toujours employée comme épice (voir l'article sur la route des épices page 20).

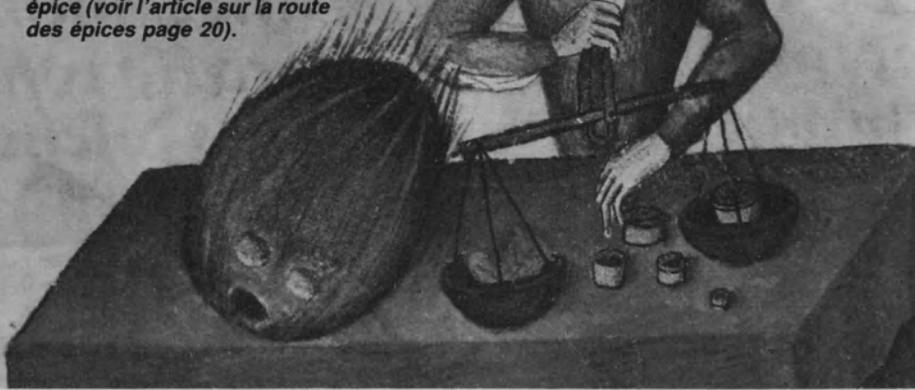


Photo © Giraudon, Paris



Paire de sandales de momie, en argent, provenant d'Ancon, sur la côte centrale du Pérou (1000-1400 ap. J.-C.).

Photo © Musée de l'Homme, Paris

La décadence de Rome contribue à l'avènement du féodalisme. Les conditions nécessaires au développement des rapports commerciaux disparaissent. Le commerce recule devant les graves dangers qui le menacent. La navigation diminue avec la disparition des puissants Etats qui la protégeaient et la stimulaient. Le commerce terrestre devait emprunter des routes qui n'étaient plus dans l'état où les Romains les avaient laissées, sans compter le risque constant d'agressions qui bien souvent bénéficiaient de la protection et de la complicité des féodaux.

D'où la nécessité de reconstruire les bases mêmes sur lesquelles le commerce s'appuyait. Pour obtenir une indispensable coopération, les commerçants eux-mêmes s'associent et fondent la Hanse renforcée par la présence d'une nouvelle classe sociale : celle des négociants. Les gouvernements éprouvaient eux aussi le besoin de trouver dans le commerce un allié utile. Les foires, de tradition régionale s'il en fût, s'élargirent avec la collaboration des seigneurs féodaux qui avaient compris tous les avantages qu'ils pourraient tirer de leur expansion. De son côté, le commerce maritime est favorisé par l'introduction de la boussole. Une école est fondée à Sagres pour la formation des navigateurs, sous les auspices d'Henri le Navigateur, frère du roi du Portugal. Christophe Colomb allait trouver auprès des rois de Castille l'appui nécessaire pour mener à bien son aventure. En suivant la route africaine, Vasco de Gama allait arriver jusqu'en Inde. Pedro Alvarez Cabral, en naviguant avec la même intention allait découvrir le Brésil. C'était l'époque des grandes découvertes qui permettront de parachever la carte du globe. Et le commerce allait acquérir un nouveau souffle dans les échanges avec les régions récemment découvertes.

Jusqu'alors, le commerce international comprenait surtout des articles de luxe : dans le domaine des épices, le poivre, le clou de girofle, la cannelle, la noix muscade, le gingembre, l'aloès ; dans celui des parfums, le baume, le benjoin, le camphre ; dans celui des articles rares, le sel, les pierres pré-

cieuses, les diamants, les émeraudes, les rubis, les saphirs, les perles de l'océan Indien, l'ivoire d'Afrique, les matières colorantes qui servent à teindre les tissus, la soie et jusqu'à l'éclatante pourpre.

A la suite de la découverte de l'Amérique, des quantités inespérées d'or et d'argent, du Mexique et du Pérou, commencent à affluer en Europe. Le commerce, limité durant tant de siècles à des opérations de troc, pouvait désormais compter sur les métaux permettant de battre monnaie, sous un régime de « bimétallisme » qui fut l'objet, dans le monde entier, d'innombrables vacillations et controverses.

Grâce au ducat et aux nouvelles monnaies frappées par les Etats européens, le commerce disposa de toutes les facilités requises pour son expansion : étant donné la valeur intrinsèque du métal et la fiabilité du gouvernement émetteur, ces monnaies constituaient une mesure de valeur et un moyen d'échange. Par ailleurs, les négociants qui, dans l'antiquité, avaient été considérés comme d'une classe inférieure, changeaient de statut et commençaient à se comparer aux classes dominantes, formant une bourgeoisie solide et puissante.

L'hégémonie commerciale passe du Portugal et de l'Espagne à la Hollande et à l'Angleterre, toujours concurrencées par la France et par l'Allemagne, jusqu'à ce que vienne le tour des Etats-Unis d'Amérique.



Photo © USIS, Paris

La révolution industrielle sera un multiplicateur de l'activité commerciale : de nouvelles marchandises apparaissent, le volume des articles de commerce augmente, la course à l'hégémonie, qui parfois conduit à la guerre, s'intensifie. Des compagnies créées ou soutenues par les Etats commencent à organiser les monopoles destinés à l'exploitation commerciale, telles les Compagnies des Indes et tant d'autres qui fleurissent à cette époque.

Arrive le moment où l'Angleterre s'assure la maîtrise des mers et va exercer pour une longue période cette suprématie universelle. A cette fin, elle aménage ses ports. Elle intensifie aussi les échanges par la voie terrestre qui bientôt, après l'invention de la machine à vapeur, va devenir d'abord un immense réseau de voies ferrées. Et c'est également sous la prépondérance de l'Angleterre que le monde entre dans le siècle du charbon qui renforce sa maîtrise des mers et des chemins de fer dont elle finance le développement sur une grande partie de la planète pour l'exportation de ses produits manufacturés.

Mais la fin du 19^e siècle allait connaître la découverte du moteur à explosion interne qui fera du pétrole une marchandise essentielle. Ce produit sera contrôlé à son tour par l'Angleterre, jusqu'à ce que celle-ci soit obligée à la suite des dépenses causées par les deux guerres mondiales, de partager le sceptre avec les Etats-Unis, et qu'enfin la richesse de cet immense pays l'amène à prendre la place qu'occupait l'Angleterre au siècle précédent, avec le pouvoir qu'exercent aujourd'hui les cartels, les trusts et autres consortiums.

Simultanément, les moyens de communication, auxiliaires indispensables des activités commerciales, sont passés de l'organisation du service des postes — ce qui représentait déjà un grand progrès — à l'invention du câble sous-marin, de la radio, du téléphone, du télex. Le transport terrestre et maritime se sert et profite du transport aérien. Tout est désormais si proche qu'on peut avoir l'impression que le monde s'est rétréci.

A. J. Barbosa Lima Sobrinho

LA ROUTE ROMAINE D'ALEXANDRIE A GIBRALTAR

par Eugenia Equini Schneider

DEUX documents très célèbres sur les itinéraires anciens, plus que les vestiges archéologiques, attestent l'existence d'une grande route côtière qui reliait, à l'époque romaine, toutes les provinces d'Afrique donnant sur la Méditerranée, depuis Alexandrie en Egypte jusqu'aux Colonnes d'Hercule : l'*Itinerarium Antonini* et la *Tabula Peutingeriana*.

Ces deux documents qui remontent au Bas-Empire romain reflètent néanmoins, semble-t-il, une réalité historique antérieure ; ils mentionnent deux itinéraires orientés d'est en ouest qui, en majeure partie, suivent un cours différent. En effet, alors que l'itinéraire d'Antonin nous révèle un parcours longeant presque sans interruption les abords immédiats du littoral, même s'il s'en écarte sur plusieurs tronçons reconnus comme inaccessibles ou marécageux pour s'enfoncer vers l'intérieur des terres, l'itinéraire signalé par la Table de Peutinger reste généralement parallèle à la côte mais est le plus souvent davantage en retrait par rapport à l'itinéraire précédent. Outre ces documents, les inscriptions milliaires retrouvées à ce jour constituent une source précieuse de renseignements sur la construction des tronçons de l'artère principale.

EUGENIA EQUINI SCHNEIDER, d'Italie, est maître assistant d'archéologie des provinces romaines à l'Université de Rome.

Il est indéniable que la grande voie côtière reliant Alexandrie à Tingis (Tanger) a été tracée dès l'origine en fonction du relief du pays et de certains impératifs d'ordre militaire et commercial. La grande artère côtière, promotrice d'échanges et d'urbanisation, encore fragmentée et irrégulière sous Tibère, puis très étendue à la fin du 1^{er} siècle, prit sans doute son aspect définitif sous les empereurs Trajan et Hadrien.

A l'époque romaine, l'itinéraire suivit, pour de nombreux tronçons, des routes qu'avaient empruntées auparavant les Phéniciens et les Grecs ; les tracés partiels effectués antérieurement au fur et à mesure de la domination des Romains et de leur établissement dans certaines régions furent réunis ou rectifiés. De nos jours comme jadis, à vrai dire, la côte septentrionale de l'Afrique se distingue par deux sites d'une importance primordiale : à l'est, le delta du Nil où fut construit le grand port d'Alexandrie au 4^e siècle av. J.-C. ; vers l'ouest, le promontoire de Bizerte sur lequel les Phéniciens fondèrent Carthage qui domina tout le commerce de la Méditerranée occidentale jusqu'à sa destruction par les Romains en 146 av. J.-C.

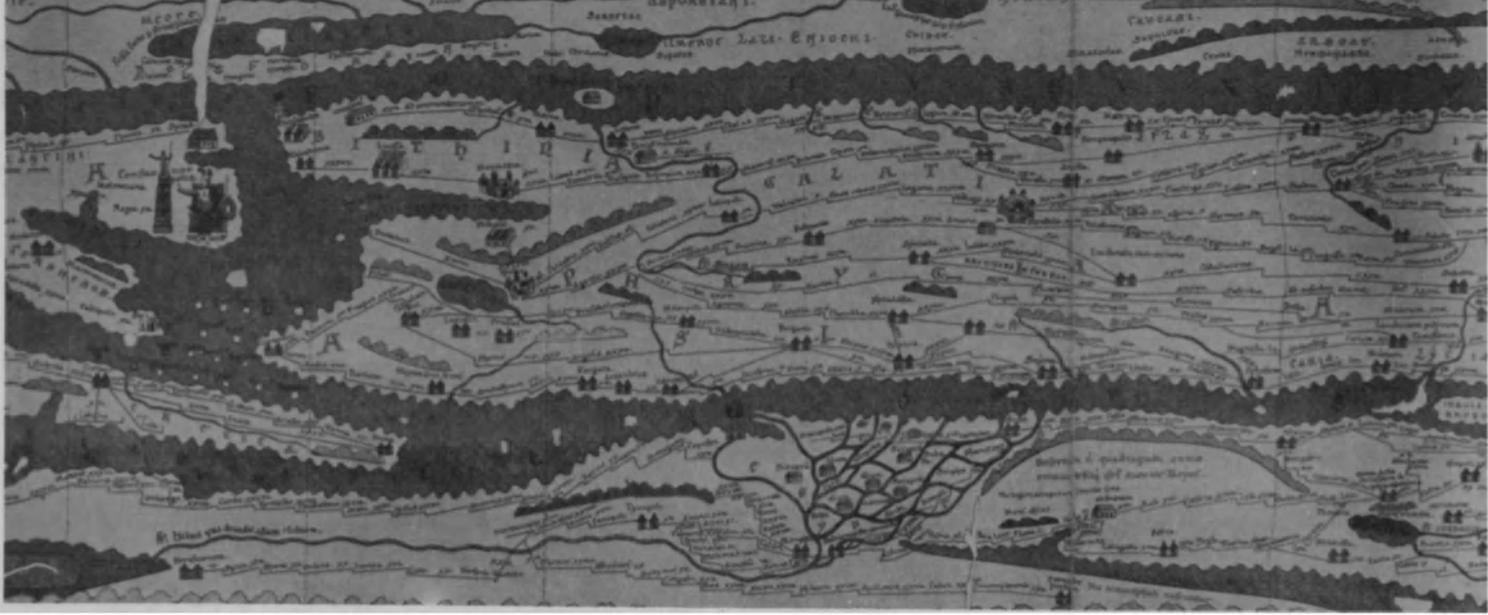
Dans l'Antiquité, le commerce contracté entre ces deux sites, d'Alexandrie à Carthage, à travers la Cyrénaïque et la région des *Emporia* puniques (Sabratha, Oea-Tripolis, Leptis) dut être très actif. L'existence d'un courant marin se déplaçant d'est en ouest et entravant, comme le supposent certains experts, la circulation des navires

venus d'Egypte, dut renforcer, du moins pour le tronçon d'Alexandrie à Cyrène, le transport des marchandises par voie terrestre.

Les sources relatives au réseau routier de l'époque pré-romaine sont cependant très restreintes. Le seul document de référence disponible est celui du *Périple de Scylax*, daté du 4^e siècle av. J.-C. ; il donne à penser qu'était alors connu soit un itinéraire côtier maritime réparti en plusieurs étapes brèves et qui, depuis l'Egypte, se prolongeait jusqu'à Hespérides (Benghazi), soit un guide concernant des trajets plus longs sur la côte de la Cyrénaïque et le rivage des Syrtes. De 308 à 305 av. J.-C., Ophella et son armée grecque empruntèrent cet itinéraire lorsque, allié à Agathocle de Syracuse, il partit en campagne, depuis Cyrène, contre Carthage. Toutefois, le parcours devait être ardu puisque, comme le rapporte Diodore de Sicile « l'armée d'Ophella avançait très difficilement sur une terre aride et infestée d'animaux sauvages », et qu'une grande partie de l'armée fut décimée par suite des privations supportées en longeant le Golfe de la Grande Syrte jusqu'à Leptis. Strabon nous précise que Caton d'Utique, lui aussi, de 48 à 47 av. J.-C., traversa en ▶

Vue du débarcadère du port d'Alexandrie, prise dans la seconde moitié du 19^e siècle par le photographe français Félix Bonfils.





▶ trenté jours la région de la Grande Syrte avec dix mille soldats, en suivant probablement un itinéraire côtier éprouvant.

La reconstruction de Carthage, entreprise sur la demande de Jules César et achevée par Auguste, et de son port où convergiaient depuis peu les produits d'Afrique du Nord, notamment le blé destiné au ravitaillement de la capitale (tous les ans, un million et demi de boisseaux étaient livrés à Rome — quantité suffisante pour nourrir pendant un an 600 000 personnes), stimula la reprise du commerce ; elle contribua également à l'extension de la grande route côtière qui, depuis le littoral de la Tunisie actuelle, rejoint Sabratha, la ville située le plus à l'ouest de la Tripolitaine, après une traversée du désert libyen.

Mais le relief de la région se caractérise surtout par le *djebel*, haut plateau rocheux qui ne dépasse pas 700 mètres, immédiatement derrière la côte. C'est dans cette zone au climat méditerranéen, où les pluies torrentielles rendent le sol fertile que, dès le 1^{er} millénaire, ont pris leur essor les grands comptoirs de Sabratha, Oea et Leptis, foyers de l'empire maritime carthaginois et débouchés naturels, même à l'époque romaine, du trafic qui, du Soudan et de l'Afrique centrale, se pratiquait jusqu'en Méditerranée après la traversée du Sahara. Sans doute la vente des animaux sauvages utilisés dans les cirques romains et le commerce de l'ivoire furent-ils très florissants : la statue en marbre d'un éléphant retrouvée à Leptis Magna et la représentation de l'éléphant, emblème des marchands de Sabratha, sur la mosaïque de la place des Corporations à Ostie, en témoignent.

A 40 milles de Sabratha, Oea-Tripolis disposait d'un grand port naturel, d'importantes réserves en eau de source et, dans l'arrière-pays, d'oliveraies. La production d'huile y était telle que Jules César put exiger de la ville, pour la punir de son appui à l'ennemi, un tribut d'un million de mesures. La troisième ville de la Tri-polis, Leptis Magna, fut assurément la plus importante de toutes celles qui jalonnaient le littoral méditerranéen, de Carthage à Alexandrie. Leptis possédait un petit port fluvial naturel, formé par l'estuaire de l'oued LebDAH, abrité des vents étiéniens par un promontoire. On doit à l'empereur Septime-Sévère, originaire de Leptis, l'aménagement définitif du port, certes déjà bien équipé et prospère au 1^{er} siècle après J.-C. mais vraisemblablement peu fonctionnel. Dans son pro-

Détail de la Table de Peutinger, copie médiévale (1265) faite par un moine de Colmar (Alsace) d'une carte antique des itinéraires de l'Empire romain aux 3^e-4^e siècles. Konrad Peutinger était un humaniste allemand (1465-1547) à qui fut donnée cette copie trouvée à Worms en 1494. La forme allongée des 12 planches de parchemin (6,82 sur 0,34 m) explique des déformations considérables. On reconnaît à gauche, très étirée, l'île de la Crète et, en bas, presque au centre, le delta du Nil. Cette carte est conservée à la Bibliothèque nationale de Vienne (Autriche).

jet, Septime prévint la construction d'une digue qui puisse faciliter le ruissellement des eaux torrentielles, de levées puissantes faites d'énormes blocs de pierre qui protégeaient le port latéralement du côté de la mer et d'un ensemble de quais d'accostage et de débarquement. Le phare se dressait à l'extrémité de la digue. Ainsi, le système de communication par voie terrestre et maritime se révéla de plus en plus efficace et l'organisation des échanges de grande envergure, entre les provinces et les nations, fut désormais assurée.

Depuis Leptis, la grande voie côtière continuait le long de la côte sableuse à l'est de la ville et ce, jusqu'aux Autels des Philènes qui délimitaient les confins de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque. C'est sur ce long parcours séparant le promontoire de Carthage de celui de Cyrène que se découpe la dépression de la Grande Syrte, redoutée pour ses côtes inhospitalières et son sol infesté de reptiles. L'inscription *Dissio-aqua amara* que porte la Table de Peutinger prouve qu'on ne pouvait pas toujours s'approvisionner en eau potable dans les diverses *stationes* qui jalonnaient la côte.

Après avoir traversé une myriade de villes, la route coupait Bérénice (Benghazi), Hadrianapolis (Driana), Tauchira (Tocra), Ptolémaïs (Tolmeia) et arrivait à Cyrène qui, comme son port Apollonia (Marsa Susa), occupait un emplacement privilégié et représentait un nœud routier stratégique. Dans l'Antiquité, une vaste bande côtière de la Cyrénaïque était cultivée sur une largeur d'au moins 60 kilomètres et le haut plateau était sillonné d'un réseau dense de routes secondaires qui reliaient les centres côtiers à l'intérieur. Récemment, l'identification aux portes de la ville d'un caravansérail somptueux, remontant au 2^e siècle av. J.-C. et pouvant assumer la majeure partie du trafic commercial concentré vers le port, montre bien que Cyrène fut un lieu de collecte de produits de toutes sortes, provenant de l'arrière-pays pré-désertique et des régions limitrophes, à destination de l'outre-mer.

De là, la route qui conduisait vers l'Égypte se dirigeait vers Antipyrgos (la ville de Tobrouk actuelle). Cette fois, le chemin n'était plus indiqué par des bornes milliaires mais des tertres de pierre placés tous les 20 milles, soit une distance équivalant à une journée de voyage, là où se trouvaient les *stationes* et les puits d'eau douce. De la grande baie de *Sinus Pilythinus* (Marmarica), le voyageur passait d'abord



Vase à boire grec à deux anses, ou canthare, en forme d'une tête de Blanche et d'une tête de Noire accolées et datant de la fin du 6^e siècle av. J.-C. (terre cuite ; hauteur : 19,2 cm).

Photo © Museum of Fine Arts, Boston



Ruines romaines de Leptis Magna (l'actuelle Lebda) située sur la côte méditerranéenne, à l'est de Tripoli. Très prospère au 3^e siècle, cette ville fut un centre de commerce avec l'Afrique intérieure et un point de départ de pistes caravanières ainsi que la capitale de l'ancienne province de Tripolitaine.

par Taposiris, la première des villes côtières égyptiennes de quelque importance, puis aboutissait, après une autre journée de voyage, aux alentours d'Alexandrie. « Il y a en mer une île, au large de l'Égypte, appelée Pharos. Comme elle possède une baie avec un bon mouillage, c'est de là que les navires prennent le large après s'être ravitaillés en eau ». Evoquant une escale de Ménélas sur le chemin du retour vers sa patrie, Homère décrit ainsi le promontoire où fut érigé au 3^e siècle av. J.-C. le grand phare d'Alexandrie, œuvre de Sostratos de Cnide « en l'honneur de Jupiter le Sauveur de ses marins ». Le grand port d'Alexandrie, le plus grandiose et le mieux équipé du monde antique, était construit à l'ouest du delta du Nil. La ville, parfaitement située

entre la Méditerranée et la mer Rouge, sur la route des Indes, servit à l'époque romaine de dépôt pour les denrées alimentaires (l'Égypte romaine fut le grenier de l'Empire) mais aussi pour le verre, le lin, des tissus de toutes qualités, des papyrus, des bois précieux, l'ivoire, des métaux précieux.

En l'an 42 après J.-C., l'empereur Claude annexa officiellement à l'Empire la Maurétanie, vaste zone désertique et montagneuse, englobant le Maroc actuel et toute l'Algérie côtière. En reproduisant une piste punique qu'ils élargirent et prolongèrent progressivement à l'ouest jusqu'à Tingis et au sud jusqu'à Rabat, les Romains aménagèrent donc, de l'Atlantique au Nil, une route côtière ininterrompue longue de 2100 milles. A l'ouest de Carthage, le

système routier était très simple : la voie côtière épousait le plus possible les contours du littoral, semée de villes maritimes auxquelles elle servait de jonction. Depuis Chullu, sur la côte, la route se poursuivait vers l'ouest à travers la Maurétanie et atteignait Icosium (Alger), Césarée (Cherchel), capitale de la Maurétanie Césarienne, puis Rusaddir (Melilla) et Tingis, principale ville de la Maurétanie tingitane. La route côtière continuait ensuite sur le littoral atlantique en passant par Zilis (Asilah), Lixus (Larache) et Salé (près de Rabat). Rome importait de Maurétanie le célèbre bois de cèdre pour la confection de tables raffinées, ainsi que des perles, de l'ivoire, de la pourpre, de l'asphalte et du cuivre.

Eugenia Equini Schneider



Détail d'une mosaïque en marbre trouvée à Thysdrus (l'actuelle El Jem en Tunisie). L'ensemble représente un cortège dionysiaque dans un paysage champêtre. On voit ici les deux personnages qui ferment la procession : un Silène ivre étendu sur le dos d'un dromadaire et une bacchante au côté de laquelle une panthère marche d'un pas calme. Tunis, musée du Bardo.

DE LA CORNOUAILLES A CORINTHE : UNE ROUTE DE L'ETAIN

par Hanni Schwab

Au cours du 6^e siècle avant J.-C., les Grecs se servaient de l'étain provenant du sud de l'Angleterre pour la fabrication de leurs bronzes. Le transport de ce métal extrêmement précieux pour eux se faisait par bateau en longeant la côte de l'Atlantique et en traversant le détroit de Gibraltar et la Méditerranée jusqu'en Grèce. Mais à partir du milieu du 6^e siècle, Carthage devint une force navale remarquable. En 540, les Carthaginois conclurent avec les Etrusques un traité dirigé contre les Grecs qui prédominaient dans la Méditerranée. En 535, les Grecs perdirent la bataille d'Alalia et, en même temps, la libre circulation en Méditerranée. Ils n'avaient même plus la possibilité d'accéder à leur colonie de Massalia située sur le golfe du Lion.

HANNI SCHWAB, de Suisse, est professeur à l'Université de Fribourg et membre du Conseil national archéologique de son pays. Spécialiste du néolithique suisse, elle a publié sur ce sujet un grand nombre d'articles et d'études.

Pour obtenir l'étain d'Angleterre, ils furent donc obligés de trouver une nouvelle route de transport. La voie par mer n'entrant plus en ligne de compte, le transport dut se faire par voie terrestre et à travers les Alpes. Autant que possible, ils utilisèrent la voie navale, mais cette fois sur les fleuves et les lacs. Le transfert des chariots aux bateaux, ou rupture de charge, était le moment délicat de ce trafic.

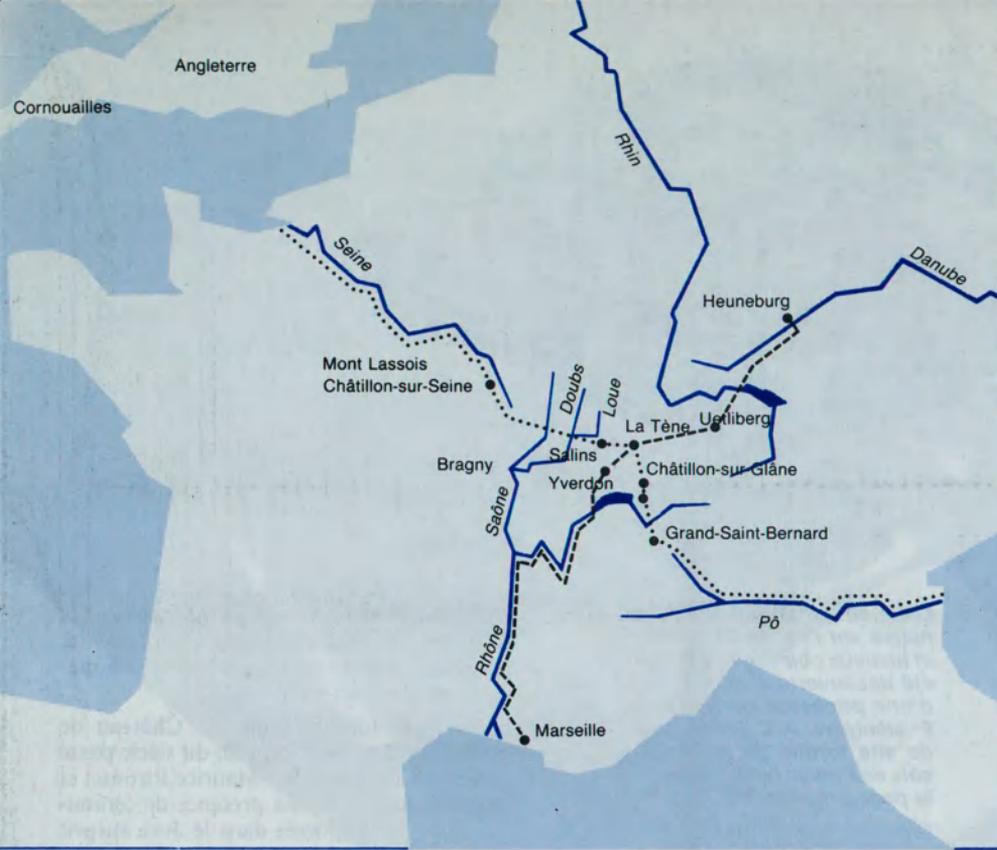
Désigner par « route de l'étain » une ligne sur la carte de l'Europe où ne se dessinent actuellement que quelques points, pourrait sembler exagéré. Mais ces points — qui représentent des lieux de découvertes —, en France, le mont Lassois avec Vix, Bragny-sur-Saône, le camp du Château à Salins-les-Bains et, en Suisse, Châtillon-sur-Glâne, sont si importants et ils ont tant d'éléments communs qu'on peut logiquement les relier entre eux. Le matériel archéologique qui fut recueilli le long de cette route date de la fin du 6^e et du début du 5^e siècle et recense des objets importés de la Grèce et de Phocée, ainsi que de la région

de Marseille. Les sites mentionnés, situés sur une ligne qui va du cours supérieur de la Seine au col du Grand-Saint-Bernard, entre la Suisse et l'Italie, ont tous été occupés à la même époque (vers 540) et ont tous été abandonnés simultanément (vers 480).

Il s'agit de places de commerce où l'étain et d'autres marchandises ont dû être transférés d'un moyen de transport à un autre. Le risque de vol étant toujours plus grand au moment de la rupture de charge que pendant le voyage par bateau, sur chariot ou à dos d'animaux, la garantie de ce transfert fut d'une importance primordiale. A l'épo-

Centre important du commerce entre le Nord et le Sud de l'Europe il y a environ 2 500 ans, Heuneburg est une colline déserte au sommet aplati qui domine le Danube, au sud-ouest d'Ulm, en République fédérale d'Allemagne. Ci-contre, à droite, cette amphore reconstituée et ces fragments d'amphore découverts à Heuneburg furent fabriqués dans la région de Marseille.





Cette carte montre les artères commerciales reliant la région méditerranéenne à la région septentrionale de l'Europe vers la fin du 6^e siècle av. J.-C. Faute de bonnes routes, les fleuves et les lacs jouaient un rôle décisif pour le transport des marchandises. Un grand nombre de sites qu'étudient les archéologues pour connaître le tracé des anciennes routes commerciales de l'Europe sont situés aux lieux de chargement ou de déchargement, c'est-à-dire aux endroits où les fleuves cessaient d'être navigables et où il fallait transborder les marchandises du bateau au chariot ou vice versa.

Carte Courrier de l'Unesco



A droite, restes de poterie qui, avec d'autres objets découverts ces dernières années à Châtillon-sur-Glâne, près de Fribourg en Suisse, indiquent que ce site a peut-être joué un rôle commercial important à l'époque du premier âge du Fer en Europe. Ces vestiges ressemblent étonnamment à ceux qui ont été trouvés sur d'autres sites de marchés fortifiés ou de postes d'étapes le long de la route commerciale qui reliait l'est du bassin méditerranéen aux îles Britanniques, par Salins-les-Bains et le mont Lassois en France (voir la carte). En haut, fragment d'une céramique attique à figures noires. En bas, pièce imitant la poterie phocéenne. Phocée était la métropole de plusieurs colonies grecques dont Massalia (Marseille). A la fin du 6^e siècle av. J.-C., les artisans de Marseille fabriquaient, à destination du marché européen, une céramique imitant celle de Phocée. La découverte de ces exemples de céramique « pseudo-phocéenne » à Châtillon-sur-Glâne donne à penser que ce site était, à une lointaine époque, relié non seulement à l'Est méditerranéen mais aussi au Sud de la France, le long d'une route qui n'a pas encore été complètement identifiée.



Photo © Hamni Schwab, Fribourg, Suisse

que finale de Hallstatt (la période de Hallstatt, nom d'un site autrichien, marque la fin de l'âge du Bronze et le premier âge du Fer en Europe centrale et occidentale ; elle commence au premier millénaire avant notre ère et s'achève vers 500 avant J.-C.), cette sécurité fut assurée par les seigneurs des sites princiers, bâtisseurs de forteresses.

Une importante fortification princière de ce type se trouvait à Heuneburg sur le haut Danube ; son exploration systématique a duré une trentaine d'années.

La plupart des lieux de rupture de charge se trouvent à l'endroit à partir duquel le fleuve n'est plus navigable par des bateaux d'une certaine grandeur. Le Danube est navigable jusqu'à Heuneburg près de Hundertingen ; la Seine jusqu'à Vix près de Châtillon-sur-Seine ; La Loue, qui prolonge le Doubs en direction de l'est vers le Jura, est navigable jusqu'à Port Lesney ; la Sarine jusqu'à Port près de Châtillon-sur-Glâne (voir la carte). Bragny-sur-Saône,

par contre, est situé sur le passage au confluent de la Saône et du Doubs qui tous les deux sont navigables encore plus haut.

Sur le site de Heuneburg, on a découvert en outre des objets provenant de la région de Marseille, principalement des amphores à vin. Une artère commerciale reliant la région de Marseille à celle du haut Danube empruntait sans doute le plateau suisse. Les points fixes de cette artère entre Genève et le Rhin furent Yverdon, La Tène et le Uetliberg près de Zurich. Le site fortifié de Châtillon-sur-Glâne, récemment découvert dans la vallée de la Sarine, est à l'écart de cet axe direct entre le Léman et le Rhin. Il se trouve aussi à l'écart de la région des trois lacs du Jura et de la vallée inférieure de l'Aar. Ce site n'est donc pas en relation directe avec cette route commerciale reliant Marseille à Heuneburg. C'est pourquoi la question d'une artère commerciale reliant la France à la Grèce par le col du Grand-Saint-Bernard se pose pour le site de Châtillon-sur-Glâne.

En effet, la vallée de la Sarine représente l'accès le plus direct au Grand-Saint-Bernard en partant du plateau suisse, en tenant compte du fait qu'aux temps pré- et protohistoriques, il n'y avait pas de passage terrestre le long de la rive nord du Lac Léman. Les rochers tombant à pic dans le lac interdisaient ce passage. Sans ce verrou rocheux près du château de Chillon au sud de Montreux, le passage le plus direct et le plus facile entre Salins-les-Bains et Pontarlier au Grand-Saint-Bernard aurait emprunté le col de la Jougne, Orbe, la rive nord du Lac Léman et le bas Valais. Aux temps pré- et protohistoriques, ce verrou imposait le détour par le Val de Travers, la région des trois lacs sur le plateau suisse occidental et la vallée de la Sarine et le col des Mosses pour aboutir en Valais. Ainsi, la situation de Châtillon-sur-Glâne à l'écart des grandes routes récentes trouve sa justification.

Le site de Châtillon-sur-Glâne fut découvert en 1974 par un archéologue amateur. ▶



Cette coupe attique à figures noires est l'un des nombreux et luxueux objets grecs qui ont été découverts dans la tombe d'une princesse celte (fin du 6^e siècle av. J.-C.) à Vix, près du site fortifié du mont Lassois en France (voir la carte de la page précédente).

Photo © Giraudon, Paris

► Les tessons de poterie attique à figures noires, ainsi que les fibules en bronze de la fin de l'époque de Hallstatt permirent de dater ce lieu, protégé par un rempart en terre et un fossé, à la fin du premier âge du Fer. Une suite de fouilles et de sondages très restreints confirmèrent l'hypothèse selon laquelle il s'agit d'une fortification princière de la fin de l'époque de Hallstatt. Ce constat est en outre renforcé par la couronne de grands tumuli qui entoure ce site et dont le plus grand, situé dans la forêt de Moncor, a un diamètre de 85 m et une hauteur de 10 m.

Le butin archéologique recueilli à Châtillon-sur-Glâne renferme un grand nombre d'objets importés : des fragments d'amphores à vin massaliotes, pseudo-phocéenne et pseudo-ionienne. A ceux-ci s'ajoutent une quarantaine de fragments de poterie attique à figures noires, qui fut fabriquée en Grèce, ainsi que des fragments de vases étrusques et de récipients provenant de la région d'Este au nord de l'Italie. La céramique indigène faite sur le tour est également représentée en grand nombre, ainsi que des objets en fer et en bronze qui témoignent de la présence d'ateliers d'artisans à l'intérieur de la fortification. Des deux côtés de la Sarine les sites hallstattiens, principalement les tumuli, sont très nombreux. La haute vallée de la Sarine connaît également des sites hallstattiens. Sur la colline du Bois d'Everdes, au nord-est de Bulle, se trouve un lieu fortifié au pied duquel s'érige une colline ronde haute de 13 m, qui, de même que la fortification du Bois d'Everdes, n'a pas encore fait l'objet d'une fouille. Plus haut encore dans la vallée de la Sarine, à Grandvillars, on a détruit au siècle passé plusieurs tumuli hallstattiens.

De son côté, le lieu fortifié sur le mont Lassois fut partiellement étudié au cours de différents sondages. On y découvrit une grande masse d'objets intéressants qui sont conservés et en partie exposés au Musée de Châtillon-sur-Seine. De première importance sont, parmi eux, les tessons de poteries attiques à figures noires importées de Grèce et les nombreux fragments d'amphores massaliotes.

En 1952, l'explorateur du site, René Joffroy, eut une grande surprise lors de la découverte de la tombe princière de Vix, située au pied du mont Lassois. Il s'agit de la tombe la plus riche de l'époque de Hallstatt puisqu'elle renfermait un cratère en bronze de très grande taille, importé de Grèce, un diadème en or massif, des coupes

Ce magnifique cratère (vase où étaient mélangés le vin et l'eau) de bronze découvert il y a 30 ans à Vix est la preuve matérielle la plus éclatante de l'intense activité économique qui régnait entre l'Europe du Nord et le monde grec il y a 2 500 ans. D'une hauteur de 1,64 m et d'un poids de 208 kg, il est de fabrication grecque. Le « Vase de Vix », ci-dessous, est conservé au Musée de Châtillon-sur-Seine, à quelques kilomètres de l'endroit où il fut découvert.

Photo © Giraudon, Paris



en argent et une cruche en bronze provenant d'Etrurie, une coupe attique à figure noire, ainsi qu'un char richement décoré de plaquettes ajourées en bronze.

Dans le Jura le camp du Château de Salins fut découvert à la fin du siècle passé et en partie exploré par Maurice Piroutet et Joseph Déchelette. La présence de céramique grecque importée dans le Jura surprit beaucoup le monde scientifique. On reconnut les relations du camp avec la colonie phocéenne de Massalia. Les objets découverts sont identiques à ceux qui ont été recueillis sur le mont Lassois et à Châtillon-sur-Glâne. Ils se distinguent de ceux-ci uniquement par la présence de céramique grecque à figures rouges.

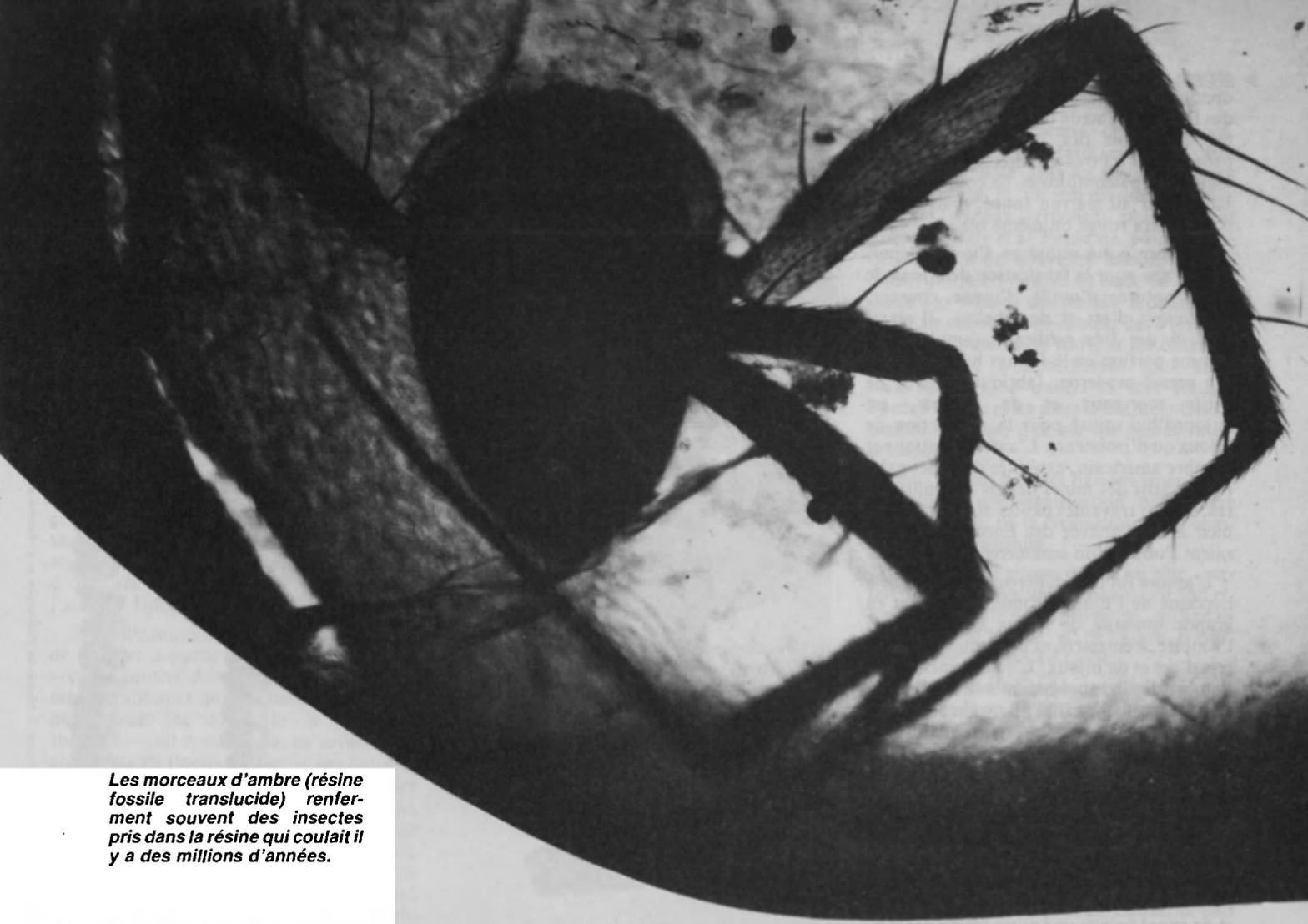
Le site de Bragny-sur-Saône, datant de la fin de l'époque de Hallstatt fut découvert en 1968. Depuis, A. Guillot entreprit dans la localité de ce nom un grand nombre de fouilles de sauvetage qui apportèrent une série de découvertes remarquables. Parmi ces dernières se trouvent des fibules de formes identiques à celles trouvées dans les habitats mentionnés ci-dessus. Il y a également des tessons de céramique attique à figures noires et de céramique pseudo-phocéenne. A ces découvertes s'ajoute la présence d'ateliers dans lesquels on avait pratiqué la réduction du fer. Les fortifications, donc le siège princier, manquent encore à Bragny. Mais il pourrait s'agir d'un site de plaine qui serait le complément d'un site fortifié, tel celui découvert aux environs de la fortification proprement dite de Heuneburg. Au Bois de Châtillon, près de Fribourg, en Suisse, des trouvailles éparpillées et parmi celles-ci des scories de fer et de cuivre, font supposer la présence d'ateliers dans un habitat à l'extérieur du rempart et du fossé.

Pour le moment, nous ignorons si les seigneurs installés dans les sites princiers veillant sur la rupture de charge étaient des notables indigènes comblés de cadeaux ou des colons grecs qui garantissaient le libre passage à travers les différentes régions.

De toute façon, les contacts entre les seigneurs des sites princiers et les dirigeants du pays d'origine furent excellents, comme le prouve le grand nombre d'objets importés découverts dans les tombes.

La route de l'étain proposée ici n'est attestée que par quelques « flashes ». C'est aux futurs chercheurs qu'il appartiendra de vérifier l'hypothèse émise par de nouvelles découvertes et fouilles.

Hanni Schwab



Les morceaux d'ambre (résine fossile translucide) renferment souvent des insectes pris dans la résine qui coulait il y a des millions d'années.

UN RESEAU EXTENSIF

La route de l'ambre

par Walter Raunig

B IEN avant qu'une communication régulière soit apparue en Europe centrale et en Europe du Nord, il existait déjà au Proche-Orient, en Afrique du Nord, en Inde et dans une grande partie de la Chine des liens étroits entre divers centres et régions de haute civilisation. Ces contacts et ces liens étaient souvent dus à l'esprit d'entreprise et à l'audace de marchands indépendants. Malgré les multiples guerres et conflits, ils ne furent jamais totalement et définitivement rompus et sont à l'origine d'un échange de biens et d'idées qui contribua de façon essentielle à une stimulation et à un épanouissement mutuels. A partir de la moitié du 3^e millénaire avant J.-C., on assiste, en liaison avec l'utilisation des métaux (cuivre, bronze, fer), à une intensification et à un élargissement des

échanges commerciaux qui jouèrent un rôle déterminant dans l'histoire de la civilisation humaine.

Avec le passage, vers 1800 avant J.-C., de l'étape du Néolithique, qui au stade final connaissait déjà l'utilisation du cuivre, à celle de l'âge du Bronze, le commerce connut en Europe un essor sensible. L'utilisation accrue de la charrette à partir de la seconde moitié du 3^e millénaire a joué à cet égard un rôle important. Les métaux très convoités nécessaires à la fabrication du bronze et plus tard à celle du fer ne se trouvaient à l'état naturel — tout comme le sel par exemple — qu'en certains endroits déterminés et n'étaient exploités et travaillés qu'en des lieux définis. L'utilisation du cuivre, du bronze et du fer, beaucoup plus aisée que celle de la pierre, fit augmenter rapidement la demande des objets fabriqués à partir de ces matériaux, ustensiles d'usage domestique, objets destinés à la chasse, à la guerre et aux parures. L'intensification du commerce s'accompagna d'une distribution accrue et plus rapide d'autres denrées et marchandises parmi lesquelles certaines connurent une large expansion : leur trans-

port et leur commerce en masse suivaient certains itinéraires qui constituèrent bientôt de véritables « routes » comme par exemple « la route de l'étain » ou « la route du sel ».

Ces observations s'appliquent aussi à une marchandise qui, dès les premiers temps historiques et jusqu'à nos jours, fut convoitée et précieuse : la résine fossile qu'est l'ambre. Cette matière se forme à la suite de la coulée d'une grande quantité de résine liquide sous une couche de limon ou de sable qui la retient et la protège pendant une très longue période de temps. On trouve de telles sédimentations dans diverses parties de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique. Pourtant le monde européen occidental n'a désigné pendant longtemps sous le nom d'ambre que la résine fossilisée venant des régions de la Baltique ou de la mer du Nord. Depuis la découverte et l'analyse de résines fossilisées, vieilles de 20 à 120 millions d'années, dans d'autres régions du monde, on parle de l'ambre du Liban, de l'ambre birman, sicilien, dominicain, sibérien, etc.

L'ambre se rencontre le plus souvent sous forme de petites boules ou de petits morceaux, plus rarement en gros pains. Son ►

WALTER RAUNIG, ethnologue autrichien, est le directeur du Staatliches Museum für Volkekunde de Munich. Il est l'auteur d'un grand nombre de livres et d'articles sur l'histoire culturelle du Proche-Orient où il étudie plus particulièrement les anciennes formes de commerce.

► aspect varie du clair translucide au terne opaque et il renferme souvent dans sa masse des fossiles animaux ou végétaux, des gouttes d'eau ou des poches d'air, aussi présente-t-il un très vif intérêt pour la zoologie et la paléontologie. Sa couleur va du jaune clair au marron foncé, mais il peut parfois être rouge ou même bleu.

L'ambre a été utilisé en Europe depuis 10 000 ans pour la fabrication de bijoux de toute nature, d'outils d'usage courant, d'ouvrages d'art et de bibelots. Il servit aussi à des fins médicales (amulette) et comme parfum en le faisant brûler. L'ambre pressé moderne, fabriqué à partir de petits morceaux et de déchets, est aujourd'hui utilisé pour la production de bijoux ou d'isolateurs. L'ambre asiatique et l'ambre américain, exploités dans des galeries et dans des mines depuis des millénaires, étaient travaillés par les artisans locaux bien avant l'arrivée des Européens et faisaient l'objet d'un commerce très étendu.

L'ambre fut particulièrement recherché à l'époque de l'Empire romain. Arrivant en grande quantité de toutes les parties de l'Empire, il entra dans la production d'objets d'art et de bijoux. L'engouement pour l'ambre diminua cependant à la fin de cette époque, pour connaître un regain au moyen âge (fabrication de rosaires). A partir du 16^e siècle, l'ambre est de nouveau hautement apprécié. Combiné à d'autres matières précieuses pour la production d'œuvres d'art variées, il connaît son apogée au 17^e et au 18^e siècle. On trouve aussi un artisanat qui fabrique des objets d'art à partir d'une imitation d'ambre constituée d'un mélange de poudre d'ambre, de matières synthétiques et de copal peints, une autre résine géologiquement bien plus jeune. Ces imitations connurent, et connaissent encore un succès dans le monde entier.

Cette « pierre », si appréciée en de nombreuses parties du globe, a donc été, depuis la protohistoire, l'objet d'un commerce intense et fut transportée sur de longues distances. Les gisements d'ambre européen les plus importants et les plus significatifs pour le commerce de ces temps reculés se trouvaient avant tout sur la Baltique (Samland) et, dans une moindre mesure, en mer du Nord. La principale région d'exploitation se trouvait dans les environs de Kaliningrad (l'ancienne Königsberg). De là une branche occidentale de l'ancienne « Route de l'ambre » conduisait jusqu'au célèbre port grec de Massalia (Marseille).

Passant à travers les régions de l'Elbe inférieur et du bas Rhin, puis remontant ce

L'ambre que nos lointains ancêtres prenaient pour de la lumière du soleil solidifiée à la surface des vagues de l'océan a toujours été très prisé pour la confection des bijoux et des ornements. Ci-contre, collier éthiopien de verroterie et d'ambre avec une plaque d'argent travaillée (longueur : 35 cm) ; à l'extrême droite, collier d'ambre venant d'une tombe germanique (400 ap. J.-C.) de Bergheim, en Bavière (35 cm de longueur) ; en haut, collier de Birmanie avec un pendentif en ambre (longueur : 18 cm).



Photos © Musée d'Etat d'Ethnologie, Munich

Photo © Musée de Préhistoire et d'Histoire ancienne, Munich

fleuve, passant par les portes de la Bourgogne ou longeant l'Aar et le lac de Genève, elle rejoignait le Rhône pour redescendre celui-ci vers le sud jusqu'à Marseille.

Une autre route importante, à l'est, conduisait des côtes de la Baltique, suivant la Vistule et traversant la région de Kiev en direction du sud-est, jusqu'à la mer Noire. Cette route orientale de l'ambre trouvait là une jonction avec les anciennes liaisons interurbaines du Proche-Orient en direction de l'Asie centrale, de l'Extrême-Orient et de l'Inde.

Pendant, avec le recul, la route de l'ambre qui apparaît comme la plus importante dans l'Antiquité conduisait des côtes de la mer du Nord ou de la Baltique, franchissant la Vistule et la Porte de la Moravie, jusqu'à Carnuntum (l'actuelle Petronell) sur le Danube à l'est de Vienne. De là, longeant les bords des Alpes orientales et traversant celles-ci en direction du sud, elle rejoignait l'importante place de commerce d'Aquileia sur l'Adriatique Nord (près de l'actuelle Udine).

Si depuis toujours le commerce maritime de l'ambre à partir de l'Europe du Nord vers les centres de civilisation de l'espace méditerranéen et du Proche-Orient — voie qui suivait les côtes de la péninsule Ibérique — est resté limité, en revanche le commerce de l'ambre effectué par bateaux à partir de l'Adriatique et de la mer Noire en direction de l'Italie du Sud, de la Grèce, de l'Afrique du Nord, du Levant et de l'Égypte, a joué un rôle plus important. Un trafic commercial régulier et encore plus ancien avait lieu sur mer ou sur terre non seulement au Proche-Orient, en Afrique du Nord et en Europe, mais aussi, bien au-delà, à partir de l'Asie centrale, de l'Asie du Sud-Est et de l'Extrême-Orient, tout comme à partir de diverses parties de l'Afrique de l'Est et de l'Ouest.

Il n'est donc pas étonnant que l'ambre tant recherché se retrouve dans presque toutes les parties du vieux monde à côté des nombreuses marchandises transportées sur de longues distances comme l'étain de Grande-Bretagne, l'argent d'Espagne, l'encens d'Arabie du Sud, le lapis-lazuli d'Afghanistan, l'ivoire d'Afrique, les fourrures de Sibérie, les pierres précieuses d'Inde, la



Miniature finement sculptée en ambre (9,5 cm de haut) représentant l'hommage des bergers à l'enfant Jésus. Fabriquée sans doute vers 1650 dans le nord-est de l'Allemagne.

Photos © Musée d'Etat d'Ethnologie, Munich

Moyen de transport en honneur depuis des temps lointains, ces charrettes tirées par des bœufs avancent sur un sol rocailleux en Anatolie, région où l'on a découvert quelques-uns des plus anciens véhicules à roues. Progrès technique majeur, remontant environ au 3^e millénaire av. J.-C., le véhicule à roues a joué un rôle essentiel dans le développement du commerce et des transports.

Photo © Omnia, Berne

soie de Chine. Une partie de l'ambre vendu en Asie venait de Birmanie.

Située sur le chemin des caravanes, l'Égypte fut, au plus tard vers 3000 avant J.-C., en contact avec les pays voisins au sud, à l'ouest, et, un peu plus tard, à l'est. Là, ses réseaux arrivaient pratiquement jusqu'au Tigre et à l'Euphrate, points à partir desquels de nouvelles liaisons s'étendaient jusqu'en Arabie du Sud, en Inde et jusqu'aux régions des massifs montagneux de l'Asie centrale. A l'époque des Ptolémée puis des Romains, le trafic et les échanges commerciaux s'intensifièrent tout aussi bien sur mer, à travers la mer Rouge, l'océan Indien et les mers d'Extrême-Orient jusqu'en Chine, que sur les routes interurbaines.

Deux de ces grandes liaisons interurbaines eurent une signification particulière pour l'histoire de la civilisation et du commerce de l'humanité.

La route de l'encens qui, d'un côté, partait des vieux royaumes d'Arabie du Sud et, longeant la côte de la péninsule, rejoignait les centres du Levant, et, de l'autre, traversait le désert jusqu'au Golfe.

La Route de la Soie, longue de milliers de kilomètres et qui, à partir d'Antioche, conduisait en Chine et se scindait en différentes branches passant par la Perse, la Bactriane, les massifs montagneux du Pamir et le bassin du Tarim. Parmi les produits et les marchandises qui circulaient sur toutes ces artères commerciales qui reliaient des pays et des centres de haute civilisation, on retrouve l'ambre.

De nos jours, ce produit autrefois tant recherché ne joue plus qu'un rôle tout à fait secondaire. Malgré une exploitation qui reste toujours intensive et importante — dans la Baltique, avec des moyens techniques modernes, par dragage ; en République dominicaine, tout comme il y a des siècles, à la main dans d'étroites galeries — l'ambre n'est pratiquement plus utilisé aujourd'hui que pour la fabrication d'isolateurs et dans l'industrie du bijou de grande série, et cela en modeste quantité. Mais il reste qu'on trouve encore partout dans le monde des amoureux de la tendre et belle « pierre » aux tons mats ou brillants.

Walter Raunig



Bruges

VERS la fin du 15^e siècle, le duc Philippe le Beau amena dans sa ville natale de Bruges sa jeune épouse Jeanne de Castille. Au retour d'une promenade en ville, la future mère de l'empereur Charles-Quint, surprise par les riches parures des patriciennes, se serait exclamée : « Je croyais être la seule reine de ce pays mais j'en ai vu un tas d'autres ! » Simple légende ? Peut-être. Mais qui en dit long sur l'éclat et l'opulence de celle qu'on a qualifiée de « la Venise du Nord ». On peut tout aussi bien prétendre que Venise est « la Bruges méridionale », ce qui n'offusquerait en rien le prestige de la ville des Doges. Canaux multiples qu'enjambent de pittoresques ponts, imposants bâtiments officiels, riches maisons patriciennes, vieilles rues serpentine font le charme de ces deux villes qui cependant ont leur caractère propre. Et qui toutes les deux ont été des centres névralgiques du commerce médiéval.

Le vent de la mer souffle sur Bruges bien que de nos jours la ville se trouve distante d'une quinzaine de kilomètres des plages de la mer du Nord à laquelle la rattachait au moyen âge le large bras de mer du Zwin qui permettait l'accès à la ville de toutes sortes de navires. Aujourd'hui le Zwin est une réserve naturelle protégée où continuent à subsister une flore et une faune typiques.

Dante Alighieri n'a pas visité la Flandre mais dans son *Purgatoire*, il mentionne les villes flamandes qui comptaient parmi les plus importantes de son époque. Dans son énumération, Bruges vient en tête de liste. Les villes médiévales se sont développées très tôt en Flandre et étaient bientôt connues dans tout le monde occidental pour la qualité de leur fabrication de draps, l'une des industries de base au moyen âge. Très vite, le commerce se développa. Au début, il s'exerçait surtout lors des foires commerciales annuelles ou bi-annuelles qui voyaient les marchands voyager d'une ville à l'autre selon un calendrier bien réparti.

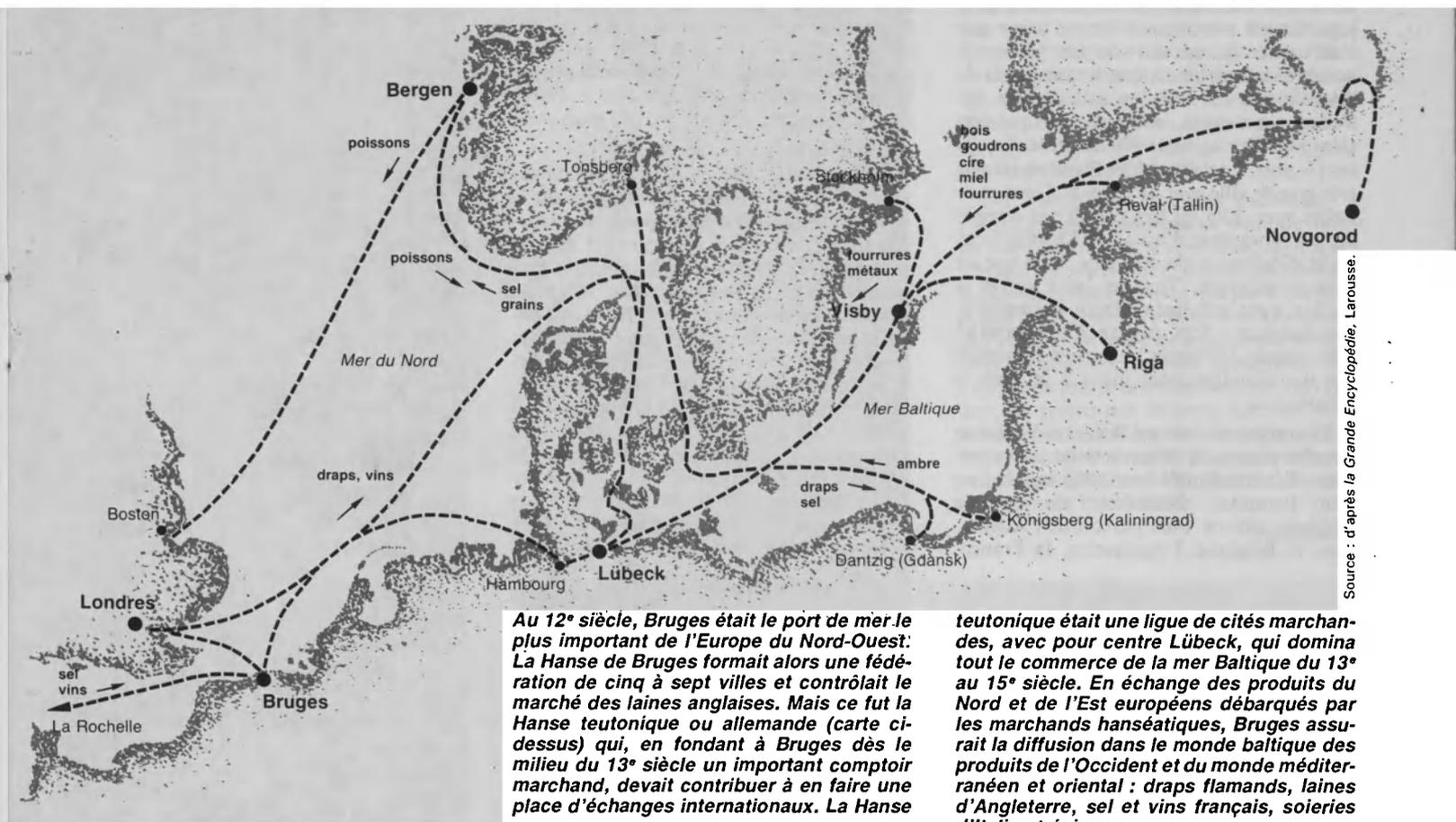
Mais, à ce système on préféra le régime de centres commerciaux fixes, ce qui ne fit pas disparaître pour autant les foires ou, du moins, pas immédiatement. C'est alors que Bruges prit son essor. Sa situation géographique privilégiée l'y poussa. Elle se trouvait au cœur même de cette Europe occidentale à la population dense et active et où se côtoyaient d'importants pays et royaumes à la lisière de deux grands courants de civilisation, le monde germanique et le monde roman. La ville était facilement accessible par terre et par mer. Quand, plus tard, l'ensablement du Zwin interdisait aux bateaux l'entrée de la ville, ils pouvaient toujours s'en rapprocher à courte distance et accoster dans l'avant-port de Damme.

Jusqu'au 13^e siècle, les Brugeois pratiquaient un commerce actif. Ils allaient acquérir la précieuse laine en Angleterre et en Ecosse. Ils naviguaient le long des côtes de l'Atlantique d'où ils rapportaient le

Vue aérienne de Bruges qui fut au moyen âge un des centres commerciaux et artistiques les plus florissants d'Europe. On reconnaît le Markt (Grand-Place) avec, à gauche, le palais du gouverneur et, en haut, les halles, construites à partir de 1248 et remaniées au 16^e siècle, que domine un des plus beaux beffrois de Belgique (84 m).

LA ROUTE DES FLANDRES

par Paul Morren



Source : d'après la Grande Encyclopédie, Larousse.

Au 12^e siècle, Bruges était le port de mer le plus important de l'Europe du Nord-Ouest. La Hanse de Bruges formait alors une fédération de cinq à sept villes et contrôlait le marché des laines anglaises. Mais ce fut la Hanse teutonique ou allemande (carte ci-dessus) qui, en fondant à Bruges dès le milieu du 13^e siècle un important comptoir marchand, devait contribuer à en faire une place d'échanges internationaux. La Hanse

teutonique était une ligue de cités marchandes, avec pour centre Lübeck, qui domina tout le commerce de la mer Baltique du 13^e au 15^e siècle. En échange des produits du Nord et de l'Est européens débarqués par les marchands hanséatiques, Bruges assurait la diffusion dans le monde Baltique des produits de l'Occident et du monde méditerranéen et oriental : draps flamands, laines d'Angleterre, sel et vins français, soieries d'Italie et épices.

grain, le vin, le fromage. La ligue hanséatique des villes flamandes avait Bruges pour membre principal.

Un changement profond intervint dans cette structure économique quand les « marchands aventuriers » de l'Angleterre commencèrent à assurer eux-mêmes le transport de la laine vers le continent. Bruges abandonna le commerce actif pour se concentrer sur deux autres activités. D'abord elle devint une ville industrialisée où la fabrication du drap et des vêtements de confection fut activée et perfectionnée. A cela vinrent s'ajouter d'autres entreprises apparentées au textile, mais aussi la fabrication de meubles, tapisseries et autres objets pour l'ornement des maisons. Une spécialité fort appréciée fut la confection des chalets d'ambre.

En second lieu et surtout, Bruges devint la ville-étape par excellence, le plus grand marché au nord des Alpes. Les marchands y venaient pour s'approvisionner en draps rayés ou unicolores dont on cousait les meilleurs habits. La marchandise était appréciée dans toute l'Europe et même au-delà. Les

poètes allemands du 13^e siècle vantaient les pantalons brugeois et en Russie le mot *brioukitch* faisait allusion au drap de Bruges. A vrai dire, Bruges n'avait pas le monopole de cette spécialité dont elle partageait la maîtrise avec bon nombre de villes flamandes et brabançonnaises.

Ceux qui fréquentaient Bruges étaient assurés d'y trouver de la marchandise de première qualité au prix le plus intéressant. Mais ils étaient sûrs en outre d'y trouver un débouché pour les marchandises dont ils s'étaient chargés à leur départ et de trouver d'autres produits intéressants qu'apportaient sur place leurs collègues venus d'autres régions. Dorénavant, les marchandises n'étaient plus destinées à la consommation locale, mais au commerce international. Et c'est cet échange direct de produits étrangers, avec tous ses à-côtés, qui fit la grande richesse de Bruges et qui lui permit de demeurer prospère après que l'industrie des draps lourds eut décliné.

A l'usage des marchands, les autorités communales rédigèrent vers la fin du 13^e siècle un texte qui donne un aperçu des produits qu'on pouvait se procurer à Bruges et de leurs pays d'origine. Le document ne mentionne pas moins de 34 régions différentes (encore qu'il s'agisse parfois de groupements de régions tel le royaume d'Allemagne). De la Suède à l'Andalousie, de l'Angleterre à la Russie, toutes les régions d'Europe y passèrent. Mais on cite également la Tunisie et le Maroc, Constantinople et Jérusalem, l'Égypte et le Soudan, l'Armé-

nie et la Tartarie. Et le document conclut : « Et de tous ces royaumes, et de toutes ces terres susdites viennent marchands et marchandises en la terre de Flandre, sans compter ceux qui viennent du royaume de France, de Poitou, de Gascogne... dont chaque année les marchands viennent en Flandre, et de bien d'autres contrées encore. C'est pourquoi nulle terre ne peut être comparée au point de vue des marchandises avec la Flandre. »

Cinq routes principales aboutissaient à Bruges : celle de Londres, celle de Gênes et de Venise par la Méditerranée et les côtes de l'Atlantique, celle de Hambourg, Lübeck et les villes hanséatiques, celle de Cologne et le long du Rhin, et, enfin, celle de Gênes, mais cette fois par terre via la vallée du Rhône et la Champagne.

Nombre d'étrangers vinrent se fixer à Bruges, s'organisant en groupements et s'appuyant sur des sortes de consulats. L'organisation la plus influente était celle des villes hanséatiques. (Il s'agit de la grande Ligue hanséatique ou Hanse teutonique, à ne pas confondre avec la ligue des villes flamandes mentionnée plus haut). Lors d'une visite ducale en 1440 défilèrent, dans un cortège de résidents étrangers, 136 membres de la Ligue hanséatique, 48 Espagnols, 40 Vénitiens, autant de Milanais, 36 Génois, 22 Florentins, 12 représentants de la ville de Lucca et un nombre inconnu de Portugais et de Catalans. Pour une raison que l'on ignore, les Anglais, pourtant prépondérants, faisaient défaut ce jour-là. ▶

PAUL MORREN, de Belgique, est inspecteur de l'enseignement secondaire et de l'enseignement supérieur non universitaire au Ministère belge de l'éducation nationale et de la culture néerlandaise. Depuis sa création en 1972, il est responsable de l'édition néerlandaise du *Courrier de l'Unesco*. Auteur de nombreux ouvrages, articles et textes destinés à la radio et traitant des droits de l'homme, il a reçu en 1979 le prix de l'enseignement des droits de l'homme de l'Unesco.

► En 1438, le chroniqueur espagnol Pedro Tafur entreprit un voyage « en quête d'aventures et à la recherche d'occasions pour prouver ma valeur personnelle ainsi que celle de ma famille et de ma patrie ». Il eut la bonne idée de nous laisser un journal de voyage dans lequel il nous confie qu'il juge Bruges supérieur à Venise parce que c'est un lieu de rencontre de gens venant de nombreux pays tandis que sur les bords de l'Adriatique ce sont les autochtones qui s'occupent de tout. « On m'a dit que certains jours il y a jusque 700 navires qui quittent le port. La capitale des Flandres est une très grande ville avec de jolies maisons et de belles rues. Elle est très peuplée et compte un grand nombre d'artisans. La ville fourmille d'églises et de couvents ainsi que de bonnes auberges. Tout, et entre autres la justice, y est ordonné de façon exemplaire. Les habitants font preuve d'une activité débordante. De toutes les parties du monde des marchandises sont mises à la vente à Bruges... ».

La comparaison entre Bruges et Venise ne s'arrête pas au site et aux activités économiques. Ecoutez plutôt le témoignage de Leo von Rozmital, beau-frère du roi de Bohême, qui en 1466 parcourut l'Allemagne, la Belgique, l'Angleterre, la France,

l'Espagne, le Portugal et l'Italie accompagné d'une suite de 40 gentilshommes et serviteurs. « Dans ce pays mais surtout à Bruges c'est la coutume au début du carnaval pour les gens d'importance de se déguiser tout en rivalisant pour avoir les habits les plus riches. La couleur qui a été choisie par le seigneur est également portée par ses serviteurs. Mais le port de masques empêche qu'ils soient identifiés. Ainsi vêtus, ils se rendent partout où il y a des bals et autres divertissements, accompagnés de joueurs de trompettes et de tambours... »

Au 15^e siècle, les nombreuses principautés féodales qui s'étaient développées sur le territoire actuel de la Belgique et des Pays-Bas furent réunies sous le sceptre des ducs de Bourgogne. Ce vaste Etat fut pendant plusieurs décades le plus riche et le plus puissant de l'Europe occidentale. Il n'avait pas de capitale fixe, mais Bruges était un des lieux de séjour favoris des ducs et de la cour. C'est ici que se marièrent Charles le Téméraire et Marguerite de York, sœur du roi Edouard IV, et que Philippe le Bon fonda l'ordre de la Toison d'or. C'est ici que se déploya en grande partie le faste de l'ère bourguignonne. Il est lié au rayonnement de la musique, à l'épanouissement de l'art gothique flamboyant religieux et profane et



Photo Charles Philippe © Rapho, Paris

Avec ses monuments et ses canaux, Bruges forme un magnifique paysage urbain qui fait de cette ville un grand centre touristique. Un canal maritime relie Bruges à son port actuel, Zeebrugge, qui fut édifié en 1907 sur la mer à 10 km de la ville et qui est le deuxième port belge.

Une vue du béguinage, un des sites les plus célèbres de Bruges. Dans les couvents et les petites maisons du béguinage vivent les béguines, femmes pieuses qui appartiennent à une communauté religieuse sans prononcer de vœu perpétuel. Cette institution, qui remonte au 12^e siècle, est surtout répandue en Belgique.



Photo H. W. Silvester © Rapho, Paris





à cette école fabuleuse de peintres — où domine Jean Van Eyck — qualifiée, de façon ambiguë, de Primitifs flamands, et qui apparaît comme l'un des grands moments de l'art plastique.

Pour des raisons économiques, sociales et politiques, la fière et vaillante cité de Bruges, qui s'était même permise d'emprisonner Maximilien 1^{er}, alors régent de l'Etat bourguignon, devait, à la fin du 15^e et au début du 16^e siècle, céder le pas à d'autres villes et en premier lieu à Anvers qui allait devenir le centre commercial et financier le plus important du 16^e siècle.

Les marchands étrangers quittèrent la ville et Bruges s'endormit au point de devenir une ville tranquille et provinciale, caractère qui fut relevé par le romancier Georges Rodenbach dans un livre qui parut en 1892 et qui reçut pour titre *Bruges-la-Morte*. De nos jours, c'est une morte qui se porte bien. Grâce à son redressement économique et à l'afflux de touristes avides du beau, du typique, du retour aux sources. La ville veille jalousement à garder son caractère médiéval et son unité de style. Elle en fut récompensée en 1975 par l'attribution du prix européen de l'urbanisme.

Paul Morren

Au 15^e siècle, Bruges devient le berceau de la peinture flamande grâce aux artistes qui s'y installent sans être forcément originaires de la cité. En 1431, Jan Van Eyck (v. 1390-1441) s'établit dans la ville. Son art, d'un réalisme puissant et précis, va ouvrir des voies toutes nouvelles à la peinture. Un de ses chefs-d'œuvre, peut-être le premier exemple d'un portrait en pied, est le double portrait des Epoux Arnolfini (1434) ci-contre. C'est également à Bruges que se déroule toute la carrière de Hans Memling (v. 1433-1494), autre grand maître de l'école flamande, peintre de sujets religieux et de portraits. Ci-dessous, La Vierge, saint Jean et trois saintes femmes (v. 1475) de Memling, panneau droit d'un diptyque d'autel montrant une Déposition de croix.



Photo © Bulloz, Paris. National Gallery, Londres

Photo © Bulloz, Paris. Musée de Sao Paulo



UN ARCHIPEL INEPUISABLE

La route des épices

par Khoo Joo Ee

DE source méditerranéenne, il apparaît que le commerce de l'empire romain comportait une « route de la cannelle » qui allait de l'Asie du Sud-Est aux côtes de l'Afrique orientale. Pline, au 1^{er} siècle de notre ère, rapporte que la cannelle qu'on se procurait en Ethiopie y parvenait après avoir traversé l'immense océan sur des radeaux sans voiles, rames ni gouvernail. Ces radeaux, qui avaient pour équipage des Malayo-Polynésiens de l'Asie du Sud-Est, n'étaient autres que les pirogues à balanciers que l'on voit encore sur les côtes africaines en face de Madagascar. Au solstice d'hiver, les vents d'est dominants les guidaient de golfe en golfe jusqu'au large des Iles Maldives, où le vent de nord-est qui souffle du sous-continent indien les poussait jusqu'au littoral africain au nord de

Madagascar. La cargaison gagnait alors la mer Rouge, puis par voie de terre, passant de peuple en peuple, atteignait enfin la vallée du Nil. Le long des côtes ce commerce était aux mains des marchands arabes.

A cette époque, voilà quelque deux mille ans (l'empire romain à son apogée, l'empire chinois des Han fermement établi), la grande route d'Asie centrale rejoignait l'Asie du Sud-Est par toute une série de ramifications. Vers le 2^e siècle, le trafic rencontrant des difficultés sur cette route, l'Asie du Sud-Est se trouva entraînée dans le commerce des voies maritimes, dont elle constituait un chaînon, entre la Méditerranée, l'ouest de l'Asie et la Chine. Sa participation était faible : les centres de négoce de la région dépendaient entièrement des fluctuations du marché international. Le commerce, même au niveau régional, portait essentiellement sur des produits de luxe : aromates, drogues, textiles, métaux précieux.

Les épices en provenance des îles orientales de l'archipel étaient entreposées à Java pour être expédiées ensuite en Chine. A l'époque, les Chinois n'avaient pas accès à

ces îles, que l'Occident devait beaucoup plus tard appeler Iles aux Epices, et qu'ils désignaient vaguement, en bloc, du nom d'« îles océaniques ». Le commerce de luxe destiné au continent asiatique se poursuivit jusqu'au 10^e siècle environ. C'est alors que les marchands indiens et chinois firent leur apparition sur les mers : ils cherchaient à accéder sans intermédiaire aux sources de ces produits de l'Asie du Sud-Est, les épices en particulier, dont la renommée devenait mondiale.

Ils y réussirent bientôt. Du 11^e au 13^e siècle, la puissance militaire et économique de la Chine méridionale, ainsi que la prospérité de ses nouveaux ports, permit aux marins chinois — et aussi aux Indiens et aux Arabes — d'aller s'approvisionner directement en Asie du Sud-Est (comme les Européens trois cents ans plus tard) au lieu d'attendre chez eux les précieuses livraisons. Les échanges portaient habituellement alors sur les aromates, les drogues, les soieries, les cotonnades indiennes et les porcelaines de Chine, mais les marchands étrangers se procuraient aussi des épices en quantités de plus en plus considérables par le truchement des Javanais. Ceux-ci devinrent en fait, du 13^e

KHOO JOO EE, historienne d'art et archéologue malaise, est la conservatrice du Muzium Seni Asia de l'Université de Malaisie à Kuala Lumpur. Auteur d'une thèse sur les relations culturelles entre la Chine et Java à l'époque Majapahit, elle participe actuellement à de nombreux projets relatifs à l'architecture traditionnelle du Sud-Est asiatique.

Séchage des piments dans l'Etat d'Andhra Pradesh, en Inde.

Le voyageur sauvé par l'oiseau Roc. Illustration d'un manuscrit d'Irak datant du 14^e siècle, le Ajaib al-Makhlukat.

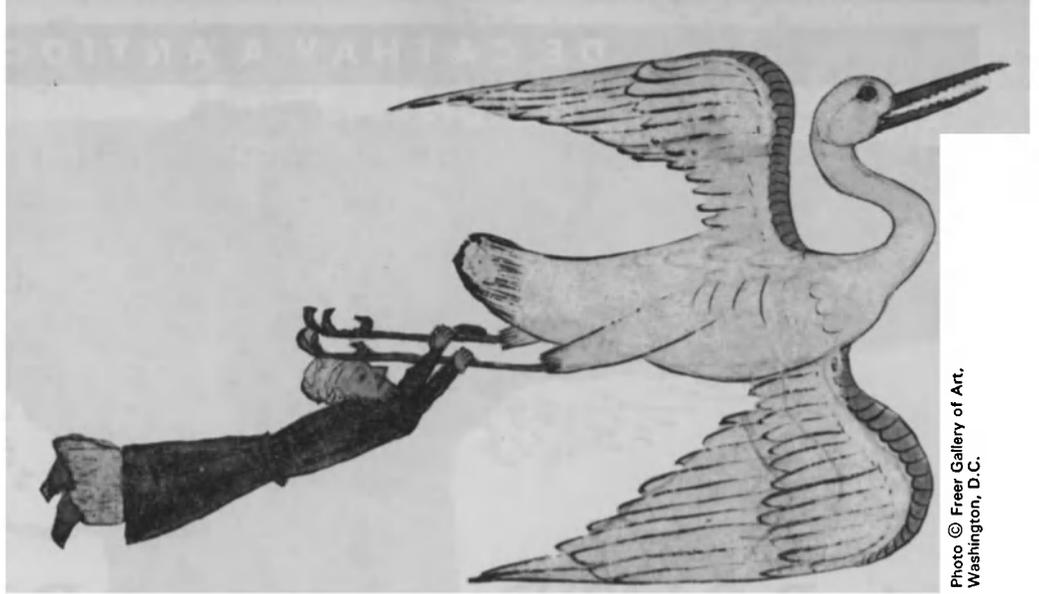


Photo © Freer Gallery of Art, Washington, D.C.

au 15^e siècle, les maîtres du marché des épices qu'ils allaient chercher dans l'est de l'archipel.

Du côté européen, le Vénitien Marco Polo avait rapporté en 1292 que le poivre et le gingembre venaient de l'Inde, et c'est encore aux épices des Indes que Christophe Colomb rêvait en 1484. En tout cas, après que les Portugais eurent découvert la route de l'océan Indien par le cap de Bonne Espérance, les épices qui arrivaient en Europe provenaient effectivement en grande partie des forêts de la côte de Malabar. Mais le commerce empruntait encore plusieurs itinéraires vers le Moyen-Orient, par la mer Rouge ou le Golfe. Les parcours étaient nombreux aussi dans l'archipel malayo-indonésien, et les navires des nations les plus diverses s'y dispersaient, avant de se rencontrer obligatoirement dans le détroit de Malacca. Nul n'aurait échappé à ce chenal sans danger : avant la marine à vapeur, tous les produits de l'archipel passaient par ce détroit, car les voiliers étaient forcés de l'emprunter à cause du renversement saisonnier des vents dominants. C'est ainsi qu'au milieu du 14^e siècle, Malacca était déjà un centre de regroupement pour les épices des îles Banda et des Moluques qu'exportaient les Javanais, et un centre de distribution pour les textiles indiens. Un siècle plus tard, Malacca devint un véritable entrepôt international.

C'est au début du 16^e siècle que les îles aux épices furent révélées à l'Europe. Après la découverte de la nouvelle voie maritime vers le sous-continent indien où allaient s'installer plusieurs « Compagnies des Indes orientales », les Portugais firent une entrée spectaculaire dans la région malaise-indonésienne. Ils s'emparèrent de Malacca en 1511, pénétrèrent immédiatement dans l'archipel et mirent fin à la domination commerciale de Java. Ils prirent même une part active au commerce des pays d'Asie, de sorte qu'ils éclipsèrent les marchands arabes et indiens et s'attribuèrent le monopole du trafic des épices. Dès 1513 Lisbonne recevait une cargaison de muscade qui avait transité par le port de Malacca. Mais le monopole portugais ayant

Détail d'un atlas établi en 1556 par le navigateur et cartographe français Guillaume Le Testu où l'on voit des marchands européens, à Java, qui retournent chargés d'épices à leurs navires.

pour effet d'interdire la côte de Malabar aux autres compagnies européennes des Indes, les commerçants d'Europe comme ceux d'Asie convergèrent sur l'archipel sud-asiatique. Les Espagnols, déjà établis aux Philippines, prétendirent s'emparer des îles aux épices en 1522, après le voyage effectué pour leur compte par Magellan, mais durent y renoncer sept ans plus tard. Au 17^e siècle le monopole passa aux mains des Hollandais qui, à l'apogée du commerce des épices, se mirent à cultiver ces denrées dans les plantations qu'ils exploitaient aux îles Banda et aux Moluques. Toutes les puissances européennes reconnaissaient la position clef de Malacca qui, à la jonction de l'océan Indien, de la mer de Chine et de la mer de Java, dominait le marché des épices dans cet archipel que l'on assimilait à la Chersonèse d'Or des Grecs.

Au 18^e siècle, un administrateur lyonnais du nom (qu'on peut juger approprié) de Pierre Poivre, ramena des plants de girofliers et de muscadiers à l'intention des jardins botaniques de France et, de là, en « introduisit » la culture dans plusieurs colonies de l'océan Indien, l'île Maurice par exemple. Quand on songe aux liaisons par mer qui unissaient l'archipel malayo-indonésien à l'Afrique orientale il y a deux

mille ans, on se demande si cette dernière a vraiment attendu le 18^e siècle pour connaître ces végétaux. Quoiqu'il en soit, les Moluques ne sont plus les seules productrices d'épices. Aujourd'hui, Zanzibar et Madagascar fournissent à l'Europe et à l'Amérique le girofle employé en pharmacie plus encore qu'en cuisine.

Girofle, muscade, poivre, cannelle... Rien de plus, à l'origine, que d'utiles et agréables condiments. L'esprit de lucre en fit des biens de spéculation et la source d'immenses fortunes. Leur histoire se confondit avec celle des luttes acharnées pour la suprématie dans les îles, leur commerce souleva les convoitises, attisa les haines, provoqua des expéditions de conquête. Mais les marchands aventuriers partis de rivages lointains, lancés sur des mers inconnues en quête des précieux épices, en vinrent à découvrir des terres nouvelles. Et la destinée de plus d'un pays en fut affectée : la politique, la diplomatie, la guerre eurent des relents de poivre et de girofle. Des empires s'édifièrent et tombèrent en ruine, et rien n'arrêta jamais le flux continu et croissant du commerce des épices, qui aura constitué un des liens les plus solides entre les siècles comme entre l'Orient et l'Occident.

Khoos Joo Ee



Photo © Laffont, Paris. Bibliothèque du Ministère des Armées



LA ROUTE DE LA SOIE

par Ma Yong

D'APRES les données archéologiques, les plus anciennes étoffes connues jusqu'ici dans le monde ont été découvertes dans la région du lac Tai, célèbre depuis longtemps pour son industrie de la soie. C'est en 1958, au cours des fouilles conduites sur le site néolithique de Qian Shan Yang, district de Wuxing dans le Zhejiang, que les chercheurs ont exhumé un ballot de soieries : fils de soie, ceintures de soie, pièces de soie. Les examens préliminaires ont montré que le matériau de ces étoffes provenait de vers à soie d'élevage. Les fils avaient été passés au dévidoir avant le tissage. Il s'agit d'un tissage uni, la chaîne et la trame ayant des épaisseurs quasi identiques. La densité est en moyenne de 47 fils au centimètre. Les mesures chronologiques permettent de dater ces pièces de 2750 ± 100 ans. Etant donné le niveau des techniques utilisées, l'industrie textile n'était évidemment pas alors à un stade primitif, de sorte que l'on peut dire que la soierie chinoise a une histoire longue de plus de cinq mille ans.

Il faut que cette industrie ait connu une extraordinaire prospérité pour que ses précieux produits aient été peu à peu révélés à l'Occident, à une époque que l'on situe approximativement aux 6^e-5^e siècles avant

J.-C. Mais on sait bien peu de choses sur la manière dont ils étaient acheminés.

Au début de la période dite « Printemps et Automne » (770-476 avant J.-C.) les royaumes de Jin et Qin, qui occupaient le sud et le centre du Shanxi et le sud-est du Gansu, avaient l'un et l'autre étendu leur influence jusque chez les nomades du nord-ouest. Ils avaient donc établi des relations avec les populations de la grande boucle du Huanghe (le fleuve Jaune) et de la rive occidentale de ce fleuve. C'est là probablement que commencèrent les premières exportations de soie vers l'Occident. Sans doute n'y avait-il pas à cette époque de véritable commerce direct entre la Chine intérieure et l'Asie centrale, mais la soie a pu gagner l'Eurasie dans les bagages de tribus nomades comme les Xianyun ou les Yüe-chi, et de là l'Europe par l'intermédiaire des Scythes.

On a exhumé en Union soviétique, dans l'Altaï, un lot de pièces de soie qui avaient été déposées au 5^e siècle avant J.-C. dans un énorme tumulus à coupole de pierre, sépulture d'un chef. Parmi ces tissus, qui accompagnaient un miroir de bronze de facture chinoise également, figurait un magnifique tapis de selle orné d'un phénix brodé. On a trouvé aussi des étoffes de soie ainsi que des fils de soie cousus en guise de franges à des tissus de laine en Grèce, en Allemagne, au Luxembourg dans des tombeaux des 6^e et 5^e siècles avant J.-C. D'après ces indices, il semble que la première route de la soie partait de la Grande Boucle du Huanghe pour aller jusqu'au nord des Alpes, en passant par l'est et le nord de l'Altaï, puis par les steppes du Kazakhstan, la Russie méridionale et la côte nord de la mer Noire, attei-

En 1971, des archéologues chinois qui travaillaient sur le site de Mawangdui, près de Changsha, dans la province de Hunan, ont découvert trois tombes dont l'une était encore intacte et contenait un très grand nombre d'objets précieux ayant tous plus de deux mille ans d'âge. Ils trouvèrent notamment des vêtements et du linge de soie ainsi que beaucoup de documents rédigés sur du bambou et de la soie. Ces tombes sont sans doute celles d'un noble de haut rang, le marquis Da, de son épouse et de son fils, lesquels vivaient au début de la dynastie Han de l'Ouest (v. 202 av. J.-C. à 9 ap. J.-C.). A droite, fragment d'une version, transcrite sur soie, du Tao-tö-king ou Daodejing (Le Livre de la voie et de son pouvoir), l'un des livres sacrés du taoïsme. Ci-dessus, robe de gaze de soie, longue de 1,28 m.

gnant enfin les territoires dominés par les Grecs et les Etrusques.

Mais si l'on constate qu'une certaine quantité de soie voyageait de Chine en Europe à travers ces régions, on ne saurait dire pour autant qu'il existait à cette époque une véritable route commerciale. Les Grecs par exemple, dont la curiosité était piquée par cet étrange produit de haut luxe, imaginaient mal le lointain pays d'Orient où on le produisait : ils l'appelaient simplement « Pays de la Soie », et ce nom resta en usage jusqu'à l'époque romaine.

Il se peut que la soie ait été introduite aussi en Inde au cours de la même période. Nous lisons que le mot *cinapatta*, ou « soie chinoise », se trouve dans l'*Arthashastra* (*Livre du roi*) composé par Kautiliya au 4^e siècle avant notre ère. Au reste, le vocabulaire du sanscrit indique que l'on savait déjà dans l'Inde ancienne que la soie provenait de la sécrétion d'un certain espèce d'insecte.

Cependant c'est à l'empereur Wu de la dynastie des Han et à son général Zhang Qian qu'il faut attribuer l'ouverture de la véritable Route de la Soie au milieu du 2^e

MA YONG, de Chine, est directeur de la section des Anciennes relations sino-étrangères de l'Institut d'histoire de l'Académie chinoise des sciences sociales. Vice-président de la Société chinoise d'études de l'Asie centrale, il est un spécialiste de l'histoire de la région chinoise du Xinjiang et l'auteur de *Les vestiges historiques de la région du Xinjiang (1978)* ainsi que d'un grand nombre d'études sur l'histoire et l'archéologie du Xinjiang. Il est membre du Comité de rédaction international d'Une histoire de la civilisation de l'Asie centrale, parrainée par l'Unesco, et l'un des rédacteurs du troisième volume de cet ouvrage.



siècle avant J.-C. Désireux d'attirer le peuple des Grands Yüe-chi en Asie centrale dans une alliance contre les Xiongnu (les Huns), l'empereur Wu envoya Zhang Qian en ambassade dans les pays de l'ouest. C'était en 139 avant J.-C. Quelque dix ans plus tard, Zhang Qian, parvenu dans le nord de l'actuel Afghanistan, ouvrait pour la première fois de l'histoire une ligne de communication directe entre la Chine intérieure et l'Asie centrale.

Plus tard, la dynastie des Han entreprit de mettre en valeur les régions de l'ouest, en y employant d'énormes quantités de main-d'œuvre et de ressources matérielles. La création d'une grande route ponctuée de relais de poste sur les lisières nord et sud du désert de Taklamakan eût été impossible sans la puissance militaire et l'efficacité administrative de la dynastie des Han, qui prolongèrent cette route au-delà du Pamir pour la relier aux voies qui existaient déjà en Asie centrale, occidentale et méridionale. Dès lors, les expéditions de soie devinrent constantes, tandis que les produits de l'Asie occidentale commencèrent à pénétrer par gros arrivages dans les villes chinoises.

Au début sans doute ce commerce était, au moins partiellement, le fait des missions diplomatiques qu'échangeaient la Chine et les pays d'Asie centrale. Mais il allait bientôt passer aux mains des marchands de Sogdiane, du Kushan et des royaumes parthes : les « marchands hu », c'est-à-dire « étrangers » ou « non-han », des annales chinoises. Les peintures du temps accusent leurs traits caractéristiques — yeux enfoncés, grand nez, barbe fournie — et on sait qu'ils parlaient divers dialectes iraniens. Ces négociants organisaient donc de grandes caravanes de chameaux chargés de parfums, de bijoux, de verrerie, qui gravissaient les pentes neigeuses du Pamir, franchissaient les

passes de la rive occidentale du fleuve Jaune puis les cols du Mont Long pour arriver enfin à Chang'an ou à Luoyang.

Là, ils assemblaient les chargements de soieries qu'ils comptaient vendre en Occident au terme d'un voyage qui, aller et retour, prenait toute une année, quelquefois deux. En chemin, ils affrontaient bien des dangers et risquaient souvent leur vie, mais les profits en valaient la peine : l'exportation de la soie dans les villes romaines puis dans l'empire byzantin rapportait des sommes prodigieuses. Ces fortunes commerciales constituèrent à l'époque la base économique de la prospérité et des embellissements de plus d'une cité fameuse dans l'ouest comme dans le centre de l'Asie.

La Route de la Soie assurait le transport des produits, mais servit aussi à véhiculer les techniques de la fabrication de la soie. La propagation de ces techniques donna lieu autrefois à plusieurs légendes. On racontait par exemple qu'en partant pour le pays de son époux, une princesse chinoise mariée au roi de Khotan dissimula des vers à soie dans sa coiffure. Après avoir ainsi passé sans encombre la frontière, elle réussit dans son entreprise et enseigna l'industrie de la soie à ses nouveaux sujets. Une autre légende parle de deux moines byzantins qui cachèrent dans des cannes de bambou des œufs du fameux papillon, les apportèrent à Constantinople et révélèrent enfin à l'Occident les secrets de la fabrication de la soie.

En réalité, l'introduction de la sériciculture s'est faite très tôt dans les régions de l'ouest. En explorant des tombes datant des dynasties Wei et Jin, découvertes à l'ouest de Juiquan, dans le Gansu, on a mis au jour des fresques qui représentent la famille du défunt dans son verger, occupée à la récolte des feuilles de mûrier. C'est apparemment une preuve qu'au 3^e siècle après J.-C. l'éle- ▶



Photo © China Features, Beijing

Des archéologues examinent une couverture de soie vieille de 2 300 ans qui a été récemment découverte dans une tombe datant de l'époque des Royaumes combattants (480 à 221 av. J.-C.) et située dans la province de Hubei, dans la Chine centrale.

► vage des vers à soie était déjà bien établi à l'ouest des passes occidentales du Huanghe. D'autres documents exhumés à Turfan, dans la Région autonome ouïgoure du Xinjiang, montrent qu'au 5^e siècle des villes de ce territoire, situées dans les préfectures actuelles de Turfan et de Kucha, possédaient une industrie de la soie : on y fabriquait même des brocards. Au 6^e siècle, le tissage de la soie était connu en Asie centrale et en Perse, où les Sassanides tentèrent de s'en assurer le monopole et d'en interdire la propagation en Occident. L'histoire des moines byzantins est peut-être un écho des aventures provoquées par cet embargo voué à l'échec.

Mais l'introduction de l'industrie de la soie en Occident n'affecta en rien les échanges économiques et culturels que permettait la Route de la Soie. Ces échanges ne furent jamais si nombreux et si riches qu'aux 7^e et 8^e siècles, en raison principalement de la prospérité, de la puissance et du haut degré de civilisation des empires Sui et Tang. Après le 9^e siècle, sans avoir autant d'éclat, le commerce demeura encore fort actif sur la Route de la Soie, les Ouïgours et les Mongols y jouant d'ailleurs un rôle de premier plan. Ce n'est qu'au milieu du 15^e siècle, la situation mondiale subissant alors de profonds changements, que prit fin la mission historique de l'illustre Route.

De cet arrêt brusque il semble qu'on puisse, en dernière analyse, ramener les causes à trois principales. D'abord, les relations entre la Chine et l'Europe n'avaient

Turfan, en Chine, dans la Région autonome ouïgoure du Xinjiang, se trouve dans une oasis fertile et a toujours été un important centre commercial. Situé sur la frontière traditionnelle qui sépare les peuples nomades du Nord des populations sédentaires des oasis du Xinjiang, Turfan était une étape clé de la branche septentrionale de la Route de la Soie. Ci-dessous, la mosquée Imin à Turfan, bâtie en 1779.

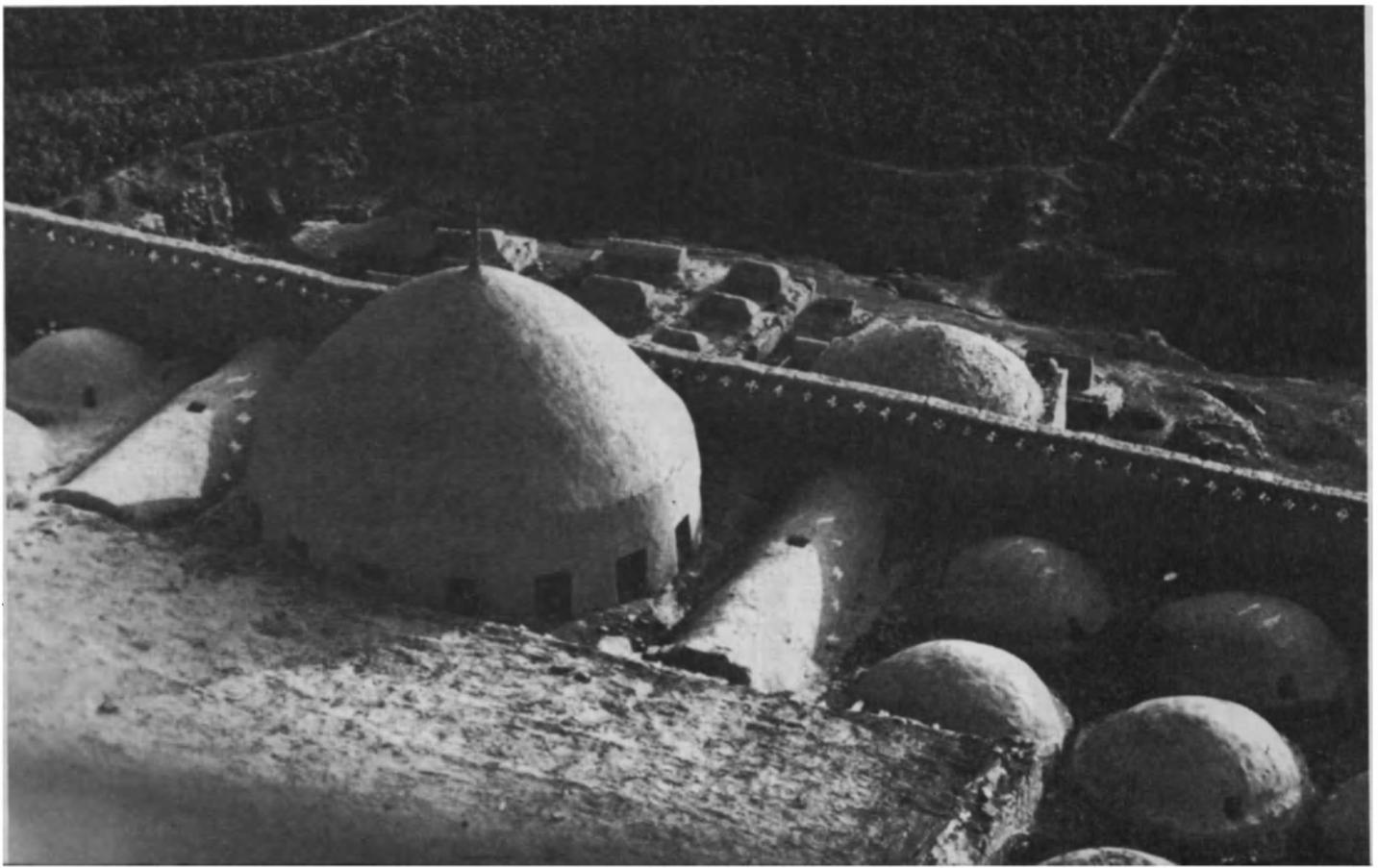
plus besoin de ce pénible voyage à travers un immense continent, en raison de la découverte de nouvelles voies maritimes et des progrès de la navigation. Ensuite, après la mort de Tamerlan en 1405, l'interminable instabilité politique, les désastres économiques et la lente décadence culturelle de l'Asie centrale firent que cette région fut incapable de jouer son rôle d'intermédiaire entre l'Orient et l'Occident.

Enfin selon une décision politique prise en 1424 par le gouvernement des Ming sous le règne de l'empereur Yongle, la Chine ferma ses frontières du nord-ouest. Les relations économiques et culturelles n'en continuèrent pas moins avec certains pays d'Asie centrale à l'ouest du Pamir ; après l'avènement de la dynastie des Qing, elles devinrent même plus étroites que jamais, et plus intenses qu'elles n'avaient été sous les Han et les Tang. Mais il s'agissait de relations purement régionales, qui ne comptaient plus guère au-delà. Grande voie de communication entre l'est et l'ouest du vieux monde, la Route de la Soie, au terme d'une glorieuse carrière qui avait duré plus de quinze cents ans, s'effaçait de la scène de l'Histoire.

Mais voilà que récemment de nouvelles transformations ont eu lieu en Asie centrale et au Moyen-Orient. De nombreux mouvements de renaissance nationale s'y manifestent. D'autre part la situation planétaire a beaucoup changé depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Problèmes énergétiques suscités par l'industrie moderne, position stratégique du Golfe, développement de l'aviation : tels sont quelques-uns des facteurs qui rendent leur importance aux régions que traversait autrefois la Route de la Soie. Il est fort possible que cette grande voie de communication internationale, désertée depuis cinq cents ans, se ranime, recouvre sa prospérité et assume les responsabilités d'une nouvelle mission historique.

Ma Yong

Photo © Pierre Colombel, Paris



La Route de la Soie par la mer

par Rinnie Tang et Pierre Colombel

NOMBREUX sont les récits sur la « Route de la Soie » relatant les échanges entre la Chine ancienne et les autres pays, à travers les déserts d'Asie centrale ; mais peu connus sont les exploits maritimes qui, au service de l'activité commerciale ou de la vérité spirituelle, permirent ces mêmes échanges depuis plus de 2 000 ans.

À l'époque des Zhou de l'Est (770-256 av. J.-C.), le Royaume Qi possédait déjà, selon les annales, de nombreux navires circulant dans la mer Jaune.

C'est durant la dynastie des Han de l'Ouest (306 av. - 23 ap. J.-C.) que l'Etat officialise le commerce maritime. À la même époque, Canton devient un grand port d'où les navires chinois partent régulièrement pour commercer avec les pays correspondant à l'actuel Vietnam, avec la Malaisie, Sumatra, l'Inde et le Moyen-Orient. Le trajet aller-retour durait alors quatre années.

Sous la dynastie des Tang (618-907), la construction navale et le commerce maritime connaissent en Chine une très forte expansion. Deux lignes essentielles partent par les mers, l'une à l'est, l'autre vers l'ouest :

- de Dengzhou, port de la Péninsule de Shandong, les navires se rendent en Corée en empruntant la mer Jaune, puis atteignent le Japon.

- de Canton, la traversée de la mer de Chine méridionale permet d'atteindre les îles de Malaisie puis Sumatra, escale importante pour

le commerce chinois. Poursuivant leur route par le golfe du Bengale, les navires chinois atteignent l'Inde puis le Golfe. Là, les Chinois commercent avec les Arabes et, sur le chemin du retour, leurs navires embarquent des passagers aux différentes escales et chargent des marchandises.

Du fait des conflits militaires qui éclatent aux frontières nord, l'empire des Tang contrôle avec rigueur les produits exportés, en particulier les objets de fer, par crainte que les guerriers nomades ne les transforment en armes, ainsi que les soieries qu'ils utilisent comme monnaie d'échange pour obtenir des chevaux auprès des gens des steppes. En revanche, le gouvernement est favorable aux commerçants étrangers venant du sud par la mer, qui sont protégés et favorisés, bénéficiant même de certaines exemptions de taxes dans leurs opérations commerciales.

Sur le plan spirituel, il existe des récits concernant des moines bouddhistes indiens, persans ou originaires d'autres régions d'Asie centrale, qui entreprennent le périlleux voyage à travers les déserts afin de répandre leur foi en Chine ; ainsi que des moines chinois se rendant en Inde par la même voie pour y acquérir des Sutras (préceptes sanskrits). Mais on néglige généralement de signaler que la route maritime a, dans le sud et dans l'est, établi également très tôt des échanges entre la Chine et les autres pays d'Orient.

Ainsi les gravures rupestres du mont Kong-

wang, récemment identifiées, situées à proximité du port de Lianyungan, dans la province du Jiangsu, proche de la mer Jaune : ces œuvres remarquables, datant de la dynastie des Han de l'Est (25 - 220 de notre ère), témoignent de la pénétration en Chine du bouddhisme, dès cette époque, par la voie maritime.

En 399, le célèbre moine Faxian, accompagné de trois autres moines bouddhistes chinois, quitte Changan pour l'Inde, avec pour mission de rapporter des Sutras. Leur voyage durera onze années. Ayant emprunté la Route de la Soie, ils parcourent une trentaine de pays, reviennent en Chine par la mer du Sud et débarquent à Canton. Faxian s'installe ensuite à Nan-Kin pour traduire les Sutras rapportés et rédiger un ouvrage relatant son voyage dans les pays de Bouddha. L'un de ses compagnons de voyage, le moine Zhi-Yan, entreprend, à un âge avancé, un nouveau voyage maritime vers l'Inde et meurt sur le chemin du retour.

Au 6^e siècle, Bodhidharma, moine indien qui fondera le bouddhisme « Chen » en Chine, emprunte la même voie et débarque, lui aussi, à Canton. Le « Chen », devenu l'école bouddhique la plus considérée par les chinois cultivés, atteindra par la mer, au douzième siècle, le Japon où il se répand. Il prendra le nom, plus connu en Occident, de bouddhisme « Zen ».

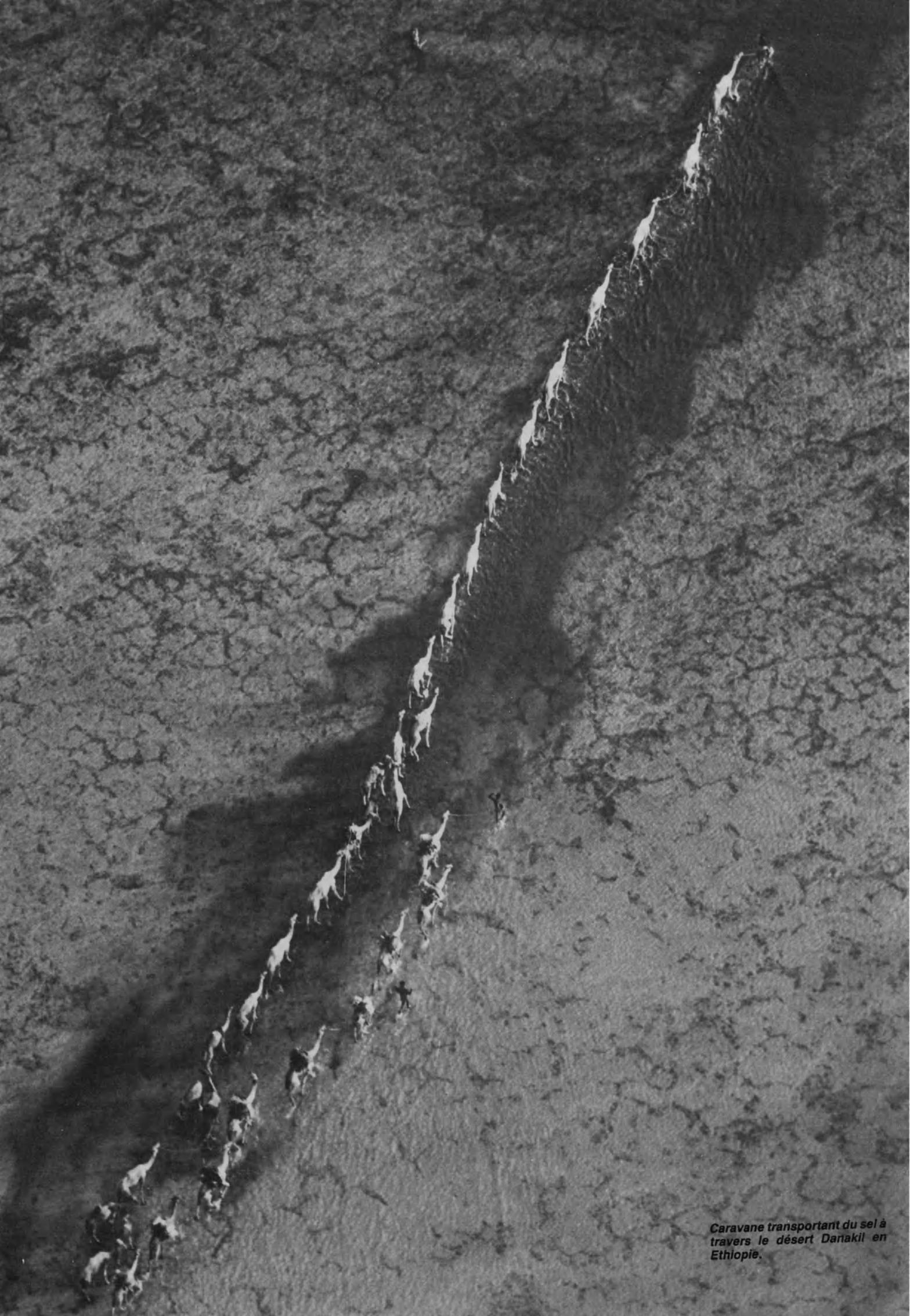
Pour éterniser de manière symbolique ce grand maître spirituel, venu de la mer, les peintres chinois le représentent traversant les vagues, debout sur une tige de roseau. ■

RINNIE TANG, de France, est ethnologue au musée de l'Homme, à Paris. En 1983, elle a été le commissaire de l'exposition « Chine, fresques du désert de Gobi », qui a eu lieu à Paris, et a publié cette année Les mots qui apaisent, un livre sur la boxe chinoise.

PIERRE COLOMBEL, de France, spécialiste de l'art rupestre au C.N.R.S. (Centre national de la recherche scientifique), est attaché au musée de l'Homme, à Paris.

Quand Bodhidharma, le moine indien du 6^e siècle qui fonda le Chen (Zen en japonais), une branche du bouddhisme, arriva en Chine, il se rendit au monastère de Shaolin près de Luoyang. Là, il serait resté neuf ans en contemplation, assis face à la paroi d'une grotte avant de formuler les nouveaux préceptes du bouddhisme. Tous les êtres, affirma-t-il, ont la nature du Bouddha et l'éveil véritable réside dans cette conscience qu'obscurcissent des distractions physiques et mentales. Les murs du monastère de Shaolin sont couverts de peintures murales datant de la dynastie des Qing (1644-1911). L'une d'elles, Les 500 Arhats traversant la mer, couvre une surface de 300 mètres carrés. Un détail (en haut à droite) montre un groupe de Arhats (saints) tenant des éventails et des Sutras (textes bouddhiques sacrés) dont les pouvoirs magiques leur permirent de traverser la mer de façon miraculeuse. Au monastère de Shaolin naquit également une forme de combat, le Kung-fu, dont Bodhidharma est considéré comme le père. Sur cette peinture murale (à droite) un moine chinois et un moine indien pratiquent cet art martial dans la cour du monastère.





Caravane transportant du sel à travers le désert Danakil en Ethiopie.

Les routes caravanières d'Afrique orientale

par Joseph Frederick Mbwiliza

EN Afrique orientale deux facteurs ont une influence directe sur l'histoire du commerce de long parcours. C'est d'abord, du cap Guardafui au nord jusqu'à Sofala au sud, l'existence d'une côte ininterrompue riche en zones poissonneuses, en lagunes de palétuviers, en sel et en bien d'autres produits. Là réside le motif essentiel de la croissance des relations commerciales entre l'Afrique orientale d'une part, l'Asie et le monde méditerranéen d'autre part. Et ce sont aussi, à l'intérieur des terres, les lacs salés, les sources, ainsi que les gisements de fer, d'or et de cuivre qui, jouant un rôle analogue, ont attiré et rassemblé, dans des contacts commerciaux réguliers, les populations de diverses parties du continent.

Un manque de documentation a laissé croire qu'il n'y avait eu aucun contact entre l'intérieur et les ports échelonnés sur la côte durant les siècles qui ont précédé l'arrivée des Portugais dans l'océan Indien à la fin du 15^e siècle. Mais des découvertes récentes

JOSEPH FREDERICK MBWILIZA, de la République-Unie de Tanzanie, est maître de conférences d'histoire à l'Université de Dar-es-Salaam. Il est membre du Conseil du congrès des sciences sociales des universités du sud de l'Afrique et l'auteur d'un grand nombre d'articles et d'études sur l'histoire de l'Afrique orientale et méridionale.

montrent que le commerce de long parcours n'a pas pu être brusquement imposé aux sociétés de l'intérieur et qu'il s'est plutôt greffé sur des réseaux d'échanges, locaux et régionaux, de produits alimentaires, de bétail et surtout de sel et d'outils en fer.

S'il est probable que les débuts ont été modestes, il semble bien que les populations de l'intérieur sont peu à peu entrées en contact avec le littoral et donc avec le commerce international. Toutefois, il paraît probable que la reprise du commerce entre l'intérieur et la côte s'est effectuée à la fin du 13^e siècle et que les parcours caravaniers du littoral aux grands lacs ne se sont bien établis qu'au 19^e afin de répondre à la demande croissante d'ivoire et d'esclaves destinés aux plantations de Zanzibar, des Mascareignes et des Antilles. Au milieu du siècle, il existait trois grandes routes de caravanes vers lesquelles convergeait dans l'intérieur un réseau de voies secondaires.

Le parcours de Kilwa au Lac Nyasa serait la plus ancienne : il date de la première décennie du 17^e siècle. Auparavant Kilwa, comme toutes les villes côtières à l'époque, s'était beaucoup plus intéressée au commerce maritime qu'à des liens avec le continent. Fondée par des marins venus du Moyen-Orient, c'était depuis des siècles un comptoir musulman dont la population, peu à peu africanisée grâce à la pratique des

mariages mixtes et du concubinage, avait élaboré une culture swahili orientée vers le grand large. Le seul point de contact avec les populations de l'intérieur était le port de Sofala, qu'une voie commerciale terrestre reliait aux mines d'or du Zimbabwe. En fait, la prospérité de Kilwa datait du moment où elle avait pu dominer ce commerce de l'or grâce à la maîtrise qu'elle exerçait sur la route maritime de Sofala ; elle dépendait fort peu d'éventuels échanges avec son vaste arrière-pays.

La plus ancienne mention de rapports commerciaux entre Kilwa et son arrière-pays est due à un jésuite portugais, le Père Monclaro, qui en fait état en 1569 : il s'agit alors d'ivoire. Selon d'autres documents portugais, on peut penser que dans le dernier quart du 16^e siècle, Kilwa avait déjà réorienté ses activités commerciales, jusque-là uniquement maritimes, pour donner la priorité à des relations avec l'arrière-pays, seul moyen d'échapper à la ruine depuis que les Portugais lui avaient coupé la route de l'or du Zimbabwe. Elle se tournait donc vers le commerce de l'ivoire.

L'impulsion venait bien du littoral, mais il faut attribuer une grande importance aussi à l'évolution de l'économie politique des sociétés installées dans l'immense arrière-pays de Kilwa. La prééminence que s'attribuèrent les marchands yao sur la



Vue d'un fort portugais (16^e siècle) à Kilwa, en République-Unie de Tanzanie. Kilwa, qui fut un centre commercial dès le 10^e siècle, était l'extrémité maritime de la route commerciale intérieure sans doute la plus ancienne d'Afrique orientale.

Photo Jesper Kirkens © National Museum of Tanzania

Une vue de la ville de Mombasa (Kenya), l'un des principaux centres commerciaux de la côte d'Afrique orientale. Dès le 16^e siècle, il établit des contacts avec l'arrière-pays qui lui fournissait notamment du miel, de la cire et de l'ivoire.



► route de Kilwa était due à divers facteurs économiques. L'avant-garde de leurs expéditions vers la côte était formée par des Chisi, forgerons qui, en tant que tels, occupaient une position déterminante chez les Yao et jouaient un grand rôle dans le commerce local et régional. Certains estiment que l'intervention de ce peuple marchand se produisit entre 1590 et 1616. Ce qui est sûr, c'est que le négoce de long parcours entre Kilwa et le pays yao a été l'aboutissement d'un processus qui a permis de passer du commerce local des peaux, du fer ouvré et de produits agricoles d'un intérêt secondaire pour les marchands de la côte, à un commerce international de l'ivoire parfaitement organisé.

La seconde route caravanère d'importance était celle de la vallée du Pangani vers le nord, où les relations commerciales entre les villes marchandes de la côte et les peuples de l'intérieur se sont développées plus tôt que sur la côte de Kilwa. La densité de la population dans la zone intermédiaire et les aléas des relations avec les Portugais ont apparemment contribué à obliger le port de Mombasa à établir dès le 16^e siècle des contacts commerciaux avec les populations de l'intérieur. Les marchands de Mombasa étaient d'importants personnages dans les milieux d'affaires d'Angoche, mais il est vraisemblable que si leur cité a pu devenir un des principaux centres commerciaux de la côte, c'est en grande partie à cause du succès de leurs relations avec l'arrière-pays. Dans la seconde décennie du 16^e siècle, ils passaient pour être tantôt en guerre, tantôt en paix avec les gens de la terre ferme qui leur fournissaient du miel, de la cire et de l'ivoire. C'est parce qu'elle s'était rendue ainsi relativement indépendante du commerce méridional dominé par les Portugais que Mombasa a pu soutenir les assauts de ces derniers entre 1505 et 1589.

Cependant, ce commerce continental ne paraît pas avoir résisté aux bouleversements politiques et économiques que Mombasa allait subir au cours du 17^e siècle. Entre les peuples de l'intérieur et les marchands des cités qui parsemaient la côte de Mrima, de Malindi à Pangani, les relations devaient

reprendre pendant la première moitié du 18^e siècle. Apparemment il s'agit là, comme dans le cas de Kilwa et des Yao, d'une extension progressive d'anciens réseaux de commerce, bien que —là aussi— l'impulsion soit probablement venue de la côte. A cet égard les premiers récits de voyage européens indiquent tous que vers 1850 le grand commerce caravanier de la vallée du Pangani était aux mains des gens de la côte.

Malgré cela, d'importants réseaux régionaux s'étendaient d'Usambara au pays masaï, incluant le commerce sur les peaux *mpaa*, matériau nécessaire aux rites de la naissance chez les Shambaa, et qu'il fallait faire venir du sud du pays paré, où abondaient les troupeaux d'impalas. Plus tard, ces échanges concernèrent aussi les peaux de chèvres, et des animaux sur pied, caprins et bovins. Pareillement, à la même époque peut-être, certains marchands shambaa se mirent à expédier vers la côte du bétail, du beurre fondu, du tabac, qu'ils troquaient contre les coquillages dont ils avaient également besoin dans certaines cérémonies.

Dans le nord du Paré, il existait à la fin du 18^e siècle d'importantes relations entre les Gweno et la chefferie chagga de Mamba. Les forgerons de Mamba se rendaient à Ugweno pour y échanger du bétail contre le fer dont ils façonnaient des armes destinées aux marchés de Chagga et d'Arusha à l'est des montagnes. Plus à l'est, les Kibosho prolongeaient ce réseau commercial jusqu'à Taveta et Taita au Kenya et, en direction de l'ouest, vers les peuples des plaines de Kahé et d'Arusha Chini. Outre le fer, un tel réseau véhiculait bien d'autres objets d'échange : denrées agricoles, sel, tabac, bétail, femmes, etc. Cependant, il ne devait pas dépasser l'horizon local ou régional avant la seconde moitié du 19^e siècle, et c'est ce qui permit aux Swahili de la côte de s'aventurer dans les grandes plaines et d'y établir des marchés bien avant que la demande d'ivoire eût fait réagir les peuples de l'intérieur.

Le parcours qui reliait la côte de Tanzanie aux rives du lac Tanganyika en dépassant même ces régions est sans doute, non la plus ancienne, mais la mieux connue des

trois routes de caravanes. A partir d'un réseau commercial propre aux populations de l'ouest et du centre de la Tanzanie, ce parcours s'était prolongé jusqu'à la côte vers 1800. Comme en pays yao, les houes en fer furent les principaux éléments du commerce durant toute cette période, ce qui manifeste bien l'intégration à laquelle étaient parvenus au 18^e siècle l'agriculture et l'artisanat. Il existait quelques gisements de fer dispersés dans la région, et les techniques de la forge, soumises à des rites et à des tabous très stricts, restèrent monopolisées par un petit nombre de familles sur le plateau d'Ufipa et dans le nord-ouest de la Tanzanie.

Denrée tout aussi importante, le sel n'était pas non plus disponible dans toute la région. Dès le 19^e siècle on en faisait commerce du sud du Lac Victoria au nord de la Zambie et du Zaïre oriental à la vallée du Ruaha.

Le troisième article du commerce régional, article également très recherché, était le cuivre. Extrait et fondu en lingots au Katanga, le cuivre était transporté vers le nord par des marchands sumbwa et galagansa jusque dans l'ouest de la Tanzanie. C'est là que des dinandiers en tiraient les fils pour la fabrication des ornements, bijoux et insignes dont se paraient les familles de chefs. A la même époque, il servait de matière première à la manufacture des javelots et bracelets royaux dans les Etats méridionaux du Buha et du Burundi, entre les lacs.

Comme dans les deux autres cas, le développement de ce grand commerce régional a précédé la pénétration des caravanes arabes et swahili en provenance du littoral. Les Arabes en particulier qui s'intéressaient essentiellement à l'ivoire et aux esclaves, et non au fer, au sel ou au cuivre, n'atteignirent le centre de la Tanzanie que durant les années 1820.

Quand l'ivoire vint s'ajouter aux produits du commerce indigène de la Tanzanie centrale et occidentale, un vaste réseau d'échanges s'organisa afin de relier la côte aux terres lointaines de l'intérieur, et les grandes opérations du commerce international purent ainsi s'appuyer sur le système



Mine de cuivre dans la région du Shaba (ancien Katanga) au Zaïre, sixième producteur mondial de ce métal. Le cuivre était un des principaux produits de la grande route caravanière qui reliait la côte tanzanienne aux rives du lac Tanganyika. Il entrait dans la fabrication de bijoux et d'armes.

Photo © Hoa-Oui, Paris

des échanges régionaux. De nouveau Unyamwezi fut une place centrale pour les marchands de fer, de sel, de cuivre et d'ivoire.

Dès lors, il devient impossible de s'en tenir à une distinction bien tranchée entre commerce de long parcours et commerce local ou régional. De par sa nature, le premier a toujours dépendu de la production de l'intérieur et s'est donc dès le début imbriqué dans le commerce local. Les caravanes faites pour le trafic de l'ivoire et des esclaves achetaient sur place les produits alimentaires dus dans la plupart des cas au travail des femmes si des serfs et des esclaves n'y étaient employés, et se procuraient de même le sel et le fer provenant du voisinage. Quant à l'ivoire et aux esclaves, il existait des marchés locaux alimentés par des roitelets ou des bandes de chasseurs, mais les gros arrivages en provenance des terres lointaines atteignaient Tabora, où l'ivoire dont on n'avait guère besoin sur place était expédié vers la côte. Cependant une bonne part des esclaves amenés à Tabora ou à Ujiji y demeuraient pour être employés aux travaux domestiques, à l'agriculture, à la chasse aux éléphants, au portage. Ainsi au 19^e siècle, une caravane allant de Tabora à la côte pour y vendre de l'ivoire, des esclaves et peut-être un peu de cuivre, transportait aussi des marchandises à échanger en route ou à donner aux péages. Les barres de sel et les hoes en fer devaient lui être utiles à Ugogo et Usagara. A son retour, la caravane était chargée d'étoffes et de verroterie destinées aux marchés de l'intérieur.

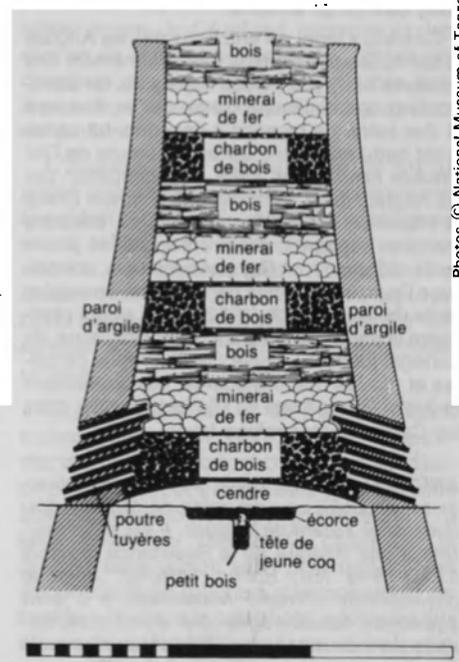
Les liaisons commerciales entre la côte et l'intérieur se sont greffées sur une infrastructure locale ancienne qui dans certains cas leur a même donné naissance, mais elles l'ont profondément affectée. Elles n'ont pas seulement provoqué ou intensifié l'exploitation des ressources naturelles et humaines de l'Afrique orientale, elles ont déclenché toute une transformation sociale et politique. Vu dans une perspective planétaire, le commerce caravanier a facilité l'intégration de l'Afrique orientale dans l'économie mondiale sur la base de l'inégalité

des termes de l'échange, puisqu'il consistait essentiellement à exporter d'Afrique des matières premières pour y importer des produits finis, ce qui devait aboutir à l'effondrement des structures existantes de production, d'échange et de consommation. Dans cette économie mondiale, les chasseurs d'ivoire, les rabatteurs d'esclaves, les porteurs et indirectement les agriculteurs étaient, au milieu du 19^e siècle, les précurseurs des travailleurs migrants de la main-d'œuvre coloniale.

Les institutions traditionnelles ne furent pas davantage épargnées. Avec les marchandises et les nouvelles plantes à cultiver, les idées circulaient aussi sur les grandes routes de caravanes et laissaient leur empreinte sur les sociétés africaines. Une des plus importantes pour l'Afrique orientale d'aujourd'hui aura été l'essor du swahili qui, à partir du littoral, a forgé l'unité culturelle de toute une région qui inclut la Zambie, le Malawi, l'est du Zaïre et le nord du Mozambique. C'est aussi l'expansion du commerce international qui, dans cette partie du continent, a assuré la pénétration de l'islam sans qu'il fût besoin de guerre sainte. Enfin, chez les peuples matrilineaires du sud-est, le grand commerce a facilité la libération des hommes en leur offrant des possibilités de ressources en dehors des structures traditionnelles du matriarcat, ce qui préparait l'avènement de la famille patriarcale et polygame.

Joseph Frédéric Mbwiliza

Au 18^e siècle, les hoes de fer furent l'une des principales marchandises du réseau commercial qui unissait les populations tanzaniennes de l'ouest et du centre. Les techniques de forge étaient le monopole de quelques familles, notamment à l'ouest du pays, sur le plateau d'Ufipa. Ci-contre, vue et coupe d'un fourneau traditionnel de cette région, haut d'environ 3 m. La construction de ces fourneaux pour la fonte du fer obéissait à un rituel rigoureux.



Photos © National Museum of Tanzania



Un chasseur d'esclaves portugais. Bronze du Bénin (1600).



Le tam-tam avertit de l'arrivée des trafiquants d'esclaves. Bronze du Bénin (1600).



Les victimes enchaînées.

Photo © Almasy, Paris

Photos © British Museum, Londres

La traite des Noirs

par André Kédros

LES découvertes portugaises et l'impulsion que l'infant Henri le Navigateur (1394-1460) donna aux expéditions négrières furent à l'origine de l'introduction, dès le début du 15^e siècle, tant au Portugal qu'en Espagne, de nombreux esclaves noirs originaires des côtes occidentales de l'Afrique. Mais c'est la découverte du Nouveau Monde qui stimula puissamment la traite des noirs. A partir de Saint-Domingue (Hispaniola), la conquête espagnole gagna Porto Rico, la Jamaïque et Cuba. Les premiers esclaves débarqués dans les îles des Caraïbes venaient d'Espagne ou du Portugal. Cependant, les esclaves furent bientôt expédiés directement des côtes de Guinée. Ils étaient destinés aux plantations et aux mines de cuivre.

Le roi d'Espagne octroya, le 12 février 1528, la première licence (*asiento*) pour le commerce régulier d'esclaves à deux ressortissants allemands, Henri Ehinger et Jérôme Saylor, agents des Welser, banquiers qui, avec les Fugger, dominaient les finances espagnoles. Par la suite, d'autres *asientos* autorisèrent des trafiquants portugais ou espagnols à transporter des esclaves vers les Caraïbes à partir des points suivants : Séville, Lisbonne, les îles Canaries, les îles du Cap Vert, Sao Tomé, l'Angola, Sao Jorge de Mina.

Ce trafic « légal » n'empêcha pas les Anglais et les Hollandais de livrer clandestinement des esclaves noirs aux colons espagnols de Saint-Domingue et d'ailleurs, contre de l'or, du sucre et des cuirs. Le monopole espagnol fut carrément battu en brèche après la déroute de l'Invincible Armada, en 1588, et l'occupation par les Anglais de la Jamaïque. Sir Francis Drake et Hawkins, principaux artisans du désastre maritime espagnol, devinrent aussi les piliers de la *Company of Royal Adventures*, fondée avec l'autorisation et la participation financière de la reine Elisabeth (1533-1603), et qui pratiquera la traite des noirs sur la côte africaine, du Sénégal jusqu'au fleuve Gambie. Plus corsaires et pirates que trafiquants, ces aventuriers de haute lignée firent de l'île de la Tortue, dans les Caraïbes, leur refuge favori.

ANDRÉ KÉDROS, écrivain grec de langue française, a publié une douzaine de romans, traduits dans autant de langues. Il est aussi l'auteur d'une Histoire de la Résistance grecque 1940-1944 (Ed. Robert Laffont). Sous le pseudonyme d'André Maspéain, il a écrit également des ouvrages pour la jeunesse, traduits dans de nombreux pays, et pour lesquels il a obtenu plusieurs prix.

Les Hollandais qui, à partir de la fin du 16^e siècle, avaient reconquis leur indépendance et arraché aux Portugais certains de leurs points d'appui sur la côte africaine, se lancèrent dans le commerce d'esclaves à grande échelle.

Enfin, sous la férule de Richelieu, mais surtout de Colbert, après qu'ils eurent occupé les îles de la Tortue et de Saint-Domingue, les Français se taillèrent leur part dans ce commerce international très particulier. Après les armateurs du Havre, ceux de Dieppe, de Rouen, de Saint-Malo et, plus tard, de Bordeaux, achetèrent des esclaves au Sénégal, au Cap-Vert et dans d'autres lieux pour les revendre, tout comme leurs concurrents anglais, hollandais et portugais, dans les ports des Antilles, de la Guyane, de l'Amérique du Nord, du Venezuela, du Brésil, etc. En effet, après avoir quasiment exterminé les Indiens aborigènes, et compte tenu aussi du taux de mortalité élevé régnant chez les esclaves noirs importés, les colonies des îles et du continent américain se trouvaient en permanence à court de main-d'œuvre. De 1666 à 1800, ont été dirigés sur les colonies du Nouveau Monde plus de 10 millions d'esclaves noirs.

La route triangulaire des négriers était donc la suivante : ils partaient des ports européens avec des navires chargés de marchandises de pacotille, acquéraient sur les marchés d'esclaves des côtes africaines (le plus souvent au moyen du troc) des esclaves noirs qu'ils transportaient et revendaient au Nouveau Monde avec un profit considérable ; ils regagnaient ensuite leurs ports d'attache avec leurs navires chargés de précieuses denrées coloniales : or, sucre, tabac, coton, cuirs, etc. De nombreux auteurs ont pu ainsi affirmer que l'essor non seulement du commerce international, mais aussi de l'industrialisation des pays de l'Europe occidentale (où l'on fabriquait, par exemple des barres de fer et des pièces de coton destinées au troc négrier) a été dû, pour une grande part, à la traite des noirs.

En Europe, en Asie, on avait pris l'habitude, depuis l'antiquité, de ne plus exterminer les prisonniers, mais d'en faire souvent des esclaves. Cela valait aussi, à une échelle relativement réduite, pour l'Afrique. Ainsi, lors des guerres entre tribus, les prisonniers, astreints à une condition servile, étaient plus ou moins intégrés à la communauté qui les accueillait. Mais la traite atlantique renversa les données du problème. Stimulés par l'appât du gain, les nombreux chefs de tribu ou de village qui s'étaient partagés les dépouilles du grand empire africain songhaï (du début du 15^e siècle

à la fin du 16^e siècle) se livrèrent les uns aux autres des guerres incessantes à seule fin de se procurer des captifs qu'ils vendaient ensuite sur les grands marchés d'esclaves de Ségou, du Bambaréna, du Khasso et du Bambouk. De là, des marchands indigènes, que les Européens appelaient des « courtiers » (surtout des Sarakolé, des Manding et des Haoussa) les conduisaient vers les comptoirs européens de la côte, non sans leur infliger, en cours de route, des privations et des traitements cruels destinés à tuer en eux toute velléité de révolte. Par crainte des fauves, les caravanes devant joindre les Français ne prenaient le chemin du Galam qu'à l'approche des pluies ; celles se dirigeant vers les Anglais ne se mettaient en branle pour la Gambie que lorsque les rivières étaient guéables et les herbes détruites par le feu. L'île de Gorée a été longtemps l'un des plus importants « camps de triage » des esclaves acheminés par ces caravanes.

Intense jusqu'à l'effondrement (en 1592) de l'empire songhaï, le trafic pratiqué par les Arabes, et plus généralement par les musulmans, devint plus faible au début du 17^e siècle, pour reprendre vigoureusement par la suite. Les caravanes prenaient en charge les esclaves dans la région s'étendant du pays de Haoussa au lac Tchad, puis remontaient vers le nord par Zinder et Agadès. A partir du Fezzan, les Touareg les conduisaient vers la Tripolitaine et vers Ghadamès. De là, les caravanes se séparaient pour se diriger vers le Maroc et la Tunisie. Les esclaves noirs traversaient, à pied, 3 000 km de désert. De Tunis, de même que de Tripoli, ils étaient envoyés au Levant et vendus pour la quatrième ou cinquième fois.

Vers l'est, les principaux centres de traite étaient Mombasa, Zanzibar, Kilwa et Bagamoyo. A partir de ces centres, les marchands arabes s'enfonçaient à travers le continent africain jusqu'au Congo et même jusqu'en Angola. Alors que, sous l'effet des révoltes d'esclaves (comme à Saint-Domingue) et des lois visant à l'abolition de l'esclavage, la traite pratiquée par les Européens tendait, au cours du 19^e siècle, à s'affaiblir ou à devenir clandestine, elle gagnait en importance dans les régions de l'est africain.

On considère aujourd'hui que l'esclavage, au sens propre du mot, est universellement aboli. En tout cas, il est universellement condamné. La plupart des nations africaines ont accédé à l'indépendance. Mais l'on conçoit qu'elles gardent des terribles épreuves qui leur ont été infligées des blessures dont la guérison ne peut être que longue et difficile. ■



Carte © Source : International Energy Annual 1982

Dans le sillage des pétroliers

par Vincent Labouret

LA majeure partie du pétrole découvert depuis le début du siècle l'a été dans les pays qui ne l'utilisaient qu'en faible quantité alors que plusieurs grands pays consommateurs n'en avaient pas —ou très peu— à l'intérieur de leur propre territoire. Dès lors, il n'a cessé d'être le produit le plus important du commerce international en volume et en valeur. Ainsi en 1982, le commerce de l'énergie a représenté le quart et le pétrole, à lui seul, le cinquième des échanges de produits qui ont atteint en valeur 1 850 milliard de dollars.

Cependant, la place du pétrole est encore plus frappante si l'on considère le transport des produits par mer. En 1980, sur les 3 732 millions de tonnes chargées de par le monde sur des navires, la moitié était constituée par du pétrole ou des produits pétroliers. En effet, la croissance des tonnages d'hydrocarbures transportés par voie maritime a été extrêmement rapide : près de 10 % par an, de 1950 à 1973, date à laquelle le pétrole atteignait un sommet avec 57 % du total des quantités ainsi transportées.

L'importance de ce commerce est encore accrue par les très grandes distances que doivent parcourir les navires pétroliers. La distance des Etats-Unis au Golfe est de 13 500 km. L'Europe du Sud est à 7 800 km du Golfe par le canal de Suez et Rotterdam à près de 20 000 km en passant par le cap de Bonne Espérance. Les navires venant du Venezuela et déchargeant à Rotterdam doivent parcourir 7 500 km. Enfin,

VINCENT LABOURET, de France, ministre plénipotentiaire, est Secrétaire général de la compagnie française des pétroles Total.

le Japon est à 12 500 km de l'Arabie saoudite.

L'histoire des « routes pétrolières » est donc liée aux moyens techniques mis en œuvre —dès l'origine— pour transporter sur ces longues distances et de manière de plus en plus économique, les précieuses cargaisons de pétrole brut, c'est-à-dire à l'évolution de la flotte pétrolière.

Déjà en 1870, une dizaine d'années seulement après la découverte du pétrole à Titusville, en Pennsylvanie, 64 % de la production américaine d'hydrocarbures était exportée.

Les Etats-Unis et la Russie, qui à eux seuls fournissaient plus des 9/10^e des barils extraits dans le dernier quart du 19^e siècle, en exportaient plus de la moitié. Ces pays entretenaient sur le marché européen une concurrence féroce depuis 1883, date de l'inauguration de la ligne de chemin de fer reliant les zones de production russes au port de Batoumi, sur la mer Noire.

Les premières exportations en vrac de pétrole des Etats-Unis vers l'Europe se faisaient par voiliers, sur lesquels on avait installé des réservoirs ; le premier semble avoir été le *Charles*, construit en 1869 et équipé de 59 bacs d'une capacité de 714 tonneaux. Cependant, le transport de pétrole en vrac demeura faible jusqu'en 1875 en raison de problèmes techniques de ballastage.

C'est l'approvisionnement de l'industrie française du raffinage qui provoqua, à partir de 1874, la première grosse exportation en volume de pétrole brut : 300 000 barils en 1874, 450 000 barils en 1879. Les raffineurs français avaient construit des installa-

tions de réception et de stockage, importantes pour l'époque, entre Le Havre et Rouen. Profitant de cette possibilité, en 1879, des armateurs norvégiens mirent en service quatre bateaux sur la route Philadelphie-Le Havre. Trois de ces navires étaient des voiliers mais le quatrième —le *Stat*— était un bateau à vapeur. Le *Stat* partageait avec le *Vaderland*, un bâtiment belge de 2 748 tonneaux construit en 1872, le mérite d'avoir été le premier navire à vapeur à transporter du pétrole en vrac. En 1885, plus de mille navires, presque tous des voiliers, faisaient route entre les Etats-Unis et l'Europe. En même temps, le *Gluckauf*, premier navire-citerne de conception moderne, sortait des chantiers navals anglais : le pétrole brut liquide était transporté dans la coque même du navire.

L'utilisation du bateau à vapeur eut un grand impact économique. Alors qu'un voilier effectuait dans l'année trois aller-retour sur l'Atlantique, les nouveaux navires-citernes en faisaient sept. Au milieu des années 1890, la quasi totalité des exportations américaines était transportée par des navires à vapeur. L'ère du voilier était révolue.

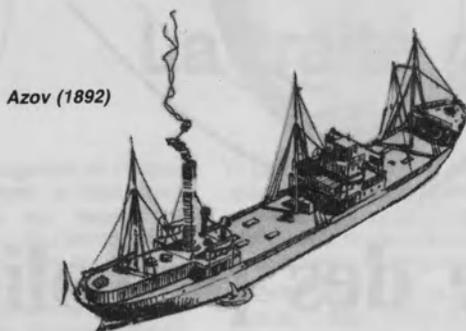
La flotte mondiale de navires pétroliers à moteur continua à croître au début de ce siècle, en liaison avec la production mondiale de pétrole brut et l'expansion des nouveaux besoins de consommation. L'automobile fit son apparition vers 1910, détrônant la lampe à huile, jusqu'alors principal marché des produits pétroliers. Cette croissance fut rapide : l'industrie pétrolière, qui avait mis 36 ans, jusqu'en 1895, pour produire le premier milliard de barils, n'en mettra que 8 ▶



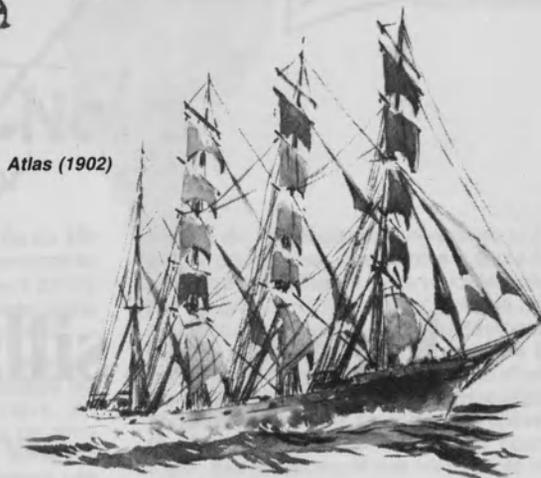
Charles (1869)



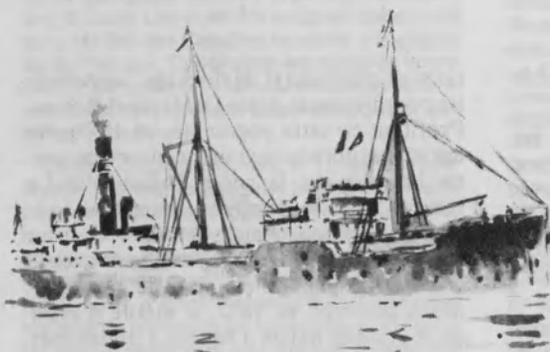
Gluckauf (1885)



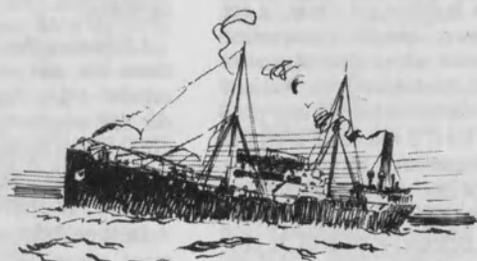
Azov (1892)



Atlas (1902)



Duffield (1906)



Motricine (1914)

► pour produire le deuxième milliard et vers 1920, elle produira un demi-milliard de plus par an.

Lorsque la Première Guerre mondiale éclata, le monde industriel dépendait si étroitement du pétrole, comme source d'énergie, que l'accès aux zones d'approvisionnement fut un objectif primordial dans la stratégie militaire des belligérants. La guerre provoqua en Europe de tels besoins en pétrole que bientôt les navires-citernes manquèrent. On transporta alors ce précieux combustible dans des cargos classiques, souvent dans des citernes à ballast ou entre la cale et la coque du navire. La flotte mondiale put ainsi s'accroître pour satisfaire la demande qui quadrupla entre 1918 et 1939. Cette période vit la régression des Etats-Unis comme exportateur de pétrole et la mise en exploitation de nouvelles régions productrices : le Moyen-Orient, l'Amérique latine, l'Asie. L'industrie du pétrole devint véritablement internationale, même si les Etats-Unis continuèrent de produire

plus de 60 % du pétrole brut mondial jusqu'en 1947 et de contrôler 60 % de la flotte mondiale de navires-citernes.

A partir des années 1950, le rythme de croissance de la flotte devint trépidant : doublement entre 1947 et 1957, redoublement jusqu'en 1966 et nouveau doublement en 1973. Par ailleurs, les deux décennies qui ont suivi 1950 ont connu un développement sans égal dans l'histoire économique du monde, avec des taux de croissance des PIB de l'ordre de 5 % par an dans les pays occidentaux. La consommation mondiale de pétrole a augmenté de 7,6 % par an pendant cette période, plus rapidement encore que la consommation d'énergie globale qui est restée voisine de celle des PIB.

A mesure que la consommation de pétrole augmentait, la place des Etats-Unis diminuait dans la production mondiale. Celle-ci chutait de 61 % en 1942 à 16 % en 1973. Ce pays devenait d'ailleurs importa-

teur net dès 1947 pour satisfaire une demande toujours croissante.

Dès lors se dessine la structure moderne de l'industrie du pétrole : des zones productrices éloignées géographiquement des centres de production, des raffineries situées près des marchés de produits finis et une flotte de navires pétroliers assurant les liaisons entre les deux.

La génération des « supertankers », navires-citernes géants, ne tarda pas à apparaître. Les premiers, jaugeant environ 32 000 tpl*, furent limités à la capacité du canal de Suez, mais lorsque celui-ci fut fermé pendant 5 mois en 1957, une véritable course au gigantisme s'engagea entre les armateurs. Vers 1960, la classe de navires « Suezmax » de 70 000 tpl sortait des chan-

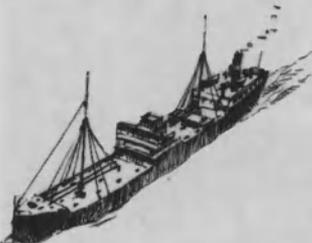
* Tonnage de port en lourd (tpl) : ensemble de la cargaison que le navire peut transporter, augmentée du tonnage nécessaire à ses besoins propres (soutes, besoins de l'équipage, etc.). Le tonnage réellement transportable est donc légèrement inférieur (93 à 97 %) au tpl.

pétroliers géants

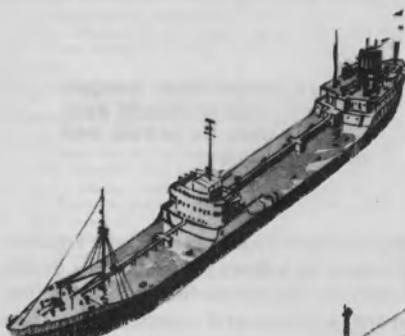
Capitaine Damiani (1921)



Spidoléine (1928)



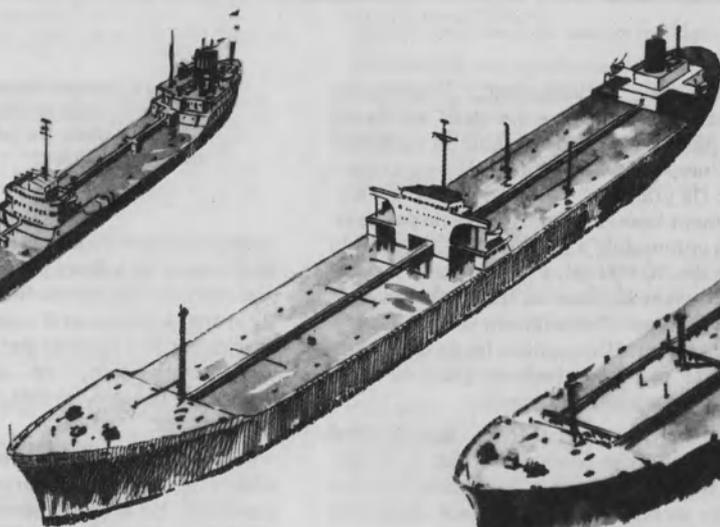
Hamlet (1934)



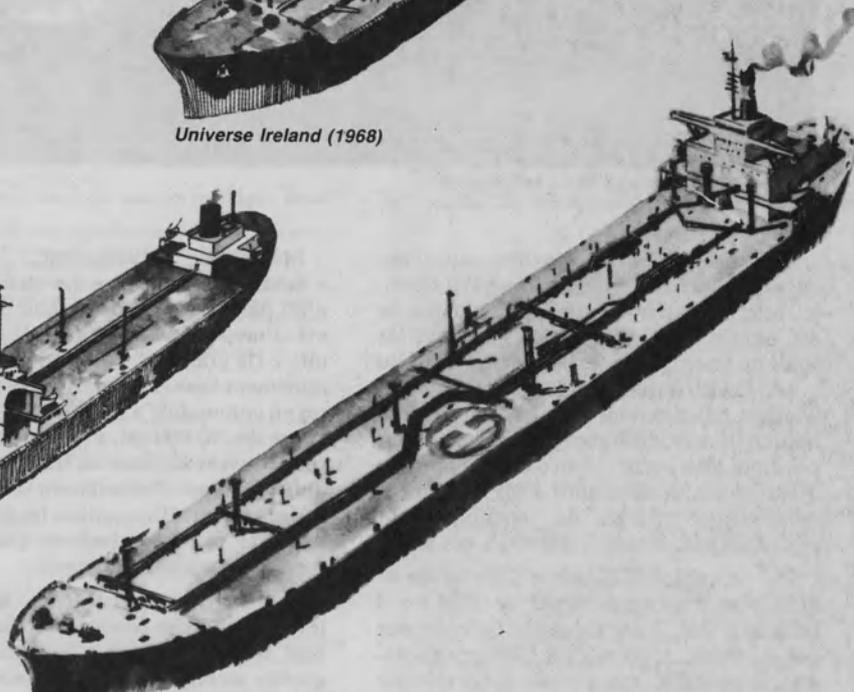
Bérénice (1950)



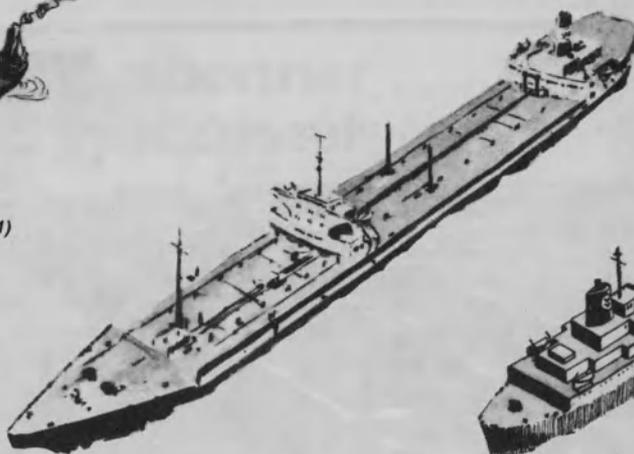
Idemitsu Maru (1966)



Esso Atlantic (1977)



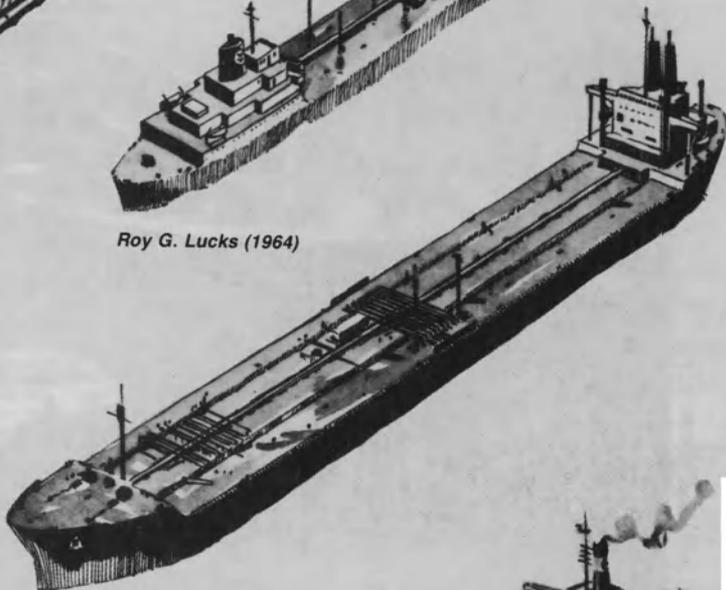
Manhattan (1962)



Roy G. Luks (1964)



Universe Ireland (1968)



La Seine (1948)



tiers, suivie par celle des 100 000 tpl. Cependant, le manque d'installations portuaires et la capacité limitée de stockage aux ports de réception freinèrent ce mouvement.

Les années 1960 furent marquées par une baisse des prix réels du pétrole et une concurrence acharnée entre les sociétés pétrolières internationales. La part du transport dans le coût du pétrole livré aux pays importateurs était importante et les opérateurs comprirent rapidement l'intérêt d'optimiser ce maillon de la chaîne pétrolière pour obtenir un avantage économique sur leurs concurrents. Lorsque le canal de Suez, passage stratégique entre le Golfe et l'Europe, fut de nouveau fermé le 7 juin 1967, les armateurs, pour la plupart les sociétés pétrolières elles-mêmes, se lancèrent dans la construction de navires de la classe « Very Large Crude Carriers » (VLCC), supérieurs à 160 000 tpl. Au début, les constructeurs se limitèrent à 250 000 tpl, compte tenu des projets d'expansion du Suez Canal Authority, mais lorsqu'il devint évident que le

canal resterait fermé plus longtemps, ils entreprirent la construction des « Ultra Large Crude Carrier » (ULCC) d'une capacité allant jusqu'à 550 000 tpl. C'est ainsi qu'à la veille du premier choc pétrolier en 1973, le monde comptait 3 458 navires d'une taille supérieure à 10 000 tpl, d'une capacité moyenne par navire de 62 000 tpl, soit 5 fois plus qu'en 1947.

La hausse brutale du prix du pétrole en 1973 provoqua un événement sans précédent depuis 1949 : la baisse de la consommation mondiale de pétrole, si bien que la consommation effective de pétrole en 1979 se trouva au niveau des estimations des opérateurs pour 1976 ! Malgré cette chute, la flotte continua à s'accroître, à mesure que les chantiers navals livraient les navires commandés avant la crise. En 1979, un tiers de la flotte mondiale pouvait être considérée comme excédentaire. Simultanément, la taille moyenne des navires augmentait encore — 99 000 tpl environ — bien que la

motivation économique pour les grands navires se fût bien tempérée.

Le deuxième choc pétrolier de 1979-1980 a de nouveau porté un coup très dur à l'industrie pétrolière maritime. En 4 ans (1979-1983), la consommation de pétrole a chuté de 12 %. De surcroît, les flux du commerce pétrolier se sont modifiés. Les importations européennes et américaines de brut « longue distance » en provenance du Moyen-Orient ont été remplacées par des importations de brut « courte distance » d'Afrique du Nord et de la mer du Nord, ce qui a sensiblement réduit les besoins en transport.

La flotte commerciale de navires pétroliers comptait, au 30 juin 1983, 3 048 bâtiments, d'une capacité totale de 278,5 millions de tpl, auxquels il convient d'ajouter 79 navires (1,8 million de tpl) appartenant aux gouvernements et 58 autres reconvertis dans le stockage flottant, ou d'autres utilisations. Cent dix bateaux ont disparu en un an, la plupart ayant été mis au rebut. ▶



Aujourd'hui, deux navires sur cinq appartiennent aux compagnies pétrolières, le reste à des armateurs indépendants, ce qui atteste le rôle important joué par les sociétés internationales intégrées. Plus du quart de la flotte pétrolière bat pavillon libérien, loin devant le pavillon japonais qui occupe le second rang. La primauté du pavillon libérien et d'un certain nombre d'autres pavillons résulte d'un allègement de certaines charges de fonctionnement pour les navires enregistrés dans ces pays.

En caricaturant à peine, l'on pourrait définir ainsi le « navire-citerne 1984 » : il est trop grand, jeune (la plupart d'entre eux ont été livrés au cours de la dernière décennie), sous-utilisé, mal propulsé, car en cette époque de routes maritimes chères où il serait plus économique d'équiper un navire de moteur diesel, la moitié est équipée de turbines à vapeur. A noter également que son capital initial n'a jamais été amorti.

Même si actuellement, l'expression « Small is beautiful » (le petit est beau) n'est pas forcément applicable au transport maritime, prétendre que « Big is economic » (le grand est économique) serait certainement faux. La taille moyenne des navires en commande a baissé et se situe dans la classe des 50 000 tpl. Les nouveaux navires sont souvent destinés au transport des produits finis car l'installation d'importantes capacités de raffinage dans les pays producteurs de pétrole entraînera plus de commerce de produits à l'avenir.

Peut-on raisonnablement, malgré tous les aléas d'ordre économique liés à ce produit stratégique qu'est le pétrole, prédire quelles seront les futures routes maritimes pétrolières ? Les statistiques des réserves prouvées indiquent que le Proche-Orient possède 55 % de ces réserves, suivi par l'Amérique latine (11,7 %), l'URSS, l'Afrique. Les ports de départ des navires-

L'Onyx, un pétrolier français en route vers la France avec une cargaison de pétrole brut du Moyen-Orient.

citernes et leurs trajets seront donc vraisemblablement les mêmes pour quelques décennies encore. En revanche, les Etats-Unis, l'Europe, le Japon et d'autres importateurs pourraient être rejoints par des pays en voie d'industrialisation, ce qui ramifierait davantage la carte des flux, sans vraiment la transformer.

Par ailleurs, l'on ne saurait passer sous silence les routes concurrentes, celles des pipelines. La mise en service de nouvelles conduites risque de ralentir encore le transport maritime pétrolier. Les navires-citernes auront fort à faire pour préserver leur sillage.

Vincent Labouret

Ventes et distributions :

Unesco, PUB/C, 7, place de Fontenoy, 75700 Paris.
Belgique : Jean de Lannoy, 202, avenue du Roi, Bruxelles 6

Abonnement

1 an : 58 francs français. 2 ans (valable uniquement en France) : 100 francs français. Reliure pour une année : 46 francs.
Paiement par chèque bancaire, mandat, ou CCP 3 volets 12598-48, à l'ordre de : Librairie de l'Unesco.

Bureau de la Rédaction :

Unesco, place de Fontenoy, 75700 Paris, France

Les articles et photos non copyright peuvent être reproduits à condition d'être accompagnés du nom de l'auteur et de la mention « Reproduits du Courrier de l'Unesco », en précisant la date du numéro. Trois justificatifs devront être envoyés à la direction du Courrier. Les photos non copyright seront fournies aux publications qui en feront la demande. Les manuscrits non sollicités par la Rédaction ne sont renvoyés que s'ils sont accompagnés d'un coupon-réponse international. Les articles paraissant dans le Courrier de l'Unesco expriment l'opinion de leurs auteurs et non pas nécessairement

celle de l'Unesco ou de la Rédaction. Les titres des articles et les légendes des photos sont de la rédaction. Enfin, les frontières qui figurent sur les cartes que nous publions n'impliquent pas reconnaissance officielle par l'Unesco ou les Nations unies.

Rédacteur en chef adjoint : Olga Rödel

Secrétaire de rédaction : Gillian Whitcomb

Rédacteurs :

Edition française : Alain Lévêque (Paris)
Edition anglaise : Howard Brabyn (Paris)
Edition espagnole : Francisco Fernandez-Santos (Paris)
Edition russe : Nikolai Kouznetsov (Paris)
Edition arabe : Sayed Osman (Paris)
Edition allemande : Werner Merkli (Berne)
Edition japonaise : Seiichiro Kojima (Tokyo)
Edition italienne : Mario Guidotti (Rome)
Edition hindie : Krishna Gopal (Delhi)
Edition tamoule : M. Mohammed Mustafa (Madras)
Edition hébraïque : Alexander Broïdo (Tel-Aviv)
Edition persane : Hossein Razmdjou (Téhéran)
Edition néerlandaise : Paul Morren (Anvers)
Edition portugaise : Benedicto Silva (Rio de Janeiro)
Edition turque : Mefra Ilgazer (Istanbul)

Edition ourdoue : Hakim Mohammed Saïd (Karachi)
Edition catalane : Joan Carreras i Marti (Barcelone)
Edition malaise : Azizah Hamzah (Kuala Lumpur)
Edition coréenne : Paik Syeung-Gil (Séoul)
Edition kiswahili : Domino Rutayebesibwa (Dar-es-Salaam)
Editions croato-serbe, macédonienne, serbo-croate, slovène : Vitomir Sudarski (Belgrade)
Edition chinoise : Shen Guofen (Pékin)
Edition bulgare : Goran Gotev (Sofia)
Edition grecque : Nicolas Papageorgiou (Athènes)
Editions braille : Frederick H. Potter (Paris)

Rédacteurs adjoints :

Edition française :
Edition anglaise : Roy Malkin
Edition espagnole : Jorge Enrique Adoum
Documentation : Christiane Boucher
Illustration : Ariane Bailey
Maquettes : Georges Servat
Promotion-diffusion : Fernando Ainsa
Projets spéciaux : Peggy Julien

Toute la correspondance concernant la Rédaction doit être adressée au Rédacteur en Chef.

Pour vous abonner ou vous réabonner

et commander d'autres publications de l'Unesco

Vous pouvez commander les publications de l'Unesco chez tous les libraires en vous adressant directement à l'agent général (voir liste ci-dessous). Vous pouvez vous procurer, sur simple demande, les noms des agents généraux non inclus dans la liste. Les paiements des abonnements peuvent être effectués auprès de chaque agent de vente qui est à même de communiquer le montant du prix de l'abonnement en monnaie locale.

ALBANIE. N. Sh. Botimeve Naim Frasher, Tirana.
ALGÉRIE. Office des Publications Universitaires (OPU), 29 rue Abou Nouis, Hydra, Alger; Institut Pédagogique National (IPN), 11, rue Ali Haddad, Alger. Pour les publications: ENAL, 3 Bd. Zirout Youcef, Alger. Pour les périodiques uniquement: ENAMEP, 20, rue de la Liberté, Alger.
RÉP. FÉD. D'ALLEMAGNE. Le Courrier de l'Unesco (allemand, anglais, français, espagnol) Mr. Herbert Baum Deutscher Unesco-Kurier Vertrieb, Besatzstrasse 57 5300 BONN 3. Autres publications: S. Karger GmbH, Verlag, Angerhofstr. 9, Postfach 2, D-8034 Germering/München. Pour les cartes scientifiques seulement: Geo Center Postfach 800830, 7000 Stuttgart 80.
RÉP. DÉM. ALLEMANDE. Buchhaus Leipzig, Postfach, 140, Leipzig, Internationale Buchhandlungen, en R.D.A.
ANTILLES FRANÇAISES. Librairie « Au Boul'Mich », 66, avenue des Caraïbes, 97200 Fort-de-France (Martinique). Librairie Carnot, 59, rue Barbès, 97100 Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)
ARGENTINE. Librería El Correo de la Unesco EDILYR S.R.L. Tucumán 1685 1050 Buenos Aires.
AUTRICHE. Gerold and Co., Graben 31, A-1011 Wien
BELGIQUE. Ag. pour les publications de l'Unesco et pour l'édition française du "Courrier": Jean de Lannoy, 202, Avenue du Roi, 1060 Bruxelles, CCP 000-0070823-13. Edition néerlandaise seulement: N.V. Handelsmaatschappij Keesing, Keesinglaan 2-18, 21000 Deurne-Antwerpen.
RÉP. POP. DU BÉNIN. Librairie nationale, B.P. 294. Porto Novo; Ets Kouidjo G. Joseph, B.P. 1530 Cotonou.
BRÉSIL. Fundação Getúlio Vargas, Editora-Divisão de Vendas, Caixa Postal 9.052-ZC-02, Praia de Botafogo, 188 Rio de Janeiro RJ
BULGARIE. Hemus, Kantora Literatura, bd Rousky 6, Sofia. Librairie de l'Unesco, Palais populaire de la culture, 1000 Sofia.
CAMÉROUN. Librairie des Editions Clé, B.P. 1501, Yaoundé; Librairie St-Paul, B.P. 763, Yaoundé; Commission nationale de la République-Unie du Cameroun pour l'Unesco, B.P. 1600, Yaoundé; Librairie « Aux messageries », avenue de la Liberté, B.P. 5921, Douala; Librairie « Aux frères réunis », B.P. 5346, Douala. Burma Kor and Co., Bilingual Bookshop, Mvog-Ada, B.P. 727, Yaoundé.
CANADA. Editions Renoult Limitée, 2182, rue Ste. Catherine Ouest, Montréal, Oue H3H 1M7.
CHILI. Editorial Universitaria S.A., Departamento de Importaciones, casilla 10220, Maria Luisa Santander 0447, Santiago.
CHINE. China National Publications Import and Export Corporation, P.O. Box 88, Beijing.
COLOMBIE. Instituto Colombiano de Cultura, Carrera 3 A n° 18/24 Bogota; El Ancora Editores, Carrera 6a N° 54-58 (101), Apartado 035832, Bogota.
COMORES. Librairie Masiwa 4, rue Ahmed Djoumi, B.P. 124, Moroni.
RÉP. POP. DU CONGO. Librairie Maison de la presse, B.P. 2150, Brazzaville; Commission nationale congolaise pour l'Unesco, B.P. 493, Brazzaville
CÔTE-D'IVOIRE. Librairie des Presses Unesco, Commission Nationale Ivoirienne pour l'Unesco, B.P. 2871, Abidjan.
DANEMARK. Munksgaard export and subscription service 35 Norre Teglind 1370 Copenhagen K.
ÉGYPTÉ (RÉP. ARABE D'). National Centre for Unesco Publications, N° 1, Talaat Harb Street, Tahrir Square, Le Caire.
ESPAGNE. MUNDI-PRENSA Libros S.A., Castelló 37, Madrid 1, Ediciones LIBER, Apartado 17, Magdalena 8, Ondarroa (Viscaya) DONAIRE, Aptdo de Correos 341, La Coruña; Librería Al-Andalus, Roldana, 1 y 3, Sevilla 4. Librería CASTELLS, Ronda Universidat 13, Barcelona 7.
ÉTATS-UNIS. Unipub, 1180 Ave. of the Americas, New York, N.Y., 10036.
FINLANDE. Akateeminen Kirjakauppa, Keskuskatu 1, 00100 Helsinki. Suomalainen Kirjakauppa Oy, Koivuvaran Kuja 2, 01640 Vantaa 64
FRANCE. Librairie Unesco, 7, place de Fontenoy, 75700 Paris; et grandes librairies universitaires.
GABON. Librairie Sogalivre, à Libreville, Franceville; Librairie Hachette, B. P. 3923, Libreville.
GRÈCE. Librairie H. Kauffmann, 28, rue du Stade, Athènes; Librairie Eleftheroudakis, Nikkis 4, Athènes; John Mihopoulos and Son, 75, Hermou Street, P.O. Box 73, Thessalonique.
RÉP. POP. REV. DE GUINÉE. Commission nationale guinéenne pour l'Unesco, B.P. 964, Conakry.
HAÏTI. Librairie A la Caravelle, 26, rue Roux, B.P. 111, Port-au-Prince.
HAUTE-VOLTA. Lib. Attie B.P. 64, Ouagadougou. — Librairie Catholique « Jeunesse d'Afrique ». Ouagadougou.
HONGRIE. Kultura-Buchimport-Abt., P.O.B. 149-H-1389, Budapest 62.
INDE. Orient Longman Ltd.: Kamani Marg, Ballard Estate, Bombay 400 038; 17 Chittaranjan Avenue, Calcutta 13; 36a Anna Salai, Mount Road, Madras 2. 5-9-41/1 Bashir Bagh, Hyderabad 500001 (AP). 80/1 Mahatma Gandhi Road, Bangalore-560001; Oxford Book and Stationery Co., 17 Park Street, Calcutta 700016; Scindia House, New Delhi 110001; Publications Unit, Ministry of Education and Culture, EAF Hutments, Dr Rajendra, Prasad Road, New Delhi 11301.
IRAN. Commission nationale iranienne pour l'Unesco, Seyed Jamal Eddin Assad Abadi Av., 64th Street, Bonyad Building, P.O. Box 1533, Teheran.
IRLANDE. The Educational Co. of Ir. Ltd., Ballymount Road Walkinstown, Dublin 12. Tycocooly International Publ. Ltd, 6 Crofton Terrace, Dun Laoghaire Co., Dublin.

ISRAËL. A.B.C. Bookstore Ltd, P.O. Box 1283, 71 Allenby Road, Tel Aviv 61000.
ITALIE. Licosa (Libreria Commissionaria Sansoni, S.p.A.) via Lamarmora, 45, Casella Postale 552, 50121 Florence.
JAPON. Eastern Book Service, Inc. 37-3 Hongo 3-chome Bunkyo-ku, Tokyo 113
LIBAN. Librairie Antione, A. Naufal et frères, B.P. 656, Beyrouth.
LUXEMBOURG. Librairie Paul Bruck, 22, Grande-Rue, Luxembourg.
MADAGASCAR. Toutes les publications: Commission nationale de la Rép. dém. de Madagascar pour l'Unesco, B.P. 331, Antananarivo.
MALAISIE. Federal Publications Sdn. Bhd., Lot 8238 Jalan 222, Petaling Jaya, Selangor. University of Malaya Co-operative Bookshop, Kuala Lumpur 22-11
MALI. Librairie populaire du Mali, B.P. 28, Bamako.
MAROC. Librairie « Aux belles images », 282, avenue Mohammed-V, Rabat; Librairie des Ecoles, 12, avenue Hassan II, Casablanca; Commission nationale marocaine pour l'Unesco 19, rue Oqba, B.P. 420, Rabat Agdal.
MARTINIQUE. Librairie « Au Boul' Mich », 1, rue Perrin, et 66, av. du Parquet, 972, Fort-de-France.
MAURICE. Nalanda Co. Ltd., 30, Bourbon Street, Port-Louis.
MAURITANIE. Graicoma, 1, rue du Souk X, avenue Kennedy, Nouakchott.
MEXIQUE. Librería El Correo de la Unesco, Actipán 66, Colonia del Valle, Mexico 12 DF.
MONACO. British Library, 30, boulevard des Moulins, Monte-Carlo.
MOZAMBIQUE. Instituto Nacional do livro e do Disco (INLD), Avenida 24 de Julho, 1921 r/c e 1º andar, Maputo.
NIGER. Librairie Mauclert, B.P. 868, Niamey.
NORVÈGE. Toutes les publications: Johan Grundt Tanum (Booksellers), Universitets Bokhandelen Universitetsentret, P.O.B. 307, Blindern, Oslo 3. Pour le « Courrier » seulement: A.S. Narvøens Litteraturjeneste, Box 6125 Oslo 6.
PAKISTAN. Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quid-i-azam, P.O. Box 729 Lahore 3.
PARAGUAY. Agencia de diarios y revistas, Sra. Nelly de Garcia Astillero, Pte. Franco N° 580 Asunción.
PAYS-BAS. Pour les périodiques seulement: D & N — FAXON B.V., P.O. Box 197, 1 000 AD Amsterdam. Pour les publications seulement: Keesing Boeken B.V., Postbus 1118, 1000 B C Amsterdam.
PEROU. Librairie Studium, Plaza Francia 1164. Apartado 2139, Lima.
POLOGNE. ORPAN-Import. Palac Kultury, 00-901 Varsovie, Ars-Polonia-Ruch, Krakowski-Przedmiescie N° 7, 00-068 Varsovie.
PORTUGAL. Dias & Andrade Ltda. Livraria Portugal, rua do Carmo, 70, Lisbonne.
ROUMANIE. ILEXIM, Export-Import, 3 Calea "13 Decembrie", P.O. Box 1-136/1-137, Bucarest.
ROYAUME-UNI. H.M. Stationery Office P.O. Box 276, London S.W.8. 5 DT; Third World Publications, 151 Stratford Road, Birmingham B 11 1RD.
SÉNÉGAL. Librairie Clairafrique, B.P. 2005, Dakar. Librairie des Quatre-Vents, 91, rue Blanchot-avenue Georges Pompidou, B.P. 1820, Dakar.
SEYCHELLES. New Service Ltd., Kingsgate House, P.O. Box 131, Mahé; National Bookshop, P.O. Box 48, Mahé.
SUÈDE. Toutes les publications: A/B C.E. Fritzes Kungl. Hovbokhandel, Regeringsgatan, 12, Box 16356, 103-27 Stockholm, 16. Pour le « Courrier » seulement: Svenska FN-Förbundet, Skolgrand 2, Box 150-50, S-10465 Stockholm.
SUISSE. Toutes publications. Europa Verlag, 5, Ramistrasse, Zurich, CH 8024. Librairie Payot, 6, Rue Grenus, 1211, Genève 11. C.C.P.: 12.236. Librairie Payot aussi à Lausanne, Bâle, Berne, Vevey, Montreux, Neuchâtel et Zurich.
SYRIE. Librairie Sayegh Immeuble Diab, rue du Parlement, B.P. 704, Damas.
TCHAD. Librairie Absounout, 24, av. Charles de Gaulle, B.P.388, N'Djamena.
TCHÉCOSLOVAQUIE. S.N.T.L., Spalena 51, Prague 1. Artia, Ve Smekach 30, P.O.Box 790, III-27 Prague 1. Pour la Slovaquie seulement: Alfa Verlag Publishers, Hurbanovo nam. 6, 893 31 Bratislava.
TOGO. Librairie Evangélique, B.P. 378, Lomé; Librairie du Bon Pasteur, B.P. 1164; Lomé, Librairie universitaire, B.P. 3481, Lomé.
TRINITÉ-ET-TOBAGO. Commission Nationale pour l'Unesco, 18 Alexandra Street, St. Clair, Trinidad, W.I.
TUNISIE. Société tunisienne de diffusion, 5, avenue de Carthage, Tunis.
TURQUIE. Haset Kitapevi A.S., Istiklal Caddesi, N° 469, Posta Kutusu 219, Beyoglu, Istanbul.
U.R.S.S. Mejdunarodnaya Kniga, Moscou, 121200
URUGUAY. Edilyr Uruguayua, S.A. Maldonado, 1092, Montevideo.
YUGOSLAVIE. Mladost, Ilica 30/11, Zagreb; Cankarjeva Založba, Zopitarjeva 2, Ljubljana; Nolit, Terazije 13/VIII, 11000 Belgrade.
RÉP. DU ZAIRE. La librairie, Institut national d'études politiques, B.P. 2307, Kinshasa. Commission nationale de la Rép. du Zaire pour l'Unesco, Ministère de l'Éducation nationale, B.P. 32, Kinshasa.

Revue trimestrielle de l'Unesco

EDUCATION

Perspectives

Les problèmes de l'éducation à tous les niveaux selon une approche globale et internationale. Une information de première main avec la collaboration de spécialistes dans plus de 150 pays. 125 pages environ.
Abonnement: 68 FF, le numéro: 20 FF

Documentation et information pédagogiques

Bulletin du Bureau International d'Éducation. Bibliographies sélectionnées et annotées concernant les travaux consacrés à l'éducation, son développement et son avenir. 80 pages environ.
Abonnement: 52 FF, le numéro: 16 FF

SCIENCES SOCIALES

Revue internationale des sciences sociales

Dans chaque numéro un thème dominant choisi en fonction de son importance internationale et de sa signification théorique et méthodologique: la militarisation, l'économie, la psychologie, les femmes... 180 pages environ.
Abonnement: 110 FF, le numéro: 34 FF

SCIENCES

Impact Science et société

L'homme peut-il maîtriser les conséquences de ses découvertes scientifiques? Des spécialistes internationaux de grand renom donnent et confrontent leurs avis: le climat, les jeux, les microbes, l'eau douce... 130 pages environ
Abonnement: 68 FF, le numéro: 20 FF

Nature et ressources

Chronique internationale sur les activités de l'Unesco relatives à l'environnement, les ressources naturelles, la recherche et la conservation. 50 pages environ
Abonnement: 38 FF, le numéro: 12 FF

CULTURE

Museum

Tribune internationale sur l'art et sur les multiples facettes de la vie des musées à travers le monde. 60 pages environ.
Abonnement: 110 FF, le numéro: 14 FF

DOCUMENTATION

Bulletin du droit d'auteur

présente les plus récentes dispositions adoptées sur le plan international en matière de droit d'auteur. Documentation tenue régulièrement à jour. 130 pages environ.
Abonnement: 38 FF, le numéro: 12 FF

Pour vous abonner

En France: écrivez à l'Unesco — Services commerciaux 7, place de Fontenoy 75700 Paris, en joignant votre règlement par chèque bancaire, mandat ou CCP 3 volets Paris 12598-48F libellé à l'ordre de la Librairie de l'Unesco.
Autres pays: Adressez-vous à notre agent de vente (liste ci-contre)

A long pier extends from the foreground into the sea, supported by numerous vertical posts. The pier is lined with several parallel pipes, likely for liquefied gas transport. The water is a deep blue, and the sky is clear. In the distance, an industrial facility with several large storage tanks is visible on the horizon.

Cette jetée longue de 10 km, à Ju' Aymah (Arabie saoudite), est équipée de pipe-lines de gaz de pétrole liquéfiés pour le chargement des gros navires transporteurs. Les gaz liquéfiés constituent une branche particulière de l'industrie pétrolière (voir article page 31).