

Navigation et commerce, les boutres d

Sur les rives du Golfe arabo-persique, peu à peu, l'archéologie relève des indices qui nous incitent à penser que cette région est peut-être le premier théâtre du phénomène de la navigation dans l'Océan Indien occidental. Bien avant nous, longtemps avant la Bible, les hommes des civilisations des vallées du Tigre et de l'Euphrate avaient imaginé et transmis des récits figurant la découverte du premier navire lors du Déluge mythique.

« Les grands dieux décidèrent (un jour) de faire le Déluge,

« Ea, parmi eux, siégeait,

« il me répéta leurs paroles :

« Homme de Shourouppak, fils d'Oubar-Toutou,

« démolis ta maison et construis un bateau,

« abandonne tes richesses, cherche (seulement) la vie,

« fais fi des trésors, garde vivant le souffle de la vie !

« embarque dans le bateau toutes les espèces vivantes...

«

« Le 7^e jour au coucher du soleil le bateau était prêt.

«

« [Tout ce que je possédais] j'en chargeai le bateau...

« Tout ce que j'avais d'espèces vivantes, je l'en chargeai,

« je fis monter sur le bateau ma famille et ma belle-famille,

« troupeaux nomades, bêtes sauvages,

« maîtres d'œuvre, tous je les fis monter... » (1).

Le navire fut conçu pour répondre au Déluge, c'est ainsi qu'à leur tour les gens du Livre vont perpétuer, transposé dans le langage des mythes, un événement essentiel d'une histoire inaccessible. Les textes cunéiformes devenus indéchiffrables, la mémoire des récits sumériens s'effacera pendant des siècles, laissant aux religions conquérantes du Livre le monopole du souvenir d'une invention technique.

« Lorsque l'arche fut construite et que les hommes

« eurent appris l'art [de la construction] des navires

« sur tous les rivages et dans tous les climats [de la

« terre que Noé] a partagée entre ses enfants : Japhet,

Sem et Cham – [Noé] est le second Adam – chacun se mit

« alors à construire des navires dans les lacs, les golfes,

« et les bords de la mer environnant [la terre] (...) » (2).

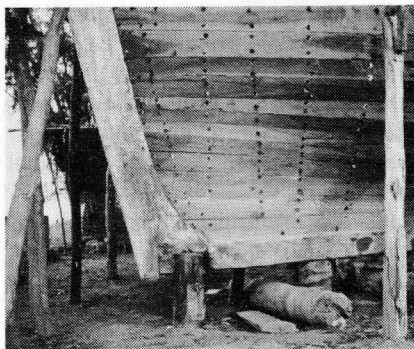
Au delà des légendes, ce savoir technologique marin, nous le retrouvons avec certitude dans le Golfe arabo-persique et la mer d'Oman, environ 5000 ans avant notre existence. Alors, les bateaux qui naviguaient sur la « mer inférieure » (le Golfe), notamment entre la Mésopotamie et les cites réputées de Dilmun (Bahrein) et Makkan (Oman), étaient, semble-t-il, bâtis de deux manières différentes selon leur taille. Les plus petits, utilisés principalement sur les fleuves, consistaient en vanneries de roseaux recouvertes de bitume, ceux d'une taille plus importante étaient construits en bois, et assemblés avec des tenons de bois et des liens végétaux. La propulsion des embarcations était assurée par une voile carrée et des rames d'appoint (3). Ce savoir technologique suppose, avant tout, une familiarisation active des hommes avec un environnement instable, la mer, où il faut réinventer la terre sous les pieds, autrement dit construire un navire, mais aussi se porter à l'écoute des forces naturelles. L'observation des vents et des courants, la connaissance d'une horlogerie fluide comme celle des moussons, avant même le decryptage du ciel étoilé mis en relation avec l'espace et le temps, conditionnent les développements de la construction navale, les réponses techniques offrant alors les outils à l'esprit d'aventure et d'entre-

prise des hommes. En retour, la volonté d'aller toujours plus loin, de faire encore mieux dans le négoce, mais aussi, parfois, les accidents de parcours poussent à l'innovation technique. Ce que démontre, avec érudition Raymond Mauny (4) en comparant les navigations anciennes sur les côtes d'Afrique occidentale et dans l'Océan Indien. Ainsi l'utilisation du gouvernail associé à la voile latine permet-elle de naviguer contre le vent, alors que l'ensemble aplustres et voile carrée ne l'autorise en aucune façon. Les échanges commerciaux favorisent aussi les emprunts techniques, l'exemple de la boussole est l'un des plus fameux (5), cet instrument d'orientation ayant été acquis auprès des Chinois par les marins arabo-persans, puis perfectionné avant d'être utilisé et à nouveau modifié par les négociants italiens du XIII^e siècle. Il est cependant remarquable que les hommes ne gardent que rarement la mémoire des emprunts technologiques, le souvenir des cheminements d'une civilisation à une autre, pour ne conserver que les légendes. Ainsi Ibn Majid transmet-il son savoir :

« Quant à l'emploi de l'aimant avec la boussole (litt.: la maison de l'aiguille), on dit que c'est à David – sur lui soit le salut ! – qu'on le doit, car il pouvait utiliser le fer et les propriétés de ce métal. D'autres disent qu'on le doit à al-Hidr – sur lui soit le salut ! lorsqu'il se mit en route à la recherche de l'eau de vie, qu'il pénétra dans [le pays] des Ténèbres et la mer des Ténèbres (n. du tr. : le sud de l'Afrique) » (6).

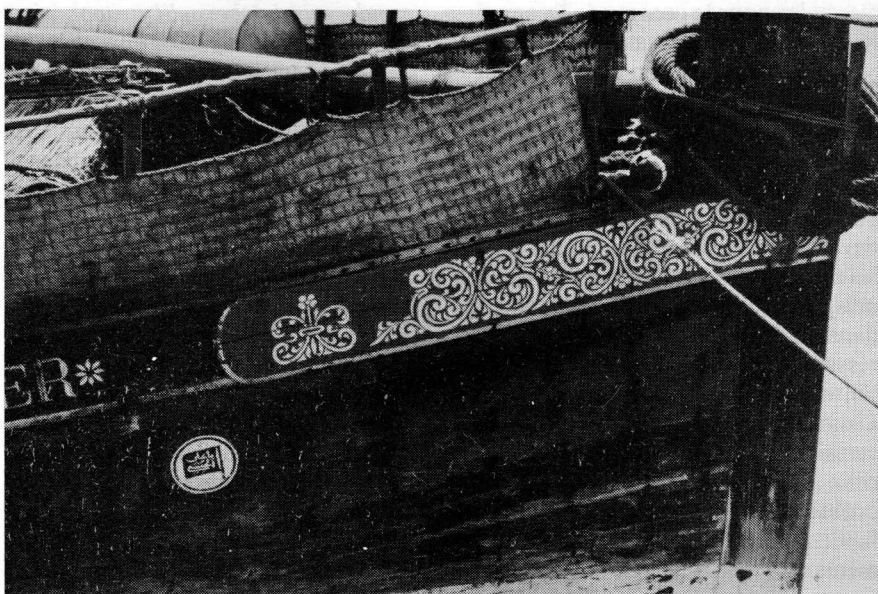
A travers les siècles, une technique de construction navale a particulièrement retenu l'attention des voyageurs et des érudits. « Le Périple de la mer Erythrée » (probablement écrit au deuxième siècle par un commerçant d'Alexandrie), la « Géographie » de Claudius Ptolémée,

s dans l'Océan Indien occidental



mais aussi le récit autobiographique de Marco Polo (à la fin du XIII^e siècle) mentionnent tous l'existence de navires dont les bordages sont assemblés par des liens et non par des clous métalliques.

« Les hommes de cette cité [Hormuz] ont de nombreuses nefes, mais ces nefes sont très mauvaises, fragiles et dangereuses et bien d'entre eux périssent parce qu'elles ne sont point clouées avec des clous de fer



(1) *Epopée de Gilgamesh* (Tablettes de la bibliothèque d'Assurbanipal, conservées au British Museum) traduction fournie in : La naissance de l'écriture : cunéiformes et hiéroglyphes (Galerie nat. du Grand Palais : 7 mai-9 août 1982 Paris, éditions de la réunion des Musées nationaux, 1982, 4^e édition. 383 p. [p. 262]

(2) Ibn Majid, Instructions nautiques (manuscrit 2292 de la Bibliothèque nationale), citées et traduites par Gabriel Ferrand, « L'élément persan dans les textes nautiques arabes des XV^e et XVI^e siècles », Journal asiatique, avril-juin 1924 : 193-257 [p. 199].

(3) Bendt Alster, « Dilmun, Bahrain and the alleged paradise in Sumerian myth and literature » in Daniel T. Potts ed. Dilmun : new studies in the archeology and early history of Bahrain. Berlin : D. Reimer, 1983 : 39-74.

(4) Raymond Mauny, « Les navigations anciennes et les grandes découvertes » in Hubert Deschamps, éd. Histoire générale de l'Afrique noire, de Madagascar et des archipels, t. I. Paris : P.U.F., 1970 : 203-218.

(5) Louis Massignon, Les nuages de Magellan et leur découverte par les Arabes. Paris : Lib. orientaliste P. Geuthner, 1962. 23 p.

(6) Ibn Majid, op. cit., p. 203.

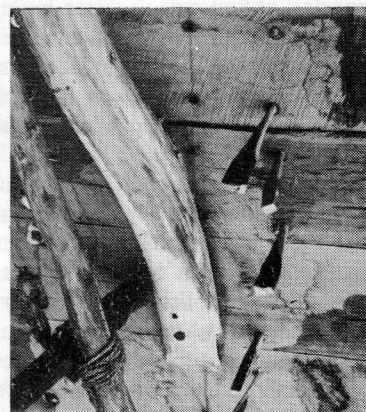
(7) Marco Polo, Le devisement du Monde. Le livre des merveilles, t. I. Paris : La découverte/Maspéro, 1983. 269 p. [Pp. 104-105].

(8) John H.A. Jewell, Dhows at Mombasa. Nairobi : East African Publishing House, 1965. - XVI + 103 p.

(9) Tim Severin, The Sindbad voyage. New York : Putnam publishing group, 1983. 256 p.

(...) les planches sont percées avec des forets de fer aussi soigneusement qu'ils peuvent, et ensuite fixées avec des petites chevilles. Ensuite, elles sont cousues de fil grossier qui se fait de l'écorce des arbres à noix d'Inde (...). Ils la font macérer, et quand elle est rouie, elle demeure nette et devient comme des torons de crin de cheval, et on la file comme soie. (...) il [le fil] ne se gâte pas dans l'eau salée des mers, mais y dure assez, bien qu'il ne puisse passer une tempête (...). Les nefes ont un mât, et une voile, et un gouvernail, et n'ont pas couverture. Quand ils les ont chargées, ils recouvrent les marchandises de cuir bouilli (...). Point n'ont d'ancres de fer, mais une ancre avec un palan à leur manière (...). » (7).

De nos jours les bateaux « cousus » ont disparu, ils ont été aperçus et photographiés pour la dernière fois, en Afrique de l'Est, dans les années 1930 (8). Il s'agissait d'embarcations construites dans l'archi-



pel de Lamu au Kenya, le Mtepe ou le Dau la Mtepe, et utilisées principalement pour le transport des boriti (bois de mangrove). C'est l'acharnement d'un homme, Tim Severin (9) qui, avec le parrainage du Ministère du Patrimoine National et de la Culture du sultanat de Oman, nous a permis d'admirer récemment un magnifique spécimen de ces bateaux « cousus ». Le Sohar a été construit à Sur, en 1980, avec du bois de tek importé d'Inde, en essayant de retrouver et de respecter les règles traditionnelles d'assemblage. Un équipage de 19 hommes a conduit ce bâtiment de plus de 26 m de Mascot (départ le 23-11-80) jusqu'à Canton

en République Populaire de Chine (arrivée le 11-07-81).

Les marchandises transportées par les navires, depuis des millénaires, ont nourri le faste et la puissance des souverains portés par les civilisations qui se sont succédées sur les rives de l'Océan Indien. A l'époque de Sumer, l'archéologie et l'épigraphie nous révèlent l'importance du commerce sur cette « mer inférieure » si souvent mentionnée. Du pays de Makkan et de Dilmun, présenté comme le paradis terrestre, les navires apportaient la diorite, utilisée pour la confection des statues royales, le jaspe, l'hématite, le cuivre et bien d'autres cargaisons. Il est remarquable de constater que déjà les bois d'œuvre étaient transportés sur de longues distances. En effet, la côte occidentale de l'Inde, où, semble-t-il, dès cette époque des charpentiers bâtissaient des navires, exportait des essences de qualité vers le pays de Makkan avant que les chargements ne repartent vers le Nord. Dans l'autre sens les négociants emportaient d'Ur et de Lagash, en Mésopotamie, des céréales, des étoffes de laine, de l'argent métal et des huiles végétales. Certaines tablettes cunéiformes nous ont préservé les noms de quelques commerçants et la composition des chargements, ainsi que les quantités (10).

Les siècles et les millénaires qui suivent, voient une relative permanence dans la composition des cargaisons, alors que les événements écologiques et politiques régionaux conduisent à des déplacements plus ou moins importants des pôles et des flux commerciaux. Dans cet ensemble complexe le Golfe arabo-persique et Oman jouent un rôle essentiel, le sud-arabique et le Goujarat se présentant également comme des relais où les transbordements de marchandises étaient obligés à certaines périodes.

Le « Périple de la Mer Erythrée » (11) nous apprend qu'au deuxième siècle de notre ère, l'ivoire, l'écaille de tortue, la corne de rhinocéros et des esclaves provenant des côtes de Somalie étaient troqués contre des tissus, des couteaux, des hachettes, de la verrerie et du ghee. Au début du X^e siècle, selon le témoignage d'un grand voyageur et encyclopédiste arabe, al-Mas'ūdī (12) l'ivoire et l'écaille de tortue pour confectionner

des peignes, mais aussi les peaux de léopards, l'ambre gris et l'or de Waq Waq (probablement l'Afrique du sud-est) sont échangés sur la côte, dans différents comptoirs, où l'on reconnaît les îles de Pemba et de Zanzibar, mais aussi Sofala (nord du Mozambique actuel) ; les habitants de ces pays, Zanj (Noirs), étant gouvernés par des Wafalme (terme swahili pour désigner le roi). Al-Mas'ūdī nous laisse entrevoir la complexité des réseaux commerciaux quand il mentionne que l'ivoire était débarqué à Oman avant d'être expédié sur de nouveaux bateaux vers l'Inde et la Chine. Les Chinois ne commerçaient pas directement avec les cités-Etats swahili, cependant il convient de noter la visite à Malindi de l'amiral musulman Cheng Ho et de son imposante flotte de navires, au cours de sa cinquième campagne de reconnaissance des routes commerciales pour le compte de l'empereur Yung Lo (dynastie des Ming), en 1417-1419 (13). En dehors de cet événement extraordinaire, les porcelaines chinoises qui sont retrouvées dans les fouilles des cités swahili, et même des sites de l'intérieur du continent africain, tel Zimbabwe, devaient suivre les voies commerciales imposées par les réseaux relationnels. Ibn Battūta (14) nous offre dans ses récits une illustration intéressante de son voyage entre Aden et Kilwa (sud de la Tanzanie), en 1331. L'itinéraire est bien tracé, même si certaines descriptions, notamment celle de l'île de Mombasa, posent problème, la durée du voyage est facile à évaluer d'après les renseignements donnés et surtout nous pou-

vons vérifier quelles relations privilégiées le voyageur noue avec ses interlocuteurs locaux.

« (...) Lorsqu'un vaisseau arrive dans le port, il est abordé par des sonboûks, c'est-à-dire des petits bateaux. Chaque sonboûk renferme plusieurs jeunes habitants de Makdachaou, dont chacun apporte un plat couvert, contenant de la nourriture. Il le présente à un des marchands du vaisseau, en s'écriant : « Cet homme est mon hôte » ; et tous agissent de la même manière. Aucun trafiquant ne descend du vaisseau, que pour se rendre à la maison de son hôte (...) sauf toutefois le marchand qui est déjà venu fréquemment dans la ville, et en connaît bien les habitants. Dans ce cas il descend où il lui plaît. Lorsqu'un commerçant est arrivé chez son hôte, celui-ci vend pour lui ce qu'il a apporté et lui fait ses achats. Si l'on achète de ce marchand quelque objet pour un prix au-dessous de sa valeur, ou qu'on lui vende autre chose hors de la présence de son hôte, un pareil marché est frappé de réprobation aux yeux des habitants de Makdachaou. » (15).

Après son séjour à Mogadishio Ibn Battūta se rendra à Kilwa, avant de retourner sur la péninsule arabe, à destination d'un port de la côte du Dhofar.

Un aspect particulier du négoce dans l'Océan Indien occidental, et qui a causé beaucoup de mal à l'Afrique, est celui de la traite des esclaves. C'était une pratique ancienne, il est bien connu, à travers les récits hiéroglyphiques et cunéiformes, que dans l'Antiquité les captifs étaient employés comme main d'œuvre et comme force militaire. Nous avons vu aussi que le « Périple » fait figurer les esclaves de la corne de l'Afrique parmi les « marchandises » convoitées. Un événement historique important, au Nord du Golfe dans la région du Bas-Iraq, la révolte des Zanj (en 868), marque l'importance de la population d'origine africaine ou indienne transplantée et utilisée comme esclaves, notamment domestiques, mais aussi dans l'agriculture et les corps d'armée. S'il est difficile d'évaluer l'importance numérique des déportations humaines pour les

(10) Bendt Alster, op. cit.

(11) H. Frisk, éd., *Le Périple de la Mer Erythrée, suivi d'une... Göteborg* : 1927 (Göteborg Högskolas Arsskrift ; 33).

(12) Al-Mas'ūdī, *Les prairies d'or* [traduction de Murūj al-Dhahab wa-mahādin al-jawhar]. Paris : Société asiatique, 1962-1965. 2 tomes ; VIII + 559 p.

(13) Esmond Bradley Martin and Chrysee Perry-Martin, *Cargoes of the East*. London : Elm tree books, 1978. XII + 244. [Pp. 12-15].

(14) Ibn Battūta : 1304-1377. *Géographe et historien arabe, grand voyageur de l'Islam, il a fait rédiger par son secrétaire son Rihla, (journal) où il décrit les contrées qu'il a traversées : Arabie, Asie Mineure, Russie, Inde, Chine, Espagne, Sahara, Soudan, ainsi que les mœurs de leurs habitants*. N.D.L.R.

(15) Ibn Battūta, *Voyages*, t. 2. Paris : Editions Anthropos, 1969. [Pp. 181-182].

périodes anciennes, il semble cependant acquis que le XIX^e siècle culmine quant à l'ampleur de ce trafic, même après l'interdiction imposée par les Britanniques. Selon E.B. Martin (16), entre 1777 et 1876, environ 1 200 000 personnes ont été enlevées à leur continent d'origine, parmi lesquelles 300 000 étaient destinées à l'Arabie, au Golfe et à l'Inde. Les lieux de traite privilégiés varient selon les périodes, ainsi Mombasa n'a jamais été un port très important pour la fourniture d'esclaves, alors qu'il l'était pour l'ivoire, par contre Kilwa et surtout Zanzibar, comme marché centralisateur de ce trafic, ont joué des rôles considérables, tout comme les comptoirs de la côte du Mozambique.

Du fait des distances parcourues et de la durée des voyages imposée par le rythme des moussons, la vie à bord des boutres revêt une importance et une qualité particulières. Les marins constituent des équipages assez nombreux pour la taille des navires. Ils naviguent sous la direction du capitaine, le *nakhoda*, qui est parfois le propriétaire du bateau. La plupart du temps ils proviennent de la même région que celle du port d'attache du boutre, ce qui n'exclut pas l'utilisation d'une main d'œuvre occasionnelle sur des portions du parcours ou pour accompagner des cargaisons particulières. L'utilisation de pilotes familiarisés avec les mers abordées est fréquente, le cas de Ibn Majid, qui a servi de guide à Vasco de Gama, en 1498, entre Malindi (Kenya actuel) et l'Inde, est l'un des plus fameux.

A bord, la vie s'organise sur le rythme des jours et avec les contraintes climatiques, car presque tous les membres de l'équipage dorment à la belle étoile. Le ou les cuisiniers s'affairent près de la petite cabane en bois qui tient lieu de four, ainsi sur le boutre *al-Zenubi*, provenant du Gujarat, en mars 1981, entre Mombasa et Moroni, aux Comores, ils préparaient trois plats collectifs, le premier pour le capitaine, ses parents et le doyen du bateau, le deuxième pour le reste de l'équipage, et le troisième pour les trois passagers. La plupart des marins qui fréquentent l'Océan Indien occiden-

tal sont musulmans, ceci depuis l'expansion rapide de l'Islam à partir du VII^e siècle, aussi est-il compréhensible que le rythme des prières soit souvent respecté à bord, d'autant plus que, face à un environnement menaçant, l'invocation de Dieu est perçue comme impérative. Les superstitions sont, en outre, nombreuses et le capitaine veille à ce que les règles de conduite soient respectées. Par temps calme, les tâches sont réduites pour un équipage qui varie entre 10 et 25 personnes, le repos, la pêche et le bricolage occupent les journées quand ce ne sont pas des chants autour du thé et du narguileh.

Aujourd'hui la navigation par boutres a beaucoup régressé. Le volume des échanges s'est accru de façon considérable, mais les moyens de transport modernes et la mondialisation du commerce tendent à marginaliser cette civilisation de la mer qui avait traversé les millénaires, la rejettent dans l'archaïsme.

Cependant des boutres sont toujours construits dans l'Océan Indien occidental, que ce soit sur les côtes de l'Inde, d'Iran, à Oman ou en Afrique de l'Est, notamment sur l'île de Lamu, au Kenya. A travers ces chantiers modestes les techniques du passé survivent, le savoir-faire des maîtres d'œuvres se transmet encore. Pour combien de temps... ?

Pour illustrer l'importance du déclin du commerce par boutres l'exemple de Mombasa (Kenya) est révélateur. Ainsi nous pouvons vérifier que de 1907 à 1915 plus de 200 boutres étrangers fréquentaient chaque année le vieux port, entre les deux guerres mondiales la moyenne descend à 165 par an. Après 1940, les destructions de navires pendant la guerre et la nécessité de maintenir un certain niveau d'échanges extérieurs pour la colonie britannique, favorisent la reprise du trafic par boutres pendant quelques années, le temps que les flottes occidentales se reconstituent. En 1945, Mombasa accueille 371 navires étrangers, puis 433 en 1946, le nombre décroît à partir de 1948. La moyenne annuelle pour les années 1960 n'est plus que de 43, la tendance semble se renverser au début des années 1970 pour se vérifier par la suite, en 1980, seulement 20 boutres étrangers se présenteront.

L'enquête que j'ai réalisée à Mombasa m'a permis de répartir le nombre d'arrivées entre 1974 et 1980 selon les origines des bateaux :

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
arabes	12	7	6	9	8	6	5
indiens	10	3	7	2	8	3	
iraniens	14	24	8	8	0	2	0
somaliens	9	6	3	4	7	8	5
tanzaniens	6	13	11	6	6	10	7
TOTAL	49	53	35	29	23	34	20

Le déroulement des voyages diffère selon l'origine des navires. Ainsi, la plupart des boutres iraniens qui arrivent par groupes de deux ou trois, ne font qu'une entrée par saison à Mombasa, parfois quelques-uns s'arrêtent une deuxième fois sur le chemin du retour en provenance de Tanzanie, les marins préférant relâcher à Mombasa plutôt qu'en un autre point de la côte africaine pour acheter les vivres du voyage. Les bateaux indiens, en général, ne font qu'une escale au vieux port, cependant en 1977, et en 1979 des navires arrivés tôt dans la saison ont réalisé des opérations de cabotage vers la Tanzanie. En ce qui concerne les boutres arabes, si les trois quart d'entre eux n'effectuent qu'un aller et retour par saison, il faut remarquer que le quart restant, pratique le cabotage régional pendant de nombreux mois, en concurrence avec les embarcations du Kenya, de Somalie et de Tanzanie. Ainsi le record est atteint par le boutre de 147 t, « *al-Nasry* », qui, arrivé du sud-Yemen en mars 1977, ne repartira qu'en avril 1980 vers son port d'origine, Geydha.

Aujourd'hui le déclin du commerce par boutres arrive à sa phase ultime. Dans les rades, quelques vieux schooners remplacent les *būm*, les *sambūk* et autres voiliers orientaux. Ainsi, à Mombasa, le vieux port survit au ralenti comme un écho de l'histoire, seuls quelques boutres kenyans, des *jahazi* de Lamu, maintiennent une activité régulière qui, elle, ne paraît pas menacée dans l'immédiat. Le coût toujours plus élevé du carburant et le mauvais état des routes en saison des pluies donnent une chance de survie au commerce local par dhows, chance vérifiée par la reprise de la construction de *jahazi* sur l'île de Lamu.

Jean-Claude Penrad.
Bibliothèque du Centre d'Etudes
Africaines-Ehess.

(16) E.B. Martin, op. cit. Pp. 29-30.