

**NAVIGATION MARITIME ET COMMERCE ENTRE L'ORIENT ET L'OCCIDENT DANS  
L'ANTIQUITE. L'IMPORTANCE DE LA MER ROUGE**

**Larbi AGGOUN**

**Maître de Conférences Département d'Histoire et d'Archéologie**

**Université MENTOURI, Constantine – ALGERIE**

**Adresse postale : M. Larbi AGGOUN, BP N 7. C. Nouvelle ville Constantine, 25036  
ALGERIE**

**E Mail : LAR\_AGGOUN@yahoo.fr**

---

**Résumé :**

Depuis que l'humanité a réussi à naviguer, l'expérience acquise, les masses d'eau transformée navigables, lien entre continents et pays, et les villes portuaires celles construites sur les plages, ont été les ports, les portes et des ponts de communication entre les peuples.

La mer Rouge, située entre l'Asie et l'Afrique, entre l'Est et l'Ouest, a été un véritable pont de communication et de lien entre les continents et l'Égypte, à cause de ses deux riverains de l'injection entre Orient et Occident, où mixte la navigation fluviale à la navigation maritime ; et le canal de «Pharaon Néchao" qui reliait le Nil avec la mer Rouge, a été une réussite égyptienne avant De Lesseps il y a des centaines d'années.

Dans cet article, nous essayons d'examiner l'importance de la mer Rouge à la navigation internationale dans les temps anciens et à la lumière de cela, nous essayons de tirer quelques conclusions et de nouvelles visions.

**Mots clé :** Arabie, Cabotage, Égypte, Hérodote, Libye (Afrique), mer Rouge, Navigation, Océan indien, Périples, Punt, phéniciens, Ptolémée, Romains.

**Abstract:**

Since humankind succeeded in sailing and got a navigation experience gained, bodies of water transformed to waterways link between continents and countries, and the port cities those built on the beaches, were ports, gates and bridges of communication between peoples.

The Red Sea located between Asia and Africa, between East and West, it was a real bridge of connect and link between the continents, and Egypt was because of its two waterfronts the injection between East and West, where mixed the river navigation with marine navigation, and the channel of "Pharaoh Nechao" that connected Nile river with Red sea was an Egyptian achievement before De Lesseps hundreds of years ago.

In this article, we try to review the importance of the Red Sea to international navigation in ancient times and in the light of that, we try to draw some conclusions and new visions.

## Introduction

De par sa situation entre deux continents, voire l'Asie et l'Afrique, la mer Rouge était toujours le trait d'union, ou la passerelle qui assure le lien le plus facile entre ces deux continents, mais au delà, elle est particulièrement le point de transit entre l'Orient et l'Occident, depuis l'extrême Orient jusqu'à la Méditerranée. Ce bras d'océan Indien est un véritable carrefour où l'Est et l'Ouest se rencontrent <sup>(1)</sup>. Par ses eaux, ses villes portuaires, ses navires et ses marins, la mer Rouge était la meilleure ligne maritime d'échanges commerciaux, mais aussi un espace vital pour les mouvements de migration des groupes humains, et de brassage des populations.

C'est Hegel qui rappelle, dans "*La Raison dans l'Histoire*", qu'on s'est habitué à considérer l'eau comme l'élément séparateur. « *Il est au contraire d'une importance essentielle de dire contre cette opinion que rien ne réunit autant que l'eau* ». Et il précise sa pensée en écrivant que « *la mer, d'une façon générale, donne naissance à un type de vie spécial. L'élément indéterminé nous donne l'idée de l'illimité et de l'infini et l'homme, en se sentant au milieu de cet infini, en tire courage pour dépasser le limité. La terre,*

---

<sup>(1)</sup> La partie nord de l'océan indien était connue chez les marins de l'Antiquité par ses trois golfes :

- le golfe arabe (*Sinus arabicus*) la mer Rouge.
- le golfe persique (*Sinus persicus*) l'actuel golfe arabe.
- le golfe de Gange (*Sinus gangeticus*) le golfe de Bengale, connu chez les Romains sous le nom de *Mare rubrum*. En revanche, les parties centrales et australes de l'océan indien n'étaient pas connues, pour cela, les romains les appelaient : *Mare viridarium* (mer verte) ou *Mare Obscurum* (mer obscure). Voir: Yves JANVIER, 1976 *La mer Rouge, lien entre deux mondes dans l'Antiquité*, *Cahiers d'Histoire*, n°3.

*la plaine fluviale (ou littorale) fixent l'homme au sol. Sa liberté est ainsi restreinte par un immense ensemble de liens. Mais la mer le conduit au-delà de cette limitation... »* Malheur à ceux pour qui la mer est simplement l'endroit où la terre cesse. « Ils n'ont pas avec elle de rapport positif ». Et il ajoute, reprenant un vieux cliché dans lequel tombent parfois les grands esprits qu' « *en Asie, la mer n'a pas d'importance, alors qu'en Europe, ce qui compte, c'est le rapport avec la mer. La mer apporte avec elle cette tendance très particulière vers l'extérieur qui manque à la vie asiatique, cette marche de la vie vers plus loin qu'elle-même* » <sup>(2)</sup>.

## 01- les Egyptiens, pionniers de la navigation en mer Rouge :

Les côtes égyptiennes de la mer Rouge s'étendent – d'après la géopolitique actuelle - de Suez jusqu'aux frontières soudanaises. Ces chaînes de montagnes minérales, ont inspiré les marins de l'Antiquité qui donnèrent à cette étendue marine le nom de *Robrum Mare* (mer Rouge). Au début de l'ère chrétienne, des ermites y fondèrent les premiers monastères, partageant cette région reculée et désertique avec les tribus bédouines qui pratiquaient le commerce. De nos jours, les oueds escarpés du désert oriental demeurent relativement peu explorés, abritant uniquement des hardes de bouquetins et de gazelles. En marge de ces étendues arides et vides, les côtes de la mer Rouge offrent à notre regard de superbes récifs coralliens, abritent une riche vie sous marine et d'anciens ports, témoignages de l'activité maritime intense qui façonna l'histoire de la région depuis les pharaons.

Il faut remonter à la période égyptienne prédynastique, c'est à dire

---

<sup>(2)</sup> G.F. Hegel, *La Raison dans l'Histoire*, traduction française, Paris S.D.

antérieure à 3500 ans avant J.C., pour aborder les premières explorations maritimes de la mer Rouge, et encore les indices sont rares. Les Pharaons, de leur côté, avaient établi des relations maritimes avec le Yémen dès le quatrième millénaire <sup>(3)</sup>. Il semble qu'ils aient navigué en mer Rouge, peut-être même jusqu'à Socotora et établi le Royaume minéen ; du nom de Minas, le Roi unificateur de l'Égypte jusqu'aux frontières de l'Hadramaout et du Yémen <sup>(4)</sup>. Il est difficile de résoudre ces problèmes dans l'état des connaissances actuelles <sup>(5)</sup>. Cependant, seules les fouilles qui peuvent mettre en place les preuves de l'existence de ces premières relations dont la mer Rouge était le trait d'union. En outre, l'abondance des vestiges égyptiennes dans certains sites archéologiques yéménites sous les XIIIe et XVIIIe dynasties semble indiquer que, vers l'an 2500 avant J.C., les Égyptiens avaient des relations directes avec la côte de l'Arabie du sud <sup>(6)</sup>.

Vers 3000 avant J.C., il est probable que les civilisations égyptienne et sumérienne prirent contact par mer par des voyages effectués autour de la péninsule arabique. Mais ces premiers contacts furent bientôt interdits par un peuple de souche himyarite qui se fixa autour du littoral de l'Hadramaout et qui établit un extraordinaire cordon de secret commercial contre tous les trafiquants étrangers. Certains érudits pensent même que l'origine du mot "mer Rouge" appliqué par certains Grecs à l'ensemble des eaux orientales est en réalité "Himyarî, Ahmar

"أحمر" ou "Rouge", le héros éponyme de ce peuple.

Les premiers voyages des Égyptiens de Kosseir <sup>(7)</sup> et ceux des Sumériens de Bassora ne furent pas, d'une manière générale, poussés très loin. En ce qui concerne les premiers, ils visitèrent, sous le règne de Sahuré (5e dynastie, vers 2965-2825 avant J.C.) le pays de Punt, soit la côte des Somalis entre Bab el-Mandeb <sup>(8)</sup> et Gardafui. (fig.n°4)

Il est probable qu'ils atteignirent Socotora. Après la chute de la XIIe dynastie (2212-2000 avant J.C.), les voyages maritimes égyptiens disparurent à peu près complètement et il fallut attendre la glorieuse XVIIIe dynastie (1580-1322 avant J.C.) pour que la grande expédition de la Reine Hatshepsout atteigne à nouveau au delà de Bab el-Mandeb, la côte des Somalis, Socotora <sup>(9)</sup> et même les îles Korian-Morian sur la côte de l'Hadramaout.

Les bas-reliefs du temple de Deir-el-Bahri à Louqsor retracent la grande

<sup>(3)</sup> R. HALL *Cambridge Ancient History*, tome I.

<sup>(4)</sup> Pline mentionne le royaume minéen et évalue à 3 000 le nombre des familles crétoises qui avaient un monopole de la cueillette, du transport et du commerce de l'encens ainsi que des soins à accorder aux arbustes thuriféraires.

<sup>(5)</sup> Pierre CELERIER, *Histoire de la navigation*, PUF, Paris 1968.

<sup>(6)</sup> CAEY M. et WARMINGTON E.H., S.D., *Les Explorateurs de l'antiquité*. Paris.

<sup>(7)</sup> Albus Portus ou Loucos Limen- Ruines un peu au nord d'Al-Qusseir, un des plus anciens ports de la mer Rouge, possède une longue histoire : ce fut à partir de la, que la reine Hatchepsout lança son expédition vers le pays de Pount (l'Abyssinie et la Somalie), comme en témoignent les bas-reliefs de son temple funéraire de Deir el-Bahari, près de Louxor. Selon la légende, l'expédition revint avec deux panthères vivantes et trente et un arbres à encens. Ancien point stratégique, el-Kosseir a vu au XVIème siècle la construction d'une forteresse par le sultan Ottoman Sélim. Aujourd'hui, c'est un endroit propre au repos avec ses plages de sable, ses eaux claires et ses récifs de coraux. La route de la montagne, qui mène à Qift dans la vallée du Nil, suit un ancien parcours caravanier où se trouvent des vestiges pharaoniques et romains.

<sup>(8)</sup> "Porte des Pleurs", détroit entre l'Arabie et l'Afrique qui réunit la mer Rouge à l'océan Indien.

<sup>(9)</sup> Ancienne Panchéa-Aa-Pankaa du conte du naufragé XIIIe dynastie.

expédition de la Reine Hatshepsout et prouvent qu'avant la XVIII<sup>e</sup> dynastie, la route maritime vers les pays au-delà de la mer Rouge était tombée dans l'oubli. Les pierres précieuses qu'on en rapportait, l'encens et la myrrhe devaient être payés très cher aux commerçants himyarites qui en détenaient le monopole <sup>(10)</sup>. C'est le grand mérite de la Reine Hatshepsout d'avoir rétabli ce courant commercial entre l'Égypte et les Indes et nous verrons que la lutte contre les monopoles commerciaux des épices, ensuite, le trafic avec les Indes ont inspiré la plupart des grandes explorations et des grandes découvertes. Sur les bas-reliefs de Deir-el Bahri, le dieu Amon s'exprime ainsi :

*"Nul ne foula ces terrasses d'encens que le peuple ignorait ; ce sont les ancêtres qui en ont transmis la tradition. Les merveilles qui, sous tes pères, les Rois de la Basse Égypte, en ont été rapportées, étaient confiées à un messenger, puis à un autre et cela, depuis les temps très lointains des ancêtres des Rois de la Haute Égypte, en retour de nombreuses offrandes. Et nul ne les reçut jamais que par des messagers".*

Mais l'élan était donné, la voie était ouverte et chaque année, les navires égyptiens de la XVIII<sup>e</sup> dynastie se rendaient au pays de Punt. Cette vocation maritime de l'Égypte se poursuivit sous les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> dynasties (1346 avant J.C. et plus tard), qui marquèrent les limites extrêmes de l'exploration égyptienne <sup>(11)</sup>. De leur côté, les Sumériens quittant le port d'Eridou, près de Bassora, conduisaient leurs navires jusque sur la côte d'Oman et de l'Hadramaout et, probablement même, jusqu'à Socotora. Mais les Himyarites gardaient vigoureusement leurs côtes. Ils connaissaient déjà le régime des moussons et avaient accaparé le commerce maritime

entre les Indes et la côte orientale d'Afrique dans la région de Sofala. Leurs voyages très longs suivaient à peu près le périple suivant : mer Rouge - l'Oman - côtes du Malabar - Sofala et mer Rouge. Un voyage complet durait près de trois ans pour tenir compte du renversement des moussons <sup>(12)</sup>.

## **02- l'apparition des Phéniciens en mer Rouge au service des Pharaons :**

A partir du Xe siècle avant J.C., les mystérieux Phéniciens, ces intrépides navigateurs de l'Antiquité, firent leur apparition en mer Rouge (fig.n°1). Leurs expéditions, sous l'égide du Roi Salomon ou des Pharaons d'Égypte s'enfoncèrent dans l'inconnu et atteignirent rapidement le golfe Persique et la côte orientale d'Afrique. Le *Livre des Rois* confirme que Salomon fit construire une flotte près d'Eilat, dans le golfe d'Akaba, et qu'après avoir armé cette flotte avec des marins et des pilotes phéniciens, il l'envoya à Ophir, d'où elle lui rapporta, en un seul voyage, quatre cent cinquante talents d'or <sup>(13)</sup>.

On peut admettre que les Phéniciens ont poussé jusqu'au golfe Persique. A cette époque, les Indiens qui connaissaient également le régime des moussons ont certainement atteint le littoral oriental de l'Afrique à partir de la côte Nord-ouest de l'Inde en voyageant vent arrière. L'Égypte avait été ouverte aux peuples méditerranéens par les Rois Psammétique (664-610 avant J.C.) et Nécho (610-594 avant J.C.). Les Grecs et les Phéniciens s'installèrent dans la vallée du Nil et mirent leur science nautique au

<sup>(10)</sup> Pline VII.

<sup>(11)</sup> L. Casson, *les Marins de l'Antiquité*, Paris, Hachette, s.d.

<sup>(12)</sup> Pline, liv. VI, chap. XXII ; Strabon, liv. XV.

<sup>(13)</sup> Pline, liv. VI, chap. XXIII.

service des pharaons <sup>(14)</sup>. Cependant, seuls les Phéniciens furent autorisés à naviguer en mer Rouge. C'est sous le règne de Nécho que se place le fameux périple de circumnavigation autour de l'Afrique qui fit couler tant d'encre et qui soulève encore tant de passions. De nombreux savants, historiens et navigateurs se penchent toujours sur le texte d'Hérodote qui pose l'une des énigmes les plus célèbres de l'histoire. Il relate le voyage effectué par un capitaine phénicien vers 600-595 avant J.C. sur les instructions du Pharaon Nécho <sup>(15)</sup>. Si on en croit Hérodote, ce hardi navigateur, parti de Suez boucla complètement le périple d'Est en Ouest et retourna en Egypte par Gibraltar après avoir fait le tour complet de l'Afrique.

Voici ce que dit Hérodote :

*"La Libye, c'est-à-dire l'Afrique, est entourée par la mer sauf dans sa partie qui borde l'Asie, Nécho, roi d'Egypte, étant le premier à nous montrer ce fait. En effet, quand il eut terminé le creusement du canal qui s'étend du Nil au golfe d'Arabie, il envoya sur des navires des hommes de Phénicie avec la mission de retourner jusqu'aux colonnes d'Hercule et à la mer Septentrionale (Méditerranée) et de revenir ainsi en Egypte. Donc, les Phéniciens, partant de la mer Rouge, parcoururent la mer Méridionale (mer d'Arabie et l'océan Indien) et, chaque fois que l'automne venait, ils tiraient leurs bateaux sur le rivage et ensemençaient le pays, quel que fût l'endroit de Libye où ils se trouvaient et ils attendaient la moisson. Alors, ayant récolté le grain, ils*

*appareillaient de nouveau. Ayant ainsi fait pendant deux ans, ils doublèrent les Colonnes d'Hercule dans la troisième année et parvinrent en Egypte. Et ils racontèrent des choses croyables peut-être pour d'autres mais incroyables pour moi, entre autres, qu'en tournant autour de la Libye, ils avaient le soleil à leur droite. Ainsi fut découverte, pour la première fois, la Libye'"<sup>(16)</sup>.*

La controverse qui s'est établie dès l'Antiquité sur le récit d'Hérodote dure encore. Polybe, historien et explorateur de l'Afrique, et Poseidonius, philosophe, physicien, restaient sceptiques. Dans les temps modernes, Bougainville était hésitant ; Wheeler et surtout Müller furent parmi les savants, les partisans les plus vigoureux de la réalité du périple. E.J.Webb était le chef de file des sceptiques <sup>(17)</sup>. L'hypothèse de Wheeler nous semble la plus vraisemblable. Le départ aurait pu avoir lieu en mai. Poussés par le vent du nord qui balaie la mer Rouge jusqu'en septembre, les navires phéniciens (fig.n°2) auraient reconnu Guardafui en octobre à l'époque de la renverse des moussons. Entraînés par le vent du Nord-Est et le rapide courant de Mozambique, ils auraient doublé le Cap de Bonne Espérance en avril de l'année suivante pour se trouver au nord de l'Equateur en juillet au plus tard. Compte tenu des nombreux arrêts, ils auraient atteint le Sénégal en mars de la seconde année et l'Egypte dans le courant de la troisième année. La place nous manque pour entrer dans le détail de cette navigation et pour en tracer l'itinéraire sur la carte, mais l'hypothèse est à retenir. Cependant, rien ne sera tranché tant qu'une preuve matérielle, inscription ou trace formelle de leur passage ne sera mise à jour. Il y a malheureusement peu de chance, car les Phéniciens entouraient leurs voyages d'un secret extraordinaire et

<sup>(14)</sup> J. PIRENNE, *la Grèce et Saba, Mémoire présenté* par divers savants à l'académie des inscriptions et belles lettres, T. XV, Paris 1955.

<sup>(15)</sup> J. DESANGES, 1978, *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique* (VIe siècle av. J.C. – IVe s. ap. J.C.), collection de l'école française de Rome 38.

<sup>(16)</sup> Hérodote IV.

<sup>(17)</sup> E. H. RAHMOUNE, les périple de Poseidonius et d'Eudoxe de Cyzique et les contraintes de la navigation en occident, *Africa Romana*, 2000, pp 105-122.

conservaient, même à leur retour en Egypte, un mutisme implacable sur le déroulement de leurs expéditions et l'étendue de leurs découvertes <sup>(18)</sup>

### 03- Le problème de Madagascar :

Le récit d'Hérodote, ne cite, comme nous voyons, aucune découverte ilienne, bien que les côtes malgaches soient plus proches du littoral continental de l'Afrique, et toutes les conditions étaient toujours favorables pour naviguer en direction de l'île paradisiaque : Madagascar ! (fig n°6)

Si ce bref récit d'Hérodote, ne se soucie pas d'autre chose que sa question essentielle : la circum africaine, Ceci n'exclut pas l'hypothèse que les fameux marins phéniciens de Nécho étaient arrivés à l'île, donc nous attendons les résultats des études archéologiques, peut être, elles révéleront, un jour, une découverte aussi importante que ce thème !

Les études anthropologiques donnèrent des résultats plus importants, "... les résultats de ces études anthropologiques et linguistiques semblent converger vers la direction de deux vagues principales d'immigrants, l'une dite des Proto-Malgaches aux environs des IV<sup>ème</sup> et V<sup>ème</sup> siècles, dans le nord de l'île ; l'autre dite des Néo-Indonésiens, établis sur les hauts plateaux intérieurs (XI<sup>e</sup>-

XIV<sup>e</sup> siècle)" <sup>(19)</sup>. Dans ce sens, l'île a été peuplée par deux éléments, l'un Africain et l'autre Sud-est asiatique, subséquemment le peuple malgache est le résultat de brassage de ces deux éléments.

Les contacts de l'Afrique et de Madagascar avec l'Asie du Sud et du Sud-Ouest sont mieux attestés, dès les époques anciennes, par les documents écrits et l'archéologie. L'aventure d'Hippalos n'a pas d'autre intérêt historique que d'attester l'utilisation de la mousson avant notre ère. Elle signifie également que, si le rivage africain a pu être touché par la navigation indonésienne en face de Madagascar, c'est à partir du nord, en mer Rouge et vers la corne de l'Afrique, qu'il s'est éveillé à la vie maritime. <sup>(20)</sup>

### 04- La Marine des Ptolémée :

Les Grecs ne pénétrèrent dans la mer Rouge probablement que sous le règne de Darius, roi des Perses (521-486 avant J.C.). Alors que, dès le Xe siècle avant J.C., les Phéniciens voguaient vers les pays fabuleux de l'Ophir, les Grecs d'Homère étaient cantonnés dans la Méditerranée orientale. Les Arabes, de Suez à l'Euphrate, barraient la route aux peuples du nord. En outre, l'Egypte restait, jusqu'au milieu du VII<sup>e</sup> siècle avant J.C., un pays fermé et les colonies grecques, autorisées à séjourner sur le bras occidental du Nil, ne s'aventuraient pas jusqu'aux rivages de la mer Rouge.

Il fallut attendre la conquête de l'Egypte par Cambyse, fils de Cyrus le Grand, en 525 avant J.C. pour que les Grecs fussent autorisés à naviguer en mer

<sup>(18)</sup> Pour prouver la réalité de « périple de Nécho », L'Association *Pount* présidé par l'I.G.A, Bourgoin, Directeur du Shom, et dans laquelle figurent des égyptologues de renommée mondiale ainsi que des professeurs et l'Amiral Labrousse, a aidé M. Gil Artagnan à reconstituer un navire de mer pharaonique de l'époque, le *Pount*. Parti d'Alexandrie en 1988, le *Pount* a fait le tour de l'Afrique, en deux ans et demi, comme les Phéniciens. au retour à Alexandrie fait la preuve que le périple était possible dans le temps indiqué par Hérodote.

<sup>(19)</sup> Mollat (M.), Les contacts historiques de l'Afrique et de Madagascar avec l'Asie du Sud et du Sud-est : le rôle de l'océan Indien, in *Relation historiques à travers l'Océan Indien*, Histoire générale de l'Afrique : études et documents, UNESCO, p. 55.

<sup>(20)</sup> *Ibid.*, pp. 55-56

Rouge et dans l'océan Indien. Après le voyage de Scylax de l'Indus à Suez, les Perses laissèrent les Grecs s'installer à Kosseir et leurs vaisseaux s'aventurer jusqu'au Yémen <sup>(21)</sup>. Les Grecs ne savaient encore rien de l'Afrique orientale et du golfe Persique et leurs croisières dépassaient rarement Bab el-Mandeb, dont la mauvaise réputation suffisait à freiner l'esprit d'aventure de leurs capitaines.

Mais la grande dynastie des Ptolémée allait bientôt donner à la navigation grecque une puissante impulsion. Ptolémée 1<sup>er</sup> Soter (fils de Lagus), général d'Alexandre le Grand, était monté sur le trône d'Egypte en 323 avant J.C. à la mort de son souverain. Il avait accompagné Alexandre aux Indes et reconnu l'importance du commerce indien avec l'Egypte. Dès qu'il fut sur le trône, il fit construire de grands navires et les envoya explorer la mer Rouge sous les ordres de l'amiral Philon pour forcer la barrière arabe qui s'opposait farouchement à la percée des Grecs <sup>(22)</sup>. En outre, il avait reconnu aux Indes la puissance au combat des éléphants de guerre et désirait s'en procurer, dans le sud de la mer Rouge pour armer ses légions.

Ptolémée II Philadelphie qui régna de 285 à 246 avant J.C. accentua encore les explorations de la mer Rouge. Ses navires franchirent Bab el-Mandeb et trafiquèrent avec les naturels de la côte des Somalis. Il ouvrit sur la mer Rouge de nouveaux ports reliés au Nil par d'excellentes routes et fonda des stations de chasse à l'éléphant jusqu'à Bab el-Mandeb. Il envoya Aristote et Pythagore explorer les côtes du Hedjaz et d'autres représentants de son autorité poussèrent même jusqu'à Gardafui, laissant sur les différents points de la côte Ouest de la mer Rouge et de la côte des Somalis des

pilliers et des autels pour marquer les points extrêmes de leur avance <sup>(23)</sup>.

Son successeur Ptolémée III Evergète I (246-222 avant J.C.) organisa la chasse sur un pied militaire et établit sur la côte des Somalis des positions solides qui lui permirent de créer de nouvelles relations commerciales. Après lui, la belle période des Ptolémée prit fin et les successeurs d'Evergète I ne conservèrent pas le même esprit d'aventure et de commerce qui poussa les navigateurs grecs jusque dans l'océan Indien. La mer Rouge et le golfe d'Aden avaient été explorés jusqu'à Gardafui et la côte orientale de l'Afrique jusqu'à Rhapta<sup>(24)</sup>. Mais la barrière arabe de l'Hadramaout et du golfe Persique tenait bon. Les Sabéens du Yémen et les Himyarites, le long de la côte de l'Hadramaout, essayèrent par tous les moyens d'empêcher les Grecs d'atteindre les Indes par la mer. Seul, Eudoxe de Cyzique <sup>(25)</sup> sous le règne de Ptolémée IX, Evergète II en 146 avant J.C., réussit à effectuer deux voyages d'Egypte aux Indes et en revint à chaque fois avec une cargaison d'aromates et de pierres précieuses. Dépouillé par son souverain, il abandonna ses tentatives <sup>(26)</sup>.

Pendant le second siècle avant J.C., malgré la décadence des Ptolémées et les difficultés dans lesquelles se débattait le Royaume d'Egypte, les marchands grecs continuèrent néanmoins à leurs risques et périls de commercer avec la côte occidentale de la mer Rouge. L'empire romain, au fait de sa puissance, recherchait les articles de luxe orientaux et les commerçants égyptiens approvisionnaient de leur mieux la grande capitale occidentale.

---

<sup>(21)</sup> Hérodote II et IV - Diodore I.

<sup>(22)</sup> Diodore III.

---

<sup>(23)</sup> Pline, VII, XXXVI.

<sup>(24)</sup> J. DESANGES, Op. Cit. pp. 152-155.

<sup>(25)</sup> *Idem.* pp. 292-305.

<sup>(26)</sup> Diodore III.

Le dernier siècle avant J.C. vit l'effondrement de la dynastie des Ptolémée et l'Égypte passa sous la domination romaine en 31 avant J.C.. La dynastie avait cependant laissé une œuvre admirable.

## 05- La Marine romaine en mer Rouge :

Grâce aux célèbres géographes anciens : Plin<sup>(27)</sup>, Artémidore, Agatharchide et tant d'autres, la mer Rouge et ses côtes étaient connues et soigneusement décrites. Le "*Périple de la mer Erythrée*"<sup>(28)</sup>, véritables instructions nautiques, permettait ultérieurement aux navigateurs romains de se rendre d'Égypte jusqu'à Bab el-Mandeb, Socotora et même aux Indes. De nombreux ports d'escale jalonnaient cette route maritime grecque. Ils s'échelonnaient ainsi d'après les dernières estimations.

Le "*Périple de la mer Erythrée*" se compose de 66 chapitres, la plupart d'entre eux consistant en un long paragraphe. La première partie, chapitres 1 à 18, décrit les routes maritimes suivant l'axe Nord-Sud depuis l'Égypte le long de la côte d'Afrique jusqu'à ce qui correspond probablement à l'actuelle Tanzanie. Le reste du texte suit un axe Ouest-Est, depuis l'Égypte, en faisant le tour de la Péninsule Arabique et du Golfe persique jusqu'à la côte de Malabar. Le court chapitre 54, par exemple, dit dans sa totalité :

*« Tyndis appartient au royaume de Cerobothra ; c'est un village bien visible depuis la mer. Muziris, du même royaume, abonde en navires envoyés ici avec des*

*cargaisons depuis l'Arabie et par les Grecs ; la ville est située sur un fleuve, éloigné de Tyndis de cinq cents stades<sup>(29)</sup> par fleuve et mer, et en remontant le fleuve de vingt stades depuis le rivage. Nelcynda est éloigné de Muziris par le fleuve et la mer d'environ cinq cents stades, et appartient à un autre royaume, celui des Pandyan. Cet endroit est également situé sur un fleuve, à environ cent vingt stades de la mer. »*

Lorsque l'Empire Romain eut conquis l'Égypte et la Syrie, son pouvoir s'étendait jusqu'à l'Euphrate et aux limites de l'Arabie. Rome était devenue la capitale du monde civilisé et un courant commercial et maritime important s'établit bientôt entre la péninsule italique et l'Égypte. L'enrichissement prodigieux des provinces occidentales de l'Empire fut à l'origine de la reprise des expéditions maritimes en mer Rouge. Les denrées précieuses, les produits rares venant des Indes lointaines, étaient de plus en plus demandés en Europe et les marchands grecs d'Égypte reprirent les routes de l'aventure et de l'inconnu pour satisfaire l'immense désir de lucre de l'Occident. Alors que les expéditions des Ptolémée avaient conservé un certain caractère scientifique, celles qui s'organisèrent sous le règne d'Auguste (63 avant J.C. -14 après J.C.) grâce en général, aux capitaux et au prestige romains, n'ont eu qu'une allure strictement commerciale<sup>(30)</sup>.

Strabon nous dit qu'au temps d'Auguste, il partait, certaines années, près de 120 navires de Bérénice<sup>(31)</sup> ou de Myos

<sup>(27)</sup> Plin l'Ancien né en 23, conseiller de Vespasien, commandant de la flotte de Misène à la tête de laquelle il périt en 79 lors de l'éruption du Vésuve en tentant de porter secours aux habitants d'Herculanum et de Pompéi.

<sup>(28)</sup> C. ROBIN, 1991. L'Arabie du sud et la date du Périple de la mer Erythrée. *Journal Asiatique*, 279: 1-30.

<sup>(29)</sup> Mesure itinéraire grec égale à 600 pieds, ou 192,27 mètres.

<sup>(30)</sup> Strabon II- XVI

<sup>(31)</sup> L'ancienne cité de Bérénice a été fondée et nommée par Ptolémée II, en 275 av. J.C. Les ruines du temple de Sémiramis sont situées près de la ville moderne. À l'intérieur, à Wadi Sakait, sont les vestiges des mines d'émeraudes exploitées depuis les temps pharaoniques jusqu'à l'ère romaine. La côte est longée de

Hormos pour la côte Nord Est d'Afrique et parfois jusqu'aux Indes (fig. n° 3) Des ambassades et des présents furent échangés entre Rome et les Indes et les produits d'Arabie, d'Afrique et des Indes arrivaient largement en Méditerranée : épices, parfums, gommés, perles, ivoires, bois, pierres précieuses <sup>(32)</sup>.

Ce commerce empruntait la voie maritime, plus indépendante et moins dangereuse que la voie terrestre. Cependant les voyages étaient longs : les vaisseaux grecs suivaient pratiquement la côte de Suez jusqu'aux Indes tout le long de l'Hadramaout. Ils devaient d'abord payer de fortes taxes d'abord aux Sabéens à Moka et, ensuite aux chefs himyarites indépendants de la côte de l'Hadramaout et, enfin, en dernier lieu, aux Perses du détroit d'Oman qui prélevaient également une dîme sur les marchandises. Ces vexations et l'attitude hostile des Sabéens décidèrent l'Empereur Auguste, sur la demande des marchands grecs d'Egypte, à envoyer une expédition pour s'emparer du royaume Sabéen et le soumettre à l'autorité de Rome. Cette idée romaine de la conquête de la mer Rouge au Nord et au Sud et qui ouvrait la route des Indes fut reprise douze siècles plus tard par les croisés et fut à l'origine de l'une des plus extraordinaires expéditions maritimes du Moyen-Age <sup>(33)</sup>.

## 06- Les Romains en Arabie :

---

mangroves. Au large, l'île de Zabargad est une formation géologique unique qui est également renommée pour une pierre semi-précieuse. L'olivine, dont l'exploitation s'est faite entre 1.500 av. J-C et le milieu du XXème siècle. A partir de la colline Péridot, au centre de l'île, la vue sur le lagon entourant l'île est admirable.

<sup>(32)</sup> Strabon II- XV- XVII.

<sup>(33)</sup> Auguste toussaint, *Histoire de l'océan indien*, collection que sais-je PUF, PARIS 1980 p. 61

D'après Pline et Strabon <sup>(34)</sup>, un commandant romain : Aelius Gallus, en 24 avant J.C., fut chargé par le Proconsul d'Egypte de mener à bien une expédition pour soumettre l'Arabie. Il rassembla à Cléopâtre (Arsinoé), tout près de Suez, 10 000 soldats romains, et environ 1 000 Nabatéens de Petra. Ces derniers étaient placés sous les ordres de Syllaëus, Procurateur de la Nabatie <sup>(35)</sup> chargé, en outre, de guider l'expédition. Une flotte gréco-romaine les transporta jusqu'à Leuco Come <sup>(36)</sup> ou l'armée romaine stationna près d'un an, décimée par la mauvaise qualité de la nourriture et l'eau malsaine. Lorsqu'elle fut en état de reprendre la route, Aelius Gallus résolut d'atteindre les Sabéens par voie de terre et se lança sur les pistes désertiques de l'Arabie, transportant de l'eau à dos de chameau. Après 80 jours de marche, les légions romaines traversèrent le désert à l'est de la chaîne du Hedjaz, arrivèrent dans le Nejran, dans l'est de l'Asir d'aujourd'hui, région fertile et irriguée où ils trouvèrent des vivres et des approvisionnements. En poussant vers le sud, elles se heurtèrent à d'importantes forces locales et durent livrer maints combats avant d'arriver à Harsiaba (Mareb) à 150 kilomètres dans le nord-est de Sana.

Epuisés par la traversée du désert et par le manque d'eau, les soldats romains durent lever le siège. Leur chef savait qu'il était seulement à quelques jours de marche du Pays des Aromates (côte de l'Hadramaout) et du Yémen, mais la trahison de son guide lui fit perdre six mois à parcourir la région. Ses troupes étaient décimées par le manque d'eau, les combats incessants et l'implacable soleil d'Arabie, aussi Aelius Gallus décida de ne pas poursuivre la campagne et retourna dans le

---

<sup>(34)</sup> Pline VI -Strabon XVI.

<sup>(35)</sup> C'était la région qui entourait le golfe d'Akaba. Elle descendait jusqu'à une certaine distance au sud le long de la côte orientale de l'Arabie.

<sup>(36)</sup> L'actuel El-Haura, sur la côte est de l'Arabie par 25° de latitude Nord.

Nejran pour y chercher les approvisionnements qui lui manquaient. Onze jours après, il était à Bir Saba (Le Septième Puits ?) et cinquante jours plus tard, il atteignait Egra (l'actuelle Yambo) sur la mer Rouge. Le trajet de retour lui avait demandé soixante jours alors que l'aller avait duré six mois. Il s'embarqua à Egra sur les bâtiments de la flotte gréco-romaine et débarqua à Myos Hormos <sup>(37)</sup>. Les légions romaines rentraient avec de grosses pertes, décimées par la maladie, la fatigue et la faim. Les détails et les observations qu'elles rapportaient d'Arabie étaient maigres. Comme l'indique Pline, elles ramenaient quelques renseignements sur les Sabéens, les Minéens et les Himyarites mais l'expédition qui avait coûté des efforts énormes se soldait par un échec <sup>(38)</sup>.

Il semble, cependant, que sous le règne d'Auguste, une autre expédition ait été entreprise contre Aden (Arabia Eudaemon) sur l'initiative d'Isidore de Charax qui avait été chargé par l'Empereur d'un voyage de circumnavigation autour de l'Arabie, de la mer Rouge au golfe Persique. Malgré une controverse très vive, la lumière n'a jamais été faite complètement sur ce point d'histoire.

## **07- Navigation vers l'Inde et l'extrême orient :**

Sous le règne de Tibère (14-37 après J.C.) la remarquable découverte du marchand grec Hippalus <sup>(39)</sup> transforma complètement la navigation de la mer Rouge aux Indes et rendit illusoire le blocus himyarite de la côte de l'Hadramaout. Cet excellent navigateur

---

<sup>(37)</sup> Ras Abou Chahr sur la côte ouest de la mer Rouge, au nord de Kosseir.

<sup>(38)</sup> Pline VI.

<sup>(39)</sup> J. PIRENNE *Un problème-clé pour la chronologie de l'Orient : la date du Périple de la mer Erythrée, Journal Asiatique, Paris 1961, pp 451-453.*

savait que l'Inde formait une péninsule qui s'avancéait largement au sud et grâce à de nombreux voyages de cabotage, il avait acquis une très bonne connaissance de la mer d'Oman et de la situation des ports indiens. Il savait que de mai à octobre, un vent régulier soufflait du sud-ouest, tandis que de novembre à mars, il soufflait du nord-est avec la même régularité. Un jour, Hippalus, après avoir franchi Bab el-Mandeb et fait escale à Aden, suivit la côte de l'Hadramaout jusqu'au Ras Fartak sans s'arrêter et de là, il gouverna droit vers l'embouchure de l'Indus. Ses théories se révélèrent exactes car il atteignit l'embouchure de l'Indus. Le retour s'effectua de la même façon avec la mousson du nord-est et il retourna en mer Rouge en longeant la côte arabe sans s'arrêter jusqu'à Aden <sup>(40)</sup> (fig. 4 et 5).

De nombreux autres navigateurs l'imitèrent et la navigation, grâce à cet homme remarquable, prit bientôt une grande ampleur. La barrière himyarite était franchie. Les navires romains empruntèrent bientôt ce nouveau trajet et, partant d'Egypte en juillet, ils quittaient les Indes en décembre pour être de retour à Suez deux ans après. Les Romains abordèrent Ceylan (Taprobane) sous le règne de Claude (54-68 après J.C.). Et à partir de Vespasien (79 après J.C.) la mer Rouge et le nord de l'océan Indien complètement explorés n'avaient plus de secrets pour eux.

Sous le règne d'Hadrien (138 après J.C.), les navigateurs, partant d'Egypte, atteignaient la Malaisie et la Birmanie et sous Marc-Aurèle (180 après J.C.) ils remontèrent la mer de Chine. D'après une source chinoise, une ambassade envoyée par Marc Aurèle vint saluer l'empereur Muan-Ti. Des sujets romains furent reçus en Chine sous le règne de Dioclétien (284-305 après J.C.) et on peut dire que les limites de l'exploration romaine furent atteintes vers la fin du IIIe siècle. Le déclin

---

<sup>(40)</sup> A. TOUSSAINT, *op. Cit.*, pp. 21-25.

de Rome, la diminution de la puissance économique des peuples méditerranéens ralentirent peu à peu ces voyages et les sujets romains abandonnèrent au fur et à mesure la route des Indes et de la Chine. Ils furent remplacés par les Nabatéens, les Arabes, les Axoumites d'Éthiopie et les Perses, tandis que les Chinois s'aventuraient dans le golfe Persique. Si une légère reprise de ce grand courant commercial fut amorcée par Justinien (527-565) et Héraclius (610-640) empereurs romains de Byzance, elle n'eut jamais l'ampleur et l'importance acquises à l'époque de la grande puissance de Rome. La barrière arabe se rétablit et la mer Rouge se ferma peu à peu aux peuples méditerranéens. La division de l'Empire Romain sous Théodose I<sup>er</sup> et qui donna en 380 les provinces orientales, dont l'Égypte, à Arcadius, premier empereur romain de Byzance, avait amorcé cette tendance et lorsque la vallée du Nil fut conquise par les Arabes en 640, la mer Rouge devint infranchissable à tous les peuples non Musulmans<sup>(41)</sup>.

## Conclusion

Les routes maritimes entre l'Orient et l'Occident, via la mer Rouge, présentent donc des traces qui sont dans le registre de l'Histoire et qu'il est possible de ranger dans la catégorie des liens solides, sauf en quelques lieux où les navires se regroupent en faisceaux, pour des raisons liées à l'étranglement des côtes. La densité des trafics, leur réactivité immédiate à toute variation du besoin, associées à la formidable efficacité du mobile flottant qui les utilise, en font des outils indispensables pour l'économie et des sujets permanents de préoccupation pour ce géant trafic de commerce Est-Ouest. Les marques qu'elles imprimaient sur les terres nous rappellent la puissance des routes et leur capacité de mouvement économique et de structuration territoriale. Mais l'effacement parfois

brutal des marques nous rappellent surtout qu'entre lieux et liens, c'est toujours le lien qui commande, entre la voie et le flux, c'est toujours le flux, entre le site et la situation, c'est toujours la situation, et que la pression de l'invisible finit toujours par vaincre le concret du visible.

Lorsque la marque se stabilise au contraire sur un point névralgique (détroit, péninsule, embouchure), cette marque s'épaissit en amas ou devient un espace terrané, en plaçant l'eau au centre pour mieux l'utiliser en s'appuyant sur les deux rives qui l'encadrent. Le détroit d'Ormuz, et même le détroit de Malacca en extrême orient, fonctionnent sur ce registre. Il serait bien long d'en décrire l'intensité de l'animation, mais retenons les trois principes qui la sous-tendent : le couloir, le gué, qui par effets indirects, stimulent l'animation domestique du « contenant ». Certains de ces passages ne connaissent pas cet effet d'engrenage territorial ; ils n'en sont pas moins surveillés, comme le détroit de Bab el Mandeb, avec de solides forces himyarites et sabéennes, ou sont utilisés par des opérateurs civils, pour y implanter les terminaux d'interchange de leurs réseaux de transport.

Donc, le littoral de l'Arabie du Sud, ainsi que les villes portuaires le long de la mer Rouge, ces stations d'une navigation incessante, étaient toujours le milieu d'un brassage assez large des populations de différentes ethnies. De l'Égypte jusqu'à l'Inde, on peut constater, de nos jours, les traces de ce brassage dans les traits, la physionomie et le potentiel folklorique de ces groupes qui peuplent encore ces régions, malgré l'assimilation quasi-totale aux autres cultures. La vocation de naviguer chez les Omanais, les différentes scènes folkloriques chez les Nubiens, dont l'héritage Afro-nilote est encore très manifeste au quotidien de ces populations. À travers tout cela on peut constater l'effet de la migration dans le brassage de ces populations ; à leurs traits marqués, très

---

<sup>(41)</sup> Idem. , pp. 80-91.

influencés par cette relation éternelle entre les deux vieux continents : l'Afrique et l'Asie.

**NAVIGATION MARITIME ET COMMERCE ENTRE L'ORIENT ET L'OCCIDENT DANS  
L'ANTIQUITE. L'IMPORTANCE DE LA MER ROUGE**

**Larbi AGGOUN**

**Maître de Conférences Département d'Histoire et d'Archéologie**

**Université MENTOURI, Constantine – ALGERIE**

**Adresse postale : M. Larbi AGGOUN, BP N 7. C. Nouvelle ville Constantine, 25036  
ALGERIE**

**E Mail : LAR\_AGGOUN@yahoo.fr**

---

**ILLUSTRATIONS**

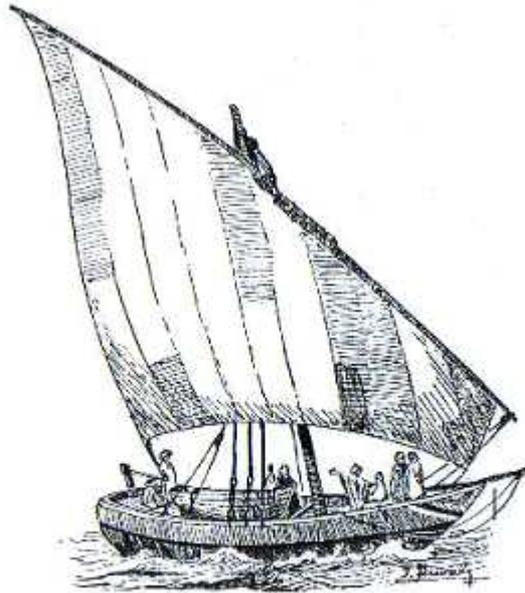


Figure (1) Boutre de la mer Rouge,  
source : Menien (J.), la grande histoire des bateaux illustrations de Bernard  
Duval EDITIONS DENOËL . Paris 1957, p. 91

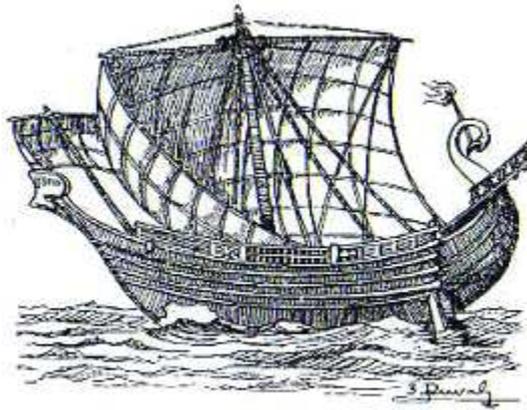


Figure (2) Bateau phénicien du 1<sup>er</sup> siècle Av. J. C.  
source : Merrien (J.), op. cit. p 133

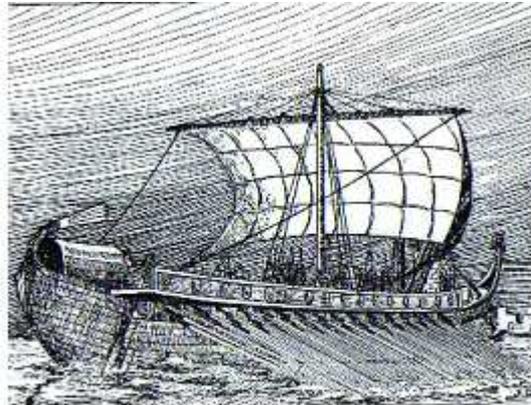


figure (3) Trirème romaine  
source : Merrien (J.), op. cit. , p. 198

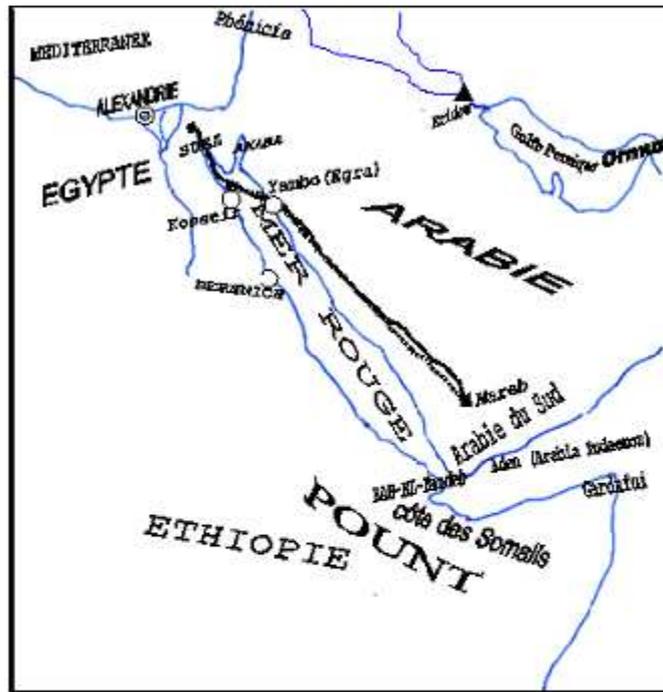


figure (4) Itinéraire présumé de l'expédition romaine commandée par Aelius Galus  
 Aller →  
 Retour ←

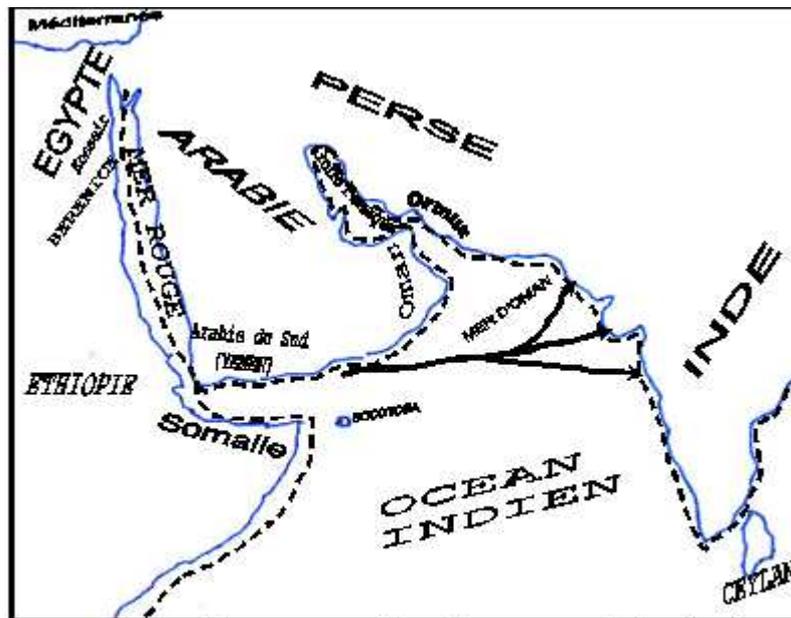
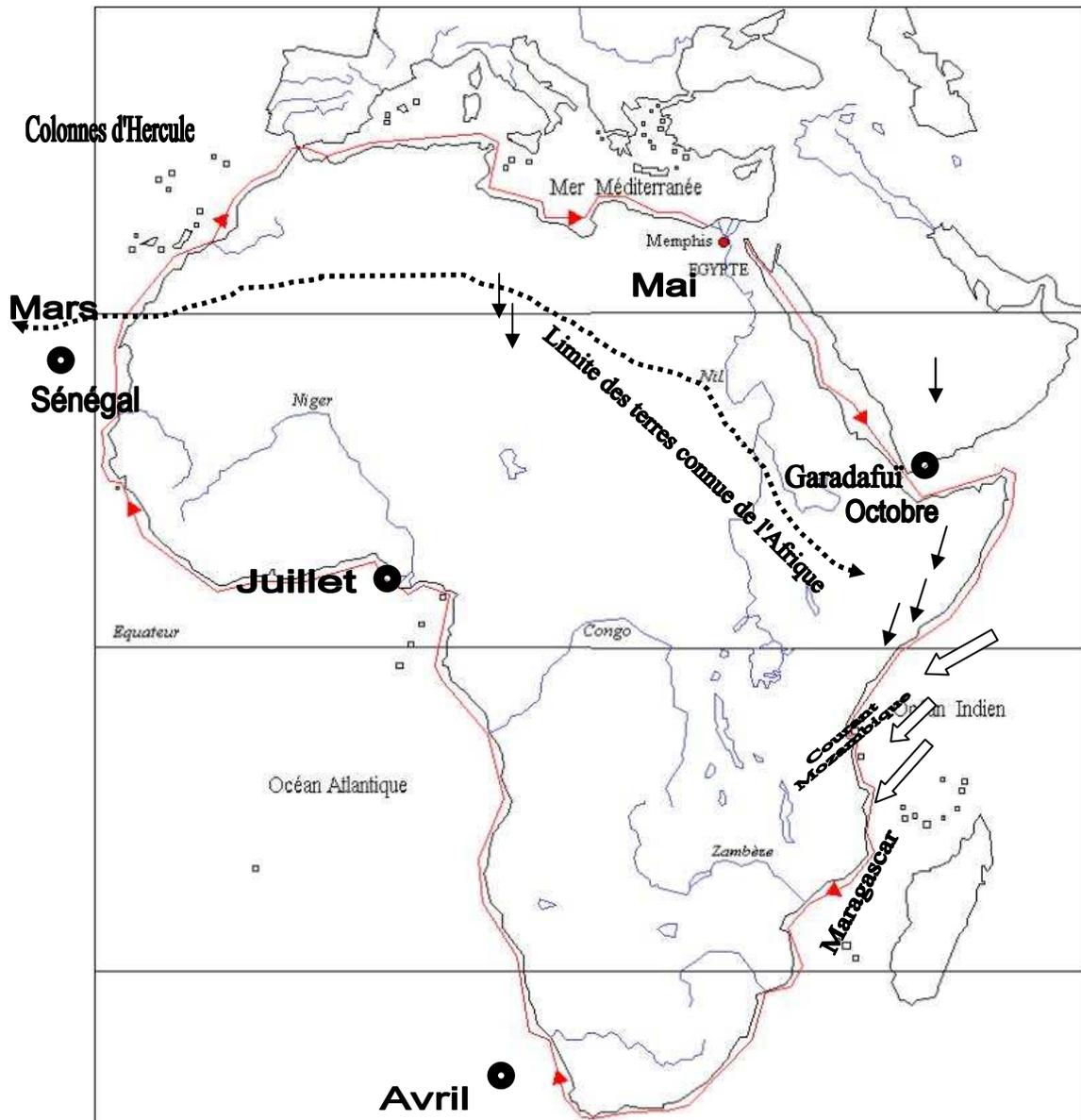


Figure (5) voyages maritimes de commerce et d'exploration  
 - - - - - Voyage de cabotage  
 → Voyage d'Hipalus (Mousson)



(Fig. 6) Périple de Néchao  
Vers 600 Av. J.C.