1424 - Les navires de Calicut se détournent d'Aden au profit de Djedda

Eric Vallet

▶ **To cite this version:**

Eric Vallet. 1424 - Les navires de Calicut se détournent d'Aden au profit de Djedda : L'avènement d'une nouvelle route des épices. Patrick Boucheron (dir.), Julien Loiseau, Pierre Monnet et Yann Potin (coord.). Histoire du monde au XVe siècle, Fayard, p. 325-328, 2009. hal-00563567

HAL Id: hal-00563567
https://paris1.hal.science/hal-00563567

Submitted on 6 Feb 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

1424 : Les navires de Calicut se détournent d'Aden au profit de Djedda

L'avènement d'une nouvelle route des épices

Version précédant la publication
Paru dans *Histoire du monde au XVe siècle*, P. Boucheron (dir.), Fayard, 2009, p. 325-328.

En 1424, un patron de navire nommé Ibrahim, venu de la cité indienne de Calicut, mouilla avec trois navires au large du grand port du Hedjaz, Djedda. De cette nouvelle, il reste peu de traces dans les écrits de l'époque : seules deux chroniques, l'une rédigée au Caire et l'autre à La Mecque dans la première moitié du XV^e^ siècle, évoquent brièvement le fait. Cet événement passé presque totalement inaperçu fut pourtant lourd de conséquences pour l'histoire des échanges en mer Rouge et dans l'océan Indien. Passer de l'océan à la mer par le détroit de Bab al-Mandab ne représentait pas en soi un grand exploit nautique. Certes, la traversée du bassin méridional de la mer Rouge n'était pas chose aisée pour des navires de fort tonnage comme ceux qui accompagnaient Ibrahim. Mais les vents du sud étaient suffisamment puissants au printemps pour permettre la remontée des bâtiments jusqu'au débouché portuaire de La Mecque. En réalité, la véritable portée de l'événement est avant tout politique et commerciale. L'aventure d'Ibrahim mettait fin à près de deux siècles de domination sans partage des maîtres du Yémen sur la navigation au long cours en mer Rouge. Depuis la première moitié du XIII^e^ siècle, aucun navire venu de l'Inde ne s'était risqué à passer dans cette mer. Le grand port du sud de la péninsule Arabique, Aden, avait constitué leur terminus le plus occidental, un lieu de débarquement des biens et des hommes quasi obligatoire, un point de rupture où commençait en direction de l'Égypte un autre réseau de navigation, échappant au contrôle des grands armateurs musulmans de l'océan Indien. Cette situation avait conféré aux maîtres d'Aden, une dynastie d'origine turcomane désignée sous le nom de Rassoulides (1229-1454), une position privilégiée dans le commerce entre l'Inde et la Méditerranée et, partant, une rente tout à fait confortable. En 1424, cette organisation séculaire s'effondra brutalement ; l'histoire de la fameuse « route des épices » connut, pour ainsi dire, un glissement de terrain majeur.

Ibrahim fait partie de cette grande famille des célèbres inconnus de l'Histoire. On ne sait rien de lui, si ce n'est qu'il était musulman, possédait plusieurs navires et résidait à Calicut, sans aucun doute le plus actif des ports du Malabar au cours de la première moitié du XV^e^ siècle. Ces trois indices suffisent pourtant à le rattacher au puissant groupe des armateurs musulmans de l'océan Indien, que l'on appelait les *nakhudha*, un mot arabe d'origine persane signifiant les « maîtres des navires ». Mentionnés dans les textes dès le IX^e^ siècle, ces propriétaires de navires, qui étaient en même temps souvent de très grands marchands, n'étaient pas tous musulmans – ils côtoyaient aussi des armateurs juifs ou hindous, comme le montrent plusieurs documents déposés dans la Geniza du Caire aux XI^e^ et XII^e^ siècles. À partir du XIII^e^ siècle au plus tard, les *nakhudha* musulmans paraissent toutefois avoir joué un rôle prédominant dans les échanges entre l'Inde et la péninsule Arabique. Musulmans, et non Arabes comme on l'affirme souvent, car ce milieu était composé de personnages d'origine très diverse : esclaves indiens ou africains affranchis par leurs anciens maîtres, métis nés de femmes autochtones et élevés dans la religion de leurs pères musulmans, marchands persanophones venus des terres orientales de l'Islam, Irakiens et Syriens – telles étaient les principales composantes de ce groupe cosmopolite, soudé par des intérêts communs, essentiellement mercantiles, et miné par d'incessantes rivalités.

Pendant des siècles, les *nakhudha* du sud de l'Inde avaient trouvé à Aden de quoi nourrir leurs affaires. Le grand port de l'Arabie était tout d'abord un marché actif pour les épices et les aromates rassemblés dans les ports de l'Inde du Sud depuis le Kerala, l'Asie du Sud-Est ou la Chine. Plus encore, depuis la fin du XII^e^ siècle au moins, les grands marchands de l'Inde avaient la possibilité d'acquérir à Aden un produit qui, une fois expédié vers le subcontinent, leur réservait

des marges tout à fait confortables : des chevaux, achetés à prix d'or par les États du Deccan (sultanat bahmanide et royaume de Vijayanagar au XV^e^ siècle). Loin d'être un simple point de transit, Aden et les hauts plateaux du Yémen, terre d'élevage de ces fameux purs sangs arabes, étaient pleinement intégrés aux circuits du grand commerce transocéanique. Aden présentait en outre des qualités portuaires exceptionnelles : une rade bien protégée des vents de mousson l'été ; une cité quasi-imprenable en raison de sa situation insulaire ; des infrastructures navales et commerciales particulièrement développées (arsenal, marchés, entrepôts, tribunal).

À partir du XIII^e^ siècle, les sultans rassoulides surent jouer de ces atouts pour faire d'Aden une place incontournable. Profitant des bouleversements politiques que connut le Proche-Orient à la suite des attaques mongoles, les maîtres du Yémen s'assurèrent la maîtrise des eaux en mer Rouge. Dans la seconde moitié de ce siècle, des bâtiments appartenant à l'État rassoulide se mirent à transporter chaque année les marchands qui circulaient entre l'Égypte et le Yémen de juin à octobre. Les Rassoulides devinrent ainsi les maîtres de cette saison de navigation et de commerce appelée le Karim (d'où le nom de Karimis parfois donné à certains des négociants qui empruntaient ces navires). Aucun navire venant de l'Inde n'était autorisé à dépasser le port d'Aden. Toutes les marchandises destinées à l'Égypte devaient passer par la douane yéménite avant d'être embarquées sur les navires rassoulides. À vrai dire, le système était assez favorable aux marchands venus d'Égypte, très faiblement taxés au Yémen et bénéficiant de conditions de circulation stables et régulières. Cela permit la constitution de réseaux marchands très actifs – plus d'une centaine de négociants voyageant chaque année entre Le Caire et Aden au début du XIV^e^ siècle – et la réalisation de très juteux profits qui firent en Égypte la réputation et la fortune de quelques grands marchands Karimis jusqu'au début du XV^e^ siècle. Quant au pouvoir yéménite, les revenus d'Aden lui assurèrent une prospérité certaine, un tiers des revenus de l'ensemble du sultanat à la fin du XIV^e^ siècle provenant du grand port.

En 1424, l'hégémonie rassoulide en mer Rouge, installée sur des bases solides depuis près de deux siècles, vola pourtant en éclat. Des raisons conjoncturelles, liées aux soubresauts politiques du Yémen et de l'Égypte, offrent une première explication. Le sultan rassoulide al-Nasir Ahmad, acculé par les soulèvements incessants de certaines tribus du Yémen et par la rébellion d'une partie de son armée et de sa famille en 1419, modifia brutalement les conditions de l'échange dans le port d'Aden. En 1420 ou 1421, il contraignit les *nakhudha* du sud de l'Inde à lui vendre, pour un prix dérisoire, toute la soie et vraisemblablement les épices qu'ils avaient apportées. Pour ces grands marchands, c'était la ruine assurée. Dès la saison suivante, au printemps 1422, Ibrahim de Calicut fit une première tentative de passage en mer Rouge sans s'arrêter à Aden. Il parvint à gagner Djedda, mais l'émir de La Mecque, le chérif (descendant du Prophète) Hasan Ibn 'Ajlan, lui confisqua l'intégralité de sa cargaison. Qu'un *nakhudha* de l'Inde ose ainsi s'aventurer en mer Rouge était contraire aux usages les mieux établis. Dépourvu de la protection du sultan du Yémen, qui couvrait d'ordinaire tous les navires arrivant à Djedda depuis le sud, Ibrahim ne put rien face à la convoitise du chérif Hasan. L'année suivante, en 1423, le *nakhudha* refit une nouvelle tentative, en direction des îles Dahlak, qui se solda encore par un échec. C'était sans compter l'intervention du sultan mamelouk Barsbay, souverain d'Égypte en quête de nouvelles ressources pour affermir les bases fragiles de son pouvoir. Prévenu des mésaventures de l'armateur de Calicut, il vit rapidement tout le profit qu'il pouvait tirer de la situation. Pour le *nakhudha* Ibrahim, la saison de l'année 1424 fut donc la bonne. Accueilli à Djedda par l'émir Qurqmas, envoyé spécial du sultan Barsbay, il put décharger et revendre ses étoffes et ses épices en toute sécurité. Dès l'année suivante, quatorze navires de l'Inde gagnèrent Djedda au printemps. Ils furent quarante en 1426, à un moment où le Yémen, en proie à une grave crise de succession, avait sombré dans l'anarchie. Pour al-Maqrizi (chroniqueur égyptien contemporain des faits), Djedda, qui n'était jusque là qu'une petite bourgade peu animée en dehors du temps du Pèlerinage, supplanta alors définitivement Aden comme le grand port des épices au Proche-Orient.

Au-delà d'un enchaînement de circonstances sur lesquelles les sources restent peu bavardes, l'aventure d'Ibrahim est surtout révélatrice de mutations profondes dans le régime du grand

commerce maritime indo-islamique. Elle témoigne tout d'abord de la puissance acquise par les *nakhudha* musulmans de l'Inde, adossés aux nouveaux États surgis de la décomposition du sultanat de Delhi (Bahmanides du Deccan et Muzaffarides du Gujarat) ou aux petites principautés hindoues ne vivant que des revenus du commerce maritime (Calicut). Ce sont ces grands armateurs et grands marchands qui furent à l'initiative du contournement d'Aden. Le sultan mamelouk, longtemps présenté par l'historiographie comme l'initiateur de la ruine d'Aden, se contenta de profiter de la situation. La perception des taxes par les Mamelouks sur les cargaisons indiennes à Djedda ne nécessitait pas une lourde infrastructure militaire et administrative. Il suffisait d'envoyer depuis Le Caire, trois mois dans l'année, un fonctionnaire accompagné d'un petit détachement de soldats. Rapidement, Barsbay tenta toutefois de mettre en place un système de commerce d'État, selon une pratique déjà bien ancrée au Yémen et en Égypte depuis la fin du XIV^e^ siècle. Des marchands du sultan furent chargés d'acquérir à Djedda tout ou partie des épices pour les revendre à des prix exorbitants aux marchands italiens d'Alexandrie, particulièrement les Vénitiens, qui n'avaient pas l'autorisation de venir s'approvisionner directement en mer Rouge. Cette entreprise, souvent désignée dans l'historiographie sous le nom de « monopole de Barsbay » - bien que le monopole du sultan n'ait jamais été total - n'eut que des résultats très mitigés. Elle se heurta à une résistance forte des milieux marchands aussi bien arabes que latins. Elle ne pouvait en outre compenser l'effet paradoxal de l'avènement de Djedda sur la place de l'Égypte dans le commerce des épices.

L'arrivée directe des navires de l'Inde au Hedjaz vidait en effet de toute utilité l'ancien convoi du Karim reliant Aden aux côtes égyptiennes : ce dernier disparaît d'ailleurs des sources après 1424, simple effet du changement d'itinéraire maritime qui consacre désormais Djedda et La Mecque comme les véritables plaques tournantes du commerce des épices au Proche-Orient. L'Égypte n'est plus un point de passage obligé pour les marchands engagés dans ce commerce. La Syrie, province de l'Empire mamelouk directement reliée à La Mecque par la route du Pèlerinage, gagne en importance en tant que marché des épices - un phénomène que les décrets de Barsbay ne parviennent pas à enrayer. Essor commercial syrien, rôle central des marchands du sultan dans les réseaux de commerce en mer Rouge, hégémonie maritime des *nakhudha* musulmans jusqu'en mer Rouge : ces trois phénomènes étroitement liés, apparus soudainement au plein jour en 1424, devaient continuer à caractériser le grand commerce transocéanique jusqu'à la fin du siècle.

Eric VALLET

Bibliographie

Ranabir CHAKRAVARTI, « Nakhudas and Nauvittakas: Ship-Owning Merchants in the West Coast of India (c. AD 1000-1500), *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XLII, 2000, p. 34-64.

Jean-Claude GARCIN, « Jean-Léon l'Africain et 'Aydhâb », *Annales Islamologiques*, Le Caire, X, 1972, p. 189-209 ; repris dans *Espaces, pouvoirs et idéologies de l'Égypte médiévale*, Londres, Variorum Reprints, 1987.

Roxani E. Margariti, *Aden and the Indian Ocean Trade: 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, Islamic Civilization and Muslim Networks, 2007.

John L. Meloy, « Economic Intervention and the Political Economy of the Mamluk State under al-Ashraf Barsbay », *Mamluk Studies Review*, 9/2, 2005, p. 85-103.

Eric Vallet, *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasûlides du Yémen (626-858/1229-1454)*, Paris, Publications de la Sorbonne, à paraître.