

« TERRE D'ENCENS »

Le Musée maritime du Sultanat d'Oman



Un voyage aux sources des légendes

Mars 2008

B. Le Cour Grandmaison

UN CADRE CHARGE D'HISTOIRE



Construit en bordure de l'antique cité d'Al-Balid, proche de Salalah la capitale du Dhofar, « Terre d'Encens » réunit dans un même ensemble deux musées qui viennent d'ouvrir leurs collections au public.

La cité d'Al-Balid, dont les fouilles se poursuivent aujourd'hui, a été pendant des siècles l'un des principaux marchés de l'encens. De là sont parties les caravanes en direction du nord : Pétra, Alexandrie, et au-delà, Sumer, la Perse et la Grèce. C'est aussi dans le port d'Al-Balid qu'étaient chargées les cargaisons d'encens qui remontaient la mer Rouge.

On ne pouvait donc choisir cadre plus approprié pour faire revivre l'Histoire de toute une région.

Une section d'Histoire générale permet au visiteur d'arpenter les millénaires et de prendre la mesure d'un passé méconnu.

Une section maritime restitue avec minutie les différentes facettes d'une relation avec le monde marin dont les premières manifestations remontent au 4^e millénaire. Construction navale, navigation, routes maritimes et comptoirs lointains révèlent la créativité des maîtres charpentiers et l'esprit d'entreprise de ces marins-marchands qui bien avant notre ère ont osé l'aventure maritime.

Le Musée maritime est l'aboutissement de décennies de recherches: celles des archéologues qui sont parvenus à reconstituer les embarcations du 3^e millénaire; celles des architectes navals et charpentiers de marine qui ont minutieusement relevé les plans d'épaves sur le point de disparaître à jamais; celles encore des spécialistes de la Mésopotamie qui à travers ces tablettes d'argile nous dévoilent ce que furent les premiers échanges commerciaux avec la péninsule Arabique; celles, enfin, des historiens et conservateurs de Mascate, du Caire, mais aussi ceux du Louvre, du British Muséum, du Musée de Greenwich ... qui ont volontiers ouvert leurs fonds.

L'« obscure clarté » du ciel étoilé de la grande salle, la flottille sous voiles, les dioramas, les reconstitutions d'événements majeurs, le pont d'un boutre et son château arrière presque grandeur nature habilement mis en scène... sollicitent l'imaginaire du visiteur. À sa sortie du musée, celui-ci pourra longer le lagon qui relie l'ancienne cité à l'Océan, entrevoir peut-être les navires en cours de chargement de cette résine dont les fumeroles honoraient les dieux et les rois de Sumer. « Terre d'Encens » s'ouvre sur ces ruines qui parlent encore d'une Arabie partenaire des plus grandes civilisations de leur temps.



Au loin dans la brume, on devine les grues du port de Salalah déchargeant de gigantesques porte-conteneurs. Un nouveau chapitre de cette encyclopédie de la mer s'inscrit dans le paysage du Dhofar. (1)

Du détroit d'Ormuz à la frontière du Yémen, l'Oman étire son littoral sur quelque 1 700 kilomètres. La province du Musandam située sur l'une des rives du détroit d'Ormuz occupe une position stratégique sensible qui a valu au pays bien des péripéties.

Cette longue façade constitue l'ouverture principale de la péninsule Arabique sur l'océan Indien, c'est un atout majeur. Les terres arides du littoral sont baignées par des eaux parmi les plus poissonneuses qui soient. Dès le 4^e millénaire, les populations de la côte sont allées puiser dans cet eldorado marin les ressources que l'agriculture et l'élevage ne leur procuraient qu'avec parcimonie. L'histoire maritime est née de cette nécessité.



La géographie a favorisé une vocation maritime, mais ce sont des hommes d'exception qui en ont fait une source intarissable de richesses qui n'étaient pas que matérielles. D'Ormuz à Sofala et de Sohar à Canton des comptoirs ont été établis. Pendant un temps, Mascate contrôlera un Empire sur les côtes orientales d'Afrique. Installé à Zanzibar au début du xix^e siècle, le sultan Saïd bin Sultan fera de Stonetown la capitale de son royaume devenu grâce au commerce la première puissance maritime de l'Océan Indien.

L'expansion coloniale européenne de la fin du xix^e ruinera la thalassocratie des sultans. Après une longue éclipse, le pays s'inscrit à nouveau sur la carte des échanges maritimes mondiaux. Sept ports en eaux profondes accueillent les flottes d'Orient et d'Occident. En quelques années, le port de Salalah est devenu l'une des principales escales des porte-conteneurs de la région.

Voilà des millénaires que l'Oman vit une aventure avec la mer, cela méritait bien un musée pour en conter l'histoire. Le musée s'articule autour de thèmes traitant des différents aspects de l'histoire maritime : la construction navale à différentes époques, les techniques et les moyens mis en œuvre, la navigation, les grandes routes maritimes, la vie à bord, et pour finir, une section « Renaissance » consacrée à la période contemporaine.

1 - La conception générale, la recherche des sources et la muséographie de « Terre d'Encens » ont été dirigées par la société Gaïa Héritage qui s'est entourée des archéologues, historiens, architectes navals et autres intervenants les plus familiers du sultanat d'Oman. Tom Vosmer, spécialiste des navires de l'Océan Indien, a été l'inspirateur et le formateur des maquettistes omanais qui sans expérience préalable sont parvenus à réaliser des maquettes d'une qualité irréprochable. Ont également pris une part active dans la mise en scène des objets et documents des deux musées la société Créatime et l'Atelier Franck Houndégla. Le conseiller culturel du sultan Qabous, initiateur du projet, a supervisé la réalisation de l'ensemble.

LA FLOTTE

Embarcations de l'Antiquité, engins flottants rudimentaires, bateaux de pêche côtière et de travail, navires transocéaniques ou encore bâtiments d'escorte et de combat... Toutes les activités maritimes ont trouvé leur outil. L'inventaire des différents types de navires construits dans la région affiche une bonne vingtaine de modèles sans compter les variantes.

La créativité des hommes de l'art est parvenue à surmonter la rareté des matériaux et à trouver des solutions adaptées à la diversité des tâches et des conditions de navigation. Dans leurs vitrines subtilement éclairées, toutes les unités de cette flotte sont là.

Les Bateaux Noirs de Magan (2)

On savait l'existence de bateaux de commerce arabes grâce aux tablettes d'argile mésopotamiennes, on en connaissait les formes représentées sur des bas-reliefs égyptiens et des sceaux sumériens, mais jusqu'à une date récente, l'architecture et les techniques de construction de ces premiers navires demeuraient une énigme.



Il y a une dizaine d'années, le site de Ras Al-Junays, proche de Sur, a livré quantités d'informations précises qui ont permis de reconstituer deux types d'embarcations construites au 3^e millénaire (3).

Plusieurs centaines de fragments de bitume ont été trouvés sur le site qui porte l'empreinte des carènes dont ils assuraient le calfatage. La reconstitution du puzzle de cette matrice a permis d'identifier les matériaux et les techniques de l'époque. Ces « bateaux noirs de Magan » étaient construits d'un assemblage de roseaux recouverts de nattes, d'autres faisaient appel à des bois importés dont les pièces étaient cousues entre elles au moyen de fibres végétales. Dans les deux cas, les carènes étaient enduites d'une épaisse couche de bitume importé de Mésopotamie.

Des maquettes et plusieurs éclatés figurent en bonne place dans les vitrines du musée et chacun peut apprécier le travail de ces maîtres-charpentiers du 3^e millénaire.

Petites embarcations

Deux engins de pêche retiendront l'attention :



Le *Shashah*, que l'on pourrait croire tout droit descendu d'un bas-relief de Ninive. Pendant des siècles et jusqu'à nos jours, les agriculteurs-pêcheurs de la Batinah ont utilisé des stipes de palmiers qui se trouvent en abondance dans cette région côtière du Nord de l'Oman pour construire cet engin mi-radeau, mi-bateau. Les qualités nautiques du *Shashah* sont des plus médiocres, mais en toutes circonstances - y compris les crises les plus graves qu'ait connu le pays - il a pu être construit et prendre la mer sans qu'il en coûte un seul Rial à ses constructeurs. Armés d'une simple machette, deux hommes peuvent en deux jours assembler les stipes et partir en pêche.

2 - Magan, auquel de nombreuses tablettes sumériennes font référence, est une région aux contours incertains dans laquelle se situent les Émirats et le nord de l'Oman actuel.

3 - On doit ces découvertes et leurs interprétations aux équipes franco-italiennes dirigées par M.M. Cleuziou et Tozi.

Le *Huri* est une pirogue monoxyde taillée dans une bille de manguier importée de l'Inde voisine. Les billes étaient chargées brutes à bord des boutres, les membres de l'équipage profitaient de leurs temps morts sur la route du retour pour façonner à l'herminette cette élégante pirogue. De nombreux *Huri* sont encore en service sur les côtes omanaises où ils sont utilisés pour la petite pêche côtière et le déchargement des bateaux de pêche que leur tirant d'eau maintient à distance des plages où se tiennent les criées. Ces pirogues servaient également d'annexe aux grands boutres du commerce.

Les Pur-sang

Lignes fines et tendues, taille-mer en forme de cimetière, étraves élancées, très importants ailerons sur l'arrière, les différentes versions des *Bedan* et *Battil* ont cette rare élégance qui suggère ces chevaux bien nés qui ont fait la réputation de l'Arabie.

Les origines du *Bedan* sont fort anciennes, elles remontent au moins au xiii^e siècle comme en témoigne une épave retrouvée dans le détroit de Malacca, en tous points semblable aux *Bedan* qui ont navigué jusque dans la seconde moitié du xx^e siècle.



Battil et *Bedan* ont su tenir à peu près tous les rôles : navires de charge au long cours, caboteurs, pêcheurs de perles et, bien sur en raison de leurs performances, bâtiments d'escorte et de combat. Le *Battil* a été l'engin privilégié des trafics en tous genres car il était capable de distancer les premiers « vapeurs » qui entendaient imposer les lois de la « Pax Britannica ».

On imagine volontiers les *Battil* en embuscade dans les fjords du Musandam, guettant leurs proies dans les parages du détroit d'Ormuz ou de la Côte des Pirates.

Aujourd'hui, une douzaine d'unités agonisent sur les plages du Nord de l'Oman. Chaque tempête délabre un peu plus les squelettes de ces navires de légende qui firent la fierté de la flotte arabe du Golfe et de l'océan Indien.

Tous les modèles de ces unités de bonne race sont dans les vitrines du musée. Cette présentation est complétée par des maquettes de leurs proues et de leurs ailerons. Le musée a su tenir avec rigueur son rôle de conservatoire de ce précieux patrimoine.

Les boutres du commerce



Six navires de charge ont assuré le plus gros du commerce maritime. Ils ont pour nom : *Baghlah*, *Ganjah*, *Sambuq*, *Sh'ui*, *Jalibut* et *Boom*. Ces poids lourds qui peuvent mesurer jusqu'à 140 pieds et accueillir jusqu'à 500 tonnes de charge ont le physique de l'emploi, leurs formes sont arrondies et généreuses.

À l'exception du *Boom* dont on peut retracer les origines au début de notre ère, ces navires de commerce seraient apparus au xvi^e siècle. Contrairement au *Bedan* et au *Battil*, leur architecture et certains détails de leur construction sont manifestement des emprunts à des pratiques étrangères à l'océan Indien.



Rien de surprenant à cela si l'on songe que pendant un siècle et demi les Portugais ont occupé toutes les escales omanaises et y ont établi des chantiers de construction et d'entretien. Les compagnons omanais, mais aussi yéménites et indiens ont, pendant toutes ces années, côtoyé ceux venus de Lisbonne.

Ainsi, au fil des ans, les différentes traditions de l'océan Indien se sont-elles mêlées à celles venues d'Europe. On cite volontiers l'apparition d'imposants châteaux arrière caractéristiques des nefes et autres caravelles portugaises. Malgré un métissage prolongé, les boutres arabes, restés fidèles à la voile latine, ont conservé une morphologie et un caractère qui leur sont propres et les distinguent de ceux des autres régions. La juxtaposition des différents modèles de boutres permettra à l'œil le moins exercé de constater l'évidence d'une filiation commune.

La réplique d'une section d'un *Baghlah*, qui occupe une partie de la grande salle du musée, permet d'apprécier le raffinement des sculptures qui ornent son tableau arrière. Le visiteur pourra prendre place sur le banc du « nakhuda » et tenir la barre tandis que sur l'écran tendu vers l'avant du navire seront projetés des films des années vingt tournés à bord des derniers boutres à voile. Il pourra apprécier la rudesse des conditions de vie et les dangers auxquels étaient exposés les matelots lors de la manœuvre des gigantesques voiles latines tenues par des antennes de plusieurs tonnes battant dans le vent à la pointe du mât.



Pour découvrir les techniques de construction d'un boutre, un chantier traditionnel a été reconstitué sous forme d'un diorama offrant la vision de navires aux différents stades de leur construction, de la pose de la quille jusqu'à la mise à l'eau. Pour faciliter la compréhension, divers éclatés ainsi que les assemblages utilisés au cours du montage d'une carène ont été réalisés sous formes de maquettes.

Une collection complète d'outils traditionnels est également présentée. Cette panoplie du maître charpentier étonnera par sa simplicité et laissera peut-être incrédule. En effet, la pureté des courbes, l'élancement des étraves, le fini des carènes et le raffinement apporté à certains détails contrastent singulièrement avec la modestie des moyens (4).

Navigation

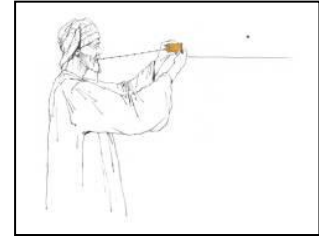
Ils étaient éleveurs nomades ou chefs de caravanes. Lorsqu'ils prirent la mer pour la première fois, ils savaient que des étoiles familières les accompagneraient dans cet univers inconnu. Sans doute cette familiarité explique-t-elle que ces navigateurs du désert soient devenus très tôt maîtres dans l'art de tracer leur route. La section consacrée à la navigation évoque les débuts de cet art.

4 – Les plans de ces différentes unités seront prochainement conservés dans les archives du Musée d'Al-Balid dont le centre de documentation et d'information est en cours de création.



Une reproduction du Fawa'id, extraite des instructions nautiques d'Ibn Majid, illustre le niveau de connaissances atteint par ce « mu'allim » omanais célèbre et reconnu. Lorsque Vasco de Gama et lui se rencontrèrent à Malindi sur la côte orientale d'Afrique, le Portugais confia à son secrétaire sa surprise devant tant de savoir.

Toute une gamme d'instruments de navigation est exposée : le kamal rudimentaire mais le plus répandu, l'astrolabe, bien sûr, le compas venu de Chine, l'octant et le sextant, la sonde à main, le sablier... , une panoplie qui comporte également un GPS fonctionnant en mode simulé.



S'il était relativement facile d'en illustrer le mode d'emploi, il était en revanche plus difficile de montrer que le kamal ou l'astrolabe auraient été de peu d'utilité sans l'accumulation d'expériences passées. C'est une pratique répétée qui permet au navigateur chevronné de recouper sans cesse des informations imprécises pour réduire l'importante marge d'erreur que chacune comporte. Si, depuis peu, naviguer fait appel à une instrumentation très précise, ce fut longtemps l'art d'arriver à bon port grâce à des données inexactes, mais interprétées par des marins devenus de véritables hommes-livres et capables de mémoriser tous les points-route d'une navigation au long cours. Certes, tout n'est pas dit, mais la voûte constellée qui surplombe la salle et reproduit le ciel nocturne de Salalah donne la mesure de ce savoir et recrée l'ambiance d'une navigation nocturne.

Commerce et Routes Maritimes

Les premières preuves tangibles d'échanges entre la péninsule Arabique et la Mésopotamie ont été tracées dans l'argile de tablettes sumériennes.



Au début du 3^e millénaire, un scribe note de son calame l'arrivée d'un navire en provenance de Dilmun (Bahrein) avec un chargement de cuivre de Magan. Un autre fait part des doléances de son maître, un importateur, qui se plaint d'une livraison de lingots non conformes à sa commande. À côté de ces tablettes, trône une statue de Gudéa, le petit roi de Sumer est flanqué d'un bloc de la pierre dont il est sorti. La reproduction de l'original conservé au Louvre est là pour mettre en valeur une autre exportation de Magan, le gabbro, une roche des montagnes omanaises dont les artistes sumériens appréciaient les qualités et le fini proche du bronze.

Avec ces tablettes et le petit roi, le visiteur est tout de suite dans le concret et – pourrait-on dire – la routine d'une relation commerciale établie. Pour comprendre la portée de ces échanges matériels une visite au musée d'histoire voisin s'impose.

On y découvre que l'essor de la métallurgie stimulé par le marché sumérien a eu les conséquences les plus profondes sur le Nord de l'Oman. Fournir des quantités de plus en plus importantes de lingots de cuivre exigeait des hommes pour extraire le minerai et le traiter. De nombreux autres étaient nécessaires pour collecter le bois avant de le transformer en charbon pour les fours. Nourrir ces travailleurs venus de la terre supposait une agriculture apte à produire d'importants surplus alors même que l'exode vers les mines avait réduit le nombre de bras disponibles.

Ce n'est pas une coïncidence qu'à cette époque aient été fondées une trentaine d'oasis et creusés les « aflaj » qui les irriguent. Pour réaliser ces travaux qui représentent plusieurs centaines de kilomètres de galeries souterraines, le recours aux spécialistes venus de Perse fut nécessaire ; là encore, il a fallu des travailleurs en nombre. Une maquette de « falaj », présentée dans le musée d'histoire, permet d'en comprendre aisément le fonctionnement et de prendre la mesure de ces travaux considérables.

Les archéologues spécialistes de l'Oman du 3^e millénaire n'hésitent pas à parler de révolution industrielle dans toutes ses dimensions: apparition de nouvelles techniques, déplacements de populations, nouveaux modes de vie, émergence d'institutions aptes à gérer un système d'irrigation complexe... D'autarcique qu'elle était, la société agricole est devenue marchande, une mutation qui a entraîné dans son sillage ces changements sociaux, culturels et politiques (5).

Les relations qu'entretenait l'Oman du 3^e millénaire avec les sociétés du Nord ne se résument pas à un échange de produits, elles ont donné naissance à ces communautés d'oasis qui ont survécu jusqu'à nos jours en conservant une organisation et des règles nées de cette révolution.

Retour au musée maritime pour découvrir le revers de la médaille. Les relations d'un « pays du Sud » avec l'une des civilisations les plus avancées de son temps comporte aussi un côté sombre. En 2.200 av.J.C., Naram Sin, roi d'Akkadé, fort d'une puissante armée, décide d'en finir avec les intermédiaires qui contrôlent le commerce du cuivre, à l'époque un produit stratégique. À la tête de sa flotte, le roi se porte à la rencontre de celle de Magan « dans la mer inférieure » et la détruit avant de s'emparer de la région de Sohar où se trouvent les mines (6). Une tablette d'argile raconte sobrement l'événement : « puis ils lavèrent leurs armes dans la mer... ». Les scribes de l'époque ne sont décidément pas portés sur l'emphase de la geste qu'aurait mérité cette victoire.

La bataille navale livrée par Naram Sin n'est probablement pas la première de l'histoire maritime, elle est cependant la première à avoir laissé un témoignage écrit ainsi qu'un vase brisé pris comme butin dans la région de Sohar pour être offert, dûment dédié, au vainqueur. La reproduction de ce bel objet aujourd'hui conservé au British Muséum a trouvé sa place dans une vitrine du musée maritime. Il y prend toute sa signification.



Pour illustrer l'événement un artiste a réalisé une frise où l'on peut voir l'affrontement des deux marines. À défaut d'être authentique, cette reconstitution traduit bien le fait d'armes et parle au visiteur mieux que le texte sibyllin du scribe d'Akkadé.



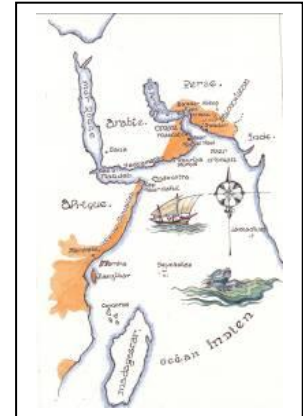
5 - Voir en particulier les travaux de l'archéologue S. Cleuziou.

6 – « Mer inférieure » désigne le Golfe arabo-persique, l'action se situerait au large de Bahrein

Des cartes permettent de suivre l'évolution des routes maritimes, celles-ci deviendront au fil des siècles le plus vaste réseau commercial au monde. À l'époque, figurent deux simples traits, l'un relie Dilmun au delta du Tigre, l'autre aborde les côtes de la Perse et de l'Inde du Nord.

Dès les premiers siècles de notre ère, les routes du commerce maritime dessinent sur la carte un impressionnant réseau. Les mailles s'étirent dans le Golfe et la Mer Rouge, mais aussi sur les côtes indiennes et le littoral de l'Afrique orientale jusqu'à Sofala en passant par Madagascar et les Comores. À l'Est, Sumatra et la Chine occupent une extrémité du réseau. Sohar devient l'un des principaux entrepôts de la région. On y débarque l'or et l'ivoire d'Afrique, le bois de teck et les épices chargés en Inde, les soieries et les porcelaines venues de Chine..., la liste des marchandises ne cesse de s'allonger.

Dans la seconde moitié du xiv^e siècle se dessine une configuration qui ne changera guère jusqu'au xix^e siècle. Les routes maritimes obéissent à leur logique, mais jusqu'à la fin, les vents de mousson commanderont la marche des boutres à voile. Si la morphologie des flux de marchandises change peu, en revanche, l'organisation commerciale évolue. Les escales des premiers temps deviennent des comptoirs où des commerçants omanais et yéménites prennent racines. La collecte, l'entreposage et la distribution des produits occupent une population qui ne cesse de croître.



Dans la première partie du xix^e siècle, sous l'impulsion du sultan Saïd bin Sultan, dont un portrait orne un panneau du musée, une nouvelle étape est franchie lorsque Zanzibar se couvre de plantations. En quête de nouveaux marchés, le sultan dépêche des missions diplomatiques à New York, Londres et Paris. Des peintures naïves font revivre ces événements; ils marquent l'apogée de la puissance maritime omanaise.

Peu avant la fin du siècle, l'ouverture du canal de Suez, suivie de l'irruption des « vapeurs » européens porteurs d'un projet colonial, marquera la fin de la suprématie maritime des sultans de Mascate. Soudain, l'histoire change de cours, le petit Empire omanais doit laisser la place à un autre, infiniment plus puissant. S'en suit le naufrage de la flotte entraînant le pays dans la pire des misères qu'il ait jamais subie.

« La Renaissance »

En 1965, après un siècle de privations extrêmes, une lueur d'espoir apparaît avec les premières découvertes de pétrole. À l'austère gestionnaire de la pénurie qu'était le sultan Saïd bin Taymour succède en 1970 son fils Qabous. Depuis, ce monarque absolu, mais éclairé, conduit ce que les Omanais nomment leur « Renaissance ».

Le Musée d'Histoire énumère les réalisations dans de nombreux domaines dont la santé et l'éducation. La dernière section du Musée maritime complète cette vision du renouveau. Une carte et des photos font apparaître sept ports en eaux profondes dont certains, comme Sohar, adossés à d'importantes zones industrielles, ont repris place dans un réseau désormais mondial. À la lecture d'un panneau, on peut également constater que la pêche a retrouvé sa prospérité passée. Désormais, cette activité fondatrice est encadrée par une administration vigilante formée aux sciences de la mer.

Une maquette de Shabab Oman, le navire-école à bord duquel les jeunes recrues des trois armes s'initient aux rudes disciplines de la marine à voile, marque la fin de la visite.



Du passé maritime de cette région nous avons une image incertaine imprégnée de légendes et de contes merveilleux. Le petit Musée de cette grande aventure nous fait enfin percevoir la réalité enfouie dans les contes de Sindbad le Marin.

Visiter Al-Balid est un premier voyage aux sources des légendes; on y découvrira l'Histoire sans pour autant perdre le rêve...