

*International Seminar for UNESCO Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue:
“The influence of the Silk Roads on Turkish Culture and Art”. 30, October, 1990. Izmir,
Turkey.*

Caravansérails seldjoukide en Anatole

Prof. Dr. Rahmi Hüseyin ÜNAL

Le réseau routier de l'Anatolie au Moyen Age est l'un des portances au réseau routier sur le commerce anatolien. Compte tenu de l'importance du réseau routier sur le commerce et sur l'influence réciproque de deux ou plusieurs centres différents, il n'est pas facile de comprendre l'origine de cette indifférence. Les routes anatoliennes de l'époque islamique. A ma connaissance, la seule recherche scientifique effectuée par Mr. M. K. Özergir qui a pour objet l'étude du réseau routier de l'Anatolie à l'époque seldjoukide demeure toujours inédite.

A l'époque préislamique il existait en Anatolie un réseau routier évolué et bien entretenue. Mais nous ne connaissons rien ou presque rien sur les édifices d'hébergement où les voyageurs et les commerçants qui parcouraient ces routes étaient reçus. Ceci nous conduit à penser qu'à cette époque on se souciait peu de l'hébergement des voyageurs et de la sûreté des routes caravanières. On remarque un épanouissement dans le commerce florissant de l'Anatolie à partir de la seconde moitié du XII^e siècle. Les nouveaux maîtres du pays firent tout leur possible pour faciliter la circulation des marchandises à travers le pays et pour assurer un voyage sans danger pour les commerçants et leurs marchandises chypriotes et vice versa. Un traité signé en 1220 sous le règne d'Alaaddin Keykuba nous apprend que la douane payée pour les marchandises reculait à 2% au lieu de 10% et que les céréales et les métaux et pierres précieux étaient exempts d'impôt. Nous apprenons aussi que les dommages et pertes survenus au cours du transport ou par suite du naufrage des bateaux étaient indemnisés par l'Etat. Sur les parcours peu sûrs du trajet les caravaniers étaient accompagnés par une troupe du service d'ordre de l'Etat et les défilés étaient accompagnés par une troupe du service d'ordre de l'Etat et les défilés où les caravanes étaient facilement vulnérables étaient sévèrement surveillés.

A l'époque seldjoukide un réseau de routes sillonnait l'Anatolie du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest favorisaient le transport des marchandises entre les ports de la mer Egée et les pays du Moyen et de l'Extrême Orient. Les ports nord de l'Anatolie comme Sinop, Samsun,

Trabzon et Batum et les ports sud comme Antalya, Alanya, Lajazzo (Yumurtalik) et Korykos étaient reliés aux grandes artères Est-Ouest par des routes secondaires.

Une série de caravansérails ont été construits le long des routes afin d'assurer un transport sûr pour les marchandises et un refuge pour les voyageurs. Les sources historiques nous apprennent qu'une trentaine de caravansérails étaient construits en Anatolie avant 1243. Leur nombre augmentant considérablement à l'époque ilkhanide où le commerce anatolien connut une période florissante.

Moyen Age le transport des marchandises se faisait à dos de chameau, de mulet ou du cheval. La caravane ne voyageait que pendant le jour et essayait d'atteindre la prochaine étape avant le coucher du soleil. De ce fait, la distance entre deux étapes ne pouvait dépasser les 30 ou 40 km. Cette distance était le maximum de ce que pouvait parcourir une caravane du lever jusqu'au coucher du soleil.

Les édifices construits pour l'hébergement des voyageurs étaient appelés « Caravansérail », « Khan » ou « Ribat ». De ces trois appellations les deux premiers c'est à dire Caravansérail et Khan étaient synonymes. Mais les Ribat étaient au début des bâtiments construits le long des frontières et servaient à abriter les ghazi's c'est à dire les combattants qui faisaient la guerre au nom de la foi. A partir du X^e siècle, on s'aperçoit que les ribats subirent un changement profond et furent affectés aux hommes de religion et le mot ribat devint en quelque sorte le synonyme de Hankānu de Tekke. Cette transformation dans le fonctionnement et l'appellation des ribats aboutit au XI^e siècle à la fusion définitive de ces édifices avec les caravansérails. En effet les caravansérails seldjoukides étaient des bâtiments bien isolés de l'extérieur. Ils ne possédaient qu'une seule porte et des fenêtres haut placées en meurtrière.

La plupart des caravansérails seldjoukides possèdent une cour entourée de portiques, d'iwans, de quelques cellules et parfois d'un masdjide. Les portiques servaient probablement à abriter les bêtes de somme et à les protéger du soleil et de la pluie. Par temps favorable les voyageurs se réunissaient dans les iwans pour causer. Les quelques cellules que l'on aperçoit dans la cours des khans étaient réservées aux voyageurs de marque qui ne voulaient pas passer la nuit dans l'écurie. En effet, la plupart des voyageurs dormaient dans l'écurie sur des plateformes aménagées entre deux rangées de piliers. Le nombre très restreint de cellules réservées aux voyageurs nous conduit à penser que la plupart d'entre eux étaient hébergés dans l'écurie. Cela leur permettait de surveiller de plus près leur marchandise et de profiter en

hiver de la chaleur émanée par les bêtes de somme. En effet les premières cheminées dans les écuries ou les cellules des khans n'apparaissent qu'à l'époque ottomane.

L'écurie se place sur l'un des côtés de la cour avec laquelle elle communique et ne possède pas de porte qui ouvre directement vers l'extérieur.

Le portail de la cour et celui de l'écurie sont généralement placés sur le même axe. Les portiques, les iwans et les cellules qui entourent la cour sont repartis sur trois côtes et le quatrième attenant à l'écurie est réservé à son portail. Les dimensions de la cour varient d'un caravansérail à l'autre. Le côté de la cour attenant à l'écurie n'est jamais de moindre longueur que celui de l'écurie. Il est égal à celui-ci ou le dépasse des deux côtés.

L'écurie, très souvent de forme rectangulaire est recouverte d'une série de voûtes reposant sur les murs et les piliers qui séparent les nefs. Les voûtes sont généralement renforcées par des arcs doubleaux. Les fenêtres haut placées en meurtrière et les baies aménagées sur la crête de la voûte suffisent à peine à son éclairage. Les écuries de dimensions modestes se divisent généralement en trois nefs perpendiculaires à la cour attenante et recouvertes par des vaisseaux. Dans les khans de grande dimension, la nef médiane de l'écurie est plus haute que les nefs latérales. Une coupole placée au milieu de la nef médiane sur le tambour. Dans ce type d'écurie les nefs latérales sont perpendiculaires à la nef médiane.

Un groupe important de khan seldjoukide ne possède pas de cour. La plupart de ces khans sont des constructions modestes, peu soignées et sans décor. Les plus petits se composent uniquement d'une écurie à trois nefs. Les khans sans cour de dimensions plus importantes possèdent deux pièces indépendantes placées de part et d'autre d'un volume central qui donne aussi accès à l'écurie. Le portail dans tous ces khans est creusé au milieu de l'un des côtés court du rectangle qu'ils dessinent.

Les khans seldjoukides qui étaient si l'on peut dire les auberges ou les hôtels d'autrefois, fournissaient aux voyageurs un confort non négligeable. Certains d'entre eux possédaient même un bain public comme au Sultan Hani de Tuzhisari ou au Karatay Hani sur la route de Kayseri à Malataya. Nous apprenons par l'acte de fondation du Karatay Hani qu'un vétérinaire attiré s'occupait des bêtes. Ces édifices qui jalonnaient les routes anatoliennes du Moyen Age favorisèrent le développement du commerce anatolien et la circulation des caravanes sur la Route de la Soie.