

# Les palais des caravanes : Les caravansérails seldjoukides

Jean-Paul Roux

Ancien directeur de recherche au CNRS Ancien professeur titulaire de la section d'art islamique à l'École du Louvre † 2009

*Au XIII<sup>e</sup> siècle les routes de Cappadoce se jalonnèrent de caravansérails qui accueillaien gratuitement bêtes et gens. On y parlait toutes les langues, on priait, on négociait, on se soignait, et l'on repartait vers la halte suivante.*

*Ils sont encore une centaine en Anatolie, dans un état plus ou moins avancé de délabrement, certains semblables à des amas de pierre dans les steppes, d'autres dressant leurs murs altiers que rongent les herbes folles, supportant des voûtes où béent des trous qui laissent voir le ciel, d'autres enfin, entièrement restaurés, parfois trop, peut-être. Il devait y en avoir un nombre beaucoup plus grand, cinq ou dix fois plus, qui sait ? dont nous ne savons rien si ce n'est, rarement, le nom. On les appelle aujourd'hui han, mot que nous traduisons par caravansérail, le « palais (sérail) de la caravane », et qui n'était donné jadis qu'aux plus vastes d'entre eux. On disait aussi parfois ribat au cours du Moyen Âge : ce terme tout à fait impropre désigne, pour parler juste, le couvent fortifié, insistant sur l'aspect de forteresse et la signification quasi religieuse dans une société qui se proclamait bien musulmane, mais n'avait que de faibles connaissances de l'islam.*

On avait commencé à en construire assez tôt après l'installation des Turcs en Asie Mineure, d'aucuns pensent à partir des dernières années du XII<sup>e</sup> siècle, plus vraisemblablement au début du XIII<sup>e</sup>, mais ceux qui sont datés attestent que leur grande floraison relève des années 1225 à 1250. Au milieu du siècle, l'équipement semble avoir été plus ou moins complet.

Ils étaient situés le long des voies qui, partant de la capitale des Seldjoukides de Rum, Konya, l'ancienne Iconium, se dirigeaient au sud vers les ports méditerranéens, à l'ouest vers l'Empire byzantin avec lequel le commerce était florissant, à l'est vers la route de la soie et des épices, accessoirement au nord vers la mer Noire ; on en voyait encore, ici et là, sur les pistes qui reliaient entre elles les principales villes du royaume. La Cappadoce, riche région agricole et industrielle – disons, si l'on préfère, artisanale – était traversée par l'Ulu Yol, la « grande route », la voie royale qui reliait Konya à Kayseri où elle se divisait en deux, une section continuant sur Sivas pour atteindre ensuite Erzurum, l'Iran septentrional et les pays du Caucase, la seconde allant vers Malatya et, de là, soit sur Diyarbakir et la haute Mésopotamie, soit sur Van et à nouveau l'Iran. Des axes transversaux la coupaient du nord-ouest au sud-est, venant d'Ankara, l'ancienne Ancyre, notamment celui passant par Kirsehir et Haçi Bektas, où se trouvait le couvent souche du puissant ordre religieux musulman des Bektachis. Il n'est donc pas étonnant que la province ait été abondamment dotée de caravansérails. Si les deux plus importants (les deux Sultan Han) et l'un des plus intéressants pour l'histoire de l'art (le Karatay Han) ne se trouvent pas dans ses limites actuelles, ils n'en sont guère éloignés, l'un étant à l'ouest d'Aksaray, les deux autres à quelque

40 km à l'est de Kayseri. Il faut aller voir les deux Sultan Han pour leur majesté, le Karatay pour ses beautés propres si l'on veut comprendre le rôle que joua la sculpture figurative dans l'art médiéval de l'islam. Ne s'y rendrait-on pas que la Cappadoce, avec ses quinze caravansérails, réserverait encore bien des surprises à ceux qui ne songent qu'aux églises rupestres et à la beauté stupéfiante des paysages.

### *Catégorie une à cinq étoiles*

C'est par extrapolation qu'on a souvent prétendu que les caravansérails avaient été érigés à quelque 30 km les uns des autres, c'est-à-dire à la distance moyenne que franchissait dans la journée une caravane chargée. En fait, ils sont souvent plus proches ainsi qu'on s'en aperçoit en parcourant l'Ulu yol qui en présente un si étonnant chapelet qu'on a pu la nommer la route des caravansérails : Öresün n'est, par exemple, distant que de 6 m d'Agzikara et de 12 km d'Alay. La route moderne suit l'Ulu yol de Konya jusqu'à Nevsehir, puis s'en écarte : la piste médiévale coupait sur Avanos et Kayseri, évitant ainsi la région de Göreme et d'Urgüp par où passait au contraire la route byzantine. À droite ou à gauche, les ruines se succèdent. C'est d'abord, à quelque 20 km de Konya, le Sa'd al-din Han (Zazadin en langue populaire) de 1236, un bon échantillon du genre bien qu'il soit mal proportionné, puis, à 40 km, de maigres vestiges d'un han dans le village d'Akbas, à 70 km Öbrük, très ruiné, conserve de réelles beautés. À 105 km, le Sultan Han (1229) remis à neuf ne doit pas être confondu avec son homonyme édifié à l'est de Kayseri, lui-même distant de 52 km d'Aksaray. Passée cette ville, à 15 km, Agzikara han (1231-1237) reste un authentique chef-d'œuvre, à 21 km, Öresün (1270) a souffert, mais mérite une visite pour l'originalité de son plan, à 35 km, s'élève Alay, un des premiers han impériaux. Il ne s'en trouve plus ensuite avant Avanos, mais à 5 km du bourg, on peut visiter Sari han (1241), le « caravansérail jaune », remarquable bien que peu visité, souffrant peut-être de la proximité des magasins d'onyx. C'est dommage.

Les Turcs, en s'installant en Asie Mineure, ne conservèrent ni la route ni le char de l'Antiquité romaine. Ils abandonnèrent les voitures à hautes roues qu'ils employaient dans les steppes, notamment dans celles de l'actuelle Russie méridionale, et se rallièrent au système musulman de la caravane. Leurs chameaux provenaient d'un croisement savant et ancien entre le dromadaire (chameau à une bosse) et le bactrien (chameau à deux bosses), animaux parfaitement adaptés aux conditions géographiques locales, mais lents et relativement peu aptes à porter de grosses charges, le maximum étant de 100 à 150 kg. Nerveux, assez difficiles à manier, ils étaient groupés en petites unités de sept (un *katar*) que guidait en général un âne : j'ai encore observé la survivance de cette mode chez les derniers nomades de Turquie il y a une ou deux décennies. Un *katar* transportait seulement une tonne de marchandise entre Konya et la frontière byzantine en une quinzaine de jours. Aussi était-il important pour le caravanier et son commanditaire de réduire au minimum indispensable les charges des animaux : tout bagage tel que tente, ustensiles de campement et ravitaillement devait être exclu. Cette nécessité explique largement celle d'établir des gîtes d'étape où l'on pouvait trouver à la fois abri et nourriture : les fondateurs furent les souverains qui bâtirent naturellement les plus vastes et les plus riches (il en subsiste huit payés par eux, dont les deux Sultan Han), les ministres comme Karatay, Sahib Ata, Sa'd-al-din Köpek, des gouverneurs de province, des femmes, de riches particuliers (ainsi un médecin) et peut-être, si les conclusions de certaines de mes recherches sont exactes, des collectivités tribales ou professionnelles.

Naturellement les plus modestes n'offraient que peu de ressources, ainsi que le font nos petits hôtels d'aujourd'hui, mais les plus orgueilleux, tels nos établissements dotés de cinq étoiles, étaient à même de dispenser tout ce que les clients pouvaient attendre. Ils offraient naturellement des chambres collectives (et aussi sans doute individuelles), des écuries, des entrepôts, des boutiques, des centres vétérinaires et médicaux, des bureaux pour l'administration, un oratoire (petite mosquée), des bains, voire une bibliothèque.

Parfaitement sûrs, ils étaient solidement construits en grosses pierres bien appareillées, soigneusement clos et, bien qu'ils ne possédassent aucun organe purement défensif – ni tour ni bastion et rarement un crénelage –, l'histoire prouve qu'ils étaient presque imprenables : on verra

un han proche d'Aksaray résister victorieusement pendant deux mois, au début du XIV<sup>e</sup> siècle, au siège mené par vingt mille Mongols. Aux alentours, dans des villages, vivaient le personnel et les artisans qu'exigeait leur entretien.

Les voyageurs séjournant dans les caravansérails n'étaient pas tant des clients que des hôtes. On pouvait y demeurer pendant trois jours, de quelque origine et de quelque confession que l'on fût, sans bourse délier. La fondation prévoyait, comme pour tous les biens de mainmorte, mosquées ou *medrese* (écoles supérieures), des ressources pour assurer leur fonctionnement gracieux et répondre ainsi aux traditions de l'hospitalité orientale. On pouvait donc s'y reposer si nécessaire, y attendre un client en retard, négocier sur place sa marchandise.

### *Des voyageurs de toutes les nations*

On ne sait trop qui les fréquentait, mais on devait néanmoins y entendre parler toutes les langues, l'arménien et le grec, idiomes de ce qui constituait encore la majorité de la population (80 pour cent au moins), le turc, bien sûr, sans doute le persan qui était la langue officielle et de culture ; peut-être des jargons de l'Asie centrale dont nombreux étaient, après la première vague mongole de 1220, les ressortissants qui étaient venus chercher refuge dans le pays de Rum. Il ne semble pas que les étrangers y aient habituellement commercé : les riches produits de l'Orient lointain – soies de Chine, épices de l'Inde, parfums – devaient changer de main à la frontière orientale, les Latins qui assuraient l'essentiel du transport maritime vers l'Europe attendaient sans doute dans les ports. Il est malaisé de dire si les Syriens, les Iraniens et les Égyptiens d'une part, les Byzantins de l'autre étaient autorisés à concurrencer en Anatolie le réseau commercial seldjoukide. Mais on sait que les voyageurs de toutes les nations étaient nombreux, et des inscriptions arabes et syriaques sur les portes des han indiquent le rôle parfois déterminant d'étrangers originaires du Proche-Orient.

Les Turcs exportaient beaucoup, importaient peu, pour ne pas dire rien, sauf, bien entendu, ce qui transitait par leur pays et contribuait à les enrichir. Ils vendaient non seulement leurs matières premières, bois, laine, céréales, olives, fruits, minéraux, sel, fer (tout l'alun de l'Occident du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècles venait de l'Anatolie), mais encore leurs produits manufacturés, sortis d'ateliers prospères dont les forces motrices étaient l'eau (*noria*) et le vent, avec des moulins que l'on nommera en vieux français « turquois », de la dinanderie, des tissus et des tapis dont quelques rares exemplaires du XIII<sup>e</sup> siècle sont conservés dans les musées turcs. Une propriété inouïe en découlait dont témoigne le monnayage. Alors qu'au XII<sup>e</sup> siècle on ne frappait que le cuivre, vers 1180-1190, apparurent les pièces en argent et, au début du XIII<sup>e</sup>, les pièces d'or.

La vie n'était pas la même, on s'en doute, dans les plus petits caravansérails qui ne dépassaient guère les 500 mètres carrés que dans les vastes complexes qui pouvaient couvrir 4 800 mètres carrés, non compris les éventuelles boutiques et les ateliers d'artisans qui les entouraient. Là elle était frémissante, partagée entre les négociations commerciales, le soin des bêtes et les loisirs animés par les poètes musiciens (*asik*), sortes de troubadours, les acrobates, les montreurs d'ours, les conteurs et les derviches dont l'islamisme dissimulait mal un chamanisme fondamental et des doctrines même pas toujours monothéistes. L'exiguïté des mosquées (au maximum de 8 mètres de côté), par ailleurs soignées, prouve la faiblesse soit des musulmans, soit de leur pratique religieuse. Elles se trouvaient à l'étage, sur le porche ou dans une pièce d'angle et, dans les caravansérails à grande cour, elles en occupaient le centre. Elles étaient alors juchées sur quatre arcs de telle sorte que les animaux ne pussent pas, en y entrant, les profaner. On s'imaginerait volontiers, à voir aujourd'hui les bazars orientaux grouillants et ces architectures nues, que le confort devait être plus que rudimentaire et la promiscuité abominable. Il faut les imaginer avec des lambris, des stucs, des tapis et des tentures.

Cela dit, nous sommes très mal renseignés sur l'organisation des han et l'on discute à perte de vue sur l'emplacement réservé aux hommes et aux animaux. Les plus pessimistes jugent qu'ils étaient entassés pêle-mêle, les marches ou les divers niveaux du sol que l'on trouve presque partout servant à empêcher les uns d'empiéter sur le domaine des autres. Les plus optimistes pensent que les chameaux étaient cantonnés dans une cour, quand il y en avait une, ou parqués en dehors de l'enceinte et amenés à l'intérieur seulement en cas de nécessité.

Les plus grands des han et, à leur imitation, nombre des plus petits, comportent deux parties, une salle couverte et un ensemble de bâtiments groupés autour d'une vaste cour. Deux porches monumentaux en saillie, en général les seuls organes à recevoir une décoration abondante, au reste magistrale, à la fois puissante et mesurée, placés presque toujours en alignement, servent à passer de la salle couverte à la cour et de la cour à l'extérieur. On a imaginé que la partie couverte servait pendant l'hiver, la partie à ciel ouvert, pendant l'été, cela reste à prouver.

### *La beauté de la pierre*

D'autres han moins riches se composent exclusivement soit d'une salle couverte, soit de bâtiments groupés autour de la cour, mais là encore je ne crois pas au vu des dates que ces ensembles, en somme incomplets, aient pu être à l'origine des han doubles, en apparence faits par la juxtaposition en un seul complexe de deux monuments séparés. Ajoutons que quelques édifices n'obéissent à aucun de ces plans ; ainsi certains ne comportent qu'une salle unique oblongue, divisée par une cloison pour réserver un petit emplacement à la mosquée.

Vus de l'extérieur et surtout de loin, les grands caravansérails semblent ramper sur la terre, lourds et dans élan, malgré la petite coupole sur haut pendentif polygonal située sur la nef principale ; ils semblent arrimés au sol par les contreforts épais qui scandent leurs murs. Trop longs, ils manquent d'élévation : ainsi le Sultan Han s'étend sur 116 m pour une hauteur de 7,50 m. Les plus petits, dont le corps par suite s'allonge moins, ont une meilleure silhouette.

Leur beauté première réside dans le porche (ou les porches) s'il s'agit de han doubles, extrêmement variés malgré le recours à la voûte en stalactites ou nids d'abeilles (*muqarnas*) ; ils se détachent vigoureusement sur la façade et font usage de toutes les ressources de l'art décoratif sculpté, y compris parfois de figures animales, voire humaines (Karatay Han). Remarquables aussi sont les sculptures des mosquées, surtout de celles qui sont surélevées au centre de la cour. Sous ce rapport, les deux grands bandeaux dragoniformes du Sultan Han de Kayseri méritent une mention spéciale. Enfin les arcatures qui bordent la cour, parfois interrompues par des *iwans* (salles en berceau brisé fermées de trois côtés et béantes sur le quatrième) sont souvent magistrales : quelques protomes de lions les décoraient parfois, mêlés à des figures de brebis, de dragons et d'animaux composites sur les gargouilles, dont bien peu malheureusement restent en place. Ce qui donne aux han leur plus grande valeur esthétique, ce sont les nefs de la partie couverte : un peu sombres, éclairées seulement par d'étroites meurtrières et par la petite coupole, elles sont d'une pureté extraordinaire. Ici, nul décor, ou alors si mesuré qu'il vaut mieux ne pas en parler : des pierres de taille, splendidement appareillées, forment de fortes piles qui supportent une voûte en berceau brisé avec arcs doubleaux. La faible élévation des collatéraux, qui peut paraître oppressante, mais ménage de majestueuses perspectives et crée une atmosphère douce et paisible, presque recueillie, contribue, par contraste, à donner à la nef centrale une envolée que l'on ne supposait pas avant d'y entrer bien qu'elle n'ait en soi rien de considérable. Tout y est puissance, équilibre et sereine majesté. On semble aux antipodes des arts de l'islam classique, qu'on représente souvent avec une profusion de décor menu et coloré et une architecture négligée, faite essentiellement pour supporter la parure.

Il est sans doute surprenant de constater que le rapport entre la longueur de la nef axiale et sa hauteur est de l'ordre de 3,5 ou 3 pour 1, ce qui correspond au rapport que l'on a dans de nombreux monuments occidentaux (ainsi à Vézelay). En revanche, le rapport entre la longueur de la nef et sa largeur, lui aussi constant, de 8 à 1 (par exemple 50 mètres x 6 ou 39 x 4,5) apparaît très supérieur à ce qu'il est dans une basilique antique ou dans une église médiévale d'Europe. Cela n'est pas sans contribuer à donner cette illusion de l'envolée dont je parlais. Ce volume qui ne nous est pas entièrement familier, stimule l'émotion artistique. Il n'empêche qu'on se sent tout de même dans un univers connu, celui de l'art médiéval occidental et l'on songe irrésistiblement à quelque construction cistercienne.

Les caravansérails seldjoukides n'ont pas la complicité ni l'ampleur de leurs homologues que construiront les Ottomans et dont on peut voir un très bel exemple en Cappadoce, datant de 1660,

près d'Incesu, à mi-chemin entre Kayseri et Göreme, mais ils ont infiniment plus d'âme et de véritable grandeur. Ce royaume turc musulman des Seldjoukides de Rum, de Konya ou d'Asie Mineure qui apparut, notamment aux Croisés, comme une incarnation menaçante de l'islam, n'accordait pas son premier soin aux mosquées, alors que celles-ci sont toujours les monuments les plus représentatifs dans le monde musulman, mais aux écoles, les madrasas ou, si l'on parle turc, les *medrese*, et plus encore, infiniment plus, à ce que j'ai pu nommer, il y a déjà longtemps, les basiliques du commerce, les han.

Jean-Paul Roux

Septembre 1989

Copyright Clio 2016 - Tous droits réservés

## Bibliographie



Das Anatolische Karavansaray  
Kurt Erdmann  
*Berlin, 1965*