

TECHNIQUES ET ÉCONOMIE ANTIQUES ET MÉDIÉVALES : le temps de l'innovation

**Colloque international (C.N.R.S.)
Aix-en-Provence 21-23 Mai 1996**

Textes réunis par Dimitri MEEKS et Dominique GARCIA

Centre Camille Jullian et Recherches d'Antiquités Africaines
(C.N.R.S., Université de Provence)

Temps, Espaces, Langues Europe Méridionale Méditerranée
(C.N.R.S., Université de Provence)

Direction régionale des Affaires culturelles Provence Côte d'Azur
Centre Archéologique du Var

1997


éditions errance

NAVIGATION MARITIME ET NAVIRES ÉGYPTIENS : LES ÉLÉMENTS D'UNE CONTROVERSE

Dimitri MEEKS

(Centre Camille Jullian, C.N.R.S., Aix-en-Provence)

RÉSUMÉ

La présente étude se propose d'examiner ce qu'il advient de la navigation maritime égyptienne à l'époque pharaonique si l'on admet, ne serait-ce qu'à titre d'hypothèse, que l'expression « grand vert » ne peut désigner la mer comme cela a été affirmé par certains. Les analyses, faites par des historiens de la navigation antique, des représentations des navires de Sahourê et d'Hatchepsout, les textes cunéiformes concernant l'Égypte sont examinés dans cette perspective. Il devient évident que la marine égyptienne était bien connue et appréciée dès au moins le Nouvel Empire, et sans doute plus anciennement encore. Admettre que l'expression « grand vert » ne désignerait pas la mer, ne modifie pas de façon radicale les données concernant la navigation maritime égyptienne.

Jusqu'à une époque relativement récente les problèmes liés à la navigation maritime n'avaient guère préoccupé les égyptologues. Il était admis que les Égyptiens avaient pratiqué ce type de navigation dès au moins l'Ancien Empire sinon plus tôt encore. C'est au cours des années 20 que se mettent en place les éléments essentiels d'un consensus concernant les navires de mer, les accès à l'espace maritime et la définition des principes fondamentaux de la navigation¹.

ÉTAT DES QUESTIONS

Ces éléments, que l'on ne peut ici résumer qu'à grands traits, sont encore largement acceptés, comme nous le verrons, par une majorité d'égyptologues. Les Égyptiens ont connu, ou peut-être même inventé, la voile dès la fin de la période prédynastique vers 3100 av. n.è.² Leur expérience de la navigation à la voile, au moins fluviale, est donc très ancienne. L'expression *ouadj-our*, littéralement « le grand vert », était reconnue comme une désignation de la mer en général, mais on savait qu'elle pouvait s'appliquer à des réalités bien différentes : le lac du Fayoum, des étendues d'eau nilotiques, entre autres.

Les reliefs et peintures ont été souvent pris en compte pour mettre en lumière tel ou tel détail intéressant. En effet, les reliefs égyptiens, en dépit de conventions graphiques différentes des nôtres, ne serait-ce que parce qu'elles ignorent les lois de la perspective et les rapports d'échelle entre les éléments d'une même figure, constituent des sources d'étude généralement fiables. L'archéologie peut, à l'occasion, conforter ou confirmer les informations qu'elles fournissent. Une voile réelle, mise en pièces pour servir de linceul à une momie, a révélé, lors de sa reconstitution, un aspect assez proche de la voile d'une barque fluviale, conduite par le dieu Horus, avec les vestiges d'un anneau de cargue en bois³.

Certains reliefs, montrant des représentations suffisamment détaillées de navires, permettaient donc de

reconnaître l'existence de vaisseaux de mer dès l'Ancien Empire⁴. La présence, sur ceux de Sahourê (ca. 2500 av. n. è.) comme ceux d'Hatchepsout (ca. 1470 av. n. è.), d'un câble de tension « tendu en forme d'arc au-dessus de toute la longueur ... et destiné à prévenir, en cas de gros temps, la rupture de l'étrave et de l'étambot »⁵ en faisaient, en effet, des navires aptes à la navigation maritime. Ce dernier détail a été, depuis, maintes fois souligné, à juste titre, par les historiens de la navigation antique, comme caractéristique de l'usage auquel ces navires étaient destinés⁶. Autre élément important, les avirons de gouvernail, offraient une surface immergeable conséquente de façon à assurer la stabilité du navire, soit que leurs lames aient été de grande taille (Hatchepsout), soit que leur nombre ait été multiplié pour accroître la surface (Sahourê)⁷. Sans quille, ces navires pouvaient naviguer aussi bien sur le Nil que sur mer et passer de celle-ci dans le fleuve pour accoster quelque part à l'intérieur des terres, dans le Delta, à Memphis ou plus au sud encore⁸.

Si cette façon de procéder peut se concevoir lorsqu'il s'agit de se rendre en Méditerranée, l'accès à la Mer Rouge, pour sa part, pose des problèmes beaucoup plus délicats à résoudre. La scène représentant l'expédition que la reine Hatchepsout avait envoyée au pays de Pount montre des vaisseaux navigant sur une eau où vivent des poissons et des animaux marins⁹. Une étude de ces représentations par des ichtyologues a permis de s'assurer que cette faune appartenait à la Mer Rouge et non à la Méditerranée mais, aussi, que quelques espèces d'eau douce ou d'eau saumâtre sont présentes dans certaines parties de la scène¹⁰. Le texte hiéroglyphique qui l'accompagne précise que l'expédition a navigué sans encombre jusqu'à Pount et en est revenue pour terminer son voyage à Karnak (Thèbes) en Haute Égypte. Cette précision laisse supposer qu'il existait une communication directe entre la vallée du Nil et la Mer Rouge. Une telle communication ne peut, en toute hypothèse, se faire que par le Ouadi Toumilat, les Lacs Amers et l'actuel golfe de Suez. Selon que l'on est parti-

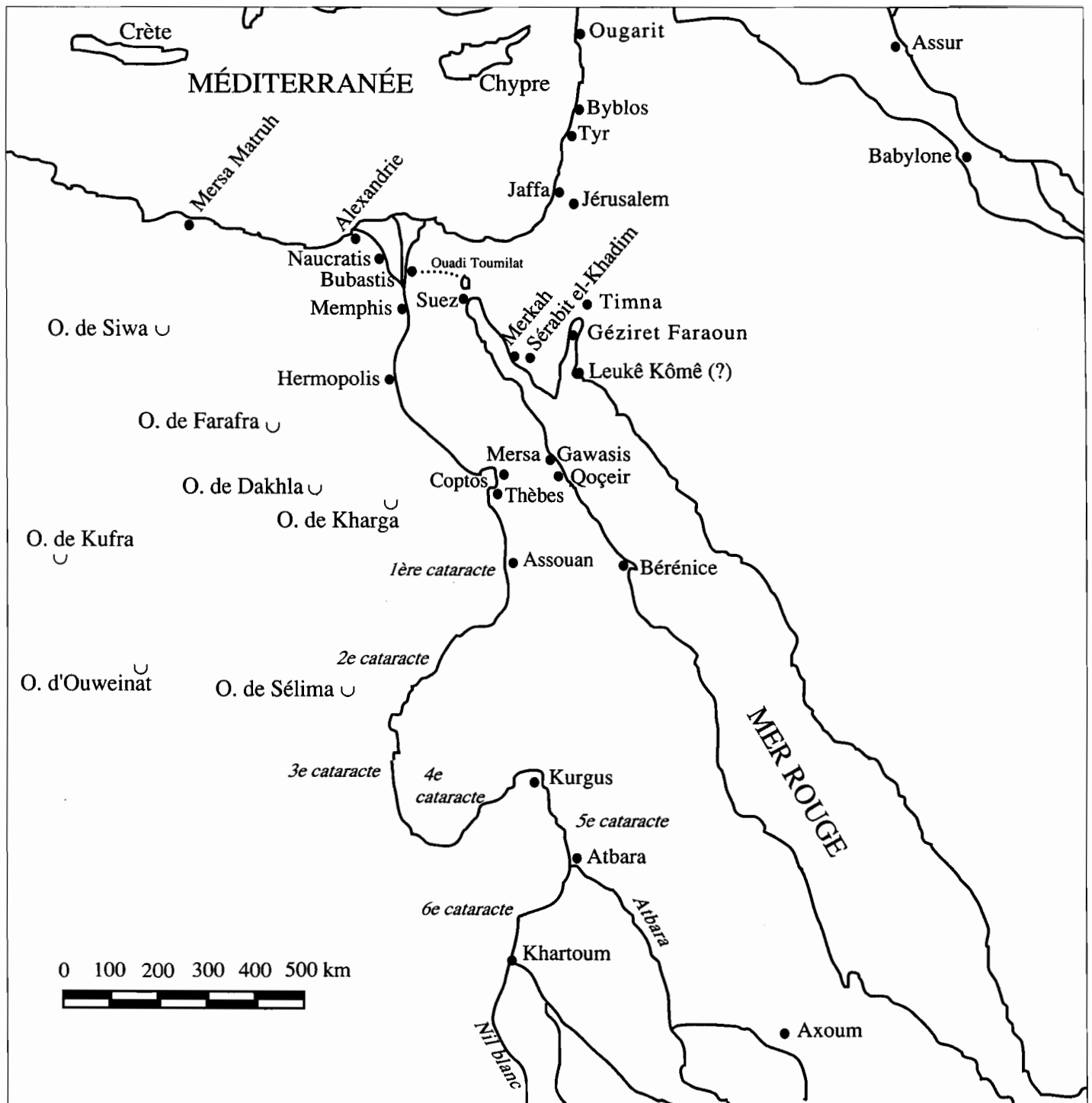


Fig. 1. L'environnement maritime de l'Égypte.

san, ou non, de l'existence d'une telle voie navigable à l'époque pharaonique, deux options se présentent.

La première estime qu'une voie naturelle navigable reliait probablement le Nil au golfe de Suez, peut-être jusqu'au Nouvel Empire (ca. 1400-1200 av. n. è.). Progressivement ensablée elle aurait été entretenue, puis aurait cessé d'être praticable pour être dégagée, à nouveau, par Nécho II, Darius Ier et Ptolémée II enfin ¹¹. La seconde, estime que l'existence d'un tel passage n'est guère envisageable avant Nécho II ou même Darius Ier. De ce fait, les partisans de cette option pensent que les navires, préparés en pièces détachées dans la vallée du Nil, étaient acheminés par caravane au

bord de la mer et mis à l'eau ¹². Au retour de l'expédition les marchandises étaient, à partir d'une halte en un lieu de côte de la Mer Rouge pas trop éloigné du cours du Nil, confiées encore à une caravane qui les ramenait dans la vallée. Là elles étaient de nouveau transbordées sur des transports fluviaux qui les acheminaient vers la capitale. Cette hypothèse, qui implique des opérations lourdes, difficiles, voire périlleuses trouve, en effet, quelque support dans le récit d'une expédition vers Pount qui eut lieu sous le règne de Ramsès III (ca. 1170 av. n. è.) ¹³. On remarque toutefois que cette manière de faire contraste singulièrement avec ce que nous apprennent les reliefs consacrés à l'expédition d'Hatchepsout.

La contradiction n'en serait pas une si l'on pense, avec les tenants de la première hypothèse, que le canal permettant l'accès à la Mer Rouge avait cessé d'être praticable avant le règne de Ramsès III¹⁴.

Reste que le choix entre les différentes propositions dépend en grande partie de l'emplacement que l'on attribue au pays de Pount. En dépit d'hypothèses aussi nombreuses que variées, dont certaines fort séduisantes, aucune d'entre elles n'a définitivement emporté l'adhésion générale. Le débat, en fait, est loin d'être clos. Les Pountites sont habituellement représentés comme des « Asiatiques », selon les habitudes iconographiques égyptiennes, c'est-à-dire comme des Proche-Orientaux. Toutefois, les scènes d'Hatchepsout, a-t-on pensé, semblent montrer que les Pountites, rencontrés par son expédition, vivaient dans des huttes sur pilotis¹⁵. Quelques individus à la peau noire sont, de plus, mêlés à la population « asiatique ». On continue donc d'hésiter : on place le pays de Pount sur la péninsule arabique, vers le Yémen, sur la côte des Somalis, celle de l'Érythrée ou du Soudan. De façon générale, la situation de Pount sur le continent africain, a recueilli – et recueille encore – une majorité de suffrages encore que pour des raisons parfois très différentes.

Il existe, enfin, une option qui tente de concilier toutes celles déjà examinées et qui est, depuis longtemps, fort en vogue chez tous ceux qui ne souhaitent prendre parti sur aucun des éléments du problème. Pount devient alors un vaste espace géographique pouvant englober, à la fois, les côtes africaines de la Somalie au Soudan, le Yémen, l'Arabie et d'autres régions encore. Il est, de ce fait, possible de s'y rendre par terre, par mer, voire en remontant le Nil, en procédant, ou non, au montage et démontage des navires. Sans nier que Pount puisse, dans les textes égyptiens, représenter une zone aux contours assez vagues, G. Posener avait fort pertinemment souligné que seul « un secteur limité de cette contrée représentait Pount par excellence ... le centre, le cœur de ce pays n'a pas dû varier beaucoup d'une époque à l'autre »¹⁶. De fait, les expéditions d'Hatchepsout ou de Ramsès III n'ont pas vagabondé, çà et là, dans et autour de la Mer Rouge ; elles se sont rendues en un endroit précis. Un examen des textes les concernant pourrait peut-être même conduire à penser qu'elles se sont rendues en un lieu identique dans les deux cas. En dépit des questions restées pendantes et des hypothèses divergentes qu'elles ont suscitées, le fait qu'il fallait naviguer sur la Mer Rouge pour accéder au pays de Pount ne fut pas remis en question.

La publication, par R. Herzog, d'une synthèse sur le pays de Pount (HERZOG 1968) allait, en toute innocence, donner aux débats un tour inattendu. N'ayant, en tant qu'ethnologue, qu'un accès de seconde main à la documentation égyptologique, R. Herzog, considéra que les huttes sur pilotis, et la présence de quelques individus à peau noire ainsi que d'une girafe, ne pouvaient permettre de situer Pount que sur le haut Nil, au sud du Soudan actuel. Les navires d'Hatchepsout n'auraient navigué que sur le fleuve et, de ce fait, l'expression *ouadj our* « le grand vert » ne pouvait désigner un espa-

ce maritime mais uniquement un espace nilotique¹⁷. L'auteur ne parlant pas des poissons et animaux marins figurés dans ces scènes, cet emplacement proposé pour Pount fut généralement critiqué et rejeté¹⁸, d'autant que la façon dont les navires d'Hatchepsout auraient pu franchir les cataractes sans difficulté n'était pas véritablement éclaircie¹⁹.

Cet ouvrage allait provoquer, presque simultanément, la publication de deux études qui, aujourd'hui encore, servent de référence à chacune des deux options principales sur la question du voyage vers Pount. K. Kitchen, d'abord (KITCHEN 1971), tout en acceptant l'idée exprimée par Herzog selon laquelle Pount se trouve sur le continent africain, la corrige et la complète. Il réintroduit le principe de la navigation maritime exigée par la présence d'animaux marins dans les représentations d'Hatchepsout. Cela l'amène à examiner l'itinéraire maritime le long des côtes de la Mer Rouge, les différentes haltes possibles ainsi que les itinéraires terrestres qui pouvaient, à l'occasion, faire partie de ce voyage. A. Nibbi, ensuite (NIBBI 1972), séduite par les arguments de R. Herzog à propos du « grand vert », étudie plus en détail la question et arrive, comme R. Herzog, à la conclusion que cette expression ne peut normalement désigner la mer. À cette date cependant son attitude, par rapport à la possibilité d'une navigation maritime, demeure circonspecte. Le terme *yam*, emprunté par l'égyptien aux langues sémitiques désigne bien, selon elle, la mer dans le récit de l'expédition de Ramsès III ainsi que dans celui de l'expédition d'Ounamon en Méditerranée (ca. 1100 av. n. è)²⁰. Dans un ouvrage ultérieur (NIBBI 1981), le même auteur précise sa pensée et cherche à déterminer comment les Égyptiens se rendaient au pays de Pount. A. Nibbi estime que le « grand vert » désigne une zone aquatique du Delta, ou proche de celui-ci, où l'on pouvait construire des navires et à partir de laquelle il était possible d'accéder au golfe de Suez. Elle souligne qu'une telle solution explique la présence d'animaux d'eau douce, d'eau saumâtre et d'eau salée dans les scènes d'Hatchepsout.

Dans une communication présentée en 1985, mais qui ne parut que plusieurs années plus tard (VANDERSLEYEN 1991), Cl. Vandersleyen reprenait en détail le problème lexical du « grand vert », spécialement les attestations les plus délicates de cette expression, et concluait que celle-ci n'a jamais, dans aucun texte, désigné la mer. Sous la plume du même auteur, la même année, paraissait un article où – à la suite d'analyses esquissées par A. Nibbi – l'idée que *yam* désignait bien la mer dans certains textes cruciaux était mise en doute. En particulier, l'auteur contestait le fait que les « Peuples du *yam* » puissent être des « Peuples de la Mer »²¹. Cette attitude radicale ne pouvait alors conduire qu'à une seule conclusion : les Égyptiens ne connaissaient pas l'espace maritime, n'avaient pas de nom pour le désigner et n'ont jamais navigué sur cet espace²². Dans cette perspective on concédait, tout au plus, que des navigateurs partis de Palestine et de Syrie aient pu venir en Égypte pour commercer. La marine égyptienne, si tant est qu'elle ait existé, n'aurait pu naître, au plus tôt,

que sous Nécho II (ca. 600 av. n. è.). D'ailleurs, en toutes circonstances, cette marine n'aurait reposé que sur le savoir-faire des charpentiers et marins phéniciens, ceux d'Égypte n'ayant aucune expérience en matière d'architecture navale ou de navigation maritime. C'est à cette position que se sont ralliés les deux auteurs. La seule divergence qui les sépare aujourd'hui – semble-t-il – tient à la situation géographique du pays de Pount : quelque part dans le Sinaï pour A. Nibbi, dans le haut Nil pour Cl. Vandersleyen.

Souhaitant mettre en lumière la cohérence des conceptions religieuses égyptiennes concernant le « grand vert », Chr. Favard-Meeks examine, entre-temps, les attestations de cette expression dans les Textes des Pyramides, les Textes des Sarcophages, le Livre des Morts et d'autres textes plus tardifs (FAVARD-MEEKS 1989). Là encore une conclusion s'impose : le « grand vert » n'est jamais perçu comme un espace maritime dans ces différents corpus. Il désigne toujours un espace verdoyant, fertile et régénérant fréquemment lié au Delta. Chr. Favard-Meeks réserve son opinion sur la situation du pays de Pount et une possible connexion entre la vallée du Nil et la Mer Rouge. Elle précise cependant les relations qui existent entre le « grand vert » et *yam*. Ce dernier terme désigne une étendue d'eau libre que le « grand vert », à la fois aquatique et végétal, peut juxter à l'occasion, comme au Fayoum. Elle produit des arguments qui permettent de maintenir que le terme *yam* peut désigner aussi bien la Méditerranée que la Mer Rouge.

Cette longue introduction était indispensable pour faire apparaître les enjeux de l'exposé qui va suivre. Un nombre trop important d'exemples de l'expression « grand vert » ne se rapporte aucunement à l'espace maritime. Au sein de quelque deux cents attestations qui en sont connues une vingtaine, tout au plus, pose problème et nécessite une argumentation serrée de la part des partisans et des adversaires de la « mer », sans qu'aucune des deux parties ait réussi à convaincre l'autre après plus de vingt années de débats souvent passionnés²³. C'est dire que ces exemples litigieux sont susceptibles d'interprétations diverses et ne peuvent suffire à clore la discussion, chaque argument pouvant se heurter à un contre-argument. Chacune des parties considère, désormais, que les options du contradictoire sont un défi au bon sens, l'appel à la « logique » devenant, pour tous, l'argument ultime. Une majorité d'égyptologues se détourne de la polémique, fait comme si elle n'existait pas²⁴ et s'en tient aux options depuis longtemps exprimées, celles reprises par K. Kitchen (KITCHEN 1971), sous réserve d'éventuelles adaptations de détail.

On notera que l'essentiel du débat porte sur un problème de lexicographie égyptienne. Les informations fournies par les historiens de l'architecture navale, l'archéologie, voire les textes non égyptiens n'ont été utilisées qu'en passant sans qu'on s'y arrête vraiment²⁵. Puisqu'il s'agit ici d'examiner si les Égyptiens ont pratiqué ou non la navigation maritime, la prudence demanderait que l'on ne prenne pas en compte les textes liés directement au « grand vert ». Ce serait, toutefois, esqui-

ver le problème posé par les représentations de l'expédition d'Hatchepsout vers Pount où les navires sont liés graphiquement à un espace aquatique peuplé d'animaux marins et textuellement à un espace aquatique nommé « grand vert ». On voudra bien excuser cette entorse au principe général, les scènes du voyage vers Pount constituant un document incontournable, quelle que soit l'option que l'on ait choisie.

NAVIRES ET ARCHITECTURE NAVALE

Depuis la publication des reliefs du temple du temple d'Hatchepsout (ca. 1470 av. n. è.) puis de ceux de Sahourê (ca. 2500 av. n. è.), les historiens de la navigation antique ont unanimement considéré que les navires qui y étaient représentés étaient capables de naviguer en mer et l'avaient effectivement fait. Ils se sont fondés sur certaines particularités qui ne sont présentes que sur ces bâtiments, au premier rang desquelles le câble de tension qui permettait d'éviter, en cas de gros temps, la rupture de l'étrave et de l'étambot, comme cela a été rappelé plus haut. Une opinion aussi persistante et argumentée, émise par les spécialistes de la question, ne peut être écartée au motif que le « grand vert » ne désigne pas la mer. Il appartient seulement aux égyptologues intéressés de voir comment concilier ce qui leur paraît inconciliable. Avant d'examiner si l'on peut réduire cette contradiction, il convient de revenir quelque peu sur ces représentations.

Les reliefs de Sahourê représentent des navires à l'arrêt, en Égypte. Leurs mâts sont couchés et les avirons de nage et de gouvernail sont hors de l'eau. Les personnages, debout dans les navires, acclament le pharaon. Dans leur majorité, ce sont des « Asiatiques ». Certains des Égyptiens sont désignés comme étant des « interprètes ». M. Bietak, qui a étudié ces scènes de nouveau (BIETAK 1988) estime, avec raison, en ce qui concerne les Asiatiques, qu'il ne peut s'agir d'esclaves ou de prisonniers ramenés en Égypte. La façon dont ils sont figurés, la présence de certains d'entre eux près de l'aviron de gouvernail, en font les égaux des Égyptiens. Ils font partie de l'équipage du navire, encore que la présence de femmes et d'enfants ne s'explique pas aisément. La question se pose de savoir s'il s'agit de navires asiatiques, et de leur équipage, au service des Égyptiens, ou bien s'il s'agit de navires égyptiens employant des Asiatiques. Pour M. Bietak, le fait que les navires de mer, dès l'Ancien Empire, sont connus sous le nom de *kébénout*, ce que l'on traduit habituellement par « navires de Byblos »²⁶, plaiderait en faveur de l'hypothèse qui ferait des navires de Sahourê des navires « asiatiques » au service des Égyptiens. On pourra objecter, peut-être, que de tels « navires de Byblos » étaient construits par les Égyptiens eux-mêmes à l'Ancien Empire, si l'on en croit certains textes. Il est, en tout cas, certain que ces navires sont plus fréquemment mentionnés en rapport avec les navigations égyptiennes vers Pount, sur la Mer Rouge, que pour les expéditions méditerranéennes²⁷.

Quoi qu'il en soit, l'analyse de M. Bietak, vient compléter les informations fournies par les caractéristiques techniques des navires eux-mêmes ²⁸. Dès les premiers témoignages de l'existence d'une marine égyptienne (fut-elle sporadique et circonstancielle aux époques anciennes), les habitants de la vallée du Nil avaient recours aux services de leurs voisins de Méditerranée. Les navires représentés dans le temple funéraire d'Ounas (ca. 2460 av. n. è.) comportent, eux aussi, des caractéristiques qui en font des navires de mer. On pourrait en déduire une certaine permanence de la marine égyptienne pendant le demi-siècle concerné. Toutefois, des erreurs dans le dessin des navires ne permettent pas d'accorder à ces reliefs tout le crédit nécessaire et ils ne seront pas pris en compte dans la présente étude ²⁹. Les éléments dont nous disposons sont trop peu explicites pour que l'on puisse dire si cette marine égyptienne avait une existence permanente à l'Ancien Empire, si elle était ou non construite par des spécialistes asiatiques ou si elle était, par exemple, le fruit d'expériences conjointes. Quelques indices, nous allons le voir, permettent de penser que c'était peut-être en effet le cas. Une chose paraît acquise : dès les époques anciennes cette marine est commanditée par le pouvoir royal, c'est une marine d'état. Rien ne permet de penser que cette situation ait évolué au cours de l'histoire pharaonique ³⁰.

La découverte des barques de Chéops (ca. 2600 av. n. è.) et la reconstitution de l'une d'elle a permis d'étudier la manière dont elles avaient été construites. Il s'agit, bien sûr, de barques destinées à la navigation fluviale exclusivement. De plus, de telles barques ne pouvaient naviguer par leurs propres moyens et devaient être remorquées par une ou plusieurs embarcations propulsées à la rame ³¹. Cette façon de faire naviguer les barques d'apparat est, en tout cas, connue pour la barque sacrée d'Amon ³². Une étude attentive révèle que l'assemblage des planches de la barque de Chéops s'est fait à la fois par ligatures et par tenons et mortaises ³³. Les barques de Licht (règne de Sésostris Ier, ca. 1950 av. n. è.) et de Dahchour (règne de Sésostris III, ca. 1850 av. n. è.) confirment cette pratique même si les systèmes de ligatures diffèrent quelque peu dans chaque cas ³⁴. L'étanchéité des assemblages était assurée par le maillage très serré des liens de papyrus, ainsi que le montre la barque de Licht qui confirme, sur ce point, le témoignage d'Hérodote ³⁵. La méthode était encore employée dans la vallée du Nil à l'époque hellénistique ³⁶. La technique n'est attestée en Égypte, par l'archéologie et les textes, que pour des embarcations fluviales. On sait toutefois qu'elle était utilisée, ailleurs durant l'Antiquité, pour des navires de mer ³⁷. Dès au moins le règne de Chéops les Égyptiens connaissaient les techniques utiles à la construction de ce type de navires. Il est possible que celles-ci aient été introduites, à cette époque ou plus tôt encore, par des charpentiers levantins. Mais rien ne permet de l'affirmer et les barques de Chéops seraient alors plutôt le produit d'un savoir-faire purement local comme les documents écrits nous invitent à le croire. Aux époques hellénistique et

romaine les barques et les travaux des charpentiers de Casion étaient réputés pour la qualité des assemblages faits de nœuds entrecroisés ³⁸. Au Nouvel Empire, comme nous le verrons, les navires de mer étaient sans doute calfatés à l'aide de bitume. Le fait que les navires de mer soient souvent qualifiés de « navires de Byblos » dans les textes égyptiens, dès les hautes époques, pourrait indiquer que les techniques utilisées par les charpentiers levantins sont venues compléter et améliorer celles connues des Égyptiens ³⁹.

Selon Diodore (I, LV, 2) c'est Sésoôsis qui, en Égypte, fut le premier à construire de longs vaisseaux, c'est-à-dire des vaisseaux de guerre. Ce roi de légende amalgame en sa personne plusieurs souverains conquérants, Sésostris III, Thoutmosis III et Ramsès II. L'étendue des conquêtes, que Diodore lui prête, sont en fait magnifiées afin de donner au personnage une stature supérieure à Alexandre le Grand lui-même. Aussi l'historicité de la création d'une marine de guerre par l'un des rois nommés plus haut doit elle être abordée avec précaution. Quelques indices peuvent toutefois nous orienter.

Une tablette, trouvée à Ougarit, contient une lettre adressée à Aménophis III (ca. 1360 av. n. è.) par le roi d'Alashiya ⁴⁰. Ce dernier est intéressé par l'achat de navires venant d'Égypte, ce qui tendrait à prouver qu'à cette époque les navires égyptiens étaient suffisamment estimés pour qu'un souverain étranger soit enclin à les acquérir. Que l'on place Alashiya à Chypre ou sur le continent ne change rien au fait que des bâtiments égyptiens naviguaient, à cette époque en Méditerranée ⁴¹. Une autre tablette, trouvée à Amarna cette fois, semble encore révéler la présence de navires égyptiens à Beyrouth ⁴². Il est vrai que, dans la même correspondance, des cités cananéennes proposent, au pharaon, à plusieurs reprises, de mettre leurs navires au service de ses armées ⁴³. Plus tard, sous le règne de Mérenptah (ca. 1210 av. n. è.), on connaît une lettre émanant de la chancellerie égyptienne et envoyée au roi d'Ougarit. Celle-ci répond à un courrier qui n'est pas parvenu jusqu'à nous ⁴⁴. Tout en opposant un refus à la demande d'envoi d'un sculpteur, elle annonce l'arrivée de menuisiers ou de charpentiers pour que le souverain d'Ougarit les emploie à sa guise. On aimerait imaginer ces personnes comme des charpentiers de marine mais le texte ne permet, à cet égard, que des suppositions. Tout ceci ne constituerait qu'un faisceau bien mince de preuves concernant la navigation égyptienne en Méditerranée, au Nouvel Empire, si un document exceptionnel des archives hittites de Boghazköy ne venait heureusement compléter le tableau ⁴⁵.

Il s'agit d'une lettre expédiée par Ramsès II (ca. 1270 av. n. è.) au roi hittite et concernant la construction de navires. Le texte est fragmentaire mais les termes qui en donnent la clé sont sûrs. Le pharaon égyptien, en substance, avertit le souverain hittite de l'arrivée d'un navire égyptien. Les charpentiers hittites devront exécuter un dessin ou un plan de ce navire pour en construire une copie. Ramsès II recommande encore de procéder à un calfatage à l'aide de poix minérale ou de bitume (« Erdpech » chez l'éditeur) afin que le navire ne sombre

pas dans la mer. Le point crucial du texte réside, évidemment, dans la mention d'un dessin ou d'un « plan » du navire matérialisé probablement sur une tablette. Les termes ici employés (le verbe « dessiner » et le substantif « dessin ») sont bien attestés en akkadien. Ils sont employés lorsqu'il s'agit de dessiner des reliefs, des décors sur les murs d'une maison, des plans de bâtiments, etc. L'éditeur du texte qui nous occupe signale un second exemple de l'emploi de ces termes appliqués à un navire et empruntés au dictionnaire assyrien de Chicago : « never yet have I constructed a ship – draw the design on the ground that I may see [the design] and [built] the boat »⁴⁶. On ne peut que spéculer sur la nature exacte de ce « dessin », il n'en reste pas moins qu'il s'agit de quelque chose qui se fait à partir d'un navire existant et qui permet d'en construire une copie. C'est, semble-t-il, l'attestation la plus ancienne connue, actuellement, de ce genre de pratique. Son origine ne peut être précisée. Tout au plus peut-on rappeler que la barque de Chéops porte, sur la ligne centrale, des marques répétées, servant de repères, et qui permettaient de s'assurer, lors de la construction, que la coque était bien symétrique. P. Lipke estime que ces marques auraient pu être placées en se guidant à l'aide d'un fil à plomb ou un autre moyen de repérage⁴⁷. Une telle méthode peut-elle suggérer l'existence d'un « dessin » quelconque ? La question reste ouverte.

L'autre détail intéressant de la lettre concerne le calfatage à l'aide de bitume, pratique que les témoignages archéologiques ou textuels d'Égypte n'ont pas mis en évidence, du moins pour l'époque pharaonique⁴⁸. Le fait que ce soit le pharaon qui conseille au roi hittite de calfater son navire avec du bitume, implique que la technique était connue en Égypte à cette époque. Il semble qu'il s'agisse d'une particularité propre aux navires de mer puisque, on l'a vu, l'étanchéité des embarcations nilotiques était généralement assurée par un maillage très serré de fibres de papyrus ligaturant les éléments de la coque⁴⁹.

Enfin, et ce n'est pas le moins important pour notre propos, le texte ici examiné montre, hors du doute raisonnable, qu'il existait une marine égyptienne sous Ramsès II et que ses navires pouvaient servir de modèle aux Hittites. On pensera que l'affirmation de Diodore comporte au moins une part de vérité. L'existence d'une marine égyptienne dès le règne d'Aménophis III est plus que probable si l'on se fie aux textes cunéiformes que l'on vient de citer. On rappellera que le port et le chantier naval de *Pérou-néfer*, situés aux abords de Memphis⁵⁰, ont été fondés dans les dernières années du règne de Thoutmosis III et ont prospéré, à partir de celui d'Aménophis II, jusqu'au tout début de la XIXe dynastie (soit ca. 1430-1295 av. n. è.). L'absence de toute mention de ce site avant et après ces dates ne signifie pas que le port et le chantier naval de Memphis n'ont existé que durant cette période. Le lent déplacement du cours du Nil vers l'est, tout au long de l'histoire et jusqu'à l'époque moderne, a fait que leur emplacement a accompagné ce déplacement et a occupé successivement des sites différents. Les chantiers royaux de

Memphis sont connus dès l'Ancien Empire et on les trouve encore mentionnés à l'époque hellénistique⁵¹.

Au début du Ve s. les navires égyptiens et leurs équipages, au service de la marine perse, s'étaient distingués lors des batailles de l'Artémision et de Salamine⁵². Les pharaons saïtes, soucieux de jouer un rôle dans la Méditerranée orientale, avaient bâti une flotte capable de remplir les objectifs commerciaux et militaires qu'ils s'étaient fixés. L'importance numérique des Égyptiens dans ces engagements leur capacités, reconnues et redoutées, mettent en lumière les conséquences durables d'une politique maritime que l'on peut croire héritée d'un passé plus lointain. Dire que l'Égypte, dans sa volonté d'exister en tant que puissance navale, a bénéficié de ses contacts permanents avec les états levantins, ressortit à l'évidence. C'est la part de l'inventivité égyptienne, au cours des siècles, qui nous échappe le plus.

L'EXPÉDITION D'HATCHEPSOUT VERS POUNT

Sans entrer, pour l'instant, dans le débat sur la nature du « grand vert » ou dans celui concernant la localisation du pays de Pount, il convient d'examiner les reliefs se rapportant à ce voyage et, plus spécialement, ceux représentant les navires eux-mêmes. En effet, le débat a porté le plus souvent sur les deux points évoqués alors que les scènes elles-mêmes et certains détails instructifs, ou curieux, qu'elles contiennent n'ont pas toujours bénéficié de l'attention qu'ils méritaient. Comme il est normal dans un temple égyptien, les scènes se lisent en partant du registre inférieur en remontant vers les registres supérieurs. Il a généralement été considéré que l'ensemble des scènes se déroule au pays de Pount même. Le registre du bas se lirait de droite à gauche et montrerait l'arrivée des navires à Pount⁵³, le second registre se lirait de gauche à droite et décrirait l'embarquement des produits pountites sur les navires (à gauche)⁵⁴ et la navigation de retour vers l'Égypte (à droite)⁵⁵, ceci pour ne s'en tenir qu'aux scènes nautiques.

L'idée que les deux registres doivent se lire chacun dans un sens différent est embarrassante en soi. Ce choix, contraire aux normes connues en matière de décoration, semble avoir été dicté par le fait qu'au registre inférieur toutes les proues des navires sont tournées dans la même direction, vers la terre, ce qui n'est pas le cas du deuxième. Ici, dans la partie droite, les proues sont tournées vers la terre (chargement des marchandises) et, dans la partie gauche, dans l'autre sens (navigation de retour). Le sens de lecture du second registre ne peut faire de doute : la nature des scènes interdit toute autre possibilité. Que se passe-t-il si on lit le registre inférieur dans le même sens que celui qui se trouve au-dessus ?

Registre inférieur, scène de gauche (fig. 2)

Les deux premiers navires n'ont pas hissé les voiles ; ils sont encore amarrés à l'aide de câbles enroulés autour du tronc des arbres qui poussent sur la berge.

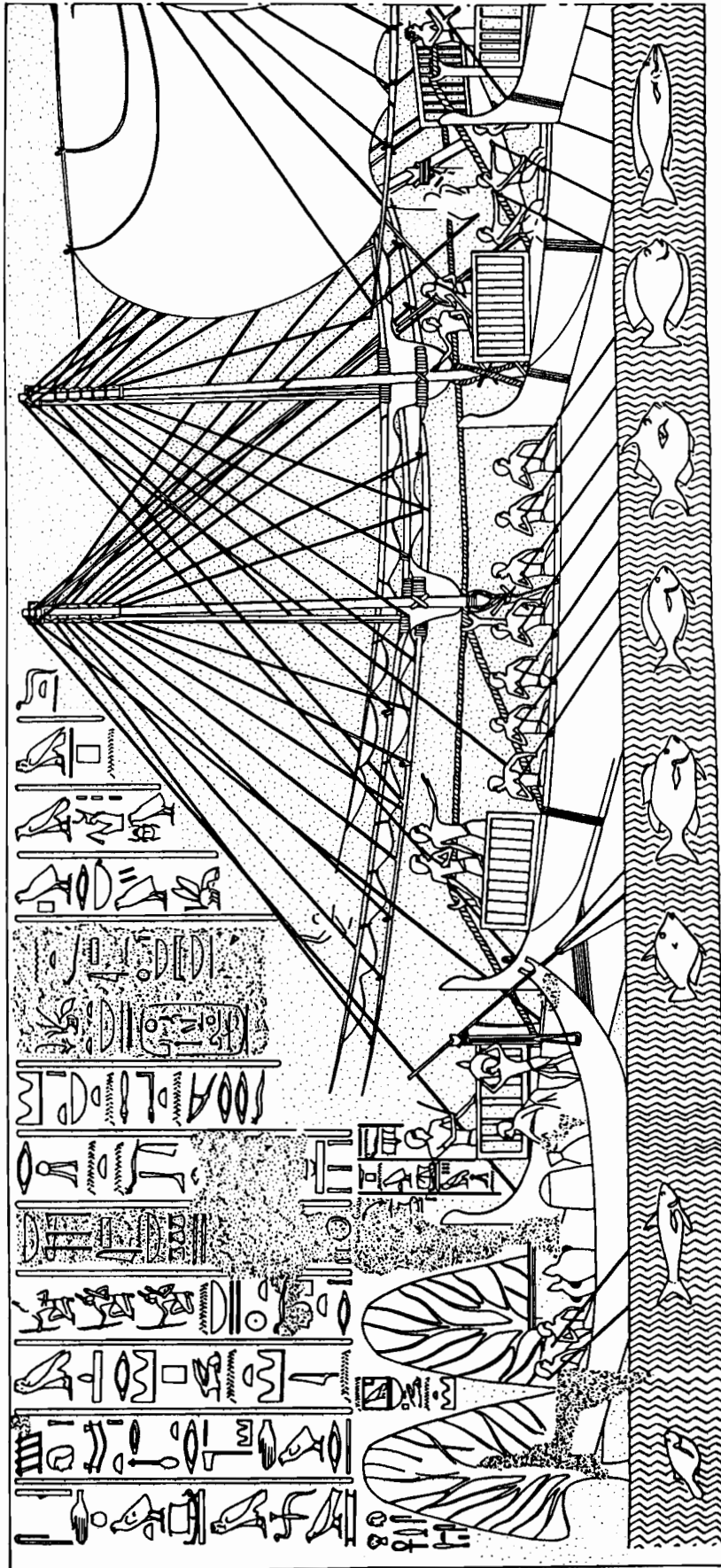


Fig. 2. L'expédition d'Hatchepsout vers Pount : le ravitaillement des navires en partance (dessin de M. Rival, d'après NAVILLE 1898).

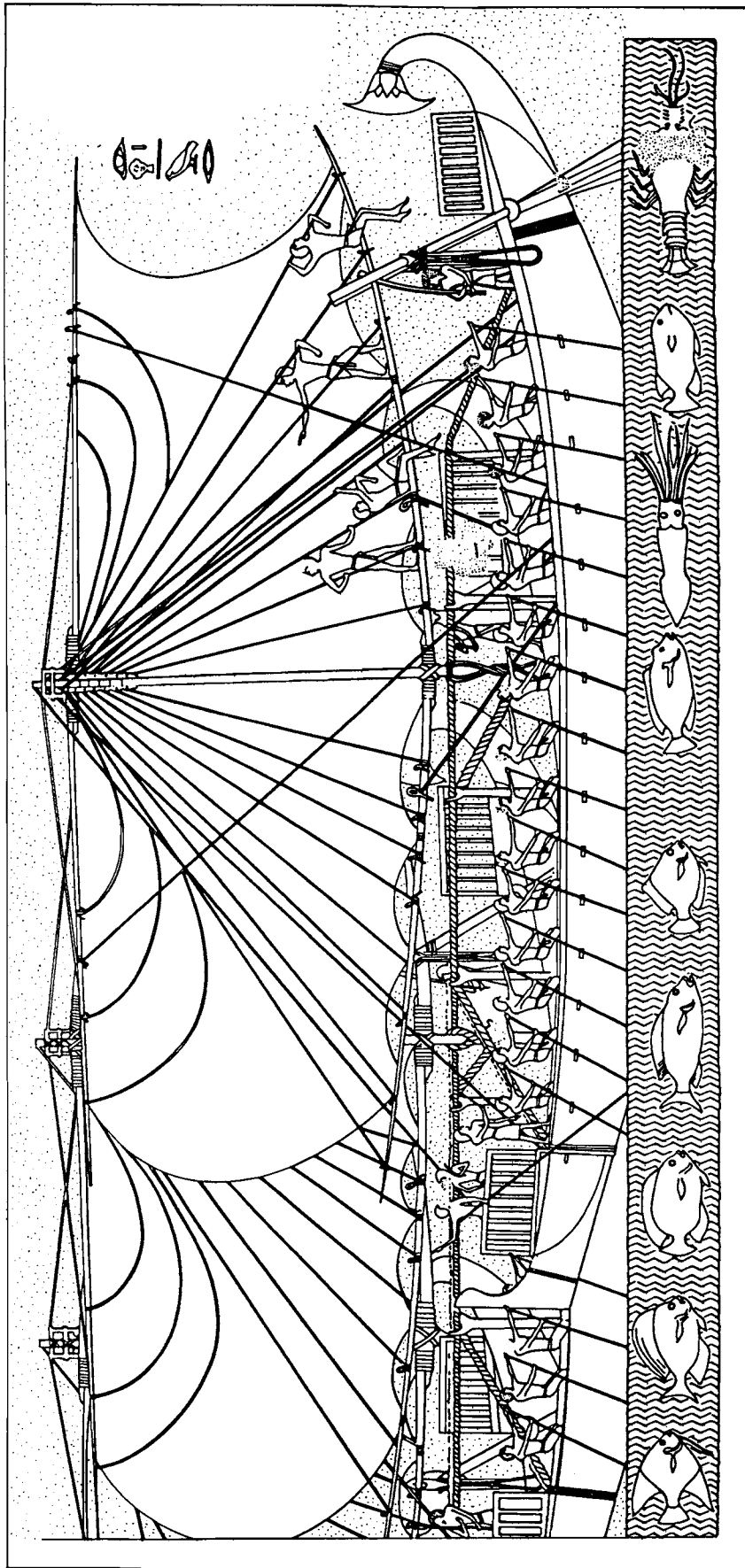


Fig. 3. L'expédition d'Hatchepsout vers Pount : les manœuvres du départ et le première partie du trajet (dessin de M. Rival, d'après NAVILLE 1898).

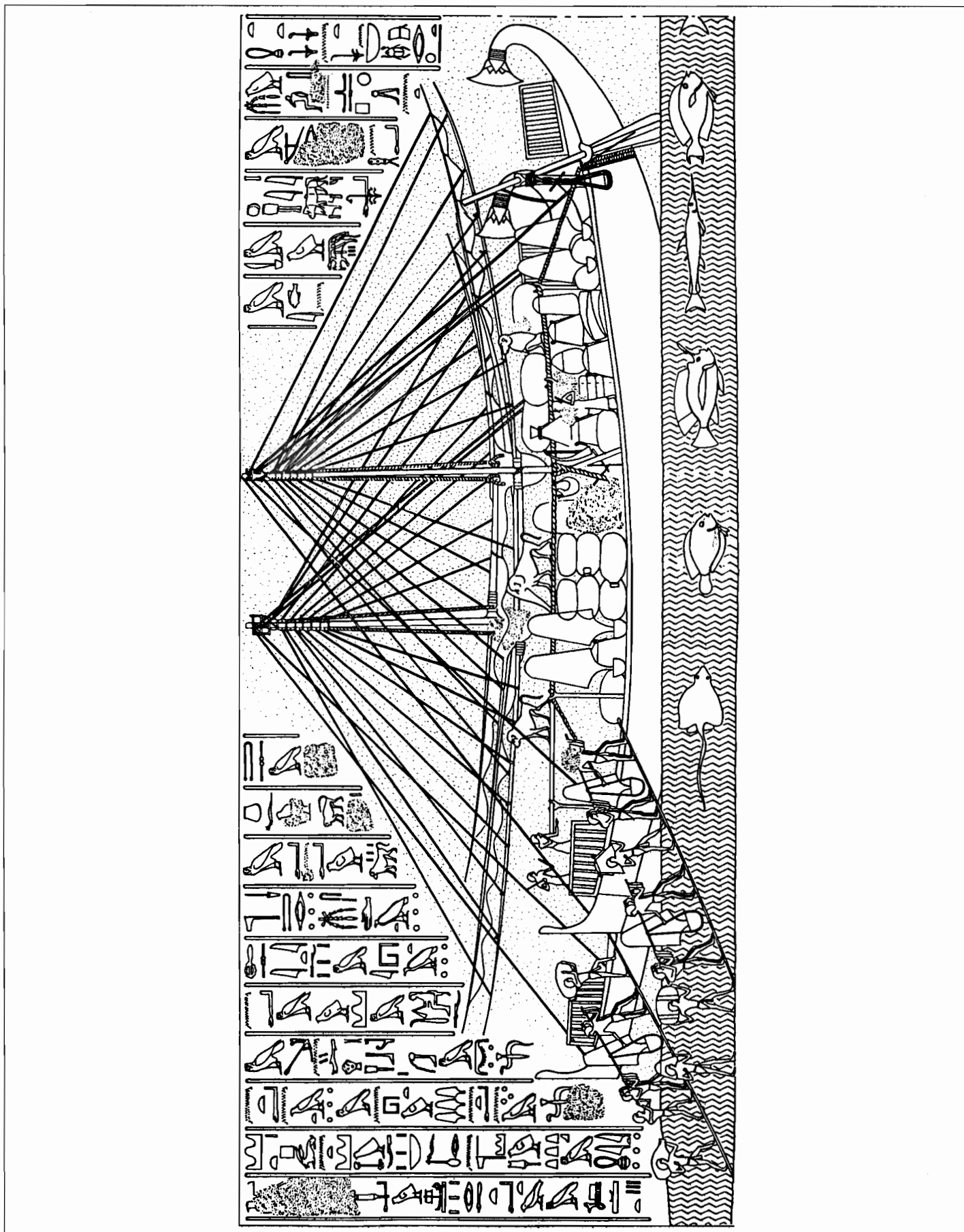


Fig. 4. L'expédition d'Hatchepsout vers Pount : le chargement des navires au pays de Pount (dessin de M. Rival, d'après NAVILLE 1898).

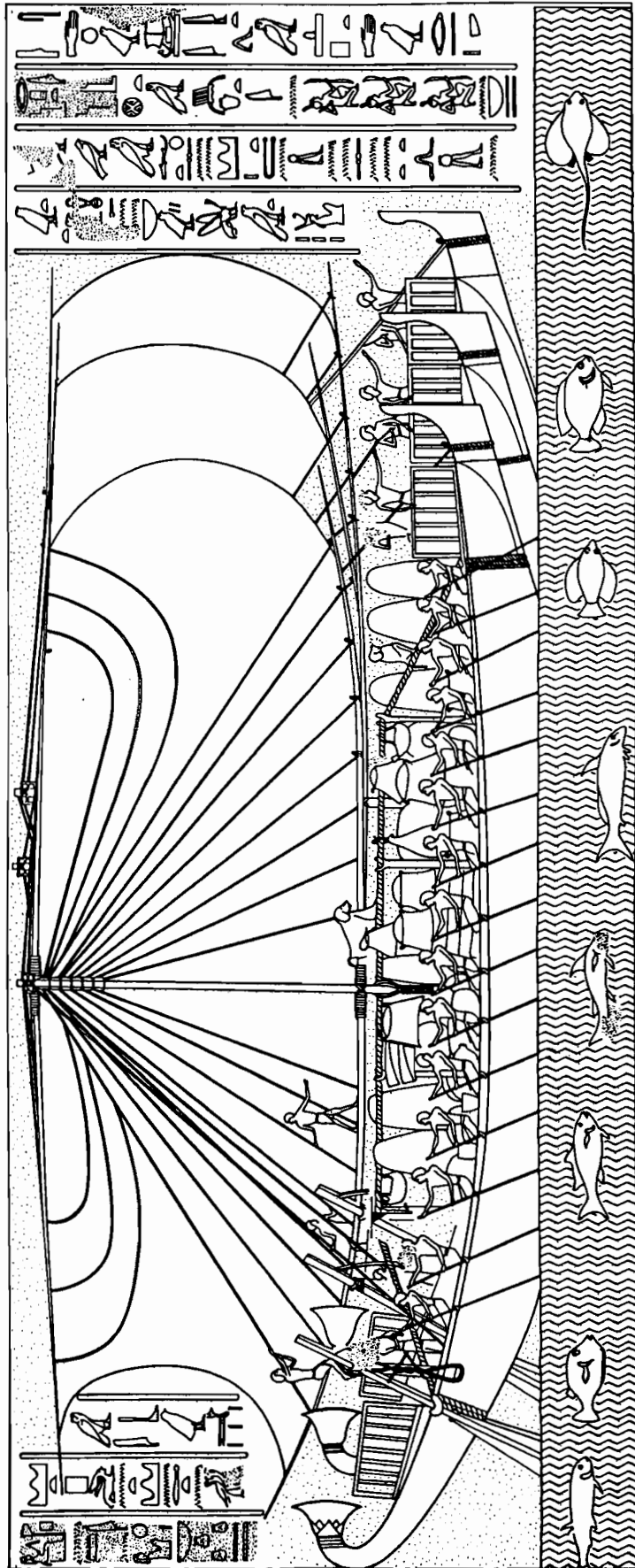


Fig. 5. L'expédition d'Hatchepsout vers Pount : la navigation de retour vers l'Égypte (dessin de M. Rival, d'après NAVILLE 1898).

Les rameurs sont au repos. Près du premier navire se tient une petite embarcation avec un seul aviron de gouvernail passant dans une encoche. Cette particularité est connue pour certaines embarcations nilotiques⁵⁶. D'ailleurs celle-ci est manœuvrée par des Égyptiens. Les sacs et amphores qu'elle contient ressemblent bien à du ravitaillement qui doit être transbordé sur les navires sur le point de partir. On a le sentiment que l'on se trouve ici, soit dans la vallée du Nil ou le Delta, soit en un endroit qui en est fort proche et où l'on peut procéder aux derniers ravitaillements avant de quitter complètement le pays⁵⁷. L'amarrage des navires aux arbres du rivage ne rend pas évidente l'hypothèse que nous sommes encore à Thèbes dans cette partie de la scène, comme cela a été dit parfois⁵⁸.

Registre inférieur, scène de droite (fig. 3)

Trois navires ont hissé les voiles. Les rameurs sont en action. Sur le navire à l'extrême droite, on note que chacun des avirons de gouvernail est manœuvré par une personne distincte. Les câbles de manœuvre qui permettent de donner plus ou moins de liberté de mouvement à ces avirons ne sont pas tendus ; les barres de torsion qui servent à les raidir sont absentes⁵⁹. Dans la situation décrite, les avirons peuvent être facilement manœuvrés indépendamment l'un de l'autre. Les câbles de manœuvre détendus permettent, selon les besoins, de les plaquer contre les flancs du navire ou, au contraire, de les en éloigner assez librement. Peut-on penser, alors, que ce dispositif est destiné à faciliter la navigation dans des eaux calmes ?

Le fait que les proues des navires soient tournées vers la terre laisserait croire que nous assistons à une manœuvre de la flottille venant de Thèbes : l'accostage en un point de ravitaillement avant le départ vers Pount. La suite d'animaux marins représentée sous les navires, tout au long de ce registre inférieur, rend une telle hypothèse incertaine. À l'extrême droite du registre on aperçoit un calamar et une langouste, alors qu'à l'extrême gauche on pourrait, peut-être, reconnaître quelques poissons d'eau douce ou d'eau saumâtre⁶⁰. On se demandera, donc, si cette scène n'évoque pas, d'abord, le dernier ravitaillement à la périphérie de l'Égypte puis une navigation qui progresse de l'eau douce vers l'eau salée avec, peut-être, un passage dans des eaux saumâtres.

Deuxième registre, scène de gauche (fig. 4)

Nous sommes au pays de Pount. Les navires sont à l'arrêt, les voiles amenées, à quelques mètres de la plage, sans être échoués toutefois. Rien n'indique un amarrage ou un ancrage. Seule une passerelle relie les embarcations à la terre. Les câbles de manœuvre des avirons de gouvernail sont tendus ; une barre de torsion est visible, prise dans les câbles. Un trait, partant du milieu de la lame de l'aviron et aboutissant dans les câbles ceinturant la poupe, pourrait représenter un câble d'arrêt destiné à immobiliser complètement l'aviron de gouvernail. Nous serions ici dans des eaux moins calmes qu'au départ ou, au moins, mouvantes sous l'effet du ressac.

Deuxième registre, scène de droite (fig. 5)

Les navires font voile vers l'Égypte. Les deux avirons de gouvernail ne sont plus manœuvrés, simultanément, que par un seul personnage. Les câbles de manœuvre sont tendus et doivent ne laisser qu'une liberté réduite de mouvement. La frise de poissons, sous les deux scènes du registre, est composée essentiellement d'espèces marines, mais à l'extrême droite, la présence possible de poissons d'eau douce ou saumâtre, semble indiquer, qu'à ce point, on est de nouveau proche des eaux nilotiques⁶¹.

Si l'on s'en tient uniquement à ce que nous montrent les reliefs, les choses sont relativement simples. La flottille quitte l'Égypte en faisant une dernière escale de ravitaillement en eau douce. De là elle passe par des eaux saumâtres pour aboutir en mer et arriver au pays de Pount. Elle revient par le chemin inverse. Malheureusement, les textes qui commentent l'expédition paraissent empêcher une solution aussi simple. C'est ici qu'intervient le débat sur le « grand vert » que l'on ne peut donc esquiver.

La scène de ravitaillement (registre inférieur, scène de gauche) est commentée de la façon suivante : « naviguer sur le « grand vert » ; entamer un bon voyage vers la Terre Divine ; accoster en paix au pays de Pount ». Le texte et la représentation peuvent ici s'accorder. Le voyage commence dans le « grand vert » – pourquoi pas dans le Delta du Nil ou à proximité ? – puis il se poursuit vers Pount, par la mer. Le texte du voyage de retour est encore plus laconique : « naviguer ; arriver en paix ; accoster à Thèbes avec joie » (deuxième registre, scène de droite). On note que le « grand vert » n'est pas mentionné. Jusqu'ici rien n'interdit d'adopter le trajet indiqué plus haut.

Le problème réside, en fait, dans les scènes qui se déroulent au pays de Pount mais qui ne montrent pas de navires. C'est ici, à deux reprises, qu'il est question de nouveau du « grand vert » dans une tournure particulière et qui – soulignons-le encore – ne concerne pas les navires ou la navigation. Dans la logique de la répartition des scènes dans le temple, cette scène terrestre doit se lire avant les scènes nautiques⁶². Avant de parler des textes, examinons les scènes.

Dans le registre inférieur un « envoyé royal » d'Hatchepsout, accompagné d'un détachement armé, vient à la rencontre du prince de Pount et de son épouse pour lui apporter les produits d'Égypte ; au-dessus c'est le prince de Pount qui, en échange, vient apporter les produits de Pount à l'envoyé représenté seul. On remarquera que ni l'envoyé, ni le détachement militaire ne sont représentés, à aucun moment, sur les navires. De plus l'encombrante girafe, entr'aperçue dans le paysage de Pount et que l'on a, peut-être, ramenée à Thèbes⁶³ n'est pas, non plus, embarquée par la flottille. Il existe donc une possibilité que l'expédition d'Hatchepsout ait suivi, de façon concomitante, deux voies différentes. Une colonne protégée par des fantassins en armes, avec à sa tête l'envoyé royal, se serait rendue à Pount par voie de terre, tandis que les navires suivaient leur propre route⁶⁴. Les deux parties de l'expédition se seraient

rejointes en un point servant de rendez-vous. Les questions que pose le prince de Pount à l'envoyé égyptien s'expliquent beaucoup mieux dans un tel contexte. Celui-ci demande en effet aux Égyptiens : « êtes-vous venus par les routes d'en haut ? Avez-vous voyagé par eau ou par terre ? ». Si l'expédition n'a utilisé que la voie d'eau la question paraît curieuse tant la réponse est évidente⁶⁵. En revanche, si deux expéditions sont arrivées à Pount, pratiquement en même temps, l'une par voie de terre, l'autre par voie d'eau, on comprend mieux la perplexité du prince Pount⁶⁶.

C'est dans la scène terrestre que le texte nous apprend, d'une part, que l'envoyé d'Hatchepsout a fait dresser une tente « près du grand vert » et, d'autre part, que le prince de Pount se rend « près du grand vert » pour rencontrer l'envoyé. Nous sommes au pays de Pount et, dès lors, ces textes sont tout à fait contraignants. Si l'on admet que le « grand vert » ne peut être la mer, il semble que l'on soit confronté à une impossibilité. Cela permet à un égyptologue d'ironiser et de dire que, dans ce cas, les Égyptiens, partis du « grand vert », en Égypte, ont navigué en faisant du sur-place pour aboutir « près du grand vert », c'est-à-dire à leur point de départ. L'argument ne peut être rejeté, mais il convient de garder à l'esprit que les certitudes des égyptologues, quant au sens des mots qu'ils traduisent, sont souvent vaines. Quoi qu'en disent certaines grammaires ou quelques études qui lui ont été consacrées, l'expression traduite par « près de » ou, parfois, par « des deux côtés de » n'est pas claire et son sens n'est pas véritablement établi⁶⁷. La signification qu'on lui prête habituellement est, de plus, largement tributaire des textes du temple d'Hatchepsout et part d'une vision préconçue. Quand bien même on établirait, en toute certitude, qu'il faut bien traduire par « près de », on devra se souvenir que la notion de proximité est une notion vague. On peut citer, une fois encore, Diodore (I, XV, 6-7) qui nous dit : « Osiris était féru d'agriculture ; il avait été élevé en Arabie Heureuse à Nysa, près de l'Égypte ... aux environs de l'Égypte ... près des courants de l'Égyptos »⁶⁸. Pount peut avoir été aussi près de l'Égypte que l'Arabie Heureuse, voire plus proche encore. On rappellera, pour mémoire, que l'expression « près du (?) grand vert » se trouve encore utilisée par un fonctionnaire du règne d'Aménophis III, sur une stèle du temple de Sérahit el-Khadim, dans le Sinaï, où celui-ci raconte comment il est parti vers Pount pour prendre livraison de résines odorantes⁶⁹.

Cette proximité du pays de Pount par rapport à l'Égypte est désormais bien ressentie par les chercheurs qui s'intéressent à la question. Les navires d'Hatchepsout transportent des arbres déracinés qui devront être replantés à Thèbes. Il est difficile d'imaginer que ces arbres, même bien protégés, aient pu voyager pendant des mois entiers sans périr en route. Toutefois, ce ne sont pas les reliefs d'Hatchepsout qui fournissent les indices les plus probants d'une telle proximité. D'autres représentations de Pountites sont connues à la XVIIIe dynastie ; elles confirment la relative fréquence de leurs contacts avec l'Égypte à cette période ainsi que la

pratique récurrente de l'importation d'arbres déracinés producteurs de résines aromatiques⁷⁰. L'une de ces scènes montre même les embarcations que les Pountites utilisaient pour parvenir en Égypte ou, en tout cas, en un lieu qui ne peut en être très éloigné⁷¹. Ces embarcations, simples radeaux ou coracles – l'identification précise reste pendante – sur l'une desquelles on voit une femme allaitant son enfant, munies d'une voile « triangulaire », ne pouvaient pas naviguer sur de grandes distances, non plus que sur des eaux trop agitées. On comprend que l'on ait hésité à les imaginer s'aventurant en Mer Rouge, surtout si Pount doit être situé sur les côtes du Soudan ou plus au sud encore.

La situation africaine du pays de Pount s'est apparemment trouvée confortée par cet élément particulier. Pour pouvoir concilier toutes les informations disponibles sur cette contrée au Nouvel Empire, on a donc estimé que Pount recouvrait un territoire compris entre les côtes de la Mer Rouge et la vallée du Nil, à la hauteur des 4e et 5e cataractes, où le site de Kurgus aurait constitué une sorte d'emporion⁷². Les frères esquifs des Pountites permettaient de remonter le Nil en contournant les cataractes. On suppose, en effet, que ces embarcations, facilement démontables, étaient transportées par voie de terre chaque fois que cela s'avérait nécessaire. Malheureusement les textes qui accompagnent la scène ne permettent pas de retenir les solutions proposées. D'après ceux-ci il semblerait que les Égyptiens réceptionnent les produits de Pount après avoir assisté à l'arrivée de « navires de *Kpny* ». Si ce type de navire est bien attesté en relation avec Pount et la navigation en Mer Rouge, rien n'autorise à y voir des navires strictement fluviaux, bien au contraire⁷³. Dès lors l'hypothèse africaine, plus spécialement nilotique, de Pount se trouve fragilisée⁷⁴.

On rappellera que dans les représentations, les Pountites ne sont jamais de type négroïde, à l'exception de quelques individus qui se mêlent à leur population dans les scènes d'Hatchepsout, et dans celles-ci seulement. Pour justifier une localisation africaine de Pount on a été jusqu'à imaginer que certaines parties du continent africain avaient été colonisées par des envahisseurs venus de la péninsule arabique. Cette hypothèse, déjà peu évidente si on place Pount sur la côte africaine de la Mer Rouge, devient très difficile à admettre si ce pays se situe exclusivement sur le haut Nil⁷⁵. En revanche la présence d'Africains à peau noire, en petit nombre et dans une seule scène, sur la péninsule peut être envisagée avec moins de difficulté. L. Bradbury qui défend l'hypothèse africaine et étudie avec minutie le problème des embarcations pountites en fait des radeaux nilotiques. Elle signale, cependant, un passage de Pline (VII, 52. 206) où il est dit que les radeaux utilisés pour la navigation avaient été inventés par le roi Erythras, et un autre de Strabon (XVI, 4. 18) qui rappelle que les Nabatéens utilisaient des radeaux (*schedias*) pour attaquer les navires égyptiens⁷⁶. Cela implique que des embarcations, très légères et rapidement construites, pouvaient être utilisées pour une navigation en Mer Rouge, y compris par des pirates. On voit que l'hypothèse d'une locali-

sation africaine de Pount recèle bien des écueils et qu'elle s'avère plus délicate que celle qui situerait cette contrée quelque part dans la péninsule arabique ⁷⁷. On gardera, enfin, présent à l'esprit que le papyrus Harris, qui évoque longuement l'expédition de Ramsès III à Pount, l'associe directement à une expédition aux mines de Timna dans le Néguev, conduite simultanément par voie de terre et par voie maritime, et un autre aux mines de turquoise de Sérabit el-Khadim ⁷⁸. On peut se demander si ces expéditions, généralement considérées comme indépendantes, n'en formaient pas en fait une seule traçant, sur terre et sur mer, des routes que nous avons déjà amplement évoquées.

Ce qui ne manque pas de frapper, lorsqu'on étudie le problème de Pount, pays des produits exotiques et rares, c'est combien, finalement, ses caractéristiques et les chemins qui y mènent, peuvent aisément se comparer au pays des aromates des textes classiques, auquel on pouvait se rendre par voie terrestre mais, aussi, par mer en partant d'Héroonpolis, à l'extrémité orientale du Ouadi Toumilat ⁷⁹. La navigation proprement dite en Mer Rouge, à l'époque pharaonique, et les difficultés qu'elle présente, ont été analysées par K. Kitchen sur la base d'une situation africaine de Pount ⁸⁰. Sa vision des choses rejoint singulièrement ce que l'on sait maintenant de l'expédition portugaise de 1541 en Mer Rouge ⁸¹. Toutefois, si l'on renonce à un Pount africain et que l'on revient à la route des aromates de l'époque gréco-romaine, on ne manque pas de s'intéresser aux positions respectives de Leuke Kôme et de Qoçeir. À l'aller des navires, quittant le fond du golfe de Suez, pouvaient profiter des vents et des courants pour aboutir sur la côte arabique au sud de Leuke Kôme puis remonter ⁸² – si nécessaire – dans le golfe d'Eilath. Au retour ces mêmes navires, profitant également de conditions favorables, pouvaient redescendre du golfe d'Eilath pour aboutir à Qoçeir. Ce n'est là, évidemment, qu'un itinéraire possible parmi d'autres, mais la situation des ports et mouillages antiques de la Mer Rouge (y compris à l'époque pharaonique) nous invitent à l'envisager ⁸³.

Quoi que l'on puisse penser du « grand vert », le Sinaï pour la voie terrestre, et le Ouadi Toumilat pour la voie marine, représentaient, dans l'état actuel des recherches, les points de départ ou les passages les plus plausibles vers Pount. Pour ce qui est du Sinaï, nous avons déjà vu quelques uns des indices qui témoignent de l'importance de Sérabit el-Khadim sur la route terrestre. D'autres textes peuvent encore être ajoutés, sur lesquels il n'est pas possible de s'étendre ici ⁸⁴. Pour ce qui est du Ouadi Toumilat et du canal des pharaons on a, également, vu que l'existence de ce dernier pouvait être envisagée. Les points qui demeurent obscurs concernent la date à laquelle le bras d'eau reliant la vallée au golfe de Suez a cessé d'être navigable de façon naturelle, la date à laquelle son entretien sur toute sa longueur, pour le garder navigable, a cessé d'être possible, fermant cette voie directe vers la Mer Rouge jusqu'au règne de Nécho II. Les recherches archéologiques récentes n'ont pas permis d'éclaircir considérablement ces problèmes de chronologie ⁸⁵. Elles

montrent, entre autres, que Ramsès II a entrepris de grands travaux dans le Ouadi Toumilat, mais qu'il est peu probable que le canal se soit alors prolongé jusqu'à la mer. Elles confirment que, même ouvert, le canal ne pouvait véritablement être navigable qu'au moment des hautes eaux de la crue et, à partir d'une certaine époque, uniquement lors de crues exceptionnellement hautes. Compte tenu de ce qui a été dit plus haut, on peut penser que l'expédition d'Hatchepsout a profité de conditions particulièrement favorables ⁸⁶. En d'autres temps, la crue étant trop faible ou le canal ensablé il fallait, si l'on voulait utiliser la voie maritime, bâtir les navires non loin de la mer et, au retour de l'expédition, débarquer les marchandises pour les faire transporter par une caravane, à travers le désert, dans la vallée du Nil. Cette pratique, que l'expédition de Ramsès III vers Pount semble bien illustrer, comme on l'a déjà dit, suppose l'existence de mouillages, sinon de ports, sur la côte égyptienne de la Mer Rouge. Même si le Ouadi Toumilat ne pouvait plus fournir une voie d'accès directe à la mer, on ne peut exclure que les navires égyptiens aient trouvé au fond du golfe de Suez un point de départ commode pour leurs expéditions voire, même, une zone propice, de tout temps, à la construction ou l'assemblage des vaisseaux ⁸⁷.

DES PORTS, DES MOUILLAGES ET DES ANCRES

L'un des arguments avancés pour nier que les Égyptiens aient jamais navigué, est qu'il n'a pas existé de ports sur les façades maritimes d'Égypte avant l'époque hellénistique. Le fait est avéré mais les conclusions que l'on en tire reposent sur un malentendu. On a, en effet, tendance à considérer qu'un port antique pouvait, ou même devait, ressembler plus ou moins par sa taille, la profondeur de ses eaux, à nos ports modernes, au moins ceux d'un proche passé, celui de la marine à voile. Quels sont, en fait, les éléments dont nous disposons qui nous permettent d'imaginer ce qu'était un port maritime à l'époque pharaonique ?

On sait que les marchands navigateurs de la côte levantine venaient en Égypte pour commercer ⁸⁸. Des représentations, datant du Nouvel Empire, nous les montrent déchargeant leurs navires. Ces scènes ne se déroulent certainement pas sur le littoral méditerranéen ⁸⁹. Tout indique qu'ils pénétraient à l'intérieur des terres par le fleuve et venaient mouiller dans le port le plus proche, probablement celui de Memphis ⁹⁰. Certains d'entre eux devaient même pousser plus au sud, jusqu'à Thèbes. On ne voit pas pourquoi des navires de mer, égyptiens cette fois, navires dont on a montré plus haut l'existence, n'auraient pas pu procéder de la même manière. La chose est d'autant plus plausible que, comme l'a montré L. Basch, les navires de mer égyptiens de l'époque ramesside, les *ménech*, étaient en fait copiés sur les navires venant du Levant et se caractérisaient par la présence de claires latérales, destinées à protéger les cargaisons contre les coups de mer ⁹¹. On connaît, de plus, un port maritime dans le Delta plusieurs

siècles avant la conquête d'Alexandre, port fameux puisqu'il s'agit de Naucratis. On ne peut nier qu'il ait accueilli de nombreux navires venant de Méditerranée orientale, en dépit du fait qu'il était situé non pas sur une branche du Nil mais sur un canal reliant Saïs à Naucratis. Il se trouve, d'ailleurs, qu'un des quartiers de cette cité s'appelait, en égyptien « la maison du port » (*Per-méryt*). Le nom même de ce type de port (*méryt*) implique qu'il ait été pourvu d'un quai, ce qui n'exclut pas qu'on ait pu s'y amarrer à l'aide d'un piquet. La présence de quais pourrait étayer l'hypothèse de L. Basch, selon laquelle de tels quais auraient pu permettre le déchargement de certains navires à l'aide d'appareils de levage⁹². Il est intéressant de noter que de tels ports sont connus, par les textes égyptiens à Memphis, bien sûr, mais aussi à Hermopolis, Coptos ou Thèbes⁹³. Les représentations picturales et l'archéologie confirment l'existence de ce type d'installation⁹⁴. On ajoutera que les ports *méryt* sont également attestés hors d'Égypte, en Méditerranée. Le pays de Djahy, qui couvre la plaine côtière depuis la frontière égyptienne jusqu'à Jaffa, au moins, possédait de tels ports dont certains étaient, parfois, sous contrôle égyptien. Mais les plus connus sont évidemment ceux que visite Ounamon lors de son voyage (ca. 1075 av. n. è.).

On a toutefois nié qu'Ounamon ait voyagé en mer, parce que l'expression « le grand *yam* de Kharou » ne pourrait, dit-on, désigner ne serait-ce qu'une partie de la Méditerranée. Chr. Favard-Meeks a cependant montré que cette expression n'était pas uniquement attestée par le texte d'Ounamon et qu'elle apparaissait encore dans un texte démotique (ca. 170 av. n. è.) où le sens de « grande mer de Syrie » ne peut être contesté et désigne une partie de la Méditerranée orientale allant, au moins d'Alexandrie aux côtes syriennes comprises⁹⁵. On retiendra, de plus, que l'expression « le grand *yam* » figure dans la version égyptienne du traité égypto-hittite (ca. 1260 av. n. è.) et que la comparaison avec les parallèles akkadiens de ce texte ne devrait laisser aucun doute sur le fait qu'il s'agit, ici encore, de la Méditerranée orientale⁹⁶. Ounamon a donc bien navigué en Méditerranée ; les ports qu'il a visités retrouvent, s'il en était besoin, leur identité. Dyr (Dor), Djar (Tyr), Kapen (Byblos), Ires (Alashiya) se trouvent bien en Méditerranée et non quelque part à la frange orientale du Delta.

Les ports levantins de la côte méditerranéenne ne peuvent être évoqués ici. Même s'ils ont été utilisés par les Égyptiens, comme le montre l'aventure d'Ounamon, ils n'apportent, sur le plan archéologique, que très peu d'éléments pouvant contribuer à la connaissance de la navigation égyptienne. Avant l'époque hellénistique on ne dispose que d'informations très inégales sur les ports ou mouillages qui auraient pu être aménagés par les Égyptiens ou utilisés par eux de façon privilégiée. L'îlot Bates, au cœur d'un des lagons de Mersa Matruh (la Paraitonion des auteurs classiques, près de 260 km à l'ouest d'Alexandrie), a livré aux fouilleurs de nombreux témoignages attestant que les navigateurs de la Méditerranée orientale y ont fait halte de façon prolongée durant une période qui couvre les XIV^e et XIII^e s.

av. n. è.⁹⁷. On y remarque, des céramiques égyptiennes de ces époques. Le fait que ces vestiges sont présents sur l'îlot et non sur le rivage, conforte l'idée que les Égyptiens ont pu venir ici par la mer. Mais il n'y a pas de preuve décisive en ce sens et seule la poursuite des fouilles permettra, peut-être, de savoir définitivement ce qu'il en est. La taille modeste des lagons, le peu de profondeur de leurs eaux, ne doit pas faire oublier que Paraitonion fut un port important et qu'il pouvait accueillir des navires d'une certaine taille. En effet c'est dans le lagon ouest de Paraitonion que la flotte de Cornelius Gallus vint tendre un piège à Marc Antoine après la déroute d'Actium⁹⁸.

Il est intéressant de rappeler qu'un port égyptien du Nouvel Empire aurait été identifié dans le golfe de Suez, sur la côte du Sinaï, à Merkah, un peu au nord des routes menant au temple de Sérabit el-Khadim⁹⁹. Malheureusement les relevés, rapides, qui furent faits par les inventeurs du site, en 1948, sont restés inédits et ces vestiges semblent, pour l'essentiel, avoir disparu lors de la construction d'une route et d'une voie de chemin de fer. Toutefois l'existence d'un port égyptien pourrait être postulée à partir d'une inscription de Sérabit el-Khadim¹⁰⁰ – datant du règne d'Hatchepsout qui plus est – relatant les offrandes qu'un scribe, venu en expédition, présente à « Hathor dame de la Turquoise », souveraine de ces lieux, pour la remercier d'être arrivé au port (*méryt*) sans dommage. L'île de Geziret Faraoun (« l'île du Pharaon »), au fond du golfe d'Eilath semble, par son nom, avoir conservé le souvenir d'expéditions égyptiennes vers les mines de Timna dans le Néguev. Les recherches qui y ont été menées n'ont pas révélé de vestiges architecturaux plus anciens que le Bas Empire¹⁰¹. Elles ont, toutefois, permis de mettre en évidence les qualités d'un mouillage particulièrement abrité et l'existence d'un véritable port avec jetée, dans un petit lagon. L'ensablement, l'envahissement par les récifs coralliens expliquent, pour une large part, la pauvreté des vestiges les plus anciens. Ces derniers se limitent, pour l'essentiel, à de la céramique non-égyptienne datable des XIV^e-XIII^e s. av. n. è.¹⁰². Une exploration spécifique, visant à retrouver les traces de ports pharaoniques, demanderait des moyens qui risquent de s'avérer disproportionnés par rapport aux résultats prévisibles. Le hasard vient, parfois, apporter au chercheur des éléments nouveaux, mais dont l'interprétation est souvent délicate.

Il en est ainsi d'un assemblage, fait d'ancres de pierres, trouvé sur la côte égyptienne de la Mer Rouge, à Mersa Gawasis, au nord de Qoçeir¹⁰³. Certaines de ces ancres portent des inscriptions hiéroglyphiques relatives à une expédition vers Pount, datées de la XII^e dynastie¹⁰⁴. La mieux conservée d'entre elles mentionnant le « grand vert », la question s'est à nouveau posée, mais avec une force nouvelle, de savoir si l'on n'avait pas, cette fois, la preuve que l'expression désignait bien la Mer Rouge. Toutefois, les autres inscriptions, très mutilées, emploient différents termes relatifs aux espaces aquatiques dont on n'a guère tenu compte et qui, pourtant, auraient dû être versés au débat¹⁰⁵. Les fouilles

exécutées dans le secteur ont livré diverses autres inscriptions qui témoignent que le site a été utilisé durant les règnes de Sésostri Ier, Amenemhat II et Sésostri II, pendant près de trois-quarts de siècle (ca. 1950- 1975 av. n. è.)¹⁰⁶. Des pièces de bois (du cèdre d'après les analyses), dont une menuiserie avec mortaises ainsi que des fragments de ciseaux en cuivre, ont également été mis au jour¹⁰⁷, laissant supposer que l'ensemble pourrait confirmer l'hypothèse d'un montage ou d'un démontage des navires. La difficulté réside dans le fait que l'on ne sait pas si Mersa Gawasis servait de point de départ, de point d'arrivée ou d'étape fonctionnant à l'aller comme au retour du voyage. Les ancrages sont faites dans un calcaire qui n'existe pas dans les environs immédiats, alors que certaines d'entre elles ont été laissées inachevées sur le site¹⁰⁸. Le texte principal, déjà mentionné, est particulièrement ambigu et ses principales difficultés passées sous silence par les traducteurs. Il y est question de « charpenter, menuiser » une flotte (?) à Coptos puis des navires au bord du « grand vert »¹⁰⁹. Les opérations, dans l'un et l'autre cas, sont conduites par des personnages différents. Celle qui se rend au bord du « grand vert » mobilise plus de 3750 personnes. Les ancrages ayant été transportées jusqu'à Mersa Gawasis, on a pu dire que les inscriptions qu'elles portent ont été gravées ailleurs et ne concernent en rien le site¹¹⁰. Cependant les inscriptions sont disposées sur les ancrages de façon à s'adapter à la structure de l'ensemble, tel qu'il a été érigé à Mersa Gawasis même¹¹¹. Elles ont donc été gravées pour être lues à cet endroit. Toutefois, il ne s'agit pas d'un argument décisif pour identifier le « grand vert » à la Mer Rouge. Les navires, assemblés près du « grand vert », ont pu naviguer vers Pount pour s'arrêter à Mersa Gawasis à leur retour. L'analyse de H. Frost, qui montre que ces assemblages d'ancres étaient aussi des cairns destinés à diriger les navires vers la baie, faisant de ce port un lieu où l'on attendait les navires plutôt qu'un lieu où on les construisait¹¹². Cette construction devait, plus vraisemblablement, se dérouler en un endroit plus facile à ravitailler, surtout en eau potable¹¹³, et ayant du bois à proximité, si l'on en croit les textes qui disent que l'on bâtit les navires près du « grand vert », en utilisant les arbres qui n'en étaient pas éloignés. La nature de ces assemblages permet en tout cas d'être sûr qu'il s'agit d'ancres égyptiennes datables, au plus tard, de la XIIe dynastie.

Un débat s'est instauré, là encore, sur le fait de savoir si les ancrages en pierre, trouvés en Égypte, avaient été utilisés uniquement en milieu fluvial ou en milieu maritime. Le nombre relativement élevé d'ancres trouvées à Mersa Gawasis (seize sont actuellement connues), permet de douter qu'elles aient pu être d'un usage exclusivement fluvial. On voit mal une caravane transporter au bord de la Mer Rouge des objets aussi lourds (jusqu'à 250 kg), inachevés dans quelques cas, sans que l'on ait pu leur trouver d'autre utilité que d'en faire des empilements, ou de les disperser près du rivage. La littérature suscitée par ce problème est très abondante et il n'est pas utile d'y revenir ici, sauf à insister sur quelques points particuliers¹¹⁴.

L'existence d'ancres de pierre en Méditerranée orientale, leur typologie, leurs usages, ont été progressivement établis par différentes études. Les ancrages trouvés dans la vallée du Nil proprement dite peuvent poser problème. On a montré que certaines étaient des remplois, d'autres des dépôts votifs¹¹⁵. La nature votive des ancrages est amplement démontrée pour les ancrages en plomb d'époque hellénistique dédiée à Zeus Casios¹¹⁶. On admettra que l'offrande d'ancres dans les temples est du domaine des choses possibles. Les ancrages trouvés à Bubastis, à l'est du Delta, sont particulièrement intéressantes et mériteraient qu'on réexamine les circonstances de leur découverte. En effet, selon quelques textes, la cité de Bubastis est plus ou moins directement liée au « grand vert » qui se serait trouvé quelque part plus à l'est¹¹⁷. Ce « grand vert » apparaît comme une zone de passage vers le pays de Pount, mais aussi vers les côtes méditerranéennes du Levant. Les ancrages de Bubastis perdraient, dans cette perspective, leur caractère exclusivement fluvial. On pourra penser, avec L. Basch, que ces ancrages témoignent de l'existence en ce lieu d'un port où venaient aboutir des navires de mer¹¹⁸. À l'ouest de Bubastis, sur une autre branche du Nil, au cœur du Delta, Athribis représentait, sans doute, un autre point de départ pour les navigations¹¹⁹. On aimerait penser, de ce fait, que la mention du dieu de cette ville, Khentykhéty, sur l'une des inscriptions de Mersa Gawasis, n'est pas due à un simple hasard.

Les représentations de pierres percées sur le pont, à l'avant des navires de Sahourê et d'Ounas correspondent, typologiquement, à ce que sont les ancrages de Mersa Gawasis et leur nature, dans ces représentations, ne peut faire guère de doute¹²⁰. L'hypothèse selon laquelle les ancrages de pierre étaient réservés aux navires de mer reste la plus probable d'autant que l'amarrage en milieu nilotique se faisait normalement à l'aide de piquets, comme cela a été souvent rappelé¹²¹.

CONCLUSION

Le fait de refuser au « grand vert » des textes égyptiens la possibilité de désigner la mer ne modifie pas, de façon fondamentale, l'idée que l'on peut se faire de la navigation égyptienne à l'époque pharaonique. Cela amène surtout à donner une valeur relative aux arguments purement philologiques, dès lors qu'on veut les utiliser seuls ou leur accorder un crédit qui prend le pas sur tout autre type d'argument. Les historiens de la navigation antique qui se sont passionnés, à juste titre, pour l'Égypte et l'immense terrain de recherche qu'offrent ses vestiges picturaux et archéologiques, ont accompli un travail remarquable que les considérations d'ordre lexical ne peuvent effacer. Les Égyptiens ont sûrement navigué sur la mer. Leur marine a peut-être même eu une réputation plus flatteuse qu'on ne l'a cru, surtout à l'époque ramesside. Dire que la mise entre parenthèses du « grand vert » permet d'envisager de nouvelles solutions pour la situation du pays de Pount ou la navigation en Mer Rouge serait sûrement excessif. Le réexamen des principales sources, et surtout des représentations de

l'expédition d'Hatchepsout, conduit toutefois à se demander si la position adoptée en 1972 par A. Nibbi, et qu'elle a progressivement abandonnée par la suite n'était pas, finalement, assez proche d'une « vérité » qui risque de demeurer fuyante encore longtemps.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBRIGHT 1948 : ALBRIGHT (W.F.) — « Exploring in Sinai with the University of California African Expedition », *Bulletin of the American Schools of Oriental Research* 109 (1948), 5-20.
- AMIGUES 1996 : AMIGUES (S.) — « L'expédition d'Anaxicrate en Arabie Occidentale », *TOPIOI* 6 (1996), 671-677.
- BASCH 1978 BASCH (L.) — « Le navire *mns* et autres notes de voyage en Égypte », *The Mariner's Mirror* 64 (1978), 99-123.
- BASCH 1985 : BASCH (L.) — « Anchors in Egypt », *The Mariner's Mirror* 71 (1985), 453-467.
- BASCH 1994 BASCH (L.) — « Some remarks on the use of stone anchors and pierced stones in Egypt », *IJNA* 23 (1994), 219-227.
- BIETAK 1988 : BIETAK (M.) — « Zur Marine des Alten Reiches », *Pyramid Studies and other Essays presented to I.E.S. Edwards* ; Londres (1988), 35-40.
- BLACK, SAMUEL 1991 : BLACK (E.), SAMUEL (D.) — « What were Sails made of ? », *The Mariner's Mirror* 77 (1991), 217-226.
- BOREUX 1925 : BOREUX (Ch.), *Études de nautique égyptienne. L'art de la navigation en Égypte jusqu'à la fin de l'Ancien Empire* ; Le Caire (1925).
- BRADBURY 1988 : BRADBURY (L.) — « Reflections on Traveling to "God's Land" and Punt in the Middle Kingdom », *Journal of the American Research Center in Egypt* 25 (1988), 127-156.
- BRADBURY 1996 : BRADBURY (L.) — « *Kpn*-boats, Punt Trade, and a Lost Emporium », *Journal of the American Research Center in Egypt* 33 (1996), 37-60.
- CASSON 1991 : CASSON (L.), *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*², Princeton University Press ; Princeton (1991).
- CASTLE 1992 : CASTLE (E.W.) — « Shipping and Trade in Ramesside Egypt », *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 35 (1992), 239-277.
- CHUVIN, YOYOTTE 1986 : CHUVIN (P.), YOYOTTE (J.) — « Documents relatifs au culte pélusien de Zeus Casios », *Revue Archéologique* (1986), 41-63.
- DANELIUS, STEINITZ 1967 : DANELIUS (E.), STEINITZ (H.) — « The Fishes and Other Aquatic Animals on the Punt-reliefs at Deir el-Bahri », *The Journal of Egyptian Archaeology* 53 (1967), 15-24.
- DARNELL 1992 : DARNELL (J.C.) — « The *Kbn.wt* Vessels of the Late Period », *Life in a Multi-Cultural Society. Egypt from Cambyses to Constantine and Beyond*, ed. by Janet H. Johnson ; Chicago (1992), 67-89.
- DEGAS 1995 : DEGAS (J.) — « Don Joam De Castro sur l'itinéraire de Pount (1541) », *Revue d'Égyptologie* 46 (1995), 215-237.
- DEMAN 1985 : DEMAN (A.) — « Présence des Égyptiens dans la seconde guerre médique (480-479 av. J.-Chr.) », *Chronique d'Égypte* 60 (1985), 56-74.
- DÜRRING 1995 : DÜRRING (N.), *Materialien zum Schiffbau im Alten Ägypten* ; Berlin (1995).
- EDEL 1983 : EDEL (E.) — « Beiträge zu den ägyptischen Sinaiinschriften », *Nachrichten der Akademie der Wissenschaften in Göttingen I. Philologisch-historische Klasse. Jahrg. 1983 Nr. 6* ; Göttingen (1983).
- EDEL 1994 : EDEL (E.), *Die ägyptisch-hethitische Korrespondenz aus Boghazköi in babylonischer und hethitischer Sprache*, 2 vol. ; Opladen (1994).
- FAULKNER 1940 : FAULKNER (R.O.) — « Egyptian Seagoing Ships », *The Journal of Egyptian Archaeology* 26 (1940), 3-9.
- FAVARD-MEEKS 1989 : FAVARD-MEEKS (Chr.) — « Le Delta égyptien et la mer, jusqu'à la fondation d'Alexandrie », *Studien zur altägyptischen Kultur* 16 (1989), 39-63.
- FLINDER 1977 : FLINDER (A.) — « The island of Jezirat Fara'un. Its ancient harbour, anchorage and marine defence installation », *I.J.N.A.* 6 (1977), 127-139.
- FROST 1996 : FROST (H.) — « "Ports" Cairns and Anchors. A Pharaonic Outlet on the Red Sea », *TOPIOI* 6 (1996), 869-902.
- GRANDET 1994 : GRANDET (P.), *Le Papyrus Harris I*, 2 vol. ; Le Caire (1994).
- HALDANE 1990 : HALDANE (Ch.) — « Egyptian Hulls and the Evidence for Caulking », *I.J.N.A.* 19 (1990), 135-137.
- HALDANE 1996 : HALDANE (Ch.) — « Ancient Egyptian Hull Construction », *Tropis IV. 4th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 1991. Proceedings* ; Athènes (1996), 235-244.
- HELCK 1954 : HELCK (W.) — « Die Sinai-Inschrift des Amenmose », *Mitteilungen des Instituts für Orientforschung der Deutschen Akademie der Wissenschaften* 2 (1954), 189-207.
- HERZOG 1968 : HERZOG (R.), *Punt (Abhandlungen des Deutschen Archäologischen Instituts Kairo. Ägyptologische Reihe. Band 6)* ; Glückstadt (1968).
- JONES 1988 : JONES (D.), *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms* ; Londres (1988).
- KEMP, O'CONNOR 1974 : KEMP (B.), O'CONNOR (D.) — « An Ancient Nile Harbour ; University Museum Excavations at the 'Birket Habu' », *I.J.N.A.* 3 (1974), 101-136.
- KITCHEN 1971 : KITCHEN (K.A.) — « Punt and How to Get There », *Orientalia* 40 (1971), 184-207.
- KÖSTER 1923 : KÖSTER (A.) — « Zur Seefahrt der alten Ägypter », *Zeitschrift für ägyptische Sprache und Altertumskunde* 58 (1923), 125-132.
- LACKENBACHER 1995 : LACKENBACHER (S.) — « Les relations entre Ugarit et l'Égypte, à propos d'un texte inédit », *Les relations internationales. Actes du Colloque de Strasbourg 15-17 juin 1993* ; Paris (1995), 107-118.
- LANDSTRÖM 1970 : LANDSTRÖM (B.), *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*, Allen & Unwin ; Londres (1970).

- LIPINSKI 1977 : LIPINSKI (E.) — « An Ugaritic Letter to Amenophis III Concerning Trade with Alasiya », *Iraq* 39 (1977), 213-217.
- LIPKE 1985 : LIPKE (P.) — « Retrospective on the Royal Ship of Cheops », *Sewn Plank Boats. Archaeological and Ethnographic Papers based on those presented to a Conference at Greenwich in November 1984, ed. by S. McGrail and E. Kentley. B.A.R. International Series 276* ; Oxford (1985), 19-34.
- LLOYD 1977 : LLOYD (A.B.) — « Necho and the Red Sea : some Considerations », *Journal of Egyptian Archaeology* 63 (1977), 142-155.
- MAYERSON 1995 : MAYERSON (Ph.) — « Aelius Gallus at Cleopatra (Suez) and on the Red Sea », *Greek Roman and Byzantine Studies* 36 (1995), 17-24.
- MAYERSON 1996 : MAYERSON (Ph.) — « The Port of Clysma (Suez) in Transition from Roman to Arab Rule », *Journal of Near Eastern Studies* 55 (1996), 119-126.
- MORAN 1987 : MORAN (L.), *Les lettres d'el-Amarna. Correspondance diplomatique du pharaon* ; Paris (1987).
- NAVILLE 1898 : NAVILLE (E.), *The Temple of Deir el Bahari. Part III* ; Londres (1898).
- NIBBI 1972 : NIBBI (A.), *The Sea Peoples : A Re-examination of the Egyptian Sources* ; Oxford (1972).
- NIBBI 1976 : NIBBI (A.) — « Remarks on the two Stelae from the Wadi Gasus », *Journal of Egyptian Archaeology* 62 (1976), 45-56.
- NIBBI 1979 : NIBBI (A.) — « Some Remarks on the Assumption of Ancient Egyptian Sea-going », *The Mariner's Mirror* 65 (1979), 201-208.
- NIBBI 1981 : NIBBI (A.), *Ancient Egypt and Some Eastern Neighbours*, Noyes Press ; Park Ridge, New Jersey (1981).
- NIBBI 1993a : NIBBI (A.) — « Stone Anchors : The Evidence Re-assessed », *The Mariner's Mirror* 79 (1993), 5-26.
- NIBBI 1993b : NIBBI (A.) — « An Early Dynastic Hide-covered Model Papyrus Boat », *Revue d'Égyptologie* 44 (1993), 81-101.
- PHILLIPS 1996 : PHILLIPS (J.) — « A note on Puntite housing », *Journal of Egyptian Archaeology* 82 (1996), 206-207.
- POSENER 1938 : POSENER (G.) — « Le canal du Nil à la Mer Rouge avant les Ptolémées », *Chronique d'Égypte* 13 (1938), 259-273.
- POSENER 1973 : POSENER (G.) — « Le pays de Pount », *Annuaire du Collège de France. Résumé des cours de 1972-73* ; Paris (1973), 369-374.
- POSENER 1977 : POSENER (G.) — « L'or de Pount », *Ägypten und Kusch (Schriften zur Geschichte und Kultur des Alten Orients 13)* ; Berlin (1977), 337-342.
- REDMOUNT 1995 : REDMOUNT (C.A.) — « The Wadi Tumilat and the "Canal of the Pharaohs" », *Journal of Near Eastern Studies* 54 (1995), 127-135.
- SÄVE-SÖDERBERGH 1946 : SÄVE-SÖDERBERGH (T.), *The Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty* ; Uppsala (1946).
- SAYED 1977 : SAYED (Abdel Monem A.H.) — « Discovery of the Site of the 12th Dynasty Port at Wadi Gawasis on the Red Sea Shore », *Revue d'Égyptologie* 29 (1977), 138-178.
- SCANDONE MATTHIAE 1990 : SCANDONE MATTHIAE (G.) — « Da Athribis a Biblio. Modi di contatto tra Egitto e costa Siriana », *Studi epigrafici et linguistici sul Vicino Oriente antico* 7 (1990), 39-42.
- SEELE 1974 : SEELE (K.C.) — « University of Chicago Oriental Institute Nubian Expedition : Excavations between Abu Simbel and the Sudan Border, Preliminary Report », *Journal of Near Eastern Studies* 33 (1974), 1-43.
- SMITH 1962 : SMITH (W.S.) — « The Land of Punt », *Journal of the American Research Center in Egypt* 1 (1962), 59-61.
- URK IV : SETHE (K.) puis HELCK (W.), *Urkunden des ägyptischen Altertums. IV. Abt. Urkunden der 18. Dynastie* ; Berlin (1927-1958).
- VANDERSLEYEN 1985 : VANDERSLEYEN (Cl.) — « Le dossier égyptien des Philistins », *The Land of Israel, Crossroads of Civilizations, Orientalia Lovaniensia Analecta 19* ; Louvain (1985), 39-54.
- VANDERSLEYEN 1989 : VANDERSLEYEN (Cl.) — « Les inscriptions 114 et 1 du Ouadi Hammamât (11e dynastie) », *Chronique d'Égypte* 64 (1989), 148-158.
- VANDERSLEYEN 1991 : VANDERSLEYEN (Cl.) — « Le sens de Ouadj-Our (W3d-wr) », *Akten des vierten internationalen Ägyptologen Kongresses München 1985. Band 4* ; Hambourg (1991), 345-352.
- VANDERSLEYEN 1994 : VANDERSLEYEN (Cl.) — « L'Asie des Égyptiens et les îles de la Méditerranée orientale sous le Nouvel Empire », *Orientalia Lovaniensia Periodica* 25 (1994), 37-47.
- VANDERSLEYEN 1996 : VANDERSLEYEN (Cl.) — « Les monuments de l'Ouadi Gaouasis et la possibilité d'aller au pays de Pount par la Mer Rouge », *Revue d'Égyptologie* 47 (1996), 107-115.
- VANDORPE 1995 : VANDORPE (K.) — « The Dockyard Workshop or the Toarchis Village », *Enchoria* 22 (1995), 158-168.
- VINSON 1996 : VINSON (S.) — « ΠΑΚΤΟΥΝ and ΠΑΚΤΩΣΙΣ as Ship-Construction Terminology in Herodotus, Pollux and Documentary Papyri », *ZPE* 113 (1996), 197-204.
- WIERCINSKA 1990 : WIERCINSKA (J.) — « La procession d'Amon dans la décoration du temple de Thoutmosis III à Deir el-Bahari », *Études et Travaux (Varsovie)* 14 (1990), 62-90.

NOTES

¹ KÖSTER 1923 ; BOREUX 1925, 465-488.

² BOREUX 1925, 65-66 et fig. 23, dessin souvent reproduit depuis. Voir CASSON 1991, pl. 1 ; BLACK, SAMUEL 1991, 218 fig. 1. À cet unique exemple ancien, on ajoutera celui, plus ou moins contemporain, publié par SEELE 1974, 37 fig. 21e et 22 ainsi que p. 38-39 où l'auteur commente les deux occurrences. Cette représentation est assez fragmentaire. Voir DÜRRING 1995, 134 (a) pour une reconstitution et B. WILLIAMS, dans : *Egypt in Africa*, CELENKO (Th.) éd. ; Indianapolis (1996), 95-96 pour une analyse historique de l'objet.

³ BLACK, SAMUEL 1991, 220 (voile datée, au plus tôt, du milieu du 2e s. av. n. è.). Comparer avec le relief étudié par BASCH 1978, 115-118.

- ⁴ Pour la reproduction de ces reliefs voir, entre autres, LANDSTRÖM 1970, 64-65 et 122-123.
- ⁵ BOREUX 1925, 474 et suiv. où la fonction de ce câble est clairement expliquée. L'auteur insiste aussi sur le fait qu'il ne faut pas confondre le câble de tension avec le câble de cintrage qui sert à donner leur galbe aux embarcations nilotiques. Voir les représentations publiées par DÜRRING 1995, 121.
- ⁶ FAULKNER 1940, 4-5 ; LANDSTRÖM 1970, 64 ; BASCH 1985, 455 ; CASSON 1991, 14 pour ne citer que ceux-là.
- ⁷ En ce sens, voir les remarques de BASCH 1994, 226 n. 2.
- ⁸ Voir référence de la note précédente. BRADBURY 1996, 50-52 postule l'existence de quilles sur certains navires de mer égyptiens à partir de représentations graphiques peu probantes et d'arguments lexicaux qui ne peuvent être retenus. Pour ces derniers comparer JONES 1988, 192 n° 174.
- ⁹ NAVILLE 1898, pl. XLIX-LXXV. Voir aussi HERZOG 1968, pl. I et NIBBI 1981, 196 qui reproduisent un état plus ancien, et mieux conservé, publié par Mariette en 1877. Les scènes sont, ici même (fig. 2-5), redessinées d'après NAVILLE 1898.
- ¹⁰ DANIELIUS, STEINITZ, 1967.
- ¹¹ Voir POSENER 1938 dont l'étude minutieuse et prudente demeure le point de départ de toute réflexion sur le sujet. Le même auteur évoque encore l'hypothèse d'une voie d'eau naturelle reliant le Nil au golfe de Suez près de quarante ans après la publication de cet article (POSENER 1977, 341 n. 31). Pour des études plus récentes sur l'existence de ce canal à différentes époques, on verra LLOYD 1977 ; REDMOUNT 1995 ; MAYERSON 1995.
- ¹² On verra les remarques de LIPKE 1985, 34 qui estime, en se fondant sur l'exemple de la barque de Chéops, que les navires cousus égyptiens étaient particulièrement adaptés à une telle opération. Selon lui, leur conception permettait un démontage et un remontage rapide avec un minimum d'outils. Voir aussi, en ce sens, VINSON 1996, 202 n. 29.
- ¹³ GRANDET 1994, II, 255-259 qui suit KITCHEN 1971, 189-190. Aucun texte ne parle, cependant, d'un transport de navires en pièces détachées (cf. VANDERSLEYEN 1996, 111) opération qui relève, pour l'instant, du débat académique.
- ¹⁴ En ce sens BRADBURY 1988, 144 n. 87.
- ¹⁵ NAVILLE 1898, pl. LXX-LXXI. Une reconstitution de cette scène fragmentaire a été proposée par SMITH 1962. Cette reconstitution a été reproduite par HERZOG 1968, pl. 2. Personne, à ma connaissance, n'a véritablement contesté le fait que les structures sur pilotis aient pu être autre chose que des habitations. La question mériterait d'être réexaminée. Récemment (PHILLIPS 1996) il a été supposé que la partie basse des huttes servait au stockage alimentaire. Il est tout à fait possible, en fait, que les « huttes » elles-mêmes soient des greniers et non des habitations. Dans ce cas la situation africaine du pays de Pount perdrait en crédibilité.
- ¹⁶ POSENER 1973, 370 et 371.
- ¹⁷ HERZOG 1968, 79-80.
- ¹⁸ Voir les remarques de KITCHEN 1971, 193 n. 42.
- ¹⁹ Rappel bibliographique des différentes recensions de l'ouvrage dans POSENER 1977, 341 n. 32.
- ²⁰ NIBBI 1972, 26-27. Mais NIBBI 1979, 202 et n. 4 commence à remettre en question ce point.
- ²¹ VANDERSLEYEN 1985, 45-46. L'auteur insiste avec pertinence sur le fait que deux peuplades au moins, les Philistins et les Tjekker, ne sont jamais associés au terme *yam*.
- ²² Ainsi NIBBI 1979.
- ²³ Les inscriptions du Ouadi Hammamat (Moyen Empire) sont ainsi inlassablement reprises et retraduites par les partisans de chacune des options : KITCHEN 1971, 190 ; BRADBURY 1988 ; VANDERSLEYEN 1989.
- ²⁴ VANDERSLEYEN 1996, 109 souligne, non sans regret, ce désintérêt auquel le ton que le débat a parfois pris a, pourtant, largement contribué.
- ²⁵ Le problème des ancres, qui sera évoqué plus bas, fait exception.
- ²⁶ NIBBI 1979, 205-206 nie que ces navires aient un lien quelconque avec Byblos. Mais on verra (*infra* p. 171 et n. 42) que les lettres d'Amarna parlent de navires égyptiens présents à Gubla (= Byblos).
- ²⁷ KITCHEN 1971, 191 et n. 29. Parmi les références à ces navires, citées par JONES 1988, 148-149, les suivantes se rapportent à Pount ou la Mer Rouge : inscription de Pépi-Nakht (Pount, VIe dyn., ca. 2220 av. n. è.) ; Inscription du Ouadi Hammamat n° 114 (Pount, XIe dyn., ca. 2000 av.) ; expédition d'Hatchepsout (Pount, XVIIIe dyn., ca. 1470 av.) ; stèles du canal de la Mer Rouge (Darius, ca. 500 av.) ; stèle de Pithom (Mer Rouge, Ptolémée II, ca. 264 av.). On ajoutera sans doute URK IV, 1472, 16 (Pount, XVIIIe dyn., ca. 1430 av.). Ce terme ne s'applique qu'exceptionnellement aux navires de Méditerranée avant l'époque saïte (ca. VIIe s. av.). Pour ces navires à l'époque tardive voir, en dernier lieu, DARNELL 1992. BRADBURY 1996, 47-48 estime qu'il s'agit, dans tous les cas, de navires « à la façon de Byblos » c'est-à-dire, pense-t-elle, des navires cousus. C'est une idée à retenir, même si les preuves manquent.
- ²⁸ BIETAK 1988 étudie également les navires similaires représentés au temple funéraire d'Ounas (ca. 2350 av. n. è.) dans une perspective historique, par rapport à ceux de Sahourê. Voir toutefois note suivante.
- ²⁹ BASCH 1985, 455-456 remarque, entre autres, que le graveur a donné au câble de tension un aspect invraisemblable. Un minuscule fragment de relief du temple d'accueil d'Ounas semble avoir représenté, également, un navire avec câble de tension supporté par une béquille : A. LABROUSSE, A.M. MOUSSA, *Le temple d'accueil du complexe funéraire du roi Ounas* ; Le Caire (1996), 80 (doc. 28).
- ³⁰ Il n'est pas possible de traiter ici du problème des marchands égyptiens du Nouvel Empire qui commerçaient en Méditerranée. Tout indique que leur activité était placée sous le contrôle de diverses institutions d'état. Voir cependant CASTLE 1992, 249-250, 253-256 et LIPINSKI 1977, 216.
- ³¹ LIPKE 1985, 34.
- ³² WIERCINSKA 1990, 72-85 et p. 81 n. 29 pour la bibliographie antérieure. Les barques funéraires faisant traverser le Nil au défunt étaient également remorquées (cf. DÜRRING 1995, pl. 12 parmi beaucoup d'autres).
- ³³ LIPKE 1985, 26 suiv. et fig. 3. 6 ; HALDANE 1996, 235-236.
- ³⁴ HALDANE 1996, 236-241.
- ³⁵ HALDANE 1990 et Hérodote II, 96.
- ³⁶ VINSON 1996 qui annonce une étude sur un texte égyptien de l'époque ramesside (ca. 1200 av. n. è.) faisant allusion à cette méthode. En dépit des éléments rassemblés par les auteurs qui viennent d'être cités, NIBBI 1993b estime que les navires nilotiques étaient calfatés, sur leur partie immergée, à l'aide de pièces de cuir cousues, quelle qu'ait été la matière dont cette coque était faite.
- ³⁷ Voir, dans les présents Actes (p. 195-203), l'étude de P. Pomey.
- ³⁸ CHUVIN, YOYOTTE 1986, 50-51 qui considèrent que la technique des charpentes cousues est une invention égyptienne.
- ³⁹ BASCH 1978, 99 estime que les navires d'Hatchepsout sont des navires de mer de conception purement égyptienne.
- ⁴⁰ LIPINSKI 1977. Pour d'autres contacts par voie d'eau entre Alashiya et l'Égypte voir peut-être encore MORAN 1987, 197 n. 4 ; 208 (EA 39) ; 209 (EA 40) et comparer CASTLE 1992, 255-256.
- ⁴¹ A. Nibbi voudrait situer Alashiya en Égypte, au bord des Lacs Amers (cf. VANDERSLEYEN 1994, 45 qui ne rejette pas l'hypothèse). On a toutefois quelque mal à imaginer que la bataille navale qui opposa les navires hittites à ceux d'Alashiya (Y.L. HOLMES, *Journal of the American Oriental Society* 91 (1971), 427 et n. 21) ait pu se dérouler sur ces eaux. Voir aussi A.B. KNAPP, *Journal of Field Archaeology* 12 (1985), 236-239.
- ⁴² MORAN 1987, 373 (EA 143) ; comparer p. 257 (EA 77) et 345 (EA 129) où le roi de Byblos demande l'envoi d'un navire égyptien. Les Égyptiens disposaient peut-être alors de navires de guerre : I^o, 310 (EA 110).
- ⁴³ MORAN 1987, 388 (EA 153), 391 (EA 155), 398 (EA 161).
- ⁴⁴ LACKENBACHER 1995.
- ⁴⁵ Réétudié récemment par EDEL 1994, I, 187 et II, 283-285.
- ⁴⁶ En combinant la citation de EDEL 1994, II, 283 et celle de *The Assyrian Dictionary* IV-E- (Chicago, 1958), 347.
- ⁴⁷ LIPKE 1985, 25.
- ⁴⁸ Pour l'époque romaine et concernant la barque d'Isis à Philae : VINSON 1996, 200 n. 18.

- ⁴⁹ JONES 1988, 208 n° 1 cite un terme qui signifie « lisser, égaliser » une surface et qui est employé aussi pour des navires fluviaux. Il pourrait s'agir d'un calfatage.
- ⁵⁰ Sur ce site voir la bibliographie réunie par VANDORPE 1995, 162 n. 26.
- ⁵¹ Sur l'ensemble de la question voir, en dernier lieu, VANDORPE 1995. Il n'est pas possible, dans le cadre de cette étude, de parler des problèmes liés aux représentations d'Égéens dans les tombes de dignitaires de la XVIIIe dynastie, non plus que de ceux soulevés par la liste de noms géographiques égéens du temple funéraire d'Aménophis III.
- ⁵² DEMAN 1985.
- ⁵³ NAVILLE 1898, pl. LXXII-LXXIII (« Egyptian boats arriving in Punt »), ici même fig. 2-3.
- ⁵⁴ NAVILLE 1898, pl. LXXIV (« Loading egyptian boats in Punt »), ici même fig. 4.
- ⁵⁵ NAVILLE 1898, pl. LXXV (« Laden boats leaving Punt »), ici même fig. 5.
- ⁵⁶ DÜRRING 1995, 135 fig. 61g. On notera que le câble de manœuvre de l'aviron de gouvernail diffère de ce que l'on connaît sur le Nil (illustré dans Id°, 80 fig. 41) mais ressemble beaucoup à celui des navires qu'il ravitaillait.
- ⁵⁷ La barque est accompagnée d'une légende que l'on a généralement traduit par « décharger les navires *kepenout* ». Mais le sens normal du verbe traduit par « décharger » est, en fait, « donner de l'air (à celui qui suffoque) » et, au sens figuré, « soulager, secourir (les pauvres en leur donnant des moyens de subsistance) ». Appliqué à des navires qui sont partis de Thèbes, et qui ont encore une longue route devant eux, le sens de « ravitailler » convient parfaitement. En plus du ravitaillement, les navires ont également dû embarquer des marchandises pour les échanger avec celles des Pountites.
- ⁵⁸ NIBBI 1981, 105.
- ⁵⁹ Sur ces câbles voir FAULKNER 1940, 8 (en bas) ; LANDSTRÖM 1970, 127 (380).
- ⁶⁰ DANIELIUS, STEINITZ 1967, 22-23.
- ⁶¹ DANIELIUS, STEINITZ 1967, 23-24.
- ⁶² NAVILLE 1898, pl. LXIX.
- ⁶³ NAVILLE 1898, pl. LXXX.
- ⁶⁴ Les textes utilisent des tournures différentes selon qu'il s'agit de l'envoyé ou des navires : « l'envoyé royal arrive en Terre Divine avec la troupe qui est à sa suite », les navires naviguent et « touchent terre » (ou « accostent »).
- ⁶⁵ En effet, le prince de Pount accueille les Égyptiens au bord de la mer, si l'on en juge par les poissons représentés sous la scène. KITCHEN 1971, 203, suppose que les Égyptiens, une fois arrivés sur la côte de Pount, entreprenaient un voyage de plusieurs mois vers l'intérieur des terres. Cela est contredit par les scènes. L'analyse de Kitchen implique que le prince de Pount ait entrepris ce même voyage pour accueillir les Égyptiens au bord de la mer, ce qui paraît peu vraisemblable. Cet auteur suppose, de plus, que le retour vers l'Égypte des expéditions se faisait par voie de terre. Voir, à ce sujet, le scepticisme de POSENER 1977, 341 n. 32 *in fine*.
- ⁶⁶ KITCHEN 1971, 192-193 ; POSENER 1973, 370 soulignaient déjà que Pount pouvait être atteint par mer ou par terre. Le dieu Amon avait ordonné à la reine Hatchepsout : « conduis la troupe par eau et sur terre! » (URK IV, 342, 15 et cf. 345, 1), ce qui conforte l'idée qu'il y eut deux expéditions simultanées.
- ⁶⁷ KITCHEN 1971, 202 n. 147 rappelle les différentes opinions sur la question.
- ⁶⁸ D'après la traduction de M. Casevitz (Belles Lettres, 1991). Voir encore Hérodote II, 11 : « En Arabie, non loin de l'Égypte... ».
- ⁶⁹ HELCK 1954, 192 (17-18). Le « grand vert » désigne, avant tout, une réalité topographique (FAVARD-MEEKS 1989, 59-60) qui pourrait aussi exister hors d'Égypte. Le « grand vert » pourrait être, par exemple, une désignation de la « Mer de Jonc » en pays d'Édom, près d'Eilath (I Rois IX, 26). Dans ce cas, le fait que Pount soit « près de » cet endroit ne ferait aucune difficulté.
- ⁷⁰ L'essentiel de ces scènes a été publié par SÄVE-SÖDERBERGH 1946, fig. 3-9. Le problème des arbres mériterait un développement qui ne peut avoir sa place ici.
- ⁷¹ SÄVE-SÖDERBERGH 1946, 24 fig. 6 ; BRADBURY 1996, 40 fig 2 ; pour les textes qui accompagnent ces scènes voir Id°, 47 et URK IV, 1472 § 452.
- ⁷² Point de vue qui est défendu en détail par BRADBURY 1996.
- ⁷³ Rappelons que les navires nommés *képenout* sont connus, à l'époque pharaonique, le plus souvent en relation avec le pays de Pount et avec la Mer Rouge. Voir *supra* n. 27.
- ⁷⁴ Selon HELCK 1954, 192 (10), l'inscription du Sinaï, évoquée plus haut, mentionnerait l'arrivée de navires pountites, mais la restitution proposée est extrêmement conjecturale. Les conclusions qu'en tire BRADBURY 1996, 56 n. 96 ne peuvent être suivies.
- ⁷⁵ Quelques remarques sur la question chez LLOYD 1977, 144 n. 14.
- ⁷⁶ BRADBURY 1996, 43 n. 36 ; voir aussi LLOYD 1977, 144 n. 17.
- ⁷⁷ Surtout si l'on tient compte des remarques de POSENER 1938, 266-268 sur la non relation des péripéties du célèbre « conte du Naufragé » avec les régions nubiennes, ce qui rend plausible, au contraire, une relation avec le Sinaï et les mines qui s'y trouvaient ou en étaient proches.
- ⁷⁸ GRANDET 1994, 261 n. 943, 264 n. 949.
- ⁷⁹ En dernier lieu, AMIGUES 1996, 671-674 et comparer l'itinéraire de Cornelius Gallus en Mer Rouge : MAYERSON 1995.
- ⁸⁰ KITCHEN 1971, 194-202.
- ⁸¹ Expédition étudiée très en détail par DEGAS 1995 dans la perspective des anciennes navigations vers Pount.
- ⁸² La région de Leuke Kôme, sur la côte arabique, se trouvait au débouché des routes qui menaient aux oasis de El-Ula et de Teïma dont l'importance semble avoir été grande dans les échanges commerciaux : J.-F. SALLES, *TOPOI* 6 (1996), 565-607.
- ⁸³ Sur les dangers qu'il y a à passer directement du golfe de Suez au golfe d'Eilath en doublant le Ras Mohammed, voir MAYERSON 1995, 21-22.
- ⁸⁴ Voir, entre autres, EDEL 1983, 175-185 et fig. 6-7. Voir également l'accumulation d'éléments qui tendent à montrer que le Néguev était partie intégrante de l'Égypte pharaonique à la Ière dyn. ; A. KASDAN, *Archaeology* (January/February 1997), 25.
- ⁸⁵ Voir l'exposé très concis de REDMOUNT 1995.
- ⁸⁶ Comparer en ce sens POSENER 1938, 261-262 ; REDMOUNT 1995, 134.
- ⁸⁷ Ainsi POSENER 1938, 264-265 ; voir aussi KITCHEN 1971, 192 et n. 32 ; 197 et n. 62 ; BRADBURY 1988, 143 (§ IV A).
- ⁸⁸ Des navires qui n'étaient pas forcément là pour le commerce séjournaient en Égypte : MORAN 1987, 300 (EA 105, 14-21).
- ⁸⁹ KEMP, O'CONNOR 1974, 102-103.
- ⁹⁰ VANDORPE 1995, 162-164. Une sorte de dicton, que l'on trouve dans les lettres d'Armarna, compare Byblos et Memphis : « Byblos est comme Memphis pour mon seigneur (= le roi d'Égypte) » : MORAN 1987, 267 et n. 11 ; 367 et n. 1. Cela pourrait vouloir dire que Byblos et Memphis avaient, pour l'Égypte, la même importance en ce qui concerne la navigation.
- ⁹¹ BASCH 1978, 99-109. *Ménech* est le nom que les Égyptiens donnaient au cartouche dans lequel était inscrit le nom du pharaon. Doit-on penser que cette claie faisait le tour complet du navire dont le pont se serait trouvé ainsi enfermé comme dans un cartouche ? Sur ces claies voir encore J. ROUGÉ, *Archaeonautica* 2 (1978), 277-278.
- ⁹² BASCH 1978, 109.
- ⁹³ Une enquête montrerait sans doute qu'à ces ports correspondaient également des chantiers navals.
- ⁹⁴ KEMP, O'CONNOR 1974, 104-107.
- ⁹⁵ FAVARD-MEEKS 1989, 60 et n. 85.
- ⁹⁶ Rappelons, de plus, une lettre d'Amarna où le roi de Tyr dit à Akhéaton : « Le roi ... sait que nous sommes si[tués] sur la mer » (MORAN 1987, 385, 35-48). On ne peut donc véritablement prétendre que les Égyptiens ignoraient tout de la mer et de ce qu'elle impliquait. D'autres lettres de ces archives parlent de la mer et il paraît peu vraisemblable que les scribes de la chancellerie égyptienne, qui traduisaient ces textes pour faire connaître leur contenu, n'aient pas eu d'équivalent égyptien pour ce mot.

- ⁹⁷ La découverte fortuite d'une céramique mycénienne (XIIIe s. avant J.-C.) à Carthage (F. RAKOV, *Bulletin CEDAC Carthage* 15 (juin 1996), 53) permet de se demander si Paraitonion n'était pas, à cette époque, une sorte de point de ralliement des marins de la Méditerranée orientale qui longeaient les côtes de l'Afrique du Nord.
- ⁹⁸ Dion Cassius LI, 9. 1 ; Orose VI, 12. 15.
- ⁹⁹ ALBRIGHT 1948, 10 fig. 2 et p. 13-15.
- ¹⁰⁰ Inscription Sinaï n° 181, signalée par HELCK 1954, 207.
- ¹⁰¹ FLINDER 1977 qui propose d'identifier cet îlot avec le port fortifié d'Ezion Geber utilisé du temps de Salomon pour les expéditions vers le pays d'Ophir (I Rois IX, 26). Sur ces expéditions, voir LLOYD 1977, 147.
- ¹⁰² FLINDER 1977, 136.
- ¹⁰³ Ces sites se trouvent sur la partie de la côte la plus proche de la vallée du Nil, mais aussi au point où aboutiraient des bateaux navigant, de façon constante, au sud-ouest dans l'axe du golfe d'Eilath.
- ¹⁰⁴ SAYED 1977, 160-170 et pl. 12-16 à compléter par Id°, *Chronique d'Égypte* 58 (1983), 23-37.
- ¹⁰⁵ Seule FAVARD-MEEKS 1989, 56-57 examine ces termes en suggérant que certains d'entre eux pourraient être de meilleurs candidats pour désigner la mer.
- ¹⁰⁶ Sur ce site et les problèmes qu'il pose voir, en dernier lieu, FROST 1996 qui donne la bibliographie antérieure.
- ¹⁰⁷ FROST 1996 882-883.
- ¹⁰⁸ FROST 1996, 878-879 et 882-883.
- ¹⁰⁹ Le texte emploie deux fois le même mot, au singulier puis au pluriel, pour désigner les navires, d'où certaines traductions modernes : « la flotte » (lorsqu'il s'agit d'Antefoqer, à Coptos), « les navires » (lorsqu'il s'agit d'Amény, au bord du « grand vert »). Si la difficulté a été perçue par certains (D. FAROUT, *Bulletin de l'Institut Français d'Archéologie Orientale* 94 (1994), 144 ; VANDERSLEYEN 1996, 110-111), personne ne l'a commentée, encore moins éclaircie.
- ¹¹⁰ En dernier lieu VANDERSLEYEN 1996.
- ¹¹¹ FROST 1996, 888-889. On notera que la forme originelle de certaines ancres a été retouchée lors de l'érection de l'ensemble, pour rendre les pierres jointives (Id°, 886 fig 2a n° 7-8).
- ¹¹² La nature des textes laisse supposer qu'ils ont été plutôt rédigés au retour des expéditions qu'à l'aller. Mersa Gawasis pourrait marquer le point final du voyage où les bateaux étaient démontés (?) et les ancres, devenues inutiles, abandonnées. En effet remonter, à la voile, jusqu'au fond du golfe de Suez pose des problèmes : voir MAYERSON 1996, 119-120.
- ¹¹³ Je ne sais si l'on a trouvé, dans les environs de Mersa Gawasis, des possibilités d'approvisionnement en eau potable pour les besoins de 3750 personnes, pendant un temps qui ne pouvait être très court. Voir les remarques de MAYERSON 1995, 19 à propos de la construction de la flotte de Cornelius Gallus à Cléopâtre.
- ¹¹⁴ Pour plus de détails voir BASCH 1985.
- ¹¹⁵ Bibliographie du problème dans VANDERSLEYEN 1996, 112 n. 18.
- ¹¹⁶ CHUVIN, YOYOTTE 1986, 59-61.
- ¹¹⁷ Du moins ce « grand vert » là, si l'on admet qu'il existait plusieurs espaces portant ce nom, l'expression n'étant pas un toponyme mais un nom commun.
- ¹¹⁸ BASCH 1985, 464 ; Id° 1994, 219-220. Rappelons que le canal du Nil à la Mer Rouge partait de Bubastis : POSENER 1938, 259.
- ¹¹⁹ SCANDONE MATTHIAE 1990 qui étudie différents monuments égyptiens d'Athribis trouvés à Byblos. À la documentation réunie par cet auteur on ajoutera une statue provenant d'Athribis trouvée à Petra.
- ¹²⁰ Voir les photographies publiées par BIETAK 1988, pl. 5 (en bas à droite) et pl. 8. Comparer ces formes à celles des ancres de Mersa Gawasis publiées par FROST 1996, 886 et voir les commentaires de BASCH 1985, 454-456. Le même auteur (*Ibid.*, 459 suiv. ; Id° 1994, 221-223) montre, de façon convaincante, que les objets triangulaires, représentés à l'avant des embarcations fluviales pharaoniques, sont d'un type différent et ne sont pas des ancres. On rappellera que la stèle d'Abydos, percée de trois trous, a été comprise comme un contre-poids de saqiyeh et non comme une ancre : R.A. FARAG, *Mitteilungen des deutschen archäologischen Instituts Abteilung Kairo* 36 (1980), 77-79 et pl. 26.
- ¹²¹ BASCH 1985, 457.