

**CAHIERS DE LA VILLA « KÉRYLOS », N° 33
BEAULIEU-SUR-MER (ALPES-MARITIMES)**

COLLOQUE

**LA REDÉCOUVERTE
DU LEVANT**

ACTES

**Jacques JOUANNA
et Nicolas GRIMAL éd.**

**PARIS
ACADÉMIE DES
INSCRIPTIONS ET BELLES-LETTRES
2023**

ENTRE MER ROUGE ET CÔTES DU LEVANT. LA NAVIGATION MARITIME DES ÉGYPTIENS SOUS L'ANCIEN EMPIRE

Les contacts entre l'Égypte et le Levant ont été précoces, et semblent avoir été dès l'origine motivés par le souhait des Égyptiens de se greffer sur des axes commerciaux importants leur permettant de se procurer toute une série de produits de prestige qui n'étaient pas disponibles dans la vallée du Nil. Ces échanges se sont effectués très tôt par voie terrestre et par l'établissement de points d'ancrages égyptiens sur la côte du Nord-Sinaï et de la Palestine dès la période de Nagada III mais également – au moins à partir de la I^{re} dynastie égyptienne (c. 2900 av. J.-C.) – par voie maritime, un relais privilégié étant dès l'origine reconnu dans le port de Byblos, aussi bien capable de drainer vers l'actuelle côte du Liban des produits provenant de son arrière-pays que de l'ensemble de la Mésopotamie¹. Les termes de ces échanges restent malgré tout assez mal connus. Selon Karin Sowada, qui leur a consacré une étude détaillée du point de vue de l'archéologie, il est probable que l'Égypte a exporté très tôt des céréales en direction de cette région du monde, bien qu'aucune trace tangible de ces livraisons ne soit décelable, les grains ayant pu être livrés dans des conteneurs eux-mêmes périssables (sacs, paniers)² ; l'or, abondamment présent en Égypte, a pu également entrer en jeu mais n'a pas laissé davantage de traces³. En revanche, l'exportation d'artefacts vers ces régions, et notamment de la vaisselle de pierre, l'une des spécialités de l'Égypte dès l'origine de la culture pharaonique, est très bien attestée

1. K. Sowada, *Egypt in the Eastern Mediterranean during the Old Kingdom (Orbis Biblicus et Orientalis, 237)*, Fribourg, 2009, p. 25-53.

2. *Ibid.*, p. 204 sq.

3. *Ibid.*, p. 203 sq.

sous l’Ancien Empire⁴. De tels récipients portant gravés les noms de souverains égyptiens – peut-être des cadeaux diplomatiques – ont ainsi été retrouvés à Byblos et à Ebla. Ils pourraient attester de la réalité de ces échanges pendant l’ensemble de l’Ancien Empire égyptien : on trouve dans ce corpus les noms de Neferhetepès, épouse de Snéfrou et mère de Chéops (IV^e dynastie), et Mykérinos (IV^e dynastie) ainsi que ceux des rois Neferirkarê, Niouerrê et Ounas (V^e dynastie), Téli, Pepi I^{er}, Merenrê et Pepi II (VI^e dynastie)⁵. En contrepartie, l’Égypte reçoit des produits précieux comme le lapis-lazuli, l’étain, l’huile – cette dernière importation expliquant probablement la présence régulière, dans la vallée du Nil, de céramiques « combed ware » de fabrication levantine⁶. La fouille du port de Heit el-Gourob, centre administratif et ville des ouvriers chargés de construire la Grande Pyramide, au pied du plateau de Giza, a livré ce type de matériel⁷, de même qu’un unique noyau d’olive pouvant également signaler l’importation de ce fruit lui-même, alors inconnu dans la vallée du Nil⁸. Mais un type d’importation du Levant semble avoir été vraiment vital pour l’État pharaonique : il s’agit des grumes de cèdre ou de pin qui pouvaient leur permettre de construire des embarcations.

LES RELATIONS ENTRE LA MARINE ÉGYPTIENNE ET LE LEVANT

La construction navale est en effet un enjeu majeur pour l’État égyptien naissant, les connexions par voie maritime lui permettant de se projeter soit dans le bassin oriental de la Méditerranée, soit vers le sud de la mer Rouge, pour développer les échanges et obtenir des produits précieux ou prestigieux. Or le pays est pauvre en bois de bonne qualité, et les conifères qui sont le matériau idéal pour monter des embarcations ne se trouvent que dans des zones déjà éloignées de

4. *Ibid.*, p. 210-225.

5. *Ibid.*, fig. 25-26 ; P. Montet, *Byblos et l’Égypte*, Paris, 1928, p. 68-74 ; B. Porter, R. B. Moss, *Topographical Bibliography VII*, Oxford, 1952, p. 388 et 390-391. Des sceaux cylindres de Chéphren et Sahourê ont également été découverts à Byblos (*ibid.*, p. 391).

6. K. Sowada, *op. cit.* (n. 1), p. 191 sqq. – il pourrait s’agir d’exportation d’huile d’olive.

7. M. Lehner, « The Heit el-Gurab Site Reveals a New Face: the Lost Port City of the Pyramids », *Aeragram* 14/1, 2013, p. 2-7.

8. Cl. Malleson, « Egypt’s Oldest Olive Pit at the Lost City of the Pyramids », *Aeragram* 13/2, 2012, p. 24.

la vallée du Nil (côte levantine, Anatolie)⁹. La Pierre de Palerme, un monument qui récapitule année par année l'activité de la monarchie égyptienne de la I^{re} dynastie au milieu de la V^e dynastie, se fait l'écho de cette activité dès le règne de **Khasekhemouy**, le dernier souverain de la II^e dynastie (c. 2700 av. J.-C.). Dans la case qui est dévolue à l'année qui suit le 8^e recensement du règne (l'an 17) on lit : « atteindre le Mur pour la 4^e fois ; **construction navale** » (l'expression égyptienne indique littéralement šd dšr, « enlever le rouge » [i. e. l'écorce]) à Doua-Djefa¹⁰. Cette indication est d'autant plus intéressante que ce règne est précisément celui pour lequel nous avons probablement des informations archéologiques sur cette construction navale. À Abydos, dans le secteur des toujours mystérieux « enclos funéraires » bâtis par les rois des deux premières dynasties, la structure qui fut érigée par ce souverain, qui est aussi la plus monumentale de toutes, connue sous le nom de Shounet el-Zebib, est accompagnée sur sa face est d'une série de douze embarcations de grande taille, qui furent probablement ensevelies près du monument royal pour des raisons de prestige¹¹. L'origine du bois n'est pas indiquée dans la Pierre de Palerme, mais il est intéressant de noter que ce roi Khasekhemouy est aussi le premier dont le nom a été retrouvé gravé sur une vaisselle de pierre à Byblos, dans le secteur du temple, ce qui pourrait confirmer la réalité des échanges entre l'Égypte et la côte levantine précisément sous ce règne¹².

Une centaine d'années plus tard, sous le règne de **Snéfrou**, le fondateur de la IV^e dynastie, cette construction navale est – toujours selon la Pierre de Palerme – pratiquée encore à une tout autre échelle.

9. Sur les espèces de conifères, leur répartition géographique et pour un essai d'identification plus précise de leurs noms dans le lexique égyptien, voir Th. Bardinot, *Relations économiques et pressions militaires en Méditerranée orientale et en Libye au temps des pharaons*, Paris, 2008, p. 51-135.

10. T. Wilkinson, *Royal Annals of Ancient Egypt*, Londres, 2000, p. 134 sqq. La localisation de cette ville de Doua-Djefa est par ailleurs inconnue.

11. D. O'Connors, « The earliest Boat Graves », *Egyptian Archaeology* 6, 1995, p. 3-7 ; L. Bestock, « The Early Dynastic Enclosures of Abydos », *Archéonil* 19, 2008, p. 43-59. Il faut cependant signaler que ces bateaux sont disposés exactement entre l'enclos de Khasekhemouy (à l'est) et un autre enclos plus modeste (à l'ouest) dont le propriétaire n'est pas connu, mais se trouve probablement être un roi de la I^{re} dynastie. Les embarcations dateraient dans ce cas d'une période plus ancienne.

12. P. Montet, « Notes et documents pour servir à l'histoire des relations entre l'ancienne Égypte et la Syrie II. Nouvelles traces des Égyptiens à Byblos », *Kémi* 1, 1928, p. 84.

L'année qui suit le 6^e recensement du grand et du petit bétail, il est en effet indiqué :

« Construire un bateau de 100 coudées (50 m) et 60 « bateaux de 16 » en cyprès (*mrw*) ; vaincre la Nubie, rapporter comme tribut 7 000 captifs et 200 000 pièces de petit bétail ; construire les murs des fondations du Sud et du Nord nommées “les fondations de Snéfrou” ; apporter 40 bateaux chargés de bois de pin (‘š). »¹³

L'année suivante, celle du 7^e recensement du bétail, le compte rendu est rédigé ainsi :

« Créer 35 fondations-*hout* et 122 fermes pour le bétail (?) ; construire un bateau en pin (‘š) de 100 coudées nommé « Adorer les deux terres », et deux bateaux en cyprès (*mrw*) de 100 coudées. »¹⁴

Comme on peut le voir, la construction navale, et l'importation du matériau utilisé pour cette opération, occupent une place de choix dans les événements qui ont été jugés dignes de figurer dans cet éloge perpétuel de la monarchie, ce au même titre que les victoires militaires¹⁵, l'édification de monuments de prestige, et la mise en valeur du territoire au moyen de structures d'État (les fondations-*hout*) permettant de coloniser des zones en friches¹⁶. Il faut dire que la construction, au début de la IV^e dynastie, de bateaux de 100 coudées, c'est-à-dire d'à peu près 50 m de long, a dû effectivement être considérée comme un exploit pour l'époque – mais ce fait est parfaitement corroboré par la découverte d'une barque monumentale de Chéops, successeur de Snéfrou, près de son complexe funéraire de Giza, laquelle se rapproche, par ses dimensions (43,30 m) de ce que rapporte le document annalistique¹⁷.

13. T. Wilkinson, *op. cit.* (n. 10), p. 141 sqq. ; nous suivons Th. Bardinnet, *op. cit.* (n. 9), p. 71-84 pour la traduction de *mrw* par « cyprès ».

14. T. Wilkinson, (n. 10), p. 143 sq., traduction modifiée.

15. Sur une campagne de Snéfrou en Nubie, préalable à la déportation de main d'œuvre dans la vallée du Nil pour le développement d'un front de colonisation agricole, voir R. Gundacker, « Zwei Felsinschriften aus der Zeit Snofrus », *Sokar* 13, 2006, p. 70-73.

16. Sur les fondations *hout* et leur rôle déterminant, à cette période, dans la mise en valeur du territoire, voir J. C. Moreno-García, *Hwt et le milieu rural égyptien du III^e millénaire*, Paris, 1999, *passim* ; ce mécanisme est confirmé par l'analyse du papyrus C du Ouadi el-Jarf (P. Tallet, *Les Papyrus de la mer Rouge II* [Mémoires de l'Institut français d'Archéologie orientale, 145], 2021, p. 40 sq.).

17. Sur cette embarcation, voir M. Z. Nour *et alii*, *The Cheops Boats*, Le Caire, 1960, et B. Landström *Ships of the Pharaohs*, Stockholm, 1970, p. 26-34.

La documentation sur le thème de la construction navale et des relations entre l'Égypte et le Levant s'est encore, ces dernières années, considérablement enrichie par la découverte sur le marché de l'art de textes provenant de la chapelle funéraire d'un dénommé Iny, navigateur spécialisé dans les échanges avec le Levant sous trois rois successifs de la VI^e dynastie¹⁸. Deux compositions complémentaires, provenant sans aucun doute d'un monument funéraire aujourd'hui perdu de ce personnage à Saqqara, ont été identifiées par les éditeurs de ce récit biographique – Michele Marcolin et Andrés Diego-Espinel – dont nous suivons ici la traduction. Le « grand texte » rapporte l'activité du personnage sous les règnes successifs de Pepi I^{er} et Mérenrê, et insiste sur les récompenses que celui-ci a obtenues en échange de ses services. Un minimum de cinq expéditions ont en effet eu lieu en direction du Proche-Orient.

« [...] en paix. J'ai fait [...] car j'avais plus de valeur aux yeux de sa Majesté que le chancelier du dieu Ourdjedeba au temps du roi Isési. Sa Majesté a fait que le directeur de [...] du palais vienne pour moi [...] à la Résidence. Je suis descendu à la Cour avec le directeur de la Haute-Égypte et la Majesté de mon maître m'a donné l'or de la récompense devant lui. [...] la Majesté de mon maître [a vu] que les produits que j'ai rapportés des pays étrangers étaient grands et beaux, la Majesté de mon maître [a fait] mon nom Ini-djéfaou (Iny est ici rebaptisé en fonction des biens qu'il a rapportés) car bien plus grande était ma louange par sa Majesté que <pour> n'importe lequel de mes semblables. J'ai fait (une expédition vers) Amaou, Khenty-Shé (le Liban) et Paoues [...] quatre fois, tandis que j'étais chancelier du dieu sous la Majesté de Pépi (I^{er}), mon maître. Je lui ai rapporté de l'argent et tous les bons produits que son *ka* désirait et sa Majesté m'a loué pour cela très grandement, J'ai été envoyé à Byblos sous la Majesté de Mérenrê, mon maître. J'ai rapporté trois (?) bateaux-*keben* et [j'ai fait ?] les grands bateaux de la Cour. J'ai rapporté du lapis-lazuli, de l'étain (*dhtj*), de l'argent, de l'huile-*sefetj* et tout bon produit que son *ka* désirait. J'ai été loué pour cela à la Cour et l'or de la récompense m'a été donné. Je suis descendu de Byblos par Ro-hat (nom d'une embouchure du

18. Plusieurs éléments de cette tombe sont successivement apparus sur le marché de l'art ; sur l'histoire de cette découverte, voir M. Marcolin, « Iny, a much-traveled official of the Sixth Dynasty: unpublished reliefs in Japan », in *Abusir and Saqqara in the year 2005*, M. Barta, F. Coppens et J. Krejci éd., Prague, 2006, p. 282-310, et M. Marcolin, A. Diego-Espinel, « The Sixth Dynasty Biographic Inscriptions of Iny », in *Abusir and Saqqara in the year 2010*, M. Barta, F. Coppens et J. Krejci éd., Prague, 2011, p. 570-615.

Delta) et je suis revenu en paix. Cela n'avait jamais été fait par aucun chef d'expédition qu'aucun dieu avait envoyé auparavant. Le pensionné auprès du grand dieu, maître de l'Occident, l'ami unique, prêtre-lecteur, chancelier du dieu dans les deux grands bateaux, qui rapporte les produits des pays étrangers pour son dieu, Iny. »¹⁹

Le « petit texte » peut être considéré comme un ajout effectué dans un deuxième temps, alors que la décoration de la tombe était déjà pratiquement achevée, l'activité du personnage s'étant prolongé sur le règne suivant, celui de Pépi II, pour au moins une autre expédition au Levant :

« L'ami unique, le prêtre-lecteur, le chancelier du dieu dans les deux grands bateaux, Iny [...]. La Majesté de Neferkarê, mon maître, m'a envoyé à Khenty-Shé. J'ai rapporté un bateau-*kebenet* et plusieurs bateaux-*imou* (des bateaux de charge) chargés d'argent et d'Asiatiques, hommes et femmes. La Majesté de mon maître m'a loué. J'ai été conduit dans le palais intime et (les titres d')ami unique, de prêtre-lecteur et de chancelier du dieu m'ont été conférés. »²⁰

Ces textes sont très riches ; ils ont d'ailleurs été abondamment commentés par leurs éditeurs pour l'ensemble du vocabulaire qu'ils recèlent, les toponymes qu'ils livrent – qui désignent tous des régions du Levant²¹ – et les opérations qu'ils décrivent, tous éléments sur lesquels il n'est pas utile que nous revenions en détail ici. Ils donnent par ailleurs une liste développée des produits qui pouvaient être obtenus par les Égyptiens dans le cadre de ces opérations lancées vers le bassin oriental de la Méditerranée, et confirment la présence au sein de ces échanges du lapis lazuli, une pierre qui a pu transiter par les villes de Mari et d'Ebla pour rejoindre Byblos, depuis l'Afghanistan²², de l'argent et de l'étain qui pourraient provenir l'un comme l'autre d'Anatolie, et avoir également transité par Ebla²³, ainsi que de l'huile-*sf*, dont la

19. M. Marcolin, A. Diego-Espinel, *op. cit.* (n. 18), p. 581 sq.

20. *Ibid.*, p. 607.

21. Pour une proposition de traduction alternative des toponymes du grand texte : « j'ai fait Sumur du Liban et la plaine <de Akkar> quatre fois », fondée sur des arguments linguistiques détaillés, voir Th. Schneider, « The Old Kingdom abroad », in *Toward a New History for the Egyptian Old Kingdom*, P. Der Manuelian et Th. Schneider éd., Leyde, 2015, p. 438-444.

22. K. Sowada, *op. cit.* (n. 1), p. 181-185.

23. Pour l'argent, voir *ibid.*, p. 188 sqq. ; pour les différents circuits économiques de l'étain voir P. Grandet, *Les pharaons du Nouvel Empire : une pensée stratégique*, Monaco, 2008, p. 33-40.

nature exacte est encore indéterminée²⁴. La déportation de populations étrangères vers la vallée du Nil, qui est une constante de l'activité de l'Égypte au moins depuis le début de l'Ancien Empire²⁵, est également évoquée de façon très explicite. La question la plus importante pour nous est ici celle du bois, et des embarcations. Si les textes de la Pierre Palerme mentionnaient clairement comme une œuvre des équipes royales la construction navale sous le règne de Snéfrou, la narration d'Iny est plus ambiguë, puisqu'elle indique dans le « grand texte » que le dignitaire a rapporté « trois bateaux-*keben* », mais précise tout de même immédiatement après qu'il a « fait les bateaux de la Cour », ce qui suppose un travail exécuté localement. Le « petit texte » indique à son tour qu'un « bateau-*kebenet* » a été rapporté, sans plus de précisions.

Comme cette expression signifie littéralement « bateau gibilite » (*i. e.* bateau de Byblos), une ambiguïté majeure est donc présente dans l'ensemble de la documentation, notamment dans cette dernière source. Les Égyptiens importent-ils en effet les bateaux eux-mêmes, ou seulement le matériau servant à les construire ? Et le terme *kebenet* sert-il plus spécifiquement à désigner un produit fini, un matériau importé, ou encore – peut-être plus subtilement – l'emploi dans leur confection d'une ou de plusieurs technologies considérées comme proprement « levantines » ?²⁶

QU'EST-CE QU'UN BATEAU-KEBENET ?

Les attestations des bateaux-*kebenout*²⁷ ne sont finalement pas très nombreuses dans la documentation égyptienne des époques classiques

24. B Koura, *Die « 7-Heiligen Öle » und andere Öl- und Fettamen*, Aachen, 1999, p. 177-180. Il a été proposé qu'il puisse s'agir d'huile de pin-*š*, ce qui ferait sens dans ce contexte, mais il existe à cette époque d'autres formules plus directes pour désigner celle-ci (*h3tt š* ; *d' š*) ; voir également K. Sowada, *op. cit.* (n. 1), p. 198 sq.

25. Voir les passages de la Pierre de Palerme cités supra (T. Wilkinson, *op. cit.* [n. 10], p. 141 sqq.), et R. Gundacker, « Zwei Felsinschriften aus der Zeit Snofrus », *Sokar* 13, 2006, p. 70-73, qui établit un lien direct entre ces données et une série d'inscriptions rupestres découvertes en Nubie.

26. Les termes de cette discussion sont déjà exposés par P. Montet, « Notes et documents pour servir à l'histoire des relations entre l'ancienne Égypte et la Syrie », *Kémi* 13, 1954, p. 63-70, où l'on trouve déjà un inventaire des mentions des *kebenet* connues alors.

27. *Wb* V, 118, 3-6 ; R. Hannig, *Ägyptisches Wörterbuch* I, Mayence, 2003, p. 1358, n° 35172 : « Seeschiff, Galeere, Byblosfahrer » ; D. Jones, *A glossary of*

de l'histoire pharaonique. Permettent-elles d'en savoir plus sur leur nature ? Nous les avons systématiquement relevées entre l'Ancien Empire et le Nouvel Empire égyptien, pour voir si leur mention dans la documentation générale avait une certaine cohérence. Nous les présentons ci-dessous dans l'ordre chronologique. Il apparaît d'emblée que le mot est finalement assez mal représenté, au moins dans les sources les plus anciennes, puisqu'on n'en relève que huit attestations (ou groupes d'attestations) sur une période de plus d'un millénaire. Cela pourrait signifier soit que les bateaux en question ne sont finalement utilisés que très occasionnellement en Égypte, ou bien – ce qui nous semble de loin le plus probable – qu'ils ne sont pas systématiquement désignés par ce vocable dans la documentation disponible²⁸.

1. Les plus anciennes occurrences des bateaux-*kebenout* connues actuellement ont été récemment découvertes à Ayn Soukhna, un port intermittent aménagé au fond du golfe de Suez, qui a servi à partir du milieu de la IV^e dynastie, à lancer des expéditions en direction du Sinaï, mais aussi probablement en direction du pays de Pount, aux confins méridionaux de la mer Rouge. Cette dernière utilisation du port est rendue très probable par la découverte récurrente, depuis le début de la fouille du site, de fragments d'obsidiennes bruts provenant d'une région très au sud de l'Égypte (Yémen ou Éthiopie)²⁹, et plus récemment par celle de petites quantités de céramiques qui semblent être issues de la même zone du Bab el-Mandab au sens large³⁰. Deux textes commémoratifs,

Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms, Londres, 1988, p. 148.

28. Les bateaux sont une fois appelés *kebenout* dans les bas-reliefs de Pount du temple de Deir el-Bahari, mais sont régulièrement désignés par l'expression plus neutre *hâouou* (bateaux de charge) – voir *infra*.

29. M. Abd el-Raziq, G. Castel, P. Tallet, *Ayn Soukhna III. Le complexe de galeries-magasins* (Fouilles de l'Institut français d'Archéologie orientale, 74), 2016, p. 38 et fig. 257.

30. Cl. Somaglino, P. Tallet, « Vingt années de fouilles des ports pharaoniques d'Ayn Soukhna et du Ouadi el-Jarf sur la côte occidentale du golfe de Suez (2001-2020) », in C. Durand, J. Marchand, B. Redon, P. Schneider, *Networked Spaces. The Spaciality of Networks in the Red Sea and Western India Ocean*, Lyon, 2022, p. 66 ; les parallèles les plus proches pourraient se trouver sur des sites datés du milieu du III^e millénaire à Djibouti : cf. J. Cauliez, X. Gutherz, J.-M. Pène, « Asa Koma et les traditions céramiques néo-lithiques de la région de Gobaad », in *Asa Koma : site néolithique dans le bassin du Gobaad (République de Djibouti)*, X. Gutherz dir., Montpellier, 2017, p. 83, fig. 20).

qui ont été successivement découverts dans les galeries de stockage qui permettaient d'entreposer les bateaux du site, mentionnent à trois reprises ce type d'embarcation. Le premier était inscrit à l'encre noire sur la paroi de gauche de la galerie G6³¹. Il s'agit d'un compte rendu d'expédition très fragmentaire, dont seule la partie inférieure est préservée. On y lit à droite des éléments de la titulature du roi Djedkarê Isesi, l'avant-dernier souverain de la V^e dynastie, puis la mention d'équipages-*tjeset* associés à des bateau-*kebenout*. La destination de l'expédition est perdue, de même que la liste des produits qui en étaient rapportés ; seule subsiste la mention d'un lieu-dit « Bat, dans le district de Inet », qui est probablement le nom du port lui-même. Le deuxième texte mentionnant ces bateaux fut trouvé un peu plus tard dans la galerie G1 du site. Il s'agit à nouveau d'un compte rendu d'expédition, qui avait été rédigé sur un enduit de plâtre qui s'est progressivement délité avant de se détacher de la paroi droite de la cavité³². Il mentionne une expédition envoyée aux « Terrasses de la Turquoise » (clairement le Sud-Sinaï, donc, dans ce cas précis) lors du 7^e recensement (ou lors de l'année après le 7^e recensement) du même roi Djedkarê Isesi. Les bateaux-*kebenout* y sont mentionnés à deux reprises au sein d'un lot de fragments (fragments A2 et B1) qui exposaient les moyens mis à la disposition de l'expédition et dressaient la liste les produits rapportés au terme de celle-ci³³. On note que les équipages-*tjeset* sont également mentionnés dans l'un de ces fragments (A1)³⁴.

2. Le deuxième ensemble qui mentionne ces bateaux-*kebenout* (avec manifestement une hésitation entre l'écriture *keben* et *kebenet*), figure dans les textes biographiques d'Iny dont il a été question plus haut (voir *supra*).

3. La biographie de Pépinakht, qui figure dans sa tombe de Qubbet el-Hawwa, à Assouan (n^o 35), est datée du règne de Pépi II³⁵. Elle

31. P. Tallet, « Le matériel inscrit d'Ayn Soukhna (2002-2016) », in *Ayn Soukhna IV. Le matériel des galeries-magasins*, G. Castel et P. Tallet éd. (Fouilles de l'Institut français d'Archéologie orientale, 82), 2020, p. 10-12, 86-87.

32. *Ibid.*, p. 5-10.

33. *Ibid.*, p. 7 et 9.

34. *Ibid.*, p. 7.

35. K. Sethe, *Urk I*, 134, 13-17 ; nouvelle édition du texte dans E. Edel, K.-J. Seyfried, G. Vieler, *Die Felsgräbernekropole der Qubbet el-Hawa bei Assuan I*, Paderborn, 2008, p. 684 sqq., pl. 33.

évoque une expédition qui a été détruite par les Asiatiques coureurs des sables (‘*3mw nw hrjw š*’) sur son lieu de départ, avant même de pouvoir s’embarquer vers le pays de Pount. L’équipage en est à nouveau identifié comme une troupe-*tjeset*. Le passage est, entre autres, traduit par D. Meeks, qui le rend ainsi :

« Or donc la majesté de mon maître m’envoya au pays des Asiatiques pour lui amener le compagnon unique, le capitaine (?), le directeur des barbarophones Anankhta, qui y assemblait un navire-*kebenet* pour se rendre à Pount lorsque des Asiatiques-habitants des sables le tuèrent avec le détachement armé (*tst nt mš*’) qui était avec lui. »³⁶

Il y ajoute un commentaire, d’autant plus objectif qu’il a été formulé avant même la découverte du site d’Ayn Soukhna, lequel fut probablement le théâtre du drame ainsi évoqué :

« Le lieu de la tragédie ne peut se situer sur la côte méditerranéenne, comme on le pense parfois. Il est peu probable que l’on ait assemblé en Méditerranée un navire destiné à naviguer en mer Rouge. Le verbe utilisé, *sep*, désigne en effet plutôt l’assemblage que le processus complet de construction, pour lequel on aurait sans doute employé un terme différent, *medjeh* par exemple. Même si l’on est hors d’Égypte, on ne peut en être bien éloigné. Une localisation au fond de l’actuel golfe de Suez paraît répondre le mieux à l’ensemble des éléments du texte. »³⁷

Le site d’Ayn Soukhna a par ailleurs livré de nombreux éléments signalant ce mode d’opérateur de remontage des bateaux, préalablement acheminés en pièces détachées sur la côte du golfe de Suez, avant d’y être réassemblés au moment de leur utilisation : des équipes de charpentiers sont mentionnées dans une inscription de l’Ancien Empire découverte sur le site³⁸, une cale de montage (ou de réparation) des embarcations a pu être mise en évidence par la fouille³⁹, et toute une série d’empreintes de sceaux-cylindres retrouvées dans la galerie G1 (datées du règne de Pépi I^{er}) mentionnent le système de cavités aménagé sur le site comme « les magasins des assembleurs de

36. D. Meeks, « Coptos et les chemins de Pount », *Topoi supplément* 3, 2002, p. 315.

37. *Loc. cit.*

38. P. Tallet, *art. cit.* (n. 31), p. 13.

39. M. Abd el-Raziq *et alii*, « The Pharaonic Site of Ayn Soukhna in the Gulf of Suez – 2001-2009 Progress Report », in *The Red Sea in Pharaonic Times*, P. Tallet et M. El-Sayed éd. (Bibliothèque d’Études, 155), 2002, p. 8 sqq. et fig. 16 sq.

bateaux (*sepou*) de l'entrepôt royal » (*wd3 spw n wd3 nswt*) reprenant le terme *spj* qui est précisément employé dans le texte de Pepinakht – et sur lequel nous reviendrons plus loin⁴⁰.

4. Au Moyen Empire, les bateaux-*kebenout* sont mentionnés au Ouadi Hammamat, sur la route de la mer Rouge, dans l'**inscription rupestre** laissée par l'intendant Henou, datée de l'an 8 du règne de Montouhotep III, à la fin de la XI^e dynastie⁴¹. Le texte dit ainsi :

« L'intendant Henou dit : mon maître, v. s. f., m'a envoyé conduire des bateaux-*kebenyt* vers Pount, pour lui rapporter de la myrrhe fraîche des princes qui gouvernent la terre Rouge, de par la peur de lui au travers des pays étrangers. Alors je suis parti de Coptos, sur la route que sa Majesté m'avait ordonné de suivre [...]. »

Les expéditions s'embarquant pour Pount au Moyen Empire ont régulièrement pris la mer depuis le site de **Mersa Gaouasis**, sur la côte de la mer Rouge, à proximité de l'actuelle station balnéaire de Safaga. Les pistes qui parcourent le désert oriental pour rejoindre ce point de la côte peuvent effectivement passer par le Ouadi Hammamat, et la mention des bateaux-*kebenout* en transit sur ces pistes est parfaitement logique dans ce contexte. Il faut toutefois noter que ceux-ci sont par la suite totalement absents de l'abondante documentation épigraphique qui a été mise au jour dans ce site portuaire, qui a fonctionné pendant 200 ans, les embarcations au départ pour cette destination lointaine étant simplement nommées « bateaux-*hâouou* » (bateaux cargos), une désignation bien plus neutre⁴².

5. La tablette de bois MMA 28.9.4 date de la transition entre la XI^e et la XII^e dynastie. Elle fut découverte à Deir el-Bahari dans la tombe n° 515 de l'inventaire du Metropolitan Museum of Art. Il s'agit d'un modèle de lettre, sans doute donné à un apprenti scribe en guise d'entraînement. À la suite des vœux d'usage, qui occupent à eux seuls

40. P. Tallet, *art. cit.* (n. 31), p. 32-35.

41. J. Couyat, P. Montet, *Les inscriptions hiéroglyphiques et hiératiques du ouâdi Hammamat* (Mémoires de l'Institut français d'Archéologie orientale, 34), 1912, n° 114, p. 82 (10-11), pl. XXXI.

42. Cl. Obsomer, *Sésostris I^{er}, étude chronologique et historique du règne*, Bruxelles, 1995, doc. 170 (stèle Durham N1934), p. 709-720 ; doc. 172 (monument d'Ameny), p. 711-712 ; n° 173 (monument de Ankhou), p. 713-716.

la moitié du document, il est question de différents éléments qui sont supposés équiper un bateau *kebenet* :

« Ce serviteur dit : c'est une communication au maître (v. s. f.) pour faire en sorte que me soit envoyé un mât (*ht*) en bois de pin (*š*), un gouvernail (*hmw*) en bois de genévrier (*w'n*) et un support de gouvernail ? (*qrt*) en ébène pour constituer le gréement ? (*gzyt*) du navire-*kebenet* de ce serviteur [...]. »⁴³

Le texte n'est pas facile à interpréter, en raison des nombreux termes techniques qu'il comporte, qui n'ont parfois aucun parallèle ; il est cependant le seul à entrer dans l'aspect technique de la construction de telles embarcations, en fournissant la description du gréement en bois d'importation qui peut les équiper.

6. Au Nouvel Empire, la célèbre expédition envoyée à Pount par la reine Hatchepsout, décrite dans les bas-reliefs de son temple de Deir el-Bahari, est composée de bateaux qui sont au moins une fois explicitement désignés comme des bateaux-*kebenout*⁴⁴. Cette source est, de fait, la seule à nous fournir une représentation de ces embarcations⁴⁵ que rien ne distingue par ailleurs des bateaux égyptiens dont on peut suivre avec une certaine logique l'évolution depuis l'Ancien Empire (fig. 1). Ces mêmes bateaux sont alternativement appelés « bateaux cargos » (*hâouou*) dans le même ensemble.

7. Les Annales de Thoutmosis III mentionnent également les bateaux-*kebenout* au sein de livraisons effectuées au l'an 34 du règne, dans le cadre de sa 9^e campagne militaire au Levant. Ils sont évoqués dans une liste de bateaux où l'on trouve également des embarcations-*keftiou* (crétoises) qui remplissent la même fonction. Dans tous les cas, les bateaux semblent livrés déjà montés – à moins qu'il ne s'agisse de « kits » d'embarcations à réassembler.

43. T. G. H. James, *The Heqanakhte papers and other early Middle Kingdom Documents*, New York, 1962, p. 98-101, pl. 30-30a.

44. K. Sethe, *Urk IV*, 323, 2.

45. Pour un relevé de la scène où apparaît ce mot, voir D. Meeks, « Navigation maritime et navires égyptiens : les éléments d'une controverse », in *Techniques et économies antiques et médiévales : le temps de l'innovation*, D. Meeks et D. Garcia éd., Aix-en-Provence, 1997, fig. 2, p. 181.

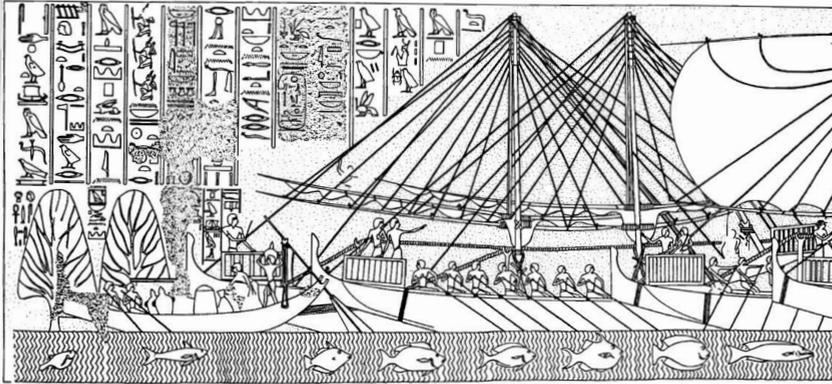


FIG. 1. – les bateaux-*kebenout* du portique de Pount d'Hatchepsout
(d'après D. Meeks., *art. cit.* [n. 45], fig. 2).

« Or donc, tous les ports de sa Majesté furent pourvus de toutes sortes de bonnes choses que le roi avait reçues dans le Djahi, à savoir du bois de pin, des bateaux-*keftiou* (crétois), des bateaux-*kebenout* (giblites), des bateaux-*sekout*, chargés de mâts et de poutres ainsi que de grands arbres pour [les grandes menuiseries ?] de sa Majesté. »⁴⁶

8. Une dernière mention d'un bateau-*kebenet* figure enfin dans la tombe de Neferhotep (TT 49), qui date de la fin de la XVIII^e dynastie⁴⁷. Dans la scène de transport du sarcophage vers la tombe, les pleureuses qui se trouvent dans l'embarcation sont en effet nommées *hmwt nw t3 kbnty* – « les femmes du bateau-*kebenet* », désignant par ricochet l'endroit où elles se trouvent comme l'un de ces bateaux giblites.

À l'exception de la mention qui en est faite dans le dernier document, qui semble être exceptionnellement associée à un contexte purement funéraire, et nilotique, la caractéristique commune de toutes ces attestations des bateaux-*kebenout* est clairement leur capacité à

46. Texte dans K. Sethe, *Urk IV*, 707, 10-14 ; voir également la nouvelle édition du texte de É. Delange, *Monuments égyptiens du Nouvel Empire*, Paris, 2015, p. 142 sq., où le texte est moins complet. Les traductions de ce passage varient beaucoup selon les chercheurs – Ead. (*ibid.*, p. 148 et 160 sq.) y voit du matériau pour la construction de monuments, et pense à du bois de charpente, mais il ne nous semblerait pas absurde, vu la livraison de ces pièces de bois à des ports, que la mention des *mdhw 'zw n hmef* en partie restituée à la fin du passage désigne plus précisément « les grands chantiers navals de sa Majesté ».

47. N. de Garis Davies, *The Tomb of Neferhotep at Thebes*, New York, 1933, pl. 22.

naviguer en mer, et même d'y accomplir des trajets relativement longs, soit en direction du pays de Pount, que l'on doit situer aux confins méridionaux de la mer Rouge (n° 3, 4, 6, et probablement aussi n° 1 au vu de la polyvalence du site d'Ayn Soukhna), soit vers différents points de la côte méditerranéenne (n° 2 et 7). La biographie de Khenemhotep, dans la tombe du chancelier du dieu Khoui, à Éléphantine, établit d'ailleurs un rapprochement explicite entre les expéditions à Byblos et celles qui se dirigent vers Pount, comme si elles revêtaient le même prestige, et connaissaient les mêmes contraintes :

« Le sous-directeur du pavillon Khenem-hotep dit : je suis allé avec mon maître le prince, le chancelier du dieu Tjetji ainsi que le prince et chancelier du dieu Khoui vers Byblos et vers Pount ; [les deux fois ?] je revins sain et sauf après avoir fait ces pays étrangers. »⁴⁸

Ce parallélisme est également suggéré dans la biographie d'Iny (n° 2) lorsqu'il indique qu'il avait aux yeux du roi « un plus grand prestige que le chancelier du dieu Ourdjedeba au temps du roi Isesi », un personnage manifestement resté dans la mémoire des Égyptiens pour avoir mené à cette époque une expédition exceptionnelle à Pount, et dont la prouesse est également rappelée dans la biographie plus tardive de Herkhouef⁴⁹. Le bateau-*kebenet* est donc par excellence, à toutes les périodes classiques de l'histoire égyptienne, le bateau capable de s'acquitter d'une navigation maritime (les auteurs anglophones rendent avec raison le terme par l'expression « see-going ship »). Suivant l'étude minutieuse de John Darnell, cette interprétation générale est également à retenir pour les nombreuses mentions tardives qui en réapparaissent à l'époque saïto-perse, et perdurent jusqu'au milieu de l'époque ptolémaïque⁵⁰. La notion d'un type de navire étroitement lié à la côte phénicienne est d'ailleurs toujours bien présente car cet auteur démontre aussi que le mot ne réapparaît ponctuellement dans le vocabulaire maritime qu'à une époque bien déterminée (VI^e-II^e s. av. J.-C.) où les Égyptiens se sont à nouveau approvisionnés en bois du Levant pour

48. K. Sethe, *Urk I*, 140, 16-17.

49. K. Sethe, *Urk I*, 128, 17-129,1.

50. J. Darnell, « The *kbn.wt* Vessels in the Late Period », in *Life in a Multi-cultural Society: Egypt from Cambyes to Constantine and Beyond*, J. H. Johnson éd. (Studies in Ancient Oriental Civilizations, 51, 1992), p. 67-89 – qui entre autres rejette la traduction souvent retenue de « trirème » pour ce type d'embarcation à cette période tardive.

leur construction navale⁵¹. On peut encore ajouter que certains textes indiquent assez clairement le caractère prestigieux de ce type de navire. Ils sont équipés, dans leur grément, de pièces en bois d'importation, dont l'ébène (n° 5), et leur usage est privilégié par certains dignitaires dans le cadre de leurs funérailles pour souligner leur importance (n° 8). Enfin, il découle aussi bien de la biographie de Pepinakht (n° 4) que des mentions de ces navires à Ayn Soukhna (n° 1) que ces bateaux peuvent être assemblés et démontés en fonction des besoins. Deux des sources de l'Ancien Empire (n° 1 et 3) leur associent également un équipage-*tjeset*. Tout ceci ne donne cependant que peu d'indices sur les raisons précises de cette nomenclature. Ajoutons à cela que la seule iconographie qui soit directement associée aux bateaux-*kebenet* se trouve dans le portique de Pount du temple de Deir el-Bahari, où le mot apparaît en relation avec la flotte envoyée par Hatchepsout, et où les embarcations ont un aspect tout à fait « égyptien »⁵². On relève enfin que, dans ce dernier texte, les bateaux sont, là encore, alternativement nommés *hâouou* (bateaux cargos), cette possible alternance dans leur désignation expliquant probablement, comme nous l'avons déjà signalé, le nombre très restreint des attestations du mot plus spécialisé de *kebenet*.

Pour en savoir davantage sur les bateaux que les Égyptiens utilisaient pour la navigation en mer – qui ne sont donc qu'exceptionnellement nommés *kbn.wt* –, seule demeure l'option d'examiner les vestiges de ces embarcations. Si rien n'a à ce jour été identifié des installations portuaires qui pouvaient exister sur la côte méditerranéenne de l'Égypte ou au débouché des branches du Delta sous l'Ancien Empire, ni des bateaux qui les fréquentaient, la redécouverte, ces vingt dernières années, des ports pharaoniques de la mer Rouge, et notamment celle du plus ancien d'entre eux au Ouadi el-Jarf, a fourni un abondant matériel nautique.

51. *Ibid.*

52. L'identité proprement égyptienne des bateaux de mer est l'une des conclusions de Patrice Pomey dans son étude préliminaire des restes d'embarcations découverts à Ayn Soukhna (P. Pomey, « Ship Remains at Ayn Soukhna », in *The Red Sea in Pharaonic Times*, *op. cit.* [n. 39], p. 35-52) ; leur évolution cohérente tout au long de l'histoire pharaonique est présentée par le même auteur : P. Pomey, « Navires et construction navale dans l'Égypte ancienne », *Nehet* 3, 2015, p. 1-29.

LA FLOTTE ÉGYPTIENNE DE CHÉOPS : MIROIR DE L'ÉGYPTE ET REFLET DU LEVANT

Fondé sous le règne de Snéfrou, le premier roi de la IV^e dynastie, le port du Ouadi el-Jarf est l'exemple le plus ancien d'un système de port intermittent qui fut par la suite reproduit au moins à deux reprises sur la côte de la mer Rouge, à Ayn Soukhna (à une période plus tardive de l'Ancien Empire) puis à Mersa Gaouasis (au Moyen Empire)⁵³. Située sur le golfe de Suez, à une trentaine de kilomètres de la ville moderne de Zafarana, cette installation regroupe des aménagements côtiers, des campements et un système de 31 galeries creusées dans la roche pour abriter les bateaux – une fois démontés – pendant la période qui séparait deux expéditions maritimes. Des éléments significatifs de cette flotte ont été découverts aussi bien sur la zone littorale que dans le système de magasins qui se trouve 5 km plus à l'ouest.

Les camps aménagés sur le littoral ont dû servir plus spécifiquement à abriter la force de travail qui était chargée d'assembler les navires sur le rivage avant leur utilisation dans le cadre de ces expéditions maritimes⁵⁴. Aucune pièce de bois provenant d'un bateau n'y a été recueillie – ces éléments, après démontage, devaient être transportés dans les galeries magasins du site pour y être abritées, et protégées d'un éventuel pillage par un dispositif monumental de fermeture en blocs de calcaire. En revanche, un ensemble de 100 ancres de bateaux y a été découvert au cours de la campagne de fouilles de 2013, dans l'espace laissé libre entre le bâtiment nord et le bâtiment sud de cet ensemble (fig. 2). Ces éléments avaient été mis à l'abri, sans doute dans la perspective d'une réutilisation ultérieure, mais les équipes égyptiennes n'avaient pas pris la peine, comme pour les bois, de les transférer dans des magasins protégés situés à plusieurs kilomètres de la côte. Lors des campagnes de 2020 et 2021, une reprise de l'étude de ce dépôt a permis de mieux comprendre quelle était sa nature. Toutes les ancres ont été pesées : leur masse s'échelonne entre 50 kg et plus de 300 kg, et le poids

53. Pour une présentation comparative de ces installations, voir P. Tallet, « Les "ports intermittents" de la mer Rouge à l'époque pharaonique : caractéristiques et chronologie », *Nehet* 3, 2015, p. 31-72.

54. Une présentation complète de cette partie du site, maintenant intégralement fouillée, est sous presse : P. Tallet, G. Marouard, D. Laisney, *Ouadi el-Jarf*, I. *Les installations du littoral*.



FIG. 2. – Dépôt d’ancres de bateaux entreposées dans les camps du littoral du site du Ouadi el-Jarf.

total représenté par l’ensemble des individus qui avaient été rangés à cet endroit s’élève à 20 tonnes. Or on sait par l’exemple plus tardif de l’épave d’Ulu Burun (c. 1400 av. J.-C, découverte au large des côtes de la Turquie) que les bateaux de l’âge du Bronze pouvaient embarquer plus d’une vingtaine d’ancres à leur bord, certaines étant placées sur le pont, et servant aux manœuvres d’accostage de l’embarcation, d’autres étant placées dans la cale pour lester le navire. Dans ce dernier cas, le jeu de 22 ancres retrouvé à bord de l’embarcation – dont la longueur a été estimée à 14 m par les fouilleurs – pèse un total de 3,3 tonnes⁵⁵. Il est bien entendu impossible d’aller très loin dans l’extrapolation de ces données. La charge de lest pouvait effectivement varier en fonction de la cargaison transportée par l’embarcation, et il est impossible d’établir une relation simpliste entre la taille d’un bateau et le nombre ou le poids des ancres qu’il porte à son bord. On peut malgré tout retenir qu’une flotte de quatre à six embarcations serait, dans ce contexte – et suivant le seul exemple d’une épave de l’âge du Bronze qui nous soit parvenu – tout à fait crédible. Mais ces ancres ont encore un intérêt majeur : un grand nombre d’entre elles portait encore, au moment de

55. C. Pulak, « The Uluburun Shipwreck and Late Bronze Age Trade », in *Beyond Babylon, Art, Trade and Diplomacy in the Second Millenium BC*, J. Arys, K. Benzel et J. M. Evans éd., New York-New Haven-Londres, 2009, p. 289-305, sp. p. 302 sq. ; H. Frost, « Where did Bronze Age Ships keep their Stone Anchors ? », in *Tropis III, 3rd international symposium on ship construction in Antiquity, Athens, 1989*, H. Tzalas éd., Athènes, 1995, p. 167-175, en part. p. 171 sq.

leur découverte, une marque de contrôle à l'encre rouge identifiant le bateau auquel elles appartenaient. Ceux-ci sont effectivement quatre, qui portent chacun un « nom programme », la plupart du temps en relation avec une épithète royale. L'un d'entre eux se nomme ainsi Δ $\text{Q}3j \text{ h}dt$ « Celui qui élève la couronne Blanche », le deuxième $\text{W}3dt$ « Celui qui vénère Ouaadjet », le troisième $\text{Nb } t3wy$ « Le maître des Deux Terres », désignation courante du roi, et le dernier enfin simplement nhw , « Les vivants », expression qui pourrait faire référence au peuple égyptien.

Signe de l'importance de cette flotte royale, l'idéologie qui préside à la dénomination des embarcations ne fonctionne pas seulement au niveau de chacun des navires : la réunion des quatre formules que l'on peut identifier rappelle successivement le rôle du souverain en tant que roi de la Haute Égypte (la couronne Blanche), de la Basse Égypte (la déesse Ouaadjet), dans sa capacité à unir les deux terres sous son gouvernement (le Maître des deux terres) et de protéger le peuple (les Vivants). Le Nord, le Sud, le Roi, le Peuple : cette flotte est à proprement parler une représentation miniature de l'État égyptien. D'autres noms de bateaux nous sont connus par des marques de contrôles qui ont été, quant à elles, inscrites sur les blocs de fermeture des galeries-magasins du site : ils s'appellent « Celui dont la proue est l'Uraeus de Chéops », « Chéops lui confère ses deux Uraei », ou encore « Grand est son Lion », les formules faisant dans ce cas précis référence à des emblèmes royaux placés à l'avant des embarcations — lions et serpents — de façon à ce que les navires apportent de façon très ostensible le prestige et la crainte du roi sur les côtes étrangères⁵⁶. Rien de plus égyptien, donc, que ces bateaux de mer envoyés vers des destinations lointaines : ils sont la fierté de l'Égypte, l'incarnation de son pouvoir. Si cette nomenclature peut à première vue sembler abstraite, une image bien plus concrète, et parfaitement conforme, peut en être trouvée quelques décennies plus tard dans la représentation de la flotte de Sahourê sur la

56. P. Tallet, « Des serpents et des lions. Une flotte stupéfiante de Chéops sur la mer Rouge », in *Du Sinaï au Soudan : itinéraires d'une égyptologue. Mélanges offerts à Dominique Valbelle*, N. Favry, C. Ragazzoli, C. Somaglino et P. Tallet éd. (Orient et Méditerranée, 23), Paris, 2017, p. 243-253.

chaussée montante de ce roi à Abousir – où les embarcations arborent effectivement ces proues menaçantes (fig. 3)⁵⁷.

Si la plupart des chercheurs s'accordent à reconnaître la marque d'une tradition égyptienne – aussi bien dans les représentations de navires de l'Ancien Empire que dans celles que l'on retrouve, *mutatis mutandis*, un millénaire plus tard dans les reliefs de Pount de Deir el-Bahari – cela pourrait bien sûr être dû à notre méconnaissance des bateaux levantins de cette période ancienne, dont nous n'avons conservé ni représentations, ni vestiges. Comment savoir, dans ces conditions, s'ils n'ont pas pu servir de modèle, à l'origine de cette évolution ? Mais les restes de bateaux découverts dans ces mêmes galeries-magasins du Ouadi el-Jarf pourraient également suggérer d'autres pistes de réflexion.

Une grande partie du système de stockage du **Ouadi el-Jarf** a en effet été utilisée pour abriter des embarcations démontées, en attente de leur réutilisation lors d'une prochaine expédition. Aucune d'entre elles n'a cependant été découverte complète lors de la fouille : **toutes ces galeries ont manifestement été laissées ouvertes après la dernière fréquentation du site, leurs entrées ayant parfois même été fracturées par les Égyptiens eux-mêmes, au moment où le port fut abandonné, et reporté sur le site plus septentrional d'Ayn Soukhna**, sans doute plus facile à mettre en œuvre. Cet auto-pillage systématique ne nous laisse, au fond de ces galeries, que les parties de bateaux les plus abîmées, celles qui avaient été jugées irrécupérables, ainsi que les morceaux de bois les plus modestes, des cordages, des tissus et des tenons ayant servi à l'assemblage des embarcations considérés sans doute comme de moindre importance. Dans le deuxième système de galeries du site – les n^{os} G18 à G28, qui se trouvent aménagées sur le flanc d'une petite vallée nord-sud et sont actuellement fouillées par Séverine Marchi – les éléments correspondant à ces bateaux étaient parfois très concentrés à l'entrée de certains magasins (fig. 4). Bien qu'endommagés, fragmentés et laissés derrière eux par les Égyptiens comme un rebut, ces éléments n'en sont pas moins extrêmement éloquents sur les techniques qui étaient employées dans la construction navale à cette époque (fig. 5). L'étude fine de l'ensemble des restes

57. T. el-Awadi, *Sahure – the Pyramid Causeway. History and decoration program in the Old Kingdom, Abusir XVI*, Prague, 2009, pl. 1-5.

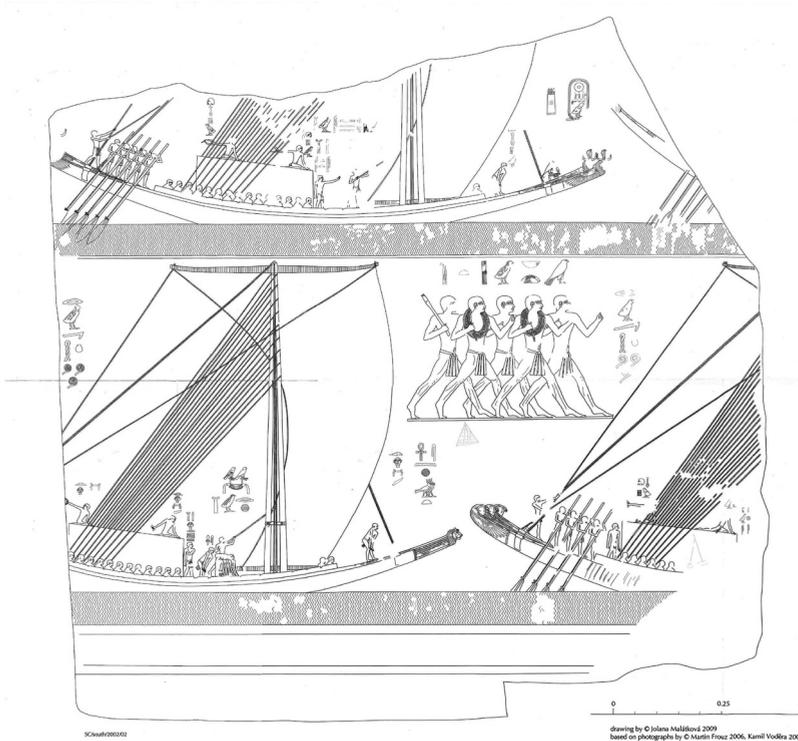


FIG. 3.– La flotte maritime du roi Sahouré
(d'après Tarek el-Awadi, *op. cit.* [n. 57], pl. 2).

de textiles par les soins de Dejala Garmi lors de la campagne de 2022 a ainsi fait progresser considérablement notre compréhension de cet ensemble, et confirmé certaines hypothèses que nous avons depuis quelques années. Parmi les tissus, ceux qui ont servi à confectionner des voiles sont majoritaires, et l'étude patiente des raccords, des systèmes d'attache, permettra d'avoir dans certains cas une idée précise de l'usage de certaines pièces. Mais la surprise vient aussi de l'analyse du matériau qui constitue ces voiles : on y trouve bien sûr du lin, abondamment produit dans la vallée du Nil à cette période, mais également du chanvre, qui est, lui, originaire d'Asie et sans doute déjà présent au Levant. Les voiles sont d'ailleurs souvent constituées de fibres mêlées (chanvre et lin) – le chanvre ayant la réputation d'être particulièrement résistant à la corruption. En l'absence de chanvre dans la vallée du Nil, le plus probable est que ces voiles en fibres



FIG. 4. – Ouadi el-Jarf, relevé du 2^e système de galeries magasins (G18-G28) avec le matériel en place – état de la fouille en 2022.

mixtes aient été elles-mêmes confectionnées au Levant, et importées en Égypte au même titre que les bois constituant la coque des bateaux.

Mais la découverte la plus spectaculaire est celles d'éléments qui correspondent indiscutablement à la pratique du calfatage. Dans plusieurs des galeries ont été recueillis des paquets de tissus imprégnés d'une matière résineuse, le plus souvent torsadés, qui portent encore les empreintes des



FIG. 5. – Matériel nautique (bois, cordage, tissu poissé) abandonné à l'entrée d'une galerie du Ouadi el-Jarf.

pièces de bois auxquelles ils avaient été plaqués (fig. 6). De la même façon, l'examen des planches de bateaux qui ont été recueillies présente encore des fragments de **tissus bitumés** adhérents encore à certains joints (fig. 7). Le geste des ouvriers est également préservé sur des étoffes superposées – généralement des morceaux de voiles périmées – qui ont été tordues pour leur donner une « préforme » requise, mais qui n'ont pas encore été enduite de cette matière résineuse. Une fois poissés, ces paquets de textiles étaient donc plaqués sur les joints de la coque ou introduits de force dans les interstices entre les planches.

Cette pratique a dû être d'autant plus vitale dans le cas de ces bateaux « cousus », facile à assembler et à démonter avec un système de tenons, de mortaises et de cordages, mais qui réclamaient sans doute plus que d'autres un procédé d'étanchéification complémentaire⁵⁸. L'existence d'une telle technique en Égypte ancienne a déjà été supposée depuis longtemps. Ainsi Charles Boreux, dans l'une des premières études de référence sur la navigation égyptienne, s'interrogeait-il précisément sur le terme $\text{𓂏}^{\text{𓂏}}$ *spj* (litt. : « assembler », que nous avons déjà commenté plus haut), en raison du déterminatif 𓂏 (N32) qui

58. Une présentation plus détaillée de l'emploi de cette technique au Ouadi el-Jarf, par les soins de Dejlá Garmi, est en cours de préparation (D. Garmi, « Calfatage et recyclage textile à Ouadi el-Jarf, étude préliminaire », *Nehet* 8, à paraître).

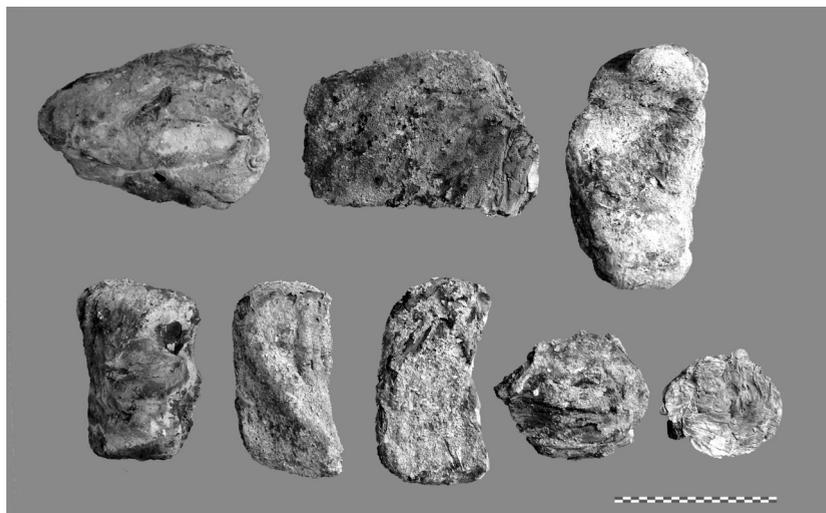


FIG. 6. – Tissus imprégnés de résine portant encore des empreintes de bois.

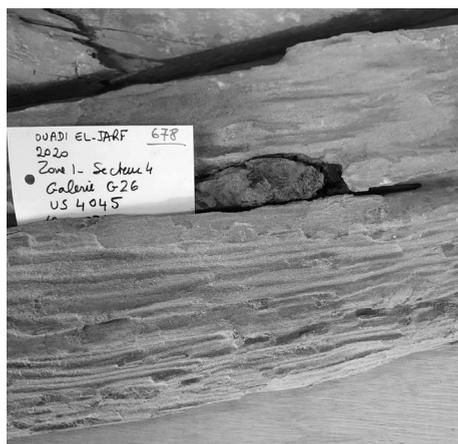


FIG. 7. – Planche de bois présentant un fragment de tissu poissé dans un joint.

accompagne régulièrement ce mot dans les scènes de l’Ancien Empire. Celui-ci appelant les idées de graisse, de sécrétion, de substances malodorantes, et en médecine celle « d’appliquer un cataplasme », pourrait effectivement bien correspondre à une telle opération⁵⁹. Cette

59. Ch. Boreux, *Études de nautique égyptienne : l’art de la navigation en Égypte (jusqu’à la fin de l’Ancien Empire)* (Mémoires de l’Institut français d’Archéologie

idée est reprise par Pierre Montet, dans son ouvrage sur les scènes de la vie quotidienne représentées dans les mastabas de l’Ancien Empire⁶⁰, et est encore rappelée dans une étude plus récente par Dimitri Meeks, qui signale l’existence d’une lettre en akkadien de Ramsès II le quel, dans un courrier diplomatique, recommande l’application de bitume ou de poix pour étanchéifier un bateau de mer⁶¹. Plus récemment encore, un travail méticuleux de Frédéric Servajean permet de recadrer la perspective réelle de cette pratique, qui n’a en aucun cas pu s’appliquer à des barques de roseau. Il retient néanmoins, pour le verbe *spj*, l’idée que le montage peut s’accompagner d’une opération de colmatage des brèches, peut-être avec de l’argile ou de la bouse de vache pour les embarcations les plus légères⁶².

La pratique régulière du calfatage des vaisseaux en bois de conifère, cette fois au moyen de tissus imprégnés d’une résine – dont il n’a malheureusement pas encore été possible de faire l’analyse et l’identification précise – est donc parfaitement démontrée par l’ensemble des vestiges de tissus et d’embarcations recueillis sur le site du Ouadi el-Jarf, véritable porte sur la mer Rouge de l’État pharaonique au début de la IV^e dynastie.

CONCLUSION

La documentation épigraphique du Ouadi el-Jarf s’accorde avec les représentations des navires égyptiens que l’on connaît sous l’Ancien Empire : elle définit la marine royale comme une flotte de prestige, dont les bateaux arborent à leur proue des emblèmes royaux – lions, serpents, faucons – destinés à impressionner les habitants des côtes auxquelles ils abordaient. L’iconographie contemporaine de ces navires,

orientale, 50), Le Caire, 1924, p. 184-187.

60. P. Montet, *Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l’Ancien Empire*, Strasbourg, 1925, p. 343-344.

61. D. Meeks, *art. cit.* (n. 45), p. 180. Pour la lettre de Ramsès II, voir E. Edel, *Die ägyptisch-hethitische Korrespondenz aus Boghazköi in babylonischer und hethitischer Sprache*, Opladen, 1994, vol. I, p. 187 ; vol. II, p. 283-85, et les commentaires de P. Pomey, « Le rôle du dessin dans la conception des navires antiques. À propos de deux textes akkadiens », in *L’apport de l’Égypte à l’histoire des techniques*, B. Mathieu, D. Meeks et M. Wissa éd. (Bibliothèque d’Études, 142), Le Caire, 2006, p. 239-251.

62. F. Servajean, « Construire un bateau à l’orée des grands fourrés de papyrus. À propos du verbe *spj*, “assembler (une embarcation)” », *Cahiers de l’Enim* 11, 2018, p. 197-224.

notamment la flotte de Sahourê représentée sur la chaussée montante de son complexe funéraire, est conforme à ces données textuelles. Égyptiens par leur forme et leur tradition, ces bateaux portent également des noms programmes qui leur permettent de s'identifier, aussi bien individuellement que par groupes constitués, à l'État égyptien et à son roi, en énonçant les fondements du système politique qui régit alors la basse vallée du Nil. Dès la IV^e dynastie, comme on le voit au travers des données consignées par la Pierre de Palerme, la construction de ces embarcations est considérée comme un enjeu majeur par le pouvoir. La capacité de ces embarcations à effectuer des liaisons vers des régions lointaines comme le pays de Pount (zone du Bab el-Mandab) ou le bassin oriental de la Méditerranée, transparait aussi bien des données épigraphiques récentes (biographie d'Iny) que des informations livrées ces dernières années par la fouille des ports intermittents de la mer Rouge. Assemblés en Égypte au moyen de grumes de pin, de cyprès et de cèdre importés de la côte actuelle du Liban, ces bateaux sont occasionnellement nommés *kebenout*, « bateaux de Byblos », un terme qui désigne clairement *a minima* l'origine levantine du matériau dont ils sont constitués. Mais cette nomenclature traduit peut-être également le transfert d'une technologie appropriée à la navigation en mer, qui peut avoir à cette occasion été adaptée aux embarcations égyptiennes. Cela paraît évident dans le cas des voiles tissées de fibres mixtes, un procédé conçu pour améliorer leurs propriétés par l'association du chanvre au lin. Ce dernier type de végétal est, en effet, lui-même probablement présent au Levant – à moins qu'il ne s'agisse d'une importation plus lointaine –, mais encore absent d'Égypte. Il nous semble très vraisemblable que ceci s'applique également à la pratique du calfatage des coques des bateaux, mise en œuvre systématiquement pour la navigation en mer, la substance poisseuse imprégnant les tissus qui sont employés pour cette opération ayant de très bonnes chances de provenir elle-même des régions levantines, dont les exportations vers l'Égypte comprennent précisément les produits dérivés de la culture des résineux⁶³.

Pierre TALLET

63. K. Sowada, *op. cit.* (n. 1), p. 198-200.