

Les navigateurs et commerçants maritimes du Bronze Récent dans le bassin oriental de la Méditerranée

Caroline SAUVAGE
Chercheur associé, Archéorient – UMR 5133,
Maison de l’Orient et de la Méditerranée

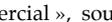
Les textes et la recherche archéologique témoignent de l’existence de nombreux échanges et contacts maritimes dans la Méditerranée orientale du Bronze Récent (1550-1150 avant J.-C.). Les principales régions côtières participaient à un trafic maritime « international » aux réglementations et caractéristiques propres¹. Si le type de produits échangés ainsi que les mécanismes qui présidaient aux transactions commencent à être bien connus, le rôle et la fonction des hommes qui participaient à ce commerce restent souvent peu étudiés. Ce sont principalement les sources textuelles qui nous permettent d’entrevoir ces personnages et de cerner leur statut et leurs fonctions ainsi que leurs liens avec les pouvoirs en place. L’objet de cette étude sera par conséquent de mieux comprendre l’activité et le statut des capitaines et de discuter de l’éventuelle présence d’armateurs en Égypte et à Ougarit.

En Égypte

Les propriétaires de bateaux, armateurs ou capitaines ?

Dans les aventures d’Ounamon, récit du XI^e siècle av. J.-C., le héros est envoyé à Byblos par le temple d’Amon de Thèbes pour aller chercher du bois de cèdre destiné à la construction de la barque sacrée du dieu Amon. Au début de son récit, Ounamon passe à Tanis afin d’organiser son voyage et doit en référer à Smendès, qui représente le pouvoir royal dans la future capitale. Le récit laisse penser que Smendès exerce des activités commerciales, car si les bateaux ne sont pas directement sa propriété, ils semblent néanmoins naviguer sous son nom. Et, à la lecture d’une question du roi de Byblos : « N’y a-t-il pas vingt navires *menesh* ici, dans mon port, qui sont en association commerciale² avec Smendès ? »³, certains auteurs vont jusqu’à penser que les bâtiments naviguaient pour le compte de ce dernier⁴. Il est cependant difficile de voir dans ce passage une initiative commerciale engagée à titre privé : rappelons que Smendès, qui permit à Ounamon d’accomplir sa mission, était le relais de l’autorité du pharaon à Tanis⁵. Quant aux navires

1. C. Sauvage, L’existence d’une saison commerciale dans le bassin oriental de la Méditerranée au Bronze récent.

2. *hubur* terme sémitique  (Ounamon 1, x+24) ou  (Ounamon 2, 1), que l’on traduit souvent par « partenariat commercial », sous-entend « un véritable statut commercial, une institution commune au Proche-Orient ancien, définie par des règles coutumières internationalement respectées », voir R. de Spens, Droit International et commerce au début de la XXI^e dynastie. Analyse juridique du rapport d’Ounamon, p. 113.

3. *Ibid.*, p. 112.

4. A. Scheepers, Anthroponymes et toponymes du récit d’Ounamon, p. 25.

5. Tanis étant la nouvelle capitale. Celle-ci, anciennement à Pi-Ramses/Avaris, aurait été déplacée à la suite de l’ensablement de la branche péluviaque du Nil sur laquelle l’ancienne capitale donnait. Ce phénomène aurait

« en association commerciale avec Smendès », on peut supposer que ce commerce était assuré dans l'intérêt de l'Égypte, par l'Égypte.

Sakarbâal, le prince de Byblos, parle de 50 navires, stationnés dans le port de Sidon et en association commerciale avec Ouarkatil, ce dernier transporte des marchandises chez Smendès : *r pꜣj.f pꜣr*⁶, « dans sa maison ». Selon Anne Scheepers⁷, l'adjectif possessif *.f* « sa » pourrait se rapporter à Smendès, mais il est aussi possible que ce pronom se rapporte à Ouarkatil⁸ qui résiderait à Tanis⁹, les navires sidoniens transporteraient alors les marchandises vers sa maison, même si le chargement est destiné à Smendès.

Différents titres servent à désigner les capitaines de navire, tels *nfw* ; *mr* (*imy-rꜣ*) ou *hry* suivis d'un nom de bateau (*imy*, *dpt*, etc.). Les textes utilisent également la formule « bateau du commandant X », *jmw n nfw X*¹⁰, qui est souvent réduite à l'expression « le navire de X »¹¹, où le capitaine n'a donc pas de titre spécifique. C'est le cas dans le p. Louvre 3171 où l'on peut lire « le bateau d'Amenhotep fils de Neferhotep »¹², « le bateau de *Hrw-nfr* »¹³, « le bateau de *I-kt-tj-sb*, fils de Amenhotep »¹⁴, ou encore « le bateau de *Hntꜣ* »¹⁵. Cette association ne prouve cependant pas que le navire, même s'il est assimilé à son capitaine, lui appartienne. Nous pouvons poser le même postulat pour le passage du p. Anastasi IV (3, 10) où l'homme riche est supposé posséder un bateau¹⁶ : « ton bateau »¹⁷ : . Possession, que nous rapprocherions volontiers de celle de Smendès.

Les obligations des *nfw* sont connues par une métaphore du Vizir Rekmiré :

Vois, je suis *nfw*, j'ignore le sommeil la nuit comme le jour, je passe mon temps avec le cœur attentif à la proue et à la poupe, les bouts du navire ne sont pas inactifs dans ma main, je suis vigilant pour éviter tout échouage¹⁸.

Ainsi, le *nfw* avait la responsabilité de la manœuvre du navire. La peinture de Beni-Hassan en est d'ailleurs l'illustration puisque le marin qualifié de *nfw*¹⁹ est celui qui manœuvre le gouvernail. Les expressions « bateau du *nfw* X » quelquefois suivies par « *n* + le nom du bateau »²⁰ indiquent clairement que les *nfw* étaient des capitaines. Dans certains cas, ce titre apparaît sans aucune connexion avec d'autres titulatures²¹ et il n'apparaît

alors conduit à un arrêt des contacts par voie d'eau ainsi que des échanges commerciaux par voie maritime et fluviale, montrant à quel point cet aspect commercial était important pour la capitale égyptienne d'alors.

6. *Ounamon* 1, 58-59.

7. A. Scheepers, Anthroponymes et toponymes du récit d'Ounamon.

8. Que D. Fabre voit comme un Phénicien (D. Fabre, *Le Destin maritime de l'Égypte ancienne*, p. 155), alors que pour E. Lipinski, Ouarkatil serait un nom d'origine hittite, (E. Lipinski, *Itineraria Phoenicia*).

9. Voir par exemple D. Fabre, *Le Destin maritime de l'Égypte ancienne*, p. 155.

10. P. BM 10056, voir S. R. K. Glanville, *Records of a Royal Dockyard of the Time of Thutmosis III : Papyrus British Museum 10056*.

11. P. Leiden I 350 verso et P. Turin 2008 + 2016, voir J. J. Jansen, *Two Ancient Egyptian Ship's logs, Papyrus Leiden I 350 verso and Papyrus Turin 2008 + 2016*.

12. A. H. Gardiner, *Ramesside Texts Relating to the Taxation and Transport of Corn*, p. 57.

13. *Id.*

14. *Id.*

15. *Id.*

16. J.-M. Kruchten, *Le Décret d'Hoemheb. Traduction, commentaire épigraphique, philologique et institutionnel*, p. 99, note 3.

17. Navire *mnš*, dont les textes nous donnent des exemples tant fluviaux que maritimes.

18. Urk. IV, 1076, traduction de T. Säve Söderberg, *The Navy of the eighteenth Egyptian Dynasty*, p. 86 : « *I am nfw of his, ignorant of sleep night and [day] alike. I pass my time, my heart attentive to prow-rope and stern-rope, the boat-hook (?) is not idle in my hands ; I am being vigilant for any chance of grounding* ».

19. *Ibid.*, p. 86.

20. Comme c'est le cas dans les annales des arsenaux de Perou-Nefer : p. BM 10056, R 15/2, voir S. R. K. Glanville, *op. cit.*, p. 115.

21. T. Säve Söderberg, *op. cit.*, p. 86.

parfois aucune mention de navire²². Cependant, tous les *nfw* n'étaient pas commandants de bateaux, certains d'entre eux peuvent avoir été les navigateurs-bareurs ou les seconds du capitaine²³. Il existe d'ailleurs des chefs des *nfw.w* suivis d'un nom de bateau, ce qui pourrait correspondre au chef des capitaines d'une institution (temple) ou de la flotte royale. Ainsi, un *hry nfw.w* devait commander un groupe de navires²⁴, comme c'est le cas dans la stèle C 208 du Louvre²⁵ : *hry nfw.w P3kmsy n p3 sg3 (?) n Pr-3 VSP* « Pakemsy, le chef des *nfw* du Sega²⁶ (?) du roi, vie santé prospérité ». Selon David Fabre²⁷, le *nfw* était « celui qui déploie et qui replie la voile, et l'orienté en fonction des vents et de la route à suivre, du moins celui qui donne les ordres » ; les *hry wsh* auraient été, quant à eux, les chefs hiérarchiques et les responsables des navires. Cependant, à notre sens, si le *nfw* donnait des ordres, nous devons aussi le considérer comme un responsable du navire ou comme un capitaine, car dans de nombreux rapports administratifs, qui désignent des bateaux par l'intermédiaire de personnes, ce sont les *nfw* qui sont mentionnés sans aucun supérieur hiérarchique²⁸. Les textes nomment aussi des *hry* ou *mr*, suivis de la désignation du bateau au singulier, qui pourrait être une appellation plus courte²⁹. Le titre *mr* ou *hry*, suivi d'une désignation de navire, pourrait aussi correspondre au titre de skipper comme cela semble être le cas dans la tombe de Rekhmiré³⁰ : $\overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}}$. Ramsès II, dans le p.Harris³¹, dit qu'il a construit une flotte de navires *mnš* et qu'il en a désigné les capitaines *hry.w mnš*. De nombreux capitaines portaient des noms étrangers, tel un Benanat $\overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}}$ sur l'ostracon Louvre 2262³², qui date de l'an 42 de Ramsès II. Ce Benanat avait pour gendre le prince Samontou, le 23^e fils de Ramsès II, ce qui montre le statut social élevé de ces capitaines. D'autres capitaines d'origine étrangère sont connus comme Kel sur le p.Boulogne 1086³³ $\overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}} \overline{\text{𓏏}}$, ou encore Mengabot, qui est le capitaine de navire *mnš* sur lequel Ounamon s'embarque à Tanis. Il est qualifié par Sakerbâal de capitaine de navire étranger : *hry(y)-mnš drjdrj*. Torgny Säve Söderberg remarque que s'il est possible d'établir des listes de vizirs, de vice-roi, etc., il est difficile de faire de même avec les capitaines et les chefs des capitaines. Le vizir Rekhmiré possédait certainement une autorité complète sur les navires (et nous pouvons supposer que ces prérogatives ont été partagées par tous les vizirs) mais aucun de ses titres ne nous fournit d'indications quant à ses attributions en rapport avec la navigation³⁴. Les dernières lignes du texte des *devoirs du vizir*³⁵, qui est gravé sur la paroi méridionale de la salle transversale de sa tombe, montrent pourtant que le vizir devait s'occuper de l'armement des navires. De même, le chef du trésor Sennefer, envoyé par Thoutmosis III au Liban pour aller chercher des mâts oriflamme en bois 'š, ne portait aucun titre de navigateur³⁶.

Il existe donc différentes façons de désigner des capitaines dans les textes égyptiens, soit par une « titulature longue » soit par une « titulature courte ». Dans le cas de la titulature courte, le nom de personne est associé de façon très étroite à celui du navire, ce qui peut

22. Voir par exemple la stèle de Nefer et de Parekhi, conservée au musée Guimet où le titre de *nfw* apparaît seul dans le cintre de la stèle, voir Moret, *Annales du Musée Guimet*, 32, 1909, p. 43, pl. 18.

23. T. Säve Söderberg, *op. cit.*, p. 87.

24. *hry nfw.w P3-nhsy n* + nom du bateau du pharaon (Stèle Louvre C 208).

25. Voir H. Brugsch, *Hieroglyphisch-Demotisches Wörterbuch, fünfter band*, p. 667.

26. Voir aussi D. Jones, *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, p. 90.

27. D. Fabre, *Le Destin maritime de l'Égypte ancienne*, p. 150.

28. Voir p.BM 10056.

29. T. Säve Söderberg, *op. cit.*, p. 88.

30. Urk. IV 1143.

31. Voir p.Harris I 7, 8

32. KRI II 907, n° 370.

33. KRI IV 80, 2.

34. T. Säve Söderberg, *op. cit.*, p. 93.

35. Pour une traduction du texte, voir T. James, *Le Peuple de Pharaon : culture, société, et vie quotidienne*, p. 63-67 ; voir aussi G. P. F. Van den Boorn, *The Duties of the Vizier, Civil Administration in the Early New Kingdom*.

36. Urk. IV, 529.

entraîner une confusion, laissant croire à tort à certaines personnes que des particuliers possédaient des navires³⁷. Or, comme indiqué précédemment, cette association ne prouve pas que le navire, même s'il est assimilé à son capitaine, lui appartienne.

La lettre d'Ougarit RS 88.2158 envoyée par la chancellerie égyptienne apporte d'autres informations sur ces capitaines ou chefs de bateaux. En effet, le texte cite un chef des bateaux et ce titre pourrait renvoyer au titre égyptien « chef des bateaux du trésor »³⁸ (*mr ḥ3.wn Pr-ḥd*). Ce qui nous fait immédiatement penser à un égyptien, Mamy, qui a laissé une stèle dans le temple de Baa'l à Ougarit³⁹. Dans cette stèle, il énumère ses titres et dit qu'il était chef du trésor. S'il s'agit bien de cela⁴⁰, il est séduisant de proposer un lien entre l'offrande de la stèle dans le temple de Ba'al et le voyage d'Ammaia. De plus, Helck a suggéré que Mami a dû coordonner l'envoi de céréales au Hatti via Ougarit la 5^e année du règne de Merneptah ; et même si ce texte ne fait pas allusion à quelque chose de semblable, un autre⁴¹ mentionne une famine en Ougarit et demande l'envoi de céréales. De plus, Jean Yoyotte comprend l'accadien *mār šipri* comme l'équivalent de l'égyptien *jpwtj / jpwtj-nswt*, qui serait à traduire non pas comme courtier mais comme « messager du roi ». Ammaia serait ainsi « chargé de mission et chef des bateaux », les messagers royaux cumulant souvent plusieurs fonctions.

À Ougarit

Les capitaines

La liste⁴² RS 11.779 de bateaux de Ma'hadou, le port d'Ougarit, énumère sept bateaux associés à des personnes dont cinq noms sont lisibles⁴³. Ce texte est en général décrit comme une liste de bateaux avec leurs propriétaires ou leurs affréteurs⁴⁴. Seulement, on ne sait pas si ces personnages sont les propriétaires des navires en question ou s'ils en sont les capitaines. Comme dans les sources déjà évoquées, chaque élément de cette liste pourrait correspondre au nom du navire suivi du nom du capitaine ; l'expression « le navire de X » ne signifierait donc pas obligatoirement que X en soit le propriétaire.

La liste RS 18.74, quant à elle, cite des noms propres et leurs patronymes suivis du type de bateau *tkt*. La présentation de ce texte est inhabituelle ; il ne s'agit plus de « *br X* » ou « *tkt X* »⁴⁵, qui peut être interprété comme « *br* ou *tkt* appartient à X », mais comme « X *tkt* ». Cette formulation ressemble alors plus à une attribution de quelque chose à quelqu'un qu'à une marque de propriété, « comme si des bateaux *tkt* appartenant au palais ou à un armateur avaient été confiés à des individus chargés d'en faire bon usage »⁴⁶. Ceci fait penser que ces personnages étaient des capitaines à qui l'on avait confié le bateau.

37. Mais attention, nous parlons ici de navires marchands.

38. S. Lackenbascher, Une lettre d'Égypte, p. 244-245.

39. A. Gasse, Les Inscriptions, p. 286-288.

40. Comme dans RS 94.2002 + 2003.

41. Texte RS 94.2002 + 2003.

42. KTU 4.81.

43. G. Saadé, Le Port d'Ougarit, p. 221 et voir CTA 84 (= UT 319) UT 2078 et UT 2085, qu'Heltzer interprète comme le devoir des villageois qui est de remplir des obligations maritimes (M. Heltzer, *The Rural community in ancient Ugarit*, p. 24).

44. M. Dietrich, O. Loretz, J. Sanmartin, *The Cuneiform Alphabetic Texts from Ugarit, Ras Ibn Hani and Other Places*, p. 242.

45. Comme dans RS 11.779.

46. F. Ernst-Pradal, *Ougarit au Bronze Récent, ports et métiers de la mer*, p. 113.

De même, la forme « bateaux de X » est utilisée par la liste RS 34.147 de bateaux de Karkemish estimés trop vétustes. Les personnages évoqués étaient bien évidemment responsables des bateaux du roi de Karkemish. Comme leurs noms ne correspondent pas à ceux de notables, commerçants ou messagers⁴⁷, on peut penser à la suite de Florence Malbran-Labat⁴⁸ que ces noms étaient ceux de capitaines de bateaux.

De plus, il faut également rappeler que le chef des bateliers était directement sous les ordres du préfet (lui-même sous les ordres du roi), tout comme le chef du port⁴⁹. D'ailleurs, dans l'expression « chef du *tmtt* », *tmtt* aurait un double sens possible de « jetée » et de « guilde », soit l'équivalent de *kāru*⁵⁰ « lieu d'amarrage » et, au sens juridique, « société de marchands »⁵¹. Ce terme désigne donc une fonction officielle, mais aussi une institution⁵². Un chef des marins est évoqué dans la lettre verdict de Puduhepa à Ammistamru II et, d'après le contexte de la lettre, Françoise Ernst-Pradal pense qu'il pourrait s'agir du capitaine du bateau. C'est la seule fois qu'un tel titre est évoqué dans les textes d'Ougarit et il est séduisant de proposer un parallèle avec le chef des commandants des textes égyptiens.

Reste à savoir qui étaient ces capitaines de bateau à Ougarit et comment leurs noms étaient notés. À ce titre, l'étude prosopographique menée par Françoise Ernst-Pradal est fort utile. Par exemple, dans le texte RS 19.126, si *Abr[...]* signifie Abiramu, ce qui semble le plus probable, cela pourrait correspondre soit à *Abrm* d'Égypte soit à *Abrm* d'Alashyia. Elle remarque qu'il pourrait alors s'agir d'un négociant ayant affrété un bateau⁵³ auprès de *Prkl*, le « maître du navire »⁵⁴. Il se peut aussi qu'il s'agisse d'Aburi, qui est associé à un bateau vétuste du roi de Karkemish. Il serait alors question d'un capitaine ayant changé de commandement. Cependant, en fin de ligne, un nom complet semble figurer précédé de *bd* : « responsable ». *Prkl* serait alors le maître du navire et *Abr[...]* serait celui entre les mains de qui se trouve le bateau. Nous pouvons alors nous demander si *Abr[...]* ne pourrait pas être le capitaine, ou quelqu'un qui s'est vu confier le navire⁵⁵. Cependant *Prkl* pourrait aussi être le capitaine du navire, voire le capitaine de la flotte. Le « responsable » serait tout simplement le marchand qui décide et qui organise le voyage.

Il ressort de l'étude de Françoise Ernst-Pradal⁵⁶ que des équipages, ou tout au moins des bateaux, étaient attribués à des gens qui n'apparaissent ni parmi les commerçants, ni parmi les notables. D'autres, tels que Abdimilku ou Yadinu, font partie des notables du royaume proches du pouvoir royal, qui auraient, selon Françoise Ernst-Pradal, le profil d'armateurs et d'affréteurs à cause d'un statut social trop élevé pour être capitaine. Mais tout ceci est discutable, car il est possible d'envisager qu'ils aient été commerçants⁵⁷ et – pourquoi pas – capitaines en plus, et que l'administration de la ville ait, peut-être, dressé des listes de navires qui se trouvaient dans le port pour vérifier les taxes qui avaient été versées.

47. *Ibid.* p. 128.

48. F. Malbran-Labat, *Lettres*, p. 27-64.

49. Voir par exemple RS 17.133.

50. D. Arnaud et M. Salvini, Une lettre du roi de Beyrouth au roi d'Ougarit de l'époque dite « d'El Amarna », p. 10.

51. Pour la notion de guilde ou de réseau commercial, voir Cutler et McDonald, *The Unique Ugaritic Text UT 113 and the Question of "Guilds"*.

52. D. Arnaud et M. Salvini, Une lettre du roi de Beyrouth au roi d'Ougarit de l'époque dite « d'El Amarna », p. 10.

53. F. Ernst-Pradal, *op. cit.*, p. 122.

54. Le nom de ce personnage est un hapax et l'on ne sait pas s'il s'agit d'un marin, d'un commandant de navire ou d'un propriétaire-armateur.

55. Peut-être pour une réparation ?

56. F. Ernst-Pradal, *op. cit.*, p. 108-128.

57. Voir à ce sujet, C. Sauvage, *Quelques figures de commerçants d'après les textes égyptiens et ougaritiques*, 2005.

Les armateurs

Dans les différents textes d'Ougarit, certains ont voulu reconnaître des armateurs privés capables d'affréter des navires et de commercer où bon leur semblait. Cependant, le précédent paragraphe vient de démontrer que lorsque des noms de personne étaient associés à des navires, cela n'impliquait pas pour autant une relation de possession. Ainsi, dans le texte RS 16.238, Sinaranu est « à la dévotion de son maître », le roi Ammistamru II, qui l'exonère d'impôts et accorde une franchise à son bateau qui revient de Crète. Ce personnage a servi deux rois : Niqmepa et Ammistamru II. Il a donc vécu entre 1332 et 1230 av. J.-C. Nous pouvons mettre en relation d'autres textes⁵⁸ avec ce personnage. Dans le document juridique RS 15.138, Niqmepa lui assure tous les biens de son père et, dans RS 16.206, également de Niqmepa, on apprend que Sinaranu est marchand (*tamkar*). Françoise Ernst-Pradal conclue que « l'étude des textes qui concernent Sinaranu montre toutefois qu'il est peut-être hasardeux de qualifier ce personnage d'armateur au sens où nous l'entendons aujourd'hui »⁵⁹. Malgré la mention de son bateau revenant de Crète, elle remarque que l'on ne peut pas savoir s'il s'agit de son propre navire ou bien si ce dernier a été mis à sa disposition par le pouvoir qu'il sert. Cependant, au vu de son titre de *tamkar*, il semble évident que ce personnage était au service du roi⁶⁰ et qu'il n'était pas le capitaine du navire mais la personne responsable du voyage et des transactions qui y ont été effectuées. Il a probablement choisi de partir et d'affréter le navire, ce dernier ne lui appartenant certainement pas. En effet, si les actes juridiques mentionnent des transactions sur des biens immobiliers ou mobiliers (d'actes de vente, de dons, d'achat de terres, de maisons, de salines, etc.), ils ne mentionnent jamais la vente, le don ou l'achat de navires. Ceci peut paraître étrange dans une ville côtière comme Ougarit, d'autant que son port était grand et qu'il devait y avoir des arsenaux à proximité. Cependant, les textes qui concernent les navires et leur entretien proviennent des archives royales, et il semble que tous les navires dont il est question aient dépendu du pouvoir royal. En effet, dans la lettre RS 34.145, le roi de Karkemish donne ses instructions à la reine d'Ougarit concernant des navires dont elle semble avoir l'usage ou la charge alors que l'administration royale enregistrerait les comptes de navires de Byblos (RS 18.25) ou la vente de navires ougaritains à un chypriote⁶¹. De même, la liste RS 14.01 de distribution de céréales provenant du palais royal concerne des personnes travaillant dans les arsenaux, ce qui implique que le pouvoir ait eu ses propres chantiers navals⁶² ou que les bateaux aient été des constructions royales.

La question des propriétaires de navires reste encore obscure en Égypte car, lorsque l'on parle du « bateau de X », certains pensent que l'on désigne ainsi le propriétaire du navire, ce qui serait alors une utilisation discutable de la catégorie moderne de la propriété. De même, nous sommes confrontés, à Ougarit, à un problème concernant la désignation des navires et de leur propriétaire. En effet, dans les correspondances « internationales » et officielles, les souverains parlent de navires appartenant à leur interlocuteur. Alors que lorsque le roi s'adresse à l'un de ses marchands, il lui parle de son navire⁶³. Il semble cependant logique de parler du navire du marchand lorsque celui-ci l'a négocié, et a fait les

58. F. Ernst-Pradal, *op. cit.*, p. 129 qui présente encore d'autres textes qui nous renseignent sur sa fortune, comme RS 15.109 + 16.296 PRU III, p. 102.

59. *Ibid.*, p. 130.

60. C. Sauvage, Quelques figures de commerçants d'après les textes égyptiens et ougaritiques au Bronze Récent.

61. Texte KTU 2.42 + 2.43. Voir E. Lipinski, An Ugaritic letter to Amenophis III concerning Trade with Alasiya, qui interprétait ce texte comme une lettre d'un officiel égyptien à son pharaon au sujet d'affaires commerciales avec Chypre. Cependant cette interprétation ne semble pas résister à l'examen, étant donné que ce texte provient du palais royal d'Ougarit et qu'il a été rédigé en ougaritique. Voir à ce sujet A. B. Knapp, An Alashiyan Merchant at Ugarit. La lettre est adressée au roi d'Ougarit et demande l'accord de ce dernier pour la vente.

62. F. Ernst-Pradal, *op. cit.*, p. 95.

63. RS 16.238.

démarches nécessaires pour l'affrètement. Nous pensons donc qu'il faudrait plutôt voir dans l'expression « bateau de X » la désignation du capitaine, ou du commerçant utilisant le navire, tous deux étant dépendants du pouvoir en place. De même, nous n'avons aucune preuve, pour l'instant, de l'existence d'armateurs ou de propriétaires privés de navires. Les navires étaient des propriétés royales et leur entretien dépendait du pouvoir en place.

Résumé

Au second millénaire av. J.-C., d'importantes relations commerciales établies dans le bassin oriental de la Méditerranée permettaient de relier et de mettre en contact différents peuples. La trace écrite de ces contacts, pour le Bronze Récent, nous est parvenue par l'intermédiaire d'archives officielles et privées, ainsi que par différents textes littéraires et récits d'expéditions. Ces textes ougaritiques, hittites et égyptiens nous permettent de nous interroger sur les conditions de voyage des navigateurs et commerçants de la période mais aussi de cerner les fonctions et le statut social de ces groupes qui sont peu connus. Nous proposons donc une étude sociale des acteurs des échanges maritimes, en comparant leurs statuts et leurs fonctions, en nous attachant à la part des initiatives « privées » dans ces économies de type palatiale ainsi qu'à leurs éventuels liens avec les pouvoirs dirigeants. Cette étude, par le croisement des sources et la comparaison, permettra de mettre en lumière quelques facettes des participants au commerce maritime à grande distance et apportera un supplément d'information sur le commerce et son fonctionnement au Bronze Récent.

Abréviations

BdE : Bibliothèque d'étude, Institut français d'archéologie orientale, Le Caire.

BIFAO : Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale, Le Caire.

CTA : HERDNER (Andrée), *Corpus des tablettes en cunéiforme alphabétique découvertes à Ras Shamra-Ugarit de 1929 à 1939*, Institut français d'archéologie de Beyrouth, éd., Paris, P. Geuthner, 1963 (Bibliothèque archéologique et historique, 79).

EA : KNUDTZON (Jörgen Alexander), *Die El-Amarna Tafeln*, Leipzig, J. C. Hinrichs.

KTU : DIETRICH M., LORETZ O. et SANMARTIN J., *Die Keilalphabetischen Texte aus Ugarit einschliesslich der Keilalphabetischen Texte ausserhalb Ugarits*, Neukirchen-Vluyn, Neukirchner Verlag, 1976 (AOAT 24).

LÄ : *Lexikon der Ägyptology*, Wolfgang Helck et Wolfhart Westendorf, éd., Wiesbaden, O. Harrassowitz, 1972-.

PRU III : NOUGAYROL (Jean), BOYER (Georges) et LAROCHE (Emmanuel), Le Palais royal d'Ugarit III, Textes accadiens et hourrites des archives Est, Ouest et Centrales, *Le Palais royal d'Ugarit*, Claude F.-A. Schaeffer, dir., Paris, C. Klincksieck, 1955 (Mission de Ras Shamra, 6), 2 vol.

PRU VI : NOUGAYROL (Jean), Le Palais royal d'Ugarit VI. Textes en cunéiforme babylonien des archives du Grand Palais et du Palais Sud d'Ugarit, *Le Palais royal d'Ugarit*, Claude F.-A. Schaeffer, dir., Paris, C. Klincksieck, 1970 (Mission de Ras Shamra, 12).

RS : Ras Shamra

RSO : Ras Shamra Ougarit

UF : *Ugarit Forschungen*

UT : GORDON (Cyrus Herzl), *Ugaritic Textbook : grammar, texts in transliteration, cuneiform selections, glossary, indices*, Rome, Pontifical Biblical Institute, 1965 (Analecta orientalia, 38).

Urk. IV : SETHE (Kurt), *Urkunden der 18. Dynastie. Historisch-biographische Urkunden*.

WB : ERMAN (Adolf), GRAPOW (Hermann), *Wörterbuch der ägyptischen Sprache*, Berlin, Akademie-Verlag, 1953.

ZÄS : *Zeitschrift für ägyptische Sprache und Altertumskunde*, Berlin, Akademie-Verlag.

Bibliographie

ARNAUD (Daniel) et SALVINI (Mirjo), Une lettre du roi de Beyrouth au roi d'Ougarit de l'époque dite « d'El Amarna », *SMEA*, XLII/1, 2000, p. 5-17.

BRUGSCH (Heinrich), *Hieroglyphisch-Ägyptisches Wörterbuch, FÜNFTER band*, Leipzig, J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung, 1880.

CUTLER (B.) et MACDONALD (J.), The Unique Ugaritic Text UT 113 and the Question of « Guilds », *UF* 9, 1977, p. 13-30.

DIETRICH (Manfried), LORETZ (Oswald), SANMARTIN (Joaquín), *The Cuneiform Alphabetic Texts from Ugarit, Ras Ibn Hani and Other Places (KTU second enlarged edition)*, Münster, Ugarit Verlag, 1995.

ERNST-PRADAL (Françoise), *Ougarit au Bronze Récent, ports et métiers de la mer*, mémoire de Maîtrise, 2000.

FABRE (David), *Le Destin maritime de l'Égypte ancienne*, London, Périplus, 2004.

GARDINER (Alan H.), Ramesside Texts Relating to the Taxation and Transport of Corn, *JEA*, 27, 1941, p. 19-73.

GASSE (Annie), Les Inscriptions, *Arts et industries de la pierre*, Marguerite Yon, dir., Paris, ERC, 1991 (Ras Shamra-Ougarit, 6), p. 286-288.

GLANVILLE (Stephen Ranulph Kingdon), Records of a Royal Dockyard of the Time of Thutmosis III : Papyrus British Museum 10056, *ZÄS*, 68, 1932, p. 7-41.

HELTZER (Michael), *The Rural Community in ancient Ugarit*, Wiesbaden, L. Reichert, 1976.

JAMES (Thomas), *Le Peuple de Pharaon : culture, société, et vie quotidienne*, Monaco, Le Rocher, 1988.

JANSSEN (Jacobus Johannes), *Two Ancient Egyptian Ship's Logs, Papyrus Leiden I 350 verso and Papyrus Turin 2008 + 2016*, Leiden, Brill, 1961.

JONES (Dilwyn), *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Londres - New York, Kegan Paul International, 1988.

KNAPP (A. Bernard), An Alashiyan Merchant at Ugarit, *Tel Aviv*, 10, 1983, p. 38-45.

KRUCHTEN (Jean-Marie), *Le Décret d'Horemheb. Traduction, commentaire épigraphique, philologique et institutionnel*, Bruxelles, Édition de l'Université libre de Bruxelles, 1981.

LACKENBASCHER (Sylvie), Une lettre d'Égypte, *Études Ougaritiques I, travaux 1985-1995*, Marguerite Yon et Daniel Arnaud, dir., Paris, ERC, 2001, p. 239-248.

LIPINSKI (Edward), An Ugaritic Letter to Amenophis III concerning Trade with Alasiya, *Iraq*, 39, 1977, p. 213-217.

LIPINSKI (Edward), *Itineraria Phoenicia*, Studia Phoenicia, Louvain, 2004.

MALBRAN-LABAT (Florence), *Lettres, Une bibliothèque au sud de la ville*, Pierre Bordreuil, dir., Paris, ERC, 1991 (RSO, 7), p. 27-64.

SAADÉ (Gabriel), *Le Port d'Ougarit, Le Pays d'Ougarit autour de 1200 av. J.-C., Actes du colloque international, Paris, 28 juin-1^{er} juillet 1993*, Marguerite Yon, Maurice Sznycer et Pierre Bordreuil, dir., Paris, ERC, 1995 (RSO, 11), p. 211-225.

SAUVAGE (Caroline), *L'Existence d'une saison commerciale dans le bassin oriental de la Méditerranée au Bronze récent*, *BIFAO* 107, 2007, p. 201-212.

SAUVAGE (Caroline), *Quelques figures de commerçants d'après les textes égyptiens et ougaritiques au Bronze Récent, Actes du Colloque autour de Polanyi, Paris, 2005*, Paris, De Broccard, p. 155-170.

SÄVE SÖDERBERGH (Torgny), *The Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty*, Uppsala, Leipsig, 1940.

SCHEEPERS (Anne), *Anthroponymes et toponymes du récit d'Ounamon, Phoenicia and the Bible, Proceedings of the Conference held at the University of Leuven on the 15th and 16th of March 1990*, Edward Lipinsky, éd., Leuven, Departement Oriëntalistiek, 1991 (*Studia Phoenicia* 11, OLA 44), p. 17-83.

SPENS (Renaud de), *Droit international et commerce au début de la XXI^e dynastie. Analyse juridique du rapport d'Ounamon, Le Commerce en Égypte ancienne, Actes de colloque, Le Caire, octobre 1996*, Nicolas Grimal et Bernadette Menu, éd., Le Caire, IFAO, 1998, (*BdE*, 121), p. 105-126.

YOYOTTE (Jean), MALBRAN-LABAT (Florence), *Lettres, Une Bibliothèque au sud de la ville*, Pierre Bordreuil et Marguerite Yon, dir., Paris, ERC, 1991 (RSO, 7), p. 27-64.

VAN DEN BOORN (G. P. F.), *The Duties of the Vizier, Civil Administration in the Early New Kingdom*, London, New York, Kegan Paul International, 1988.