

UN ÉVÈNEMENT NAUTIQUE DE LA XXVI^E DYNASTIE : LE VOYAGE DE LA FUTURE DIVINE ADORATRICE NITOCRIS DE SAÏS À THÈBES SOUS LE RÈGNE DE PSAMMÉTIQUE I^{ER} EN 655 AV. J.-C.

SYDNEY HERVÉ AUFRÈRE is Research Director at the CNRS, University of Aix-Marseille, France

RÉSUMÉ. *Cette contribution constitue une étude de cas portant sur un épisode important du début du règne de Psammétique I^{er}, premier pharaon de la XXVI^e dynastie dont les dirigeants furent les derniers souverains natifs égyptiens. L'analyse détaillée et l'interprétation de deux documents d'origine permettent de démontrer l'importance capitale de la vallée du Nil et ses alentours dans le riche commerce développé entre l'Égypte et la Méditerranée orientale, ainsi que le rôle fondamental que le fleuve et ses ressources ont joué dans la réunification des parties nord et sud de l'Empire égyptien antique.*

ABSTRACT. *This contribution is a case study which is focussed on an important episode early in the reign of Psammetichos, first pharaoh of the 26th Dynasty, the last native Egyptian rulers. Through detailed analysis and interpretation of two surviving documents it demonstrates the centrality of the Nile valley and its immediate surrounds in the rich trade between Egypt and the Eastern Mediterranean, as well as the vital role that the river and its resources played in uniting the Southern and Northern parts of the ancient kingdom of Egypt.*



En admettant une concordance temporelle entre plusieurs documents, l'événement de la période saïte qui sert ici de prétexte peut être illustré par la seule scène nautique connue de ladite période ; il témoigne de l'apaisement dans les relations entre la XXV^e dynastie kouchite et la dynastie émergente du nord, la XXVI^e dynastie saïte. Autour de cet événement politique et diplomatique de première ordre, de par les implications du texte et la qualité des acteurs, il permet de dresser indirectement un état de la situation de la navigation sur le Nil¹ sous le

¹ Sur la navigation, voir BOREUX C., *Études de nautique égyptienne, Mémoires de l'Institut français d'archéologie orientale* 50, Le Caire (1924) ; LANDSTRÖM B., *Ships of the Pharaohs. 4000 Years of Egyptian Shipbuilding*, Londres : Allen & Unwin (1970) ; FABRE D., *Seafaring in Ancient Egypt*, Londres : Periplus (2005).

règne de Psammétique I^{er} (664–610) et, par-delà, de tout le réseau hydrographique du bassin versant du Nil par lequel transite la majeure partie des échanges économiques dans la vallée du Nil en direction de la Méditerranée. Il montre aussi un système d'étroite interdépendance entre les réseaux hydrographiques du sud et du nord.

Grâce à une étroite collaboration militaire de l'État saïte naissant avec des hoplites cariens et ioniens², Psammétique inaugure, suite aux relations avec des commerçants grecs, une période de sécurité et de faste pour l'Égypte, qui s'accompagne d'une renaissance de l'art et de la littérature égyptiens. De par les nouvelles alliances qu'il a contractées, le pays, mettant fin à la piraterie et au brigandage sur les embouchures et les côtes du Delta dont l'Odyssee se fait écho, s'ouvre enfin aux échanges avec un monde méditerranéen culturellement diversifié³ ; et la cour saïte, ouverte à la langue du commerce et de la science, devient philhellène et hellénophone. S'assurant le contrôle exclusif de la branche Canopique – dont le débit est le plus régulier des six autres branches (selon Strabon, mais cinq selon Hérodote) –, Psammétique, en ouvrant l'Égypte à une activité commerciale florissante, fonde l'essentiel de la puissance économique de Saïs sous le co-patronnage syncrétique de Neith-Athéna, sous l'influence grandissante d'Athènes. Cela vaut à Psammétique, avant même son accession à la royauté, la réputation de roi marchand selon Diodore de Sicile⁴ ; car, profitant de la situation de Saïs sur le cours de la branche Canopique, l'Administration égyptienne échange avec les Grecs des produits provenant de la basse et de la haute vallée du Nil. Or cette activité vers la Méditerranée nécessite un contrôle total de la navigation sur le cours du fleuve depuis Syène. Tant et si bien que ces échanges vont nécessiter la mise en place d'une juridiction stricte de la circulation fluviale dans les bouches du Nil à l'intention des navires grecs⁵, juridiction dont il est raisonnable de penser qu'elle se trouve sous le contrôle d'un « Intendant de la Porte des pays étrangers de Ouadj-Our⁶ », haut fonctionnaire préposé au contrôle des douanes et de la circulation fluviale, et auquel correspond, à l'est, un « intendant à la porte des pays étrangers septentrionaux⁷ ». Le poste douanier se situe à l'entrée de la bouche Canopique ou Héracléotique (en égyptien *Ânou*), dans l'emporion de Thônis-Héracléion ; mais suite au succès grandissant du flux des navires grecs vers l'Égypte, un autre emporion grec est créé sur la branche Canopique, à Naucratis, sous le règne d'Amasis (571–526)⁸. L'activité entre ces

² Hérodote, *L'Enquête* II, 152

³ AUFRÈRE S.H., *L'Odyssee d'Aigyptos. Le Sceptre et le Spectre*, Jouy-sur-Morin : Éditions Pages du Monde (2007), pp. 25–33.

⁴ Diodore de Sicile, *Bibliothèque de l'histoire* I, 23, 7–8.

⁵ Hérodote, *L'Enquête* II, 179.

⁶ Terme égyptien qui, dans le contexte, désigne de façon évidente la Méditerranée.

⁷ VANDERSLEYEN C., *Ouadj our. Un autre aspect de la vallée du Nil*, Bruxelles : Connaissance de l'Égypte ancienne (1999), p. 353, n° 320 ; BRIANT P. et DESCAT R., « Un registre douanier de la satrapie d'Égypte à l'époque achéménide (TAD C3, 7) », in *Le commerce en Égypte ancienne, Mémoires de l'Institut français d'archéologie orientale* 121, ed. B. MENU et N. GRIMAL, Le Caire (1998), 59–104, et surtout p. 90.

⁸ Hérodote, *L'Enquête* II, 178–179.

deux points est soumise à la réglementation émanant du décret de Saïs émis en l'an 1 du règne de Nectanébo I^{er} (380–362) et reproduit sur la stèle de Naucratis et son doublet récemment retrouvé sur le parvis du temple d'Amon-Gereb à Héracléion-Thônîs⁹. Ce décret a de grandes chances d'être le prolongement, à la XXX^e dynastie, de mesures semblables prises à la XXVI^e dynastie ; ces dernières sont détournées au profit des Perses au cours de la Période achéménide, comme le révèle le Tarif douanier de Thônîs, contemporain de Xerxès (585–465) ou d'Artaxerxès I^{er} (465–424), connu par le texte palimpseste d'un papyrus araméen d'Éléphantine, qui permet d'établir la nature des chargements et la périodicité de la navigation des navires grecs dans la branche Canopique, qui se concentre au moment de l'inondation, seul moment où peuvent y entrer les navires grecs de fort tonnage¹⁰.

Dans quelles circonstances cette ouverture au monde méditerranéen se produit-elle ? L'Égypte, en effet, vient de connaître les vicissitudes d'une confrontation ayant opposé les troupes assyro-babyloniennes à celles de la XXV^e dynastie éthiopienne, le tout sur un fond de guerre civile. Assurbanipal (669–631) ayant confié le pouvoir au prince de Saïs, Néchao, et à son fils Psammétique (I^{er}), nommé prince d'Athribis, Tanoutamon (664–656), successeur de Taharqa (690–664)¹¹, prend Memphis au cours d'un siège où Néchao perd la vie. Assurbanipal revenant en Égypte, l'Éthiopien, vaincu, reflue vers le Sud, et Thèbes est pillée par l'armée assyrienne. À son tour, Psammétique, profitant de l'éloignement des Assyriens occupés sur un autre front, et éliminant les principicules du Delta, ses adversaires, fonde la XXVI^e dynastie saïte. Pendant ce temps, au sud, le pouvoir politique et religieux reste sous l'influence du clergé d'Amon-Rê à Thèbes, d'obédience kouchite, et de la Divine Adoratrice, Chépénoupet II, fille aînée de Piânkhy (752–721). Ainsi, au cours des premières années de Psammétique I^{er}, malgré une atmosphère de rivalité entre Kouchites et Saïtes, le Nord, grâce à une administration efficace, relance le processus économique qui annonce la prospérité par un nouveau dynamisme que favorise la nouvelle situation de sécurité retrouvée et qu'impulse l'arrivée des Grecs. Les relations avec le Sud impliquent une activité diplomatique triangulaire entre la cour de Saïs, la cour de Tanoutamon à Napata (Gebel Barkal) et le haut clergé d'Amon thébain, lequel est alors dominé par la personnalité du Prince de la Ville, Montouemhat, quatrième prophète d'Amon. Ces tractations dont la trace s'est perdue, aboutissent, en l'an 9 de Psammétique I^{er} (655), à l'adoption de sa fille aînée, Nitocris, par la Divine Adoratrice en titre Chépénoupet II, laquelle a déjà adopté Aménardis la jeune, fille aînée de Taharqa. Cette adoption est un acte juridique de première importance pour une transition en douceur du pouvoir religieux thébain en faveur de Saïs.

⁹ YOYOTTE J., 'Le second affichage du décret de l'an 2 de Nekhnebef et la découverte de Thônîs-Héracléion', *Égypte, Afrique & Orient* 24 (décembre 2001), 25–31 ; VON BOMHARD A.-S., *The Decree of Saïs*, Oxford : Oxford Centre for Maritime Archaeology (2012).

¹⁰ BRIANT et DESCAT, 'Un registre douanier ...', *op. cit.*

¹¹ Le tout est relaté, mais sans le souffle de la stèle de Piânkhy, dans la Stèle du Songe ; cf. N. GRIMAL, *Quatre stèles napatéennes au musée du Caire. Mémoires de l'Institut français d'archéologie orientale* 106, Le Caire (1981), 3–20.

Le premier document témoignant de cet événement est la stèle dite de « l'adoption de Nitocris¹² ». Découverte par Georges Legrain en 1897 sur le parvis du grand temple d'Amon de Karnak¹³, elle se dressait jadis à l'ombre de la colonnade de Taharqa, non loin du temple reposoir des barques sacrées construit sous le règne de Séthi II (1203–1194). Brisée dans la partie supérieure, cette dernière comprend successivement un discours de Psammétique I^{er}, un panégyrique royal, le récit du départ de Nitocris de Saïs et son voyage, son arrivée à Thèbes et les festivités qui s'ensuivent, le récit de la rencontre entre Nitocris et la Divine Adoratrice en titre et la rédaction du contrat d'adoption, enfin la constitution d'un revenu pour Nitocris auquel contribuent le haut clergé d'Amon à Thèbes sous la forme de prélèvements sur ses ressources personnelles et de la mise à disposition, par le souverain, de revenus fonciers sur toute l'Égypte. Les dates que donne le texte nous apprennent la durée totale de la navigation entre Saïs et Thèbes, à savoir seize jours. Voici le récit du voyage de Nitocris jusqu'à son arrivée à Thèbes :

L'an 9 règne, le premier mois de la saison Akhet, le 28^e (jour), voilà que sa fille aînée sortit du harem royal, vêtue de lin fin et parée de turquoise neuve. Sa suite comportait un grand nombre de gens dépendant d'elle, les gendarmes éloignant <les spectateurs> sur son itinéraire. (Elle) emprunta la belle route vers l'embarcadère pour prendre la direction du nome du Sceptre en remontant le Nil. Les bateaux qui la transportaient <étaient> en nombre infini, (leurs) équipages étant composés de gaillards vigoureux, et chargés jusqu'à leur bastingage de tous les meilleurs produits du palais. (ligne 9) L'organisateur présent était l'ami unique, le gouverneur du nome de l'Arbre nârou supérieur (20^e nome de Haute-Égypte, Héracléopolite), le général, le Grand de la navigation, Semtoutefnakht. Des messagers avaient fait voile vers le Sud pour préparer à la perfection le ravitaillement avant son arrivée. Les voiles étaient déferlées, le mât progressant sous l'effet du vent (= du souffle de ses narines), (ligne 10) (les bateaux) étant distingués d'avoir reçu leur chargement. (Dans son nome), chaque gouverneur avait été désigné responsable du ravitaillement, constitué de toute bonne chose : des pains, des jarres de bière, des pièces de bœufs, des volailles, des légumes frais, des douceurs, des herbes et toute bonne chose. C'est ainsi que les uns et les autres se relayaient jusqu'à son arrivée à Thèbes.

(Ligne 11) L'an 9, le 14^e jour du deuxième mois de la saison Akhet, aborder au district de Diospolis, la Ville du Sceptre.

Paradoxalement, les dates données et qui semblent indiquer que l'événement se situe au début de l'été (fin du mois de Thot), ne sont pas un indicateur suffisant,

¹² GOEDICKE H., 'Some Notes on the Nitocris Adoption Stela', *Journal of the American Research Centre in Egypt* 8 (1970), 69–71 ; DRENKHahn R., 'Eine Bemerkung zur Nitokris-Stele', in *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts, Abteilung Kairo* 23 (1968), 115–116 ; CAMINOS R.A., 'The Nitocris Adoption Stela', *Journal of Egyptian Archaeology* 50 (1964), 71–101.

¹³ LEGRAIN G., 'Deux stèles trouvées à Karnak en février 1897', *Zeitschrift für Ägyptische Sprache und Altertumskunde* 35 (1897), 12–19, et surtout pp. 16–19.

car le calendrier égyptien recourt à une année vague entraînant des décalages. Vu que la flottille parvient sans difficulté à Thèbes, le niveau d'eau devait être suffisant ; – mais certains signes montrent qu'on n'est pas en période de hautes eaux, circonstance qui aurait sans doute modifié les paramètres de navigation. Bien que d'une concision extrême, le passage choisi, limité à des informations concrètes, apporte des éléments sur lesquels il convient de s'arrêter. À toutes fins utiles, il convient de souligner que les embarcations qui naviguent sur le Nil sont, selon Hérodote¹⁴, des bateaux à faible tirant d'eau, qu'il nomme des **baris**, dont la carène est construite à l'aide de planches d'acacia d'une coudée et fixées les unes aux autres à l'aide de chevilles et sur laquelle, sans utiliser de varangues, on pose des poutres. Le mât, dit-il, est taillé dans un « mimosa » et les voiles sont faites de papyrus ; mais il existe des voiles en toile et même en cuir. Les informations d'Hérodote sont corroborées par les épaves échouées dans le port de Thônis (entre le VI^e et le II^e siècle avant notre ère), lesquelles sont composées à 80% de planches de bois d'acacia (Mimosaceae) assemblées à l'aide de tenons et de mortaises¹⁵. Les bateaux descendent le Nil en traînant dans leur sillage une pierre attachée à un filin et précédés d'un radeau plus léger et plus rapide qui maintient l'embarcation dans le fil du courant ; en revanche, on remonte le cours du fleuve en utilisant la force du vent conjuguée à la force humaine ; et si le vent ne suffit pas, il devient nécessaire de haler l'embarcation. Sous réserve que le vent soit suffisamment fort, on navigue une grande partie du jour pour éviter les bancs de sable qui se déplacent sur le cours du Nil, ce qui nécessite de concours de navigateurs experts et une progression à travers les hauts fonds à l'aide d'un prorète qui, à l'avant du navire, indique à l'aide d'une perche la profondeur à celui qui manœuvre l'aviron de gouverne. Avant le coucher du soleil, selon les conditions rencontrées, on procède soit à un échouage sur une plage, soit à un amarrage. D'après les termes de la stèle, c'est une importante flottille qui remonte le Nil à la voile à la faveur du vent du nord. Il est probable que les organisateurs choisissent de s'amarrer dans les ports des métropoles régionales pour conférer à l'événement son maximum d'éclat. Vu la qualité des personnalités à bord de cette flottille et le nombre des membres des équipages participant à l'événement et la présence d'un service d'ordre, les responsables des régions traversées – les nomarques – sont chargés d'organiser le ravitaillement. Des messagers sont envoyés en amont afin de signaler l'arrivée du cortège dans la ville suivante afin de procéder à son accueil. Celui sur les épaules de qui repose la logistique de ce déplacement, à la fois diplomatique et religieux, est un certain Semtoutefnakht. Mentionné avec ses titres, dont un titre militaire (il porte celui de général), ce dernier dont le nom en soi proclame l'allégeance de sa famille au clan saïte, est un

¹⁴ Hérodote, *L'Enquête*, II, 96.

¹⁵ FABRE D., 'Étude préliminaire des épaves de Thônis-Héracléion', in *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean, The Proceedings of the third OCMA Symposium held in Madrid in 2008*, ed. D. ROBINSON et A. WILSON, Oxford (2011) ; FABRE D. et BELOV A., 'The Shipwrecks of Heracleion-Thonis: An Overview', in *Achievements and Problems of Modern Egyptology, Proceedings of the International Conference Held in Moscow on September 29–October 2 2009*, ed. G.A. BELOVA, Moscow : Russian Academy of Sciences (2011), pp. 107–118.

proche du souverain. Ce nom signifiant : « Tefnakht-rassemble-le-Double-Pays », il renvoie à la lutte ayant opposé le roi saïte Tefnakht (IV^e dynastie) au moment où ce dernier a rassemblé une coalition des princes du nord et d'Héracléopolis contre le Kouchite Piânkhy qui relate sa campagne contre le Nord dans sa stèle du Gebel-Barkal (731), un document qui fournit en arrière-plan un panorama des villes et des ports de la vallée du Nil et du mode de déplacement fluvial¹⁶. Semtoutefnakht est gouverneur du nome Héracléopolite¹⁷, mais porte également le titre de « Grand de la navigation », lequel implique une responsabilité de la navigation sur le Nil et l'organisation des transports, étant donné que toutes les marchandises en Égypte sont transportées sur le dos du Nil ; mais il lui incombe également, en tant que chef de troupes, l'inspection et la sécurité du Nil et de ses rives. Souvent, on le traduit par « Grand de la flotte », mais comme son activité est cantonnée à la navigation en Haute-Égypte, sur le Nil et le Bahr el-Youssef, comme on va bientôt le voir, il faut le comprendre comme le dignitaire placé au sommet de la hiérarchie des transports fluviaux dans ce secteur et de tout ce qui est afférent à leur sécurité, la régularité de l'activité dépendant de sa vigilance, car la vallée est hérissée de citadelles et de villes fortifiées ainsi que le montre la stèle de Piânkhy. Héracléopolis, lieu de la résidence du Grand de la navigation¹⁸, entretient des liens religieux étroits avec Thèbes ; les familles héracléopolitaines exercent des fonctions dans les deux villes. Semtoutefnakht est également connu par un document d'archive familial (Papyrus Rylands IX)¹⁹, enfermé dans une jarre découverte dans une maison d'El-Hibeh, l'antique Téoudjoï, au sud d'Héracléopolis, sur la rive orientale du Nil, et qui, sous la XXI^e dynastie, constituait la limite nord de la zone d'influence du clergé d'Amon. À l'époque dont on parle, cette ville du 18^e nome de Haute-Égypte dépend administrativement du nome Héracléopolite tandis que le clergé d'Amon de Téoudjoï est placé sous la tutelle de sa voisine. Il s'agit de la chronique de Pétéisé (III) fils d'Itorou qui, dans un document d'histoire fictionnelle rédigé sous le règne de Darius I^{er} (522–486), relate l'histoire de sa famille. Le grand-père du rédacteur, Pétéisé fils de Chasheshonk (prêtre d'Amon-Rê à Thèbes), exerçait également l'activité de Grand de la navigation²⁰. Le texte indique à maintes reprises que la fonction implique l'inspection du fleuve depuis la « Garde méridionale de Memphis »²¹, fortin marquant la limite entre la Haute et la Basse-Égypte, jusqu'à Syène, à l'entrée de la Nubie. La fonction est déléguée à son frère en l'an 4 de Psammétique I^{er} (661), qui l'exerce en second. À la mort de Pétéisé fils de Chasheshonk, le mandat est

¹⁶ GRIMAL D., *La stèle triomphale de Pi(ânkhy) au musée du Caire, Mémoires de l'Institut français d'archéologie orientale* 105, Le Caire (1981).

¹⁷ MOKHTAR M. GAMAL ED-DIN, *Ihnâsya el-Medina (Heracleopolis magna). Its Importance and its Role in Pharaonic Egypt*, Le Caire : Institut Français d'Archéologie Orientale du Caire, Bibliothèque d'Étude 40 (1983).

¹⁸ AGUT-LABORDÈRE D. et CHAUVEAU M., *Héros, magiciens et sages oubliés de l'Égypte ancienne*, Paris : Belles Lettres (2011), p. 162.

¹⁹ *Ibid.*, pp. 147–200.

²⁰ *Ibid.*, pp. 160–173.

²¹ *Ibid.*, pp. 160–161.

alors confié à son fils Semtoutefnakht à la demande de Pétéisé fils d'Itorou. Semtoutefnakht fait partie de la noblesse à la cour saïte. L'auteur des archives reproduit la réponse à la question du roi, qui demande à Pétéisé à qui il peut confier la charge de Grand de la navigation, comme on peut le découvrir dans l'élégante traduction de D. Agut-Labordère et M. Chauveau²² : « Mon grand maître ! le Grand de la navigation²³, Pétéisé fils de Chasheshonk, a un fils : c'est un homme appartenant à la Maison de Pharaon et c'est véritablement une merveille d'homme ! Son nom est Semtoutefnakht, Pharaon découvrira ses nombreuses qualités, puisse Pharaon faire qu'on lui confie le mandat de son père. » Après avoir interrogé la cour, qui acquiesce, « Pharaon, – reprend le narrateur –, nomma donc Semtoutefnakht Grand de la navigation et on lui confia le Pays-du-Sud également, selon la position qui était échue à son père. » Il y a des chances que, pour des raisons qui tiennent aux intérêts du rédacteur du document, les dates aient subi une altération puisque celle indiquée par le rédacteur est l'an 18 de Psammétique I^{er}. Celle de l'an 9 de la stèle de Nitocris ne peut que l'emporter sur celle d'un document privé dont le rédacteur a pu se tromper de 10 années. À moins d'une autre explication, l'élévation de Semtoutefnakht au rang de Grand de la navigation a dû intervenir en l'an 8 de Psammétique I^{er} (656). Compte tenu des informations du Papyrus Rylands IX recoupées par la stèle de Nitocris et les blocs de l'enceinte du temple de Mout à Karnak-Sud, Semtoutefnakht, en tant que gouverneur de l'Héracléopolite, devient, à partir de l'an 8, un personnage-clé de l'économie et de la circulation fluviale sur le tracé du Nil en Haute-Égypte, et dont dépend la gestion et l'administration du Pays-du-Sud (Ptorès), y compris le service des messageries fluviales. Autant l'« Intendant de la Porte des pays étrangers de Ouadj-Our » veille sur l'entrée et la circulation dans les bouches du Nil, autant le Grand de la navigation veille sur le cours principal du Nil et sur le Bahr el-Youssef.

Le nome Héracléopolite, à la jonction entre la Haute et la Basse Égypte, constitue un carrefour important, car Héracléopolis accueille également le flux des caravanes des oasis de l'ouest, mais aussi les productions du Fayoum, vaste région agricole, employée comme réservoir des eaux en surplus du lac Moëris (lac Qaroun). Son importance tient également au caractère hydrographique de la région, qu'à l'époque gréco-romaine on nomme l'« Île d'Héracléopolis » (Pline), car elle est enfermée entre le cours du Nil et les eaux du Bahr el-Youssef qui, se déversant dans le Fayoum, en contrebas, grâce au chenal d'Illahoun (Hôné), sont redistribuées en cas de besoin, vers la vallée du Nil, par un canal qui, longeant le désert, passe entre celui-ci et le Gebel-Abousîr ; et il semblerait qu'il se fût prolongé vers le Delta, notamment vers le lac Maréotis, plus étendu vers le sud qu'aujourd'hui, assurant la navigabilité même en période de basses eaux²⁴. Au

²² *Ibid.*, p. 168.

²³ *Ibid.*, p. 168 : « Grand de la flotte ».

²⁴ AUFRÈRE S.H., « Héraclès égyptien » et la maîtrise des eaux. De l'Achéloüs au Nil et au Bahr el-Youssef in *Au confluent des cultures. Enjeux et maîtrise de l'eau*, ed. S.H. AUFRÈRE et M. MAZOYER, Paris : Cahiers Kubaba (2014), pp. 1–36, et surtout p. 26.

sud, ce bras du Nil permet de remonter la vallée jusqu'en basse Thébaïde, au nord d'Assiout. L'usage, sans doute instauré depuis l'Époque libyenne (XXII^e-XXIII^e dynasties), a donc voulu que la fonction de gouverneur de l'Héracléopolite fût nécessairement associée à celle de Grand de la navigation. Nul besoin de dire l'importance stratégique de cette région, qui s'est illustrée à plusieurs reprises au cours de l'affrontement entre la XXV^e dynastie kouchite et la XXIV^e dynastie saïte. D'autres statues de ce personnage assurent qu'il était conseiller du roi et aussi « intendant des équipages de la batellerie royale²⁵ », en somme administrateur du personnel affecté à la flotte royale. C'est donc en personne, en tant que fidèle de Psammétique I^{er}²⁶, qu'il conduit le cortège de Nitocris vers Thèbes. La durée mentionnée – seize jours – est raisonnable compte tenu qu'Hérodote²⁷ dit qu'il faut vingt jours pour effectuer un transport de pierre de carrière d'Éléphantine à Saïs, c'est-à-dire en descendant le cours du Nil. Partie du nome saïte (4^e nome de Basse-Égypte), dans le Delta occidental, la flottille de Nitocris rejoint la branche Canopique puis la remonte jusqu'au « Ventre de la Vache » au nord du Caire, où le Nil, abandonnant à l'est la branche Pélusiaque, se subdivise en branches Canopique et Tanitique. On peut présumer que le cortège a dû faire halte dans toutes les métropoles sur son passage et disposant d'un port auquel on accède par des canaux, notamment Létopolis, Memphis, Héracléopolis, Oxyrhynque, Hermopolis, Lycopolis, Panopolis, Abydos, Diospolis Parva, Tentyris. Il faut à la flottille franchir le coude de Qéna où le navigateur est obligé de remonter contre le courant en direction est-nord-est, parfois avec des vents contraires, puis, à partir de Coptos de reprendre la navigation à la voile vers Thèbes, au sud.

Le second document, jadis interprété comme une illustration de la campagne menée par le roi Pîankhy²⁸, est constitué par cinq blocs retrouvés à la fin du XIX^e siècle dans l'enceinte du temple de Mout à Karnak-Sud²⁹ qui aujourd'hui peuvent nourrir le dossier réuni ici. Le premier bloc montre trois silhouettes de bateaux qui se suivent, accompagnées chacune de son nom et de détails relatifs à sa taille et son chargement. Ni les voiles ni les mâts ne sont visibles, ce qui signifie que ces derniers ont été démontés pour la dernière partie du trajet à entreprendre, qui ne nécessite plus la force éolienne. Ainsi, à propos du premier, la légende précise : « le vaisseau d'Amon couvert d'or³⁰ ». Son appartenance à la flotte d'Amon est reconnaissable – la scène se poursuit sur un autre bloc – à une proue dotée du

²⁵ DARESSY G., 'Samtaoui)tafnekht', *Annales du Service des Antiquités de l'Égypte* 18 (1919), 29-33, et spécialement p. 34, g1 ; JONES D., *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Londres et New York : Keegan Paul International (1988), pp. 51-52, n° 13.

²⁶ SPIEGELBERG W., 'Varia 12. Ein Denkmal des Admiral Semtu-te-nakhte', *Zeitschrift für Ägyptische Sprache und Altertumskunde* 53 (1917), 111 ; SPIEGELBERG W., 'Beiträge zu den demotischen Rylands Papyri', *Zeitschrift für Ägyptische Sprache und Altertumskunde* 33 (1891), 176 [74].

²⁷ Hérodote, *L'Enquête* II, 175.

²⁸ BENSON M. et GOURLAY J., *The Temple of Mut in Asher*, Londres : J. Murray (1899), pp. 257-259.

²⁹ *Ibid.*, pp. 257-259, pl. XX, XXI, 1-2, et XXII ; 370-379.

³⁰ BENSON et GOURLAY, *The Temple of Mut in Asher*, *op. cit.*, p. 254, pl. XX ; p. 374.

protome de bélier d'Amon surmonté d'un disque solaire à uraeus³¹ ; la poupe relevée de façon étrange est surmontée d'une couronne de Néfertoum à laquelle est suspendue une banderole. Ce bateau, propulsé par une série de cinq rangées de rameurs, est probablement, en dépit du décor de proue, différent de la barque sacrée d'Amon qui circule sur le Nil au moment de la fête d'Opet et de la Belle fête de la Vallée³². À son bord, le personnage en taille héroïque dont on distingue la silhouette est un membre du haut clergé d'Amon dont on ne peut déchiffrer le nom. À l'extrémité de l'étrave, un prêtre manipule une perche de sondage et semble donner des instructions de pilotage au reste de l'équipage et à celui qui manœuvre l'aviron de gouverne, installé au sommet d'un édicule à la poupe pour voir au loin. Sur l'autre bloc, à gauche, la proue touche le débarcadère arboré très reconnaissable du temple d'Amon-Rê, débarcadère visible de nos jours, qui dominait le port du temple à l'ouest du temple d'Ipet-sout (Karnak). Une femme y est représentée³³, sans doute la Divine Adoratrice d'Amon, en position d'accueillir sa pupille. Venant derrière le vaisseau d'Amon, « le Grand Vaisseau de Saïs³⁴ », curieuse embarcation sans équivalent dans le corpus des bateaux égyptiens³⁵, et qui présente un aspect très archaïque, est propulsé par cinq rangs de rameurs à l'avant et cinq autres à l'arrière ; manœuvré au moyen d'un aviron de gouverne, ce vaisseau, que l'artiste représente à peine posé sur l'eau, offre une proue basse et une étrave à ras de l'eau et une poupe très redressée, dotées chacune d'une tête de faucon coiffée d'un pschent, qui confère à la nef une connotation royale. Au milieu de l'embarcation se dresse une élégante cabine à quatre colonnettes lotiformes surmontées de faces hathoriques. La partie inférieure est masquée par des disques qui ressemblent à des boucliers ou à des sparteries. Abrité par une cabine, un prêtre dresse les bras pour communiquer avec celui qui manie l'aviron de gouverne. Bien que le navire ne soit pas accompagné par une légende, il s'agit très certainement d'un bâtiment de fort tonnage comme l'indique la disproportion de son aviron de gouverne par rapport à celui du bateau qui le précède. À son bord, à l'avant de la cabine centrale, se dresse un personnage qui répond exactement aux mêmes titres que celui dont il est question dans la stèle de Nitocris : « Nomarque et général d'Héracléopolis, Grand de la navigation, Semtoutefnakht³⁶ ». Le dernier bateau appartenant au même registre, dont on ne distingue que la proue, est accompagné de la légende suivante : « Bateau de charge du roi Piânkhky, long de 43 coudées et large de [x] coudées³⁷ ». Il n'est pas impossible que cette embarcation eût désigné celle qu'avait utilisée le souverain en 731 lors de la campagne menée contre l'insurrection du Nord et servant au

³¹ *Ibid.*, p. 258, pl. XXII, 5 (photo) ; FOUCART G., 'La belle fête de la Vallée', *Bulletin de l'Institut français d'archéologie orientale* 24 (1930), pl. IX, B (dessin).

³² *Op. cit.*

³³ *Ibid.*, pl. IX, B.

³⁴ BENSON et GOURLAY, *The Temple of Mut in Asher*, *op. cit.*, p. 254, pl. XX.

³⁵ Cf. LANDSTRÖM, *Ships of the Pharaohs*, *op. cit.*, p. 140, fig. 408.

³⁶ BENSON et GOURLAY, *The Temple of Mut in Asher*, *op. cit.*, p. 474-375.

³⁷ *Ibid.*, p. 375.

transport de son char et de ses chevaux³⁸ puisqu'il avait célébré la fête d'Opet à Thèbes. Il s'agit d'une barge plate à la propulsion de laquelle ne sont pas moins préposés sept rangs visibles de rameurs. Les noms des deux premiers bateaux du deuxième registre de la même scène ont été détruits, mais l'un d'eux mesure 45 coudées de long sur 23 de large³⁹. Un troisième registre montre deux autres bateaux de charge de même taille, dont la légende du premier indique qu'il appartient à la flotte d'Amon, de 45 coudées de long sur 15 coudées de large, mais son nom a disparu⁴⁰ ; le second est légendé ainsi : « bateau de charge du Harem d'Amon », qui signifie qu'il était destiné à l'usage du personnel féminin du temple d'Amon. Ils sont suivis, d'après d'autres blocs, par des embarcations de même taille⁴¹. Ces bateaux, comme ceux qui viennent après, sont chargés de bétail, de volatiles et de produits analogues en quantités différentes, de grands bœufs roux, de tourterelles, de tiges de palmier encochées, – instruments de mesure destinés aux prêtres horoscopes pour calculer la position des astres sur le toit des temples –, de rouleaux de cuir, d'étoffes, de pierres de meules et de molettes, de noix de palmier doum et de plantes, le tout d'origine méridionale⁴², qui apparaît comme un tribut diplomatique du Sud à l'occasion de l'événement qui se prépare. Si le Vaisseau d'Amon et le Grand Vaisseau de Saïs, qui ne transportent que des dignitaires, sont qualifiés de *djaÿ*, – il s'agit de bateaux d'apparat –, tous les autres sont des bateaux de transport plus larges qui dépendent de flottes différentes relevant respectivement du haut clergé et du Harem d'Amon. Si le cortège fluvial de Karnak-Sud fait bien allusion au même événement que celui de la stèle de Nitocris, – et il y a des raisons de le penser puisque la cabine du Grand Vaisseau de Saïs plaide, par ses colonnettes hathoriques, pour la présence d'un dignitaire féminin qui, en l'occurrence, ne saurait être que la fille de Psammétique I^{er} –, plusieurs flottes auraient convergé du nord et du sud vers Thèbes pour assurer la concélébration de cet événement qui marque le basculement du pouvoir religieux thébain entre les mains du pouvoir saïte, quoique la mainmise sur le fleuve et son commerce fût déjà assurée dès le début du règne de Psammétique I^{er} si l'on en croit les archives du Papyrus Rylands IX.

³⁸ Voir Stèle triomphale, ligne 30 ; GRIMAL, *op. cit.*, p. 50–51.

³⁹ BENSON et GOURLAY, *The Temple of Mut in Asher, op. cit.*, p. 376.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 376–377.

⁴¹ *Ibid.*, p. 377–379.

⁴² La liste des produits est reproduite dans BENSON et GOURLAY, *The Temple of Mut in Asher, op. cit.*, p. 371–374.