



ENiM

Égypte Nilotique et Méditerranéenne

**Équipe Égypte Nilotique et Méditerranéenne
UMR 5140 « Archéologie des Sociétés Méditerranéennes »
Cnrs – Université Paul Valéry (Montpellier III)**

**Les radeaux de Pount
Frédéric Servajean**

Citer cet article :

Frédéric Servajean, « Les radeaux de Pount », *ENiM* 10, 2017, p. 103-115.

ENiM – Une revue d'égyptologie sur internet est librement téléchargeable depuis le site internet de l'équipe « Égypte nilotique et méditerranéenne » de l'UMR 5140, « Archéologie des sociétés méditerranéennes » : <http://recherche.univ-montp3.fr/egyptologie/enim/>

Les radeaux de Pount

Frédéric Servajean

Équipe Égypte Nilotique et Méditerranéenne – Laboratoire ASM Archéologie des Sociétés Méditerranéennes,
UMR 5140, Université Paul-Valéry Montpellier 3, CNRS, MCC

À Jean-Claude Grenier.

LA TOMBE THÉBAINE 143¹, non publiée à ce jour², dont le propriétaire, d'après W. Helck, semble avoir été un certain Min, responsable du trésor sous Thoutmosis III et Amenhotep II³, présente sur l'une de ses parois une scène figurant – a-t-on écrit – l'arrivée de Pountites en Égypte⁴. À l'extrémité droite, on peut voir, sur deux registres, deux radeaux se dirigeant probablement vers le rivage pour y débarquer les produits du Pays du dieu [fig. 1]. Comme l'écrit L. Bradbury, dans un long article paru en 1996, cette scène « has perplexed Egyptologists since Davies published the double register in 1935 »⁵. Elle laissa, d'ailleurs, tout aussi perplexe L. Bradbury elle-même car, on en conviendra, ces radeaux ne sont pas des classiques de l'iconographie nautique de l'Égypte ancienne.

Examinant longuement ces embarcations, L. Bradbury aboutit à la conclusion qu'elles étaient confectionnées avec des outres gonflées⁶. L'idée aurait été suggérée par A.B. Lloyd⁷. Cependant, celui-ci mentionne simplement l'emploi du terme *σχεδία* chez Strabon et dans le *Périple de la mer Érythrée*⁸, qui désigne un « radeau » ou un « flotteur »⁹. Pline, quant à lui, utilise le mot « rātis »¹⁰ qui, même s'il peut signifier « bateau », « navire » ou « vaisseau », a

¹ Ce travail a bénéficié du soutien du LabEx ArchiMedE au titre du programme « Investissements d'Avenir » ANR-11-LABX-0032-01.

² PM I, 144 (143), et 142 (143) ; Fr. KAMPP, *Die thebanische Nekropole zum Wandel des Grabgedankens von der XVIII. bis zur XX. Dynastie I*, Theben 13, Mayence, 1996, p. 428-429, fig. 321. On consultera également W. Wreszinski, *Atlas zur altägyptischen Kulturgeschichte I*, 1923, pl. 347-348, pour les quelques figurations qui subsistent se rapportant à Pount.

³ W. HELCK, *Zur Verwaltung des mittleren und neuen Reiches*, *ProblÄg* 3, Leyde, Cologne, 1958, p. 352, et p. 468-469 (8).

⁴ Cf., par exemple, une simple remarque de W. HELCK, *ibid.*, p. 352.

⁵ L. BRADBURY, « *Kn-p-boats, Punt Trade, and a Lost Emporium* », *JARCE* 33, 1996, p. 39 ; pour la publication de Davies, cf. N. DE G. DAVIES, « *The Work of the Graphic Branch of the Expedition* », *BMMA* II, 1935, p. 46-49.

⁶ L. BRADBURY, *op. cit.*, p. 39-46. Il s'agirait d'une idée empruntée aux marchands provenant du nord, puisqu'il existait des radeaux faits d'outres gonflées naviguant sur l'Euphrate (voir également J.-P. REY-COQUAIS, « *Syrie Romaine, de Pompée à Dioclétien* », *JRS* 66, 1978, p. 55).

⁷ Dans une note de « *Necho and the Red Sea: Some Considerations* », *JEA* 63, 1977, p. 144, n. 17 (cf. L. BRADBURY, *op. cit.*, p. 41, n. 22).

⁸ STRABON, *Géographie*, XVI, IV, 18 (C777) ; *Périple de la mer Érythrée*, 7, 27 (L. Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton, 1989, p. 55).

⁹ H.G. LIDELL, R. SCOTT, *A Greek-English Lexicon* II, Oxford, éd. 1940, p. 1744.

¹⁰ PLINIE, *Histoire Naturelle*, VII, 206.

néanmoins, pour signification principale, « radeau » ¹¹.

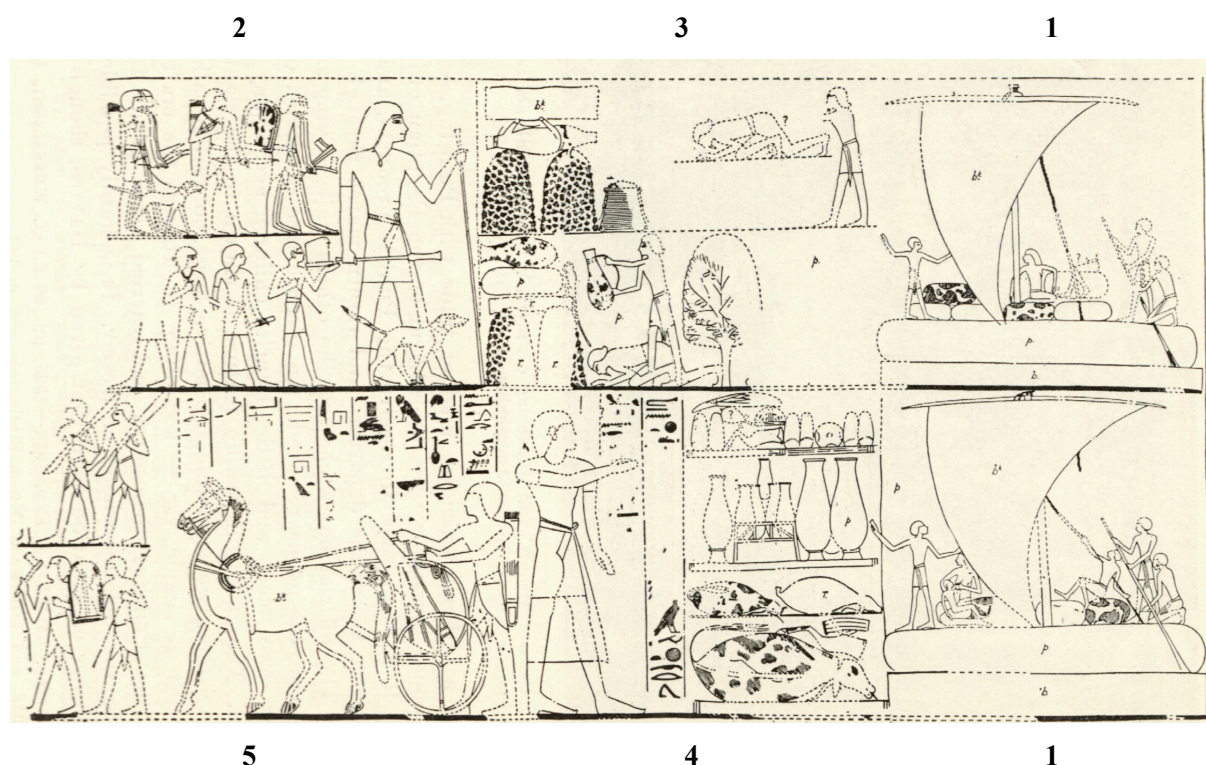


Fig. 1. Retour en Égypte d'une expédition en provenance de Pount ; TT 143 (d'après T. Säve-Söderbergh, *The Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty*, Uppsala, Leipzig, 1946, p. 24, fig. 6).

L'idée de radeaux construits avec des flotteurs a été reprise par plusieurs chercheurs ou, du moins, mentionnée comme une éventualité à discuter ¹². Ainsi, Jean-François Salles écrit à ce propos : « tous les auteurs font état de “radeaux” construits sur des outres gonflées (*skediai*, *rates*), bien que l'interprétation du terme *skediai* soulève de nombreuses interrogations : c'est avec des *skediai* que les Nabatéens pratiquaient la piraterie ! ¹³ ». Les auteurs s'interrogent également sur la possibilité d'une navigation de ces radeaux en mer Rouge. Pour N. de G. Davies, ainsi que pour D. Meeks, la scène prouve au moins la capacité à naviguer des Pountites ¹⁴, Davies ajoutant que le commerce avec Pount n'était pas le fait exclusif d'expéditions royales égyptiennes, mais également celui des Pountites eux-mêmes ¹⁵. On peut admettre, à la rigueur, qu'une telle navigation maritime sur des embarcations rudimentaires et sur plus de 1000 km – du sud au nord de la mer Rouge – se soit produite une fois, comme un événement exceptionnel, mais l'idée de traversées régulières et habituelles doit être rejetée. Il est évident que si de tels esquifs peuvent conserver leur flottabilité par gros temps, même

¹¹ F. GAFFIOT, *Dictionnaire latin-français*, Paris, 1934, p. 1315.

¹² R. MAUNY, « Le périple de la mer Érythrée et le problème du commerce romain en Afrique au sud du limes », *JSA* 38/1, 1968, p. 25, n. 4.

¹³ J.-Fr. SALLES, « La mer Rouge, du VI^e siècle avant J.-C. au milieu du premier siècle de notre ère », dans D. Valbelle, Ch. Bonnet (éd.), *Le Sinaï durant l'Antiquité et le Moyen Âge. 4000 ans d'Histoire pour un désert*, Paris, 1998, p. 97.

¹⁴ N. DE G. DAVIES, *op. cit.*, p. 46 ; D. MEEKS, « Coptos et les chemins de Pount », *Topoi* suppl. 3, 2002, p. 310.

¹⁵ N. DE G. DAVIES, *op. cit.*, p. 46-47.

après avoir été disloqués, tout ce qui se trouve sur le pont – hommes et marchandises – aura, à un moment ou un autre, été balayé par les paquets de mer¹⁶. La question de contacts récurrents avec des Pountites se rendant en Égypte sur de telles embarcations ne se pose donc pas.

Les radeaux

Il est nécessaire de revenir sur la description de ces radeaux [fig. 2]. Commençons par les œuvres vives et mortes, c'est-à-dire la partie flottante. Rien n'indique l'utilisation d'outres gonflées. Les auteurs classiques, toujours à l'affût de curiosités déconcertantes, n'auraient pas manqué de mentionner cette particularité lors de leur description des radeaux de la mer Rouge. La seule chose que l'on voit est une sorte de signe $\equiv$ (N18), sur lequel reposent les personnages, les produits transportés et sur lequel est agencé le gréement. Ce signe, on le sait, figure « une région sablonneuse et désertique »¹⁷, qui s'oppose, par exemple, au territoire de la Vallée ; de même que, dans la graphie du mot $\overline{\text{I}}_{\text{XX}}$, « île » (*jw*)¹⁸, il s'oppose aux flots l'environnant. D'une certaine manière, la partie flottante du radeau, représentée par un grand $\equiv$, ressemble à une île plate, dépourvue de relief, au milieu de la mer, à l'instar des îles de la mer Rouge situées à la latitude de la Tihâma yéménite¹⁹. Ces îles sont principalement constituées de sable et de corail et sont, par conséquent, « basses et difficiles à distinguer »²⁰.

Pour ce qui est de la hauteur des œuvres mortes, rien ne peut être dit. De même pour les œuvres vives. On peut juste imaginer une surface plane permettant de transporter les hommes et les produits. Pour ce qui est de l'emplacement du mât : au milieu de l'embarcation du bas, légèrement décalé vers l'avant pour celle du haut. Il peut sembler curieux que celui-ci ne soit retenu que par un pataras simple fixé en tête de mât, aucun détail ne permettant de déduire son mode de fixation. Grâce au vent s'engouffrant dans la voile, il était possible de le maintenir verticalement en équilibre, le pataras évitant qu'il ne s'affaisse sur la proue. À noter néanmoins que, sur chaque radeau, un matelot tient le pataras tendu par le vent pour éviter que le mât ne joue latéralement et ne tombe à babord ou à tribord. Également fixée en tête de mât, une grande vergue dépourvue de bras. Le fait que son orientation perpendiculaire au vent se maintienne s'explique probablement par la forme de la voile – triangulaire – dont l'unique point d'écoute n'est pas mobile et doté d'une écoute mais directement fixé au pied du mât. Ainsi agencée, la voile est peu mobile et maintenue dans la position figurée sur le dessin. À l'arrière, un matelot debout empoigne un aviron de gouverne non fixé, plaqué contre la « coque » par un autre matelot agenouillé.

En se fondant sur la hauteur des personnages figurés à bord, il est possible d'estimer la longueur de ces embarcations à un peu moins de 4 mètres.

Dépourvu de quille et avec une voile ainsi réglée, le radeau ne peut se déplacer qu'au vent

¹⁶ Pour T. Säve-Söderbergh (*The Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty*, Uppsala, Leipzig, 1946, p. 25), « we must take into account that the Egyptian artist has probably simplified and misunderstood the strange craft ». Cependant, la précision avec laquelle certains éléments de la scène ont été figurés laisse entendre que ces embarcations ont été représentées de manière réaliste.

¹⁷ Ch. KUENTZ, « Autour d'une conception égyptienne méconnue : l'*Akhit* ou soi-disant horizon », *BIFAO* 17, 1920, p. 153 ; P. LACAU, *Sur le système hiéroglyphique*, *BiEtud* 25, Le Caire, 1954, p. 26-27.

¹⁸ *Wb* I, 47, 4-8.

¹⁹ En admettant que le pays de Pount se trouvait à cet endroit. Il s'agit du banc des Dahalak (ouest) et du banc des Farasan (est).

²⁰ *Mer Rouge et golfe d'Aden, Instructions nautiques (L7)*, Brest, 2004, p. 182 et p. 243.

arrière. Si l'on admet qu'il se dirige vers la côte égyptienne et que les artistes représentèrent la réalité, un tel mouvement n'est possible qu'avec un vent d'est ou une brise de mer, c'est-à-dire en fin d'après-midi.

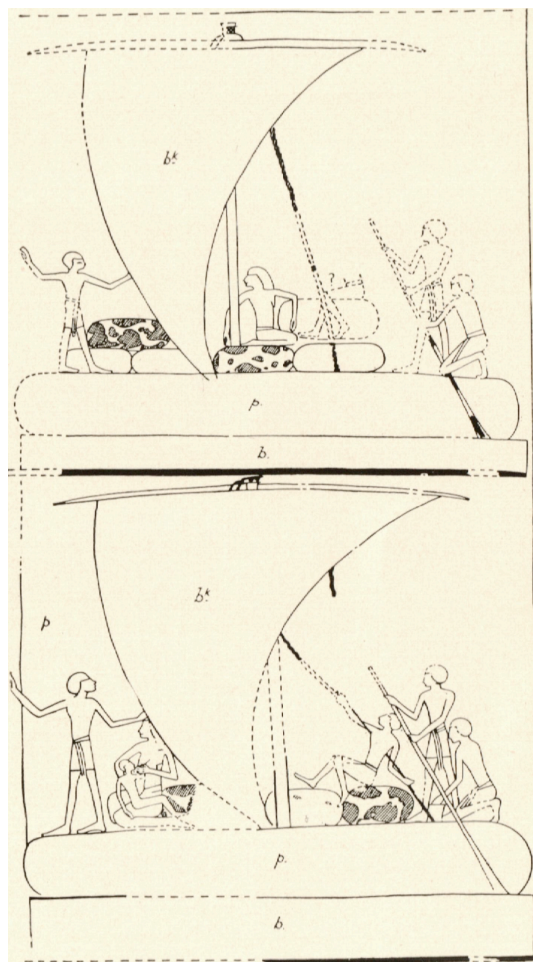


Fig. 2. Les radeaux de Pount (N. de G. Davies, « The Work of the Graphic Branch of the Expedition », *BMMA* II, 1935, p. 47, fig. 2).

L'« équipage » des radeaux

Pour L. Bradbury, les deux embarcations sont en train de repartir vers Pount²¹, chargées de produits égyptiens (cf. *infra*). Cependant, rien ne permet de dire qu'il s'agit de produits en provenance de la Vallée à destination du sud de la mer Rouge. En outre, l'examen des « navigateurs » se trouvant à bord des radeaux – cinq personnages masculins dans celui du haut ; quatre hommes, une femme et un enfant dans celui du bas – montre qu'il ne s'agit pas de Pountites mais bien d'Égyptiens (sauf peut-être le personnage féminin et son enfant, cf. *infra*), figurés de la manière la plus traditionnelle, avec un simple pagne et une calotte. C'est pourquoi on optera plutôt pour une scène d'arrivée – et non de départ – en Égypte, en provenance de Pount. On remarquera d'ailleurs que le thème de la femme et de l'enfant revenant du Pays du dieu est attesté ailleurs. En effet, dans deux des bateaux de Sahourê, on

²¹ L. BRADBURY, *op. cit.*, p. 40.

peut voir une mère et son fils assis au milieu des autres passagers ²².

Les radeaux de la mer Rouge

La présence des radeaux en mer Rouge est bien attestée depuis l'Antiquité, et jusqu'à très récemment. H. de Monfreid les décrit de manière très explicite dans *Les Deux Frères* ²³ :

En mer Rouge où sans doute ces antiques navigateurs (= les Phéniciens) n'osèrent pas s'aventurer, le procédé de la couture des bordés est encore employé par certaines tribus du littoral yéménite. Là, on peut voir ces légères barques telles qu'elles furent il y a des milliers d'années. Mais il y a plus primitif encore : ce sont de simples *radeaux* en troncs de palmiers qui nous font remonter à la préhistoire, à l'époque lacustre où l'homme s'aventurait sur l'eau avec un tronc d'arbre, tels ces pêcheurs que j'ai pu voir s'en aller au large assis sur leur *radeau*. Ainsi immergés à demi, ils n'offrent que peu de prise au vent tandis qu'ils sont liés au courant. Sans voile ni pagaie leur voyage journalier est assuré par le flot qui les emporte à plusieurs milles en mer et le jusant qui, six heures plus tard, les ramène à leur point de départ.

Même si, dans cet exemple, les radeaux peuvent conduire l'homme relativement loin (à plusieurs milles), il sont également adaptés à la navigation dans les vagues du bord de mer. Le témoignage suivant, datant de 1843, se rapporte à la côte sud-orientale de l'Inde mais, comme le souligne l'auteur, il existe peut-être un lien entre les radeaux de cette région et ceux de la mer Rouge. Ce lien est, bien entendu, peu probable mais la remarque de l'auteur permet néanmoins de mettre en relief le fait que, dès qu'il s'agit de radeaux, les auteurs pensent immédiatement à la mer Rouge ²⁴ :

Le ressac, qui bat continuellement le littoral du pays de Coromandel, a dû être un grand obstacle aux progrès que les naturels pouvaient faire dans la navigation. Franchir cette barre avec des canots, avec des pirogues même, étant chose impossible, les pêcheurs et les mariniers de la côte se sont trouvés réduits à construire toujours sur le même modèle le *catimaron* et la *schellingue*. Le *catimaron* n'est qu'un simple *radeau* formé de trois ou quatre madriers joints ensemble, un peu relevé aux extrémités, sur lequel un ou deux hommes au plus, à genoux ou accroupis, pour pouvoir ramer avec plus d'aisance, agitent à droite et à gauche une courte pagaie (il est intéressant de reproduire la note insérée par l'auteur à ce niveau : *On voit aussi dans la mer Rouge quelques-uns de ces radeaux dont peut-être les Arabes ont apporté l'idée des côtes de l'Inde* ²⁵). Quand la mer déferle avec fureur sur les sables, le *macoua*, ou marinier, baissant la tête, se précipite à travers la vague, fend l'écume et la crête de ce rempart menaçant, rejoint son radeau à la nage, s'il est renversé, et se fraie hardiment une route vers le grand navire auquel on l'envoie porter un message à la distance de plusieurs milles.

Ces radeaux sont déjà attestés chez les auteurs classiques. Ainsi, Pline rapporte qu'ils furent inventés en mer Rouge ²⁶ :

Danaus fit la première traversée en bateau d'Égypte en Grèce ; auparavant, on naviguait sur des

²² T. EL AWADY, *Sahure – The Pyramid Causeway, Abusir 16*, Prague, 2009, pl. 5 (sous le registre où se trouve le roi).

²³ H. DE MONFREID, *Les Deux Frères*, dans *Trilogie de la mer Rouge*, Paris, édition de 2014, p. 568.

²⁴ Th. PAVIE, « La marine des Arabes et des Hindous », *Revue des deux Mondes* 4, 1843, p. 278.

²⁵ *Ibid.*, p. 278, n. 1.

²⁶ PLINIE, *Histoire Naturelle*, Livre VII, LVI (texte établi, traduit et commenté par R. Schilling, Paris, 1977, p. 118-119, § 206).

radeaux, inventés dans la Mer Rouge pour le cabotage entre les îles par le roi Erythras (...).

Strabon, quant à lui, rapporte que ces embarcations étaient utilisées pour la piraterie ²⁷ :

Les Nabatéens n'habitent pas seulement le continent, ils occupent aussi les îles voisines (en mer Rouge ²⁸). D'humeur tranquille et pacifique à l'origine, les Nabatéens finirent par s'adonner à la piraterie, et on les vit, montés sur de simples *radeaux*, enlever et piller les bâtiments venant d'Égypte.

La présence de cet esquif dans les mythes expliquant le nom de « mer Rouge » permet également de souligner leur importance dans les traditions nautiques de la région ²⁹ :

Après avoir cité par exemple l'opinion de certains auteurs qui prétendent que la mer [australe] a reçu le nom d'*Érythrée* [ici, la mer Rouge] parce que ses eaux semblent se colorer en rouge par l'effet de la réfraction de la lumière, soit de la lumière qui vient directement du soleil quand cet astre est parvenu au point le plus élevé de sa course, soit de celle que dégagent les rochers du littoral chauffés et rougis par les feux du jour, Artémidore cite encore l'opinion de Ctésias de Cnide, lequel croit plutôt à l'existence d'une source déversant dans la mer une eau rougeâtre et chargée de minium ; il cite de même tout au long ce qu'Agatharchide, compatriote de Ctésias, dit avoir recueilli de la bouche d'un certain Boxus, originaire de la Perse, au sujet du Perse Érythras, [gardien] d'un des haras [royaux]. Une lionne, exaspérée par la piqûre d'un taon, avait chassé devant elle jusqu'à la mer, voire plus loin, jusque dans une île qu'un bras de mer sépare de la côte, toutes les bêtes du haras. Érythras s'était alors construit un solide *radeau*, et il avait passé dans l'île où jamais homme avant lui n'avait mis le pied. Il l'avait trouvée pourvue de tous les avantages qui rendent une terre habitable, si bien qu'après avoir ramené à terre le troupeau fugitif il s'était occupé de réunir une colonie, et cette colonie avait peuplé, non seulement l'île en question, mais plusieurs autres îles encore des mêmes parages, ainsi que la côte qui leur fait face ; après quoi il avait donné son nom à la mer elle-même ³⁰.

Mais c'est surtout dans le sud de la mer Rouge, non loin de la région où devait se trouver Pount, que ces radeaux semblent avoir été utilisés comme en atteste le *Périple de la mer Érythrée* ³¹ :

Dès lors le golfe Arabique s'étend en direction du levant et il se rétrécit au maximum au voisinage du golfe Avalite. Après une navigation de quelque 4000 stades le long de la même terre en direction du levant, se présentent d'autres comptoirs barbariques, ceux qu'on appelle ultérieurs, formant une suite de rades favorables, selon les circonstances, aux ancragés et aux mouillages. Tout d'abord, c'est le secteur dit Avalite, là où le passage est le plus étroit de

²⁷ STRABON, *Géographie*, XVI, IV, 18 (*Géographie de Strabon* III, traduction nouvelle par A. Tardieu, Paris, 1880, p. 378).

²⁸ Nous ajoutons.

²⁹ STRABON, *Géographie*, XVI, IV, 20 (*Géographie de Strabon* III, traduction nouvelle par A. Tardieu, Paris, 1880, p. 382-383).

³⁰ Le texte de Strabon semble avoir été bien connu des voyageurs se rendant à proximité de la mer Rouge comme en atteste, par exemple, le passage suivant datant de 1581 (S. Sauneron [éd.], *Le Voyage en Égypte de Jean Palerne, Forésien (1581)*, *Voyageurs* 2, Le Caire, 1971, p. 153) : « (...) d'autres dient, qu'elle retient son nom d'un certain Roy d'Égypte, qui s'appelloit Erithra, qui signifie *rouge*, lequel luy donna son nom, lors qu'il inventa l'art de naviger sur icelle. Car auparavant on dict, qu'ils n'usoyent que de radeaux, (...) ».

³¹ Probablement première moitié du I^{er} siècle de notre ère : *Périple de la mer Érythrée*, 7, 27 (traduction J. Desanges, « Le littoral africain du Bab el-Mandeb d'après les sources grecques et latines », *Annales d'Éthiopie* 11, 1978, p. 96).

l'Arabie à la côte opposée. Dans cette région, Avalitès est un petit comptoir, auquel on accède au moyen de *radeaux* et de barques. L'on y importe de la verroterie, de l'omphakion de Diospolis, un assortiment de vêtements pour Barbares apprêtés par le foulon, du blé, du vin, un peu d'étain. On en exporte – et parfois ce sont les Barbares qui assurent le transport par *radeau* vers Océlis et Muza en face – des aromates, un peu d'ivoire, des écailles de tortue et une quantité minime de myrrhe, mais de la meilleure qualité. Les Barbares qui habitent là sont particulièrement peu policés.

Les radeaux franchissaient donc régulièrement la mer Rouge, « là où le passage est le plus étroit de l'Arabie à la côte opposée », c'est-à-dire au niveau du Bab el-Mandeb et cela, depuis la plus haute antiquité³². Strabon apporte quelques précisions supplémentaires quant à ce lieu³³ :

C'est le cap Diré, avec une petite ville de même nom, habitée par des Ichthyophages, qui forme, sur la rive éthiopienne, le détroit [donnant accès dans le golfe arabe.] (...) Le golfe, à la hauteur de Diré, se rétrécit au point de n'avoir plus qu'une largeur de 60 stades. Toutefois ce qu'on appelle aujourd'hui le Détroit n'est pas à Diré : c'est plus loin qu'il faut le chercher, en un endroit où la distance, à vrai dire, d'un continent à l'autre, est encore de 200 stades environ mais où se trouve un groupe de six îles qui obstrue le golfe de manière à n'y laisser que des passes extrêmement étroites. C'est là, nous l'avons déjà dit, que se fait au moyen de *radeaux* le transport des marchandises entre les deux continents et que l'on place le Détroit proprement dit.

Mentionner ce type d'embarcation en relation avec la mer Rouge semble donc avoir été un *topos* de la littérature se rapportant à la navigation dans la région. Dans l'esprit des Anciens, au cours des temps les plus reculés, les premiers navigateurs auraient utilisé des radeaux. Mais au-delà du *topos*, ces attestations permettent de rendre compte d'une réalité qui suscita la curiosité des voyageurs tout au long de l'histoire, celle de l'utilisation de ces embarcations par les marins de la mer Rouge, dont le témoignage le plus ancien serait la figuration consignée sur les parois de la TT 143.

Les radeaux dans l'ensemble de la figuration

Si pour L. Bradbury, on l'a vu, il s'agit d'une scène de retour de Pountites dans leur pays, pour D. Meeks, les deux registres de droite consignent l'un « l'arrivée des Pountites », l'autre « leur départ »³⁴. La difficulté avec la première de ces lectures est que les deux embarcations sont figurées la proue orientée vers la rive avec, comme cela est fréquent dans la documentation nautique, un prorète³⁵ dirigeant la manœuvre d'accostage³⁶. Pour ce qui est

³² Fr. SERVAJEAN, « Les dimensions des navires d'Hatchepsout et autres remarques sur la navigation en mer Rouge », *ENiM* 9, 2016, p. 181.

³³ STRABON, *Géographie*, XVI, IV, 4 (*Géographie de Strabon* III, traduction nouvelle par A. Tardieu, Paris, 1880, p. 361-362).

³⁴ D. MEEKS, *op. cit.*, p. 309.

³⁵ « Sur les bâtiments à rames de l'antiquité, un officier, du nom de *proreta*, se tenait à la proue, chargé de veiller devant, d'avertir quand il apercevait quelque chose à éviter, quelque écueil à tourner, de suivre le vent dans ses variations, de diriger la route lorsqu'il y avait quelque danger que le timonier ne pouvait pas voir : ce qui le fait nommer élégamment par Ovide *prorae tutela*, la sauvegarde de la proue. Si l'homme du gouvernail (le pilote, patron ou capitaine) devait quitter le timon (*clavus*), le *proreta* le remplaçait » (A. Gréhan [dir.], *La France maritime* III, Paris, 1837, p. 192).

³⁶ Notons que le prorète est également figuré à la proue des navires d'Hatchepsout. Pour les différentes attitudes

de la seconde, elle semble contredite par le fait que les deux embarcations transportent le même type de produits, à l'« arrivée » et au « départ », et que, de surcroît, elles sont orientées de la même manière. En outre, on a vu que l'équipage de ces radeaux était égyptien et non pountite. Enfin, les deux registres accompagnant les deux embarcations sur la gauche semblent mettre en scène les différentes étapes de l'arrivée sur les côtes de l'Égypte, aussi bien du point de vue de ce qui se passe à terre que de ce qui se produit en mer [fig. 1] (les chiffres qui suivent correspondent à ceux reportés sur la figure) :

1. Arrivée de deux radeaux chargés des produits de Pount (de droite à gauche, sur deux registres).
2. Arrivée d'un officier et de son escorte en provenance de la Vallée (de gauche à droite, registre du haut).
3. Déchargement des produits de Pount, probablement sur la plage (de droite à gauche, registre du haut)³⁷.
4. Cérémonie d'offrandes (officier à gauche regardant vers la droite, offrandes à droite, face à la mer, registre du bas).
5. Départ vers la Vallée (de droite à gauche, registre du bas).

Cette analyse correspond, par exemple, à celle de T. Säve-Söderbergh³⁸. C'est également celle de N. de G. Davies³⁹. Cet agencement laisse entendre que si les deux radeaux sont orientés de la même manière – vers le lieu du déchargement –, cela signifie qu'ils sont en train d'arriver de concert. Ce qui subsiste des figurations illustre donc le débarquement sur la côte des produits pountites.

L'inscription accompagnant l'étape 4⁴⁰ – la scène d'offrandes – est constituée de deux

de celui-ci, cf. J. VANDIER, *Manuel d'archéologie égyptienne V. Bas-reliefs et peintures, scènes de la vie quotidienne*, Paris, 1969, p. 947 (f). Il est évident que chacun de ses gestes contient un message, sa gestuelle s'apparentant à un véritable langage des signes. La présence d'un prêtre à la proue des navires pour annoncer les dangers au timonier était habituelle dans cette mer en raison des très nombreux écueils. Jean Palerne, Forésien, rapporte ainsi, en 1581, que les navires se dirigeant vers Suez ne pouvaient le faire « que le jour : encores y a t il toujours un homme en prouë, pour se donner garde » (S. Sauneron [éd.], *Le Voyage en Égypte de Jean Palerne, Forésien (1581), Voyageurs 2*, Le Caire, 1971, p. 154) ; même remarque de John Ovington en 1689 (O.V. Volkoff [éd.], *Notes de John Ovington sur les ports de la mer Rouge (1689)*, dans Chr. Favard-Meeks, Z. Hamza, M. Shafik, S. Fadel, O.V. Volkoff [éd.], *Voyages en Égypte pendant les années 1678-1701, Voyageurs 23*, Le Caire, 1981, p. 153) : « d'ici (= Djeddah) donc les navires partent en novembre et en décembre pour Sues, voyage très fastidieux car ils jettent l'ancre chaque nuit. Car les rochers et les [bancs de] sable, qui sont très nombreux entre ces deux endroits, doivent présenter un grand danger pour les pilotes qui ne comptent que sur leurs organes des sens, et sont guidés par l'œil, sans l'emploi de la sonde, de la ligne ou de la boussole. Ils se placent sur le gaillard d'avant pour observer la couleur et le clapotis de l'eau, afin de diriger [les navires] loin de tous les hauts-fonds ».

³⁷ Il est possible que les personnages procédant au déchargement soient figurés comme des Pountites, venus faire fictivement allégeance à Pharaon. En effet, ils arborent tous une barbichette, à l'instar des populations asiatiques, un pagne et une coiffure quelque peu différentes de celles des Égyptiens se trouvant à bord des radeaux. On remarquera que ces Pountites procèdent au travail le plus ardu et le moins noble, c'est-à-dire au déchargement des radeaux ; d'une certaine manière, et dans le simple contexte de cette figuration, ils se trouvent au bas de l'échelle sociale en tant qu'étrangers et travailleurs de force.

³⁸ T. SÄVE-SÖDERBERGH, *op. cit.*, p. 23.

³⁹ N. DE G. DAVIES, *op. cit.*, p. 48.

⁴⁰ Pour les inscriptions qui subsistent accompagnant la scène, voir B. CUMMINGS, *Egyptian Historical Records of the Eighteenth Dynasty II*, Warminster, 1984, p. 163.

colonnes de texte dont les hiéroglyphes sont orientés dans le même sens que le personnage et situés devant lui ⁴¹ :

Wdn ḥ.t [nfr.t w 'b.t...] mw m-ḥt spr 'ḥ'.w n(y.w) Kpn.

Offrir des choses [bonnes et pures...] eau, après l'arrivée des bateaux de Byblos (a).

(a) Comment concilier les navires de cette inscription, qui à l'évidence sont des bateaux-*képen* ou *kébénét*, avec les radeaux de la figuration ? L. Bradbury ⁴², après une longue analyse portant sur ce type de navire, écrit « one might wonder why these rafts were not called *šdw*-boats, but possibly here is the solution to the repeatedly debated question – what was a *Kpn* or *Kbn.t* / *Kbnj.t*-boat ? » Et de conclure « Thus it was not the size, shape, or function of the craft, nor was it the building materials, manufacturing site, destination or manner of propulsion, or whether it sailed the Nile or on the seas that was implied by the name *Kpn* / *Kbn.t*-boat ; it was its construction ⁴³. For the 18th dynasty artist on the Kurgus bank seeing the inflated skin rafts with wooden decks, the lashed and tied craft were closer to Egyptian sewn boats than to their pegged ones ». Cependant, il est difficile d'admettre que ces deux radeaux soient les « bateaux de Byblos » mentionnés dans l'inscription, identification fondée sur le simple mode de construction.

Les « bateaux gyblites » ont soulevé bien des problèmes ⁴⁴. Sont-ils ou non d'origine gyblite ? T. Säve-Söderbergh souligne le fait que cette désignation, « evidently a nisbe of *Kpn* = *Gbl* = Byblos » ⁴⁵, peut être expliquée de différentes manières. Mais, poursuit-il, à la XVIII^e dynastie, cette désignation renvoie simplement à des navires faits pour la navigation maritime ⁴⁶. D'une manière générale, trois possibilités ont été formulées à leur propos :

1. des navires de *type* gyblite ⁴⁷ ;
2. des navires *construits* à Byblos ⁴⁸ ;
3. des navires *faisant habituellement la traversée vers Byblos* ⁴⁹.

Cependant, comme l'écrit T. Säve-Söderbergh – dont le discours sur la marine égyptienne (de la XVIII^e dynastie) reste encore d'une grande pertinence – à propos des navires-*kébénét* d'Hatchepsout : « Nor is there anything to justify us in believing that these ships were built at Byblos, even if the timber was imported from the Syrian coast, as we have seen that wood, and not boats, are mentioned among the goods imported from Syria, and the design of Hatshepsut's boats makes it improbable that they were of a special Byblotic type » ⁵⁰.

Si l'on reprend l'analyse de L. Bradbury, ce qui permet d'identifier ce type de navire n'est ni la taille ni la forme ni la fonction ni le matériau de construction ni le lieu de construction ni le mode de propulsion ni le fait de naviguer sur le Nil ou en mer mais bien le mode de fabrication, c'est-à-dire le fait que ces bateaux soient « cousus ». Cependant, cette proposition ne permet pas

⁴¹ *Urk.* IV, 1472, 15-16.

⁴² L. BRADBURY, *op. cit.*, p. 55.

⁴³ Nous soulignons.

⁴⁴ Voir l'état de la question et l'analyse de Cl. VANDERSLEYEN, *Le delta et la vallée du Nil. Le sens de ouadj our (w3d wr)*, *Connaissance de l'Égypte ancienne* 10, Bruxelles, 2008, p. 74-76, qui refuse l'origine gyblite de ces navires.

⁴⁵ T. SÄVE-SÖDERBERGH, *op. cit.*, p. 48.

⁴⁶ *Loc. cit.*

⁴⁷ « Byblos-type ships », P. TALLET, « New Inscription from Ayn Soukhna 2002-2009 », dans P. Tallet, El-Sayed Mahfouz (éd.), *The Red Sea in Pharaonic Times. Recent Discoveries along the Red Sea Coast*, *BiEtud* 155, Le Caire, 2012, p. 106.

⁴⁸ P.E. NEWBERRY, « Notes on Seagoing Ships », *JEA* 28, 1942, p. 65.

⁴⁹ R.O. FAULKNER, « Egyptian Seagoing Ships », *JEA* 26, 1940, p. 3.

⁵⁰ T. SÄVE-SÖDERBERGH, *op. cit.*, p. 48-49.

d'expliquer le lien que ces navires entretiennent avec Byblos. De surcroît, il serait surprenant que les Égyptiens fassent le rapprochement avec les navires-*kébénét* sur ce simple constat, alors que pour le reste ces radeaux ne ressemblent en rien à des navires-*kébénét*. Les deux radeaux « de Pount » ne sauraient donc être considérés comme des navires-*kébénét*.

S'il semble évident que les navires-*kébénét* ne sont pas, en raison de leur diversité, des vaisseaux de type gyblite ou construits à Byblos, ni même *faisant la route vers Byblos*, un élément de la série rejetée par L. Bradbury permet pourtant de proposer une solution simple et cohérente. Un navire-*kébénét* serait simplement un bateau construit en Égypte, sur un « plan » égyptien, mais avec du bois provenant de Byblos, contrairement aux autres navires égyptiens construits avec du bois nilotique. Le charpentier de marine, disposant ainsi de pièces de bois de dimensions bien plus imposantes et d'une qualité supérieure, pouvait éviter l'accumulation de petites pièces qui fragilisait la structure de la carène. Avec ces grandes pièces, la coque gagnait en rigidité, en solidité et en taille, ce qui la rendait apte à affronter la mer. C'est pourquoi les navires se rendant à Pount, en provenance du Nil ou assemblés sur la côte de la mer Rouge, sont des bateaux-*kébénét*, c'est-à-dire faits (en grande partie) avec de grandes pièces de bois provenant de l'arrière-pays gyblite. S'agissant de navires de grandes dimensions, mieux construits et avec un matériau de qualité, il est logique de les retrouver dans les inscriptions où il est question de la Méditerranée ou de la mer Rouge.

Revenons à l'inscription de la tombe thébaine 143. La désignation *ḥ'w n(y.w) Kpn*, « bateaux de Byblos », dont il a été question plus haut, est inhabituelle ; il s'agit à l'évidence de navires-*kébénét* (*kbn.t*). On remarquera que le terme ici translittéré par *ḥ'w* est *ḥ'w* ⁵¹. On aurait pu le rendre par *dp.wt* – comme dans le conte du *Naufragé* où c'est ce mot qui est employé ⁵² – mais, dans ce cas, le *ⲡ* du féminin aurait probablement été écrit. Or, si l'on vient de voir à quel type de navire correspond le terme *kbn.t* ⁵³, qu'en est-il des vocables *dp.t* ⁵⁴ et *ḥ'(w)* ⁵⁵ ? Le *Wörterbuch* rend le terme *dp.t* par « Schiff » ⁵⁶ ; les *Années Lexicographiques* consignent les traductions « bateau » ⁵⁷, « embarcation » ⁵⁸ et « barque » ⁵⁹. Quant à *ḥ'(w)*, le *Wörterbuch* donne à nouveau la traduction « Schiff », mais en la déclinant de plusieurs manières, « Schiff zum Transport von Lasten » ⁶⁰, « Reiseschiff » ⁶¹, « Fischerboot » ⁶², etc., sans que l'on puisse distinguer la spécificité exacte de ce type de bateau. Il en va de même pour les *Années Lexicographiques* qui consignent « bateau » et « embarcation » ⁶³, termes très généraux. Quant au vocable *kbn.t*, on l'a vu, la tradition égyptologique le traduit par « navire gyblite » ⁶⁴. Le *Wörterbuch* ajoute quelques précisions : « grosses Seeschiff » ⁶⁵ et « Kriegsschiff » ⁶⁶. Il est par conséquent difficile de préciser le sens exact de ces mots. Toutefois, même si leur analyse lexicographique reste à faire, on peut se demander si le mot *dp.t* ne renvoie pas simplement aux bateaux en général, quels que soient leur taille, leur fonction et leur mode de propulsion ; et si le mot *ḥ'(w)*, dont la graphie s'articule autour du signe *ḥ'* qui représente un mât et se lit *ḥ'* – terme qui peut se traduire par « se lever », « se

⁵¹ A.M. BLACKMAN, *Middle-Egyptian Stories*, *BiAeg* 2, Bruxelles, 1932, p. 42, 8-9.

⁵² Cf. D. JONES, *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988, p. 148-149 (79).

⁵³ *Ibid.*, p. 150-151 (87).

⁵⁴ *Ibid.*, p. 131-132 (14).

⁵⁵ *Wb* V, 446, 1-16.

⁵⁶ *AnLex* 79.3554.

⁵⁷ *AnLex* 79.3554.

⁵⁸ *AnLex* 77.5034.

⁵⁹ *Wb* I, 222, 4.

⁶⁰ *Wb* I, 222, 5.

⁶¹ *Wb* I, 222, 6.

⁶² *AnLex* 77.0733, 78.0782 et 79.0536.

⁶³ *AnLex* 77.4532, 78.4375 et 79.3221 ; et *Wb* V, 118, 3-6 (« Byblosfahrer »).

⁶⁴ *Wb* V, 118, 4.

⁶⁵ *Wb* V, 118, 5.

dresser » – ne signifierait pas simplement « celui qui dispose d'un mât », c'est-à-dire celui qui est apte à utiliser le vent comme mode de propulsion ⁶⁶. Quant à *kbn.t*, on l'a vu, il s'agirait d'un navire construit avec du bois provenant de Byblos. Par conséquent, le libellé *ḥ'.w n(y.w) Kpn* signifierait « bateaux disposant d'un mât (et d'une voile), construits avec du bois de Byblos ».

L'expression *ḥ'.w n(y.w) Kpn* ne renvoie donc pas aux radeaux mais probablement à des navires figurés non loin de la scène qui nous occupe (cf. *infra*).

L'inscription accompagnant l'étape 5 – le retour de l'expédition vers la Vallée en empruntant la bonne piste traversant le désert – est constituée de 9 colonnes de texte, situées au-dessus d'un char ⁶⁷ :

N'.t r [...], šsp tp-w3.t nfr.t hr jnw.w m m3w.w(t) nb(.wt) nfr(.wt) n(y.wt) Pwnt, [...] jhm.t [...] 'w[...] *nh.wt n(y.w)t 'ntyw [...]*.

Voyager vers [...] et prendre la bonne route en transportant les tributs, en tant que toute bonne nouveauté de Pount, [...] de la myrrhe *jhm.t* [...], des arbres à myrrhe (ou encens) *'ntyw*, [...].

Dans la tombe, il est également question de la présentation des produits pountites au roi ⁶⁸ :

Št3.t [...] n h3s.t tn m- 'b nbw n(y) h3s.t r Gbtyw, nbw 'š3 wr.t.

Présentation des [...] de cette contrée étrangère avec de l'or de la contrée de Coptos, beaucoup d'or.

Deux chefs de Pount honorent le pharaon ⁶⁹ :

Rd(.t) j3w [...].

Faire une prière [...].

Une mention renvoie à ces derniers ⁷⁰ :

Wr.w n(y).w Pwn.t.

Les grands de Pount.

Comment expliquer la présence de ces radeaux et l'absence des navires-*kébénet* mentionnés dans l'inscription ? Dans la mesure où les figurations de la tombe thébaine 143 semblent très détériorées, on peut se demander si celle des navires-*kébénet* (*ḥ'.w n(y.w) Kpn*) n'a pas disparu, ne subsistant que les radeaux qui procèdent au déchargement de ces derniers. Par conséquent, et en admettant que ces bateaux avaient bien été représentés, il nous faut supposer qu'ils se trouvaient à droite des radeaux. En outre, comme il semble évident que ces radeaux

⁶⁶ L'analyse lexicographique devra également déterminer si un navire considéré comme *ḥ'(w)* est *toujours* désigné comme tel ou *seulement lorsque le mât est dressé* sachant que celui-ci, lorsqu'il n'est pas utilisé, peut être « couché » sur le pont (cf. les navires de Sahourê).

⁶⁷ *Urk. IV*, 1472, 17-20.

⁶⁸ *Urk. IV*, 1473, 3-7.

⁶⁹ *Urk. IV*, 1473, 9.

⁷⁰ *Urk. IV*, 1473, 11.

ne remontèrent pas la mer Rouge depuis les côtes de la Tihâma yéménite, il faut également admettre que les navires les rapportèrent de Pount, à l'instar des autres merveilles du Pays du dieu, les matelots les utilisant à l'arrivée pour décharger les produits transportés dans les cales des navires. À l'instar de ces derniers, ils étaient probablement démontables. Réduits à une série de madriers d'un poids réduit et de petite taille, peu volumineux et avec un gréement également démontable, il était facile de les agencer avec le reste de la cargaison, leur présence à bord ne représentant ni un surcroît de poids ni un surcroît de volume. En outre, après avoir été rapidement remontés et disposant d'un tirant-d'eau quasiment nul, contrairement aux bateaux-*kébénét* dont la coque s'enfonçait dans l'eau à cause de leur cargaison, ils étaient les embarcations idéales pour procéder au déchargement des navires. La petite voile dont ils sont dotés montre que, se déplaçant des navires vers la côte au portant, ils profitent probablement d'une brise de mer qui souffle en fin de journée. Enfin, si les décorateurs de la TT 143 prirent le soin de les figurer sur les parois du tombeau, c'est probablement en raison de leur caractère exotique et inhabituel ; les Égyptiens nous ayant habitués à recenser sur les parois des tombes et des temples des plantes, des animaux, des peuples, voire des « objets » originaires d'horizons lointains.

Il est probable que le thème du personnage féminin et du jeune enfant – une mère et son fils – se trouvant à bord de l'un des deux radeaux s'explique dans la perspective des relations avec Pount. Comme l'écrit Pascal Vernus, « Au Nouvel Empire, les enfants des élites dirigeantes étrangères étaient emmenées en Égypte et élevés à l'intérieur du palais (les “enfants du *kap*”) et des dépendances du harem. Certains pouvaient être renvoyés dans leur pays d'origine pour occuper la place d'un père disparu (...) »⁷¹. Dans le cas qui nous occupe, les choses sont un peu différentes mais le principe reste le même. Pour négocier, échanger des marchandises, il faut pouvoir communiquer, parler une même langue. Or, sachant que les rencontres entre Pountites et Égyptiens n'étaient probablement pas très fréquentes, il était difficile pour les Égyptiens de pratiquer la langue des Pountites et de la maîtriser suffisamment pour se faire comprendre. En faisant venir régulièrement un jeune Pountite en Égypte, en lui apprenant la langue égyptienne, ainsi que les coutumes des habitants de la Vallée, tout en lui permettant de pratiquer sa propre langue avec sa mère, celui-ci ne pouvait que devenir le médiateur parfait, l'interprète permettant aux uns et aux autres de communiquer. Comme en témoigne la présence de jeunes enfants sur les navires de Sahourê (cf. *supra*), cette coutume semble avoir été de mise dès les plus anciennes expéditions⁷².

Un dernier point doit être évoqué : comment expliquer la présence de l'officier égyptien, accompagné de son escorte, sur la côte où doivent atterrir les navires ? Comment pouvait-il connaître la date d'arrivée de ces derniers pour se présenter sur la côte au bon moment ? De quelles informations à propos de cette date disposait-il ? Aucun canal de communication direct n'existant, il est évident que ces voyages maritimes se faisaient à des dates précises permettant de calculer, avec une marge d'erreur minime, le jour d'arrivée. Le temps *moyen* de la traversée étant connu, ainsi que la date d'appareillage de Pount, il était aisé de calculer la fenêtre temporelle d'arrivée probable des navires-*kébénét*. Une expédition était donc envoyée en provenance de la Vallée pour que les soldats puissent être présents sur la côte pendant la durée de cette « fenêtre », afin de recevoir et de protéger les marins, ainsi que les produits rapportés du Pays du dieu. Si l'expédition n'effectuait pas les manœuvres d'approche au

⁷¹ P. VERNUS, « Les étrangers dans la civilisation pharaonique », *BCLE* 8, 1994, p. 52.

⁷² Pour ce qui est des *Wr.w n(y).w Pwn.t* honorant le roi, leur figuration ne renvoie probablement pas à une réalité quelconque mais uniquement à un *topos* de la propagande royale, celui de la soumission des territoires et des peuples étrangers au pouvoir de Pharaon.

cours de celle-ci, il était évident que les navires avaient rencontré des difficultés les ayant retardés, voire des problèmes bien plus graves.

Résumé :

Sur l'une des parois de la tombe thébaine 143, on peut voir la figuration de deux radeaux, en relation avec le retour d'une expédition du pays de Pount. Ces radeaux ont souvent été interprétés comme des embarcations pountites. Les traditions se rapportant à la mer Rouge font de celle-ci le lieu où furent inventées ces embarcations et leur existence y est effectivement attestée jusqu'à très récemment, notamment dans le sud de cette mer. Si cette figuration est incontestablement le plus ancien témoignage de l'existence de ces radeaux, ces derniers n'ont pas en revanche atteint l'Égypte en naviguant mais chargés sur les navires égyptiens revenant de Pount.

Abstract:

On one of the walls of the Theban tomb 143, we can see the representation of two rafts, in connection with the return of an expedition from the land of Punt. These rafts have often been interpreted as puntites. Traditions relating to the Red Sea make it the place where these boats were invented and their existence is actually attested there until very recently, especially in the south of this sea. If this figuration is undoubtedly the oldest testimony of the existence of these rafts, they did not however reach Egypt by sailing but were loaded on the Egyptian ships returning from Punt.

Mots-clés

Radeau, Pount, mer Rouge, navigation.

Keywords

Raft, Punt, Red Sea, sailing.

ENiM – Une revue d'égyptologie sur internet.
<http://recherche.univ-montp3.fr/egyptologie/enim/>



ISSN 2102-6629