

## « C'est une multitude de navires-*kftjw* qu'il a faits pour moi... »

### Sur l'égyptianité du bateau de type crétois

Louis Dautais \*

Équipe Égypte Nilotique et Méditerranéenne (*ENiM*) – ASM Archéologie des Sociétés Méditerranéennes,  
Université Paul-Valéry Montpellier 3 (France)

Équipe Aegean Interdisciplinary Studies (*AEGIS*) – INCAL Institut des Civilisations, Arts et Lettres,  
Université catholique de Louvain (Belgique)

*« Nos connaissances sur l'histoire ancienne de l'Orient évoluent avec une grande rapidité ; il n'est pas d'année, pourrait-on dire, où les fouilles archéologiques n'apportent de nouveaux documents qui, bien souvent, nous forcent à rectifier certains jugements justifiés naguère, mais qui ne résistent pas à l'examen. Cette évolution de nos idées est très sensible dans le domaine égéologique égyptien<sup>1</sup>. »*

Jean Vercoutter, décembre 1955.

LORS DE SES RECHERCHES consacrées aux relations entre l'Égypte et le monde égéen à l'époque pharaonique<sup>2</sup>, J. Vercoutter a prêté une attention particulière aux bateaux *kftjw*<sup>3</sup>, dans la continuité des analyses de T. Säve-Söderbergh sur la marine égyptienne<sup>4</sup>. Suite à leurs travaux respectifs, la raison à l'origine de la dénomination du bateau-*kftjw* a fait l'objet de multiples interprétations.

Tout en supposant que celui-ci était fabriqué en Égypte, la plupart des commentateurs ont émis l'hypothèse qu'il était soit destiné au trafic (commercial) avec la Crète<sup>5</sup>, soit construit

---

\* Une première version de cette étude a été présentée le 22 mai 2019 à l'Université Toulouse 2 – Jean Jaurès dans le cadre de la journée d'études intitulée « *Détours et retours. Circulation des hommes, des idées et des techniques de l'Antiquité* ». Ce travail s'inscrit dans le cadre d'une thèse de doctorat intitulée « L'Égypte et le monde égéen (XVII<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> s. av. n. è.) : une approche globale et diachronique de leurs interactions » (contrat MESRI-ResEFE 2019-2022 en partenariat avec l'Institut français d'archéologie orientale) sous la direction de M. Gabolde et Ch. Langohr, que je remercie pour leurs conseils et leurs suggestions. Je tiens aussi à adresser mes remerciements à Sébastien Biston-Moulin, Charlène Bouchaud, Marie-Françoise Boussac, Maud Devolder et Gersande Eschenbrenner-Diemer pour leurs remarques pertinentes. Je suis également reconnaissant envers mes collègues Emmanuelle Cléroux et Quentin Zarka pour leurs amicales et patientes relectures.

<sup>1</sup> J. VERCOUTTER, *L'Égypte et le monde égéen préhellénique : étude critique des sources égyptiennes (du début de la XVIII<sup>e</sup> à la fin de la XIX<sup>e</sup> dynastie)*, *BiEtud* 22, Le Caire, 1956, p. XI.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 53-55 ; *id.*, *Essai sur les relations entre Égyptiens et Préhellènes*, Paris, 1954.

<sup>3</sup> J. VERCOUTTER, *Essai sur les relations entre Égyptiens et Préhellènes*, Paris, 1954, p. 165.

<sup>4</sup> T. SÄVE-SÖDERBERGH, *The Navy of the Eighteenth Egyptian Dynasty*, Uppsala, 1946, p. 49-50.

<sup>5</sup> En premier lieu, on consultera E. VERMEULE, *Greece in the Bronze Age*, Chicago, 1964, p. 114. En dernier lieu, voir E.H. CLINE, *1177 B.C.: The year civilization collapsed*, Princeton, 2014, p. 25 ; B. SCHILLER, *Handel in Krisenzeiten: Ägyptische-Mykenische Handelsbeziehungen in Der Ramessidenzeit*, Oxford, 2018, p. 8.

selon une technique <sup>6</sup> ou un modèle <sup>7</sup> crétois, soit encore décoré « à la crétoise » <sup>8</sup>. Pour d'autres auteurs, en revanche, ce type de bateau – qui serait destiné au trafic égéo-égyptien – était construit et équipé par des Crétois <sup>9</sup> ou des Levantins <sup>10</sup>, respectivement dans leurs chantiers navals de Crète ou du Levant.

La question, on le voit, est sujette à controverse et fait toujours l'objet de vifs débats <sup>11</sup>. Le présent article pose les premiers jalons vers la résolution du problème. Nommer un type de bateau, c'est l'inscrire dans une typologie. Par conséquent, pour identifier un bateau-*kftjw*, plusieurs éléments peuvent être discriminants : la taille, la forme, le matériau et le lieu de construction, le mode de propulsion (voile et/ou rame), l'environnement de navigation (fluvial et/ou maritime), le mode de fabrication et, aussi, le décor.

Pour cerner plus précisément ces différents éléments, nous proposons une relecture exhaustive des sources textuelles disponibles. Chacun des documents sera étudié afin de procurer, *in fine*, une synthèse argumentée des informations qu'ils contiennent.

\*

\* \*

À la suite de J. Vercoutter <sup>12</sup>, une grande partie de la communauté scientifique admet que le pays *Kftjw* correspond à l'île de Crète <sup>13</sup>. Cette identification est fondée sur une analyse

<sup>6</sup> En dernier lieu, voir M. BIETAK, « The Tuthmoside Stronghold Peru-nefer », *EgArch* 26, Londres, 2005, p. 17 ; *Id.*, « Minoan presence in the pharaonic naval base of Peru-nefer », dans O. Krzyszkowska (éd.), *Cretan Offerings: Studies in Honour of Peter Warren*, *StudBSA* 18, Londres, 2010, p. 21.

<sup>7</sup> L.M. GONZÁLEZ MANCEBO, « La administración del astillero de *Prw nfr*: La importancia de la construcción de barcos en la superación de fronteras nacionales e internacionales en egipto », *SHHM* 16, 1998, p. 49.

<sup>8</sup> E.J.W. BARBER, « Aegean Ornaments and Designs in Egypt », dans E.H. Cline, D.H. Cline (éd.), *The Aegean and the Orient in the Second Millennium. Proceedings of the 50<sup>th</sup> Anniversary Symposium (Cincinnati, 18-20 April 1997)*, *Aegaeum* 18, Liège, 1998, p. 15.

<sup>9</sup> En premier lieu, on consultera A.J. EVANS, *The Palace of Minos: a comparative account of the successive stages of the early Cretan civilization as illustrated by the discoveries at Knossos. Vol. II.2: Town houses in Knossos of the new era and restored West Palace Section*, Londres, 1928, p. 657. En dernier lieu, C. VON RÜDEN, « Making the Way through the Sea. Experiencing Mediterranean Seascapes in the Second Millennium B.C.E. » dans A. Lichtenberger et C. von Rüden (éd.), *Multiple Mediterranean Realities. Current Approaches to Spaces, Resources, and Connectivities*, *Mittelmeerstudien* 6, Paderborn, 2015, p. 38.


<sup>10</sup> Sh. WACHSMANN, *Aegeans in the Theban Tombs*, *OLA* 20, Louvain, 1987, p. 121 ; *id.*, *Seagoing Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*, College Station, 1998, p. 51-52 ; *Id.*, *The Gurob Ship-Cart Model and its Mediterranean Context*, College Station, 2013, p. 97. Son argumentation se fonde principalement sur la présence de Levantins (et des cultes proche-orientaux) dans le port de Pérounéfer ainsi que sur le parallèle avec les bateaux-*mnš* qui seraient également levantins (sur ce type de bateau, cf. L. BASCH, « Le navire *mnš* et autres notes de voyage en Égypte », *The Mariner's Mirror* 64/2, 1978, p. 99-123).

<sup>11</sup> Dernièrement, J.P. Emanuel a esquissé un bref état de la question, mais n'apporte toujours pas d'éléments nouveaux pour saisir la portée d'une telle dénomination (cf. J.P. EMANUEL, *Naval Warfare and Maritime Conflict in the Late Bronze and Early Iron Age Mediterranean*, *CHANE* 117, Leyde, 2021, p. 58-59).

<sup>12</sup> J. VERCOUTTER, *L'Égypte et le monde égéen préhellénique : étude critique des sources égyptiennes (du début de la XVIII<sup>e</sup> à la fin de la XIX<sup>e</sup> dynastie)*, *BiEtud* 22, Le Caire, 1956.

<sup>13</sup> On consultera notamment W. HELCK, « Zur Keftiu-, Alashia- und Ahhijawa-Frage », dans H.G. Buchholz (éd.), *Ägäische Bronzezeit*, Darmstadt, 1987, p. 218-226 ; E.H. CLINE, *Sailing the wine-dark sea: International trade and the Late Bronze Age Aegean*, *BAR-IS* 591, Oxford, 1994, p. 31-47 ; P.M. WARREN, « Minoan Crete and Pharaonic Egypt », dans W.V. Davies, L. Schofield (éd.), *Egypt, the Aegean and the Levant: interconnections in the second millenium BC*, Londres, 1995, p. 1-18 ; N. GRIMAL, « L'Égypte et le monde

croisée des sources textuelles, iconographiques et archéologiques. Même si quelques chercheurs ont tenté par la suite de démontrer que *Kftjw* désignait l'île de Chypre<sup>14</sup>, la région de Cilicie<sup>15</sup> ou encore une partie de la côte phénicienne<sup>16</sup>, l'étude de J. Vercoutter demeure la plus convaincante. Le travail qui suit adopte donc son interprétation.

Au sein du vocabulaire égyptien relatif au monde égéen, le « bateau de type crétois » (*kftjw*, ) est le seul terme appartenant au champ lexical maritime<sup>17</sup>. Ce type de bateau (dont nous abrègerons le nom en BTC) est mentionné à trois reprises dans la documentation égyptienne : au sein des *Annales* de Karnak (doc. 1), parmi l'un des registres du *Journal* de Pérounéfer (doc. 2) et sur le coffre abydnien de Qenamou (doc. 3).

## Document 1

Les BTC sont mentionnés pour la première fois dans la section de l'An 34 des *Annales* de Thoutmosis III<sup>18</sup> à Karnak.



*Jst mnjw.wt nb(.wt) n(y.w)t hm=f sspd(=w) m h.t nb.t nfr.t n(y).t šsp hm=f m h3s.t D3h|y  
m š kftjw.w kpn.wt [s]ktw.w 3tp(=w) m wh3.w s3w.w hn' (36) ht.w 3.w n mdh[.wt  
'3].w(t) n(y) hm=f.*

Alors,<sup>19</sup> tous les ports<sup>20</sup> de Sa Majesté furent approvisionnés en toutes choses parfaites que [Sa]

égéen préhellénique : entre commerce et histoire », dans J. Leclant (éd.), *Entre Égypte et Grèce, Cahiers de la Villa Kérylos* 5, 1995, p. 12-15 ; J.Fr. QUACK, « *kft3w* und *i3šy* », *ÄgLev* 6, 1996, p. 75-81 ; D. PANAGIOTOPOULOS, « Keftiu in Context: Theban Tomb-Paintings as a Historical Source », *Open Journal of Archaeometry* 20/3, 2001, p. 263-265 ; I. VIVAS SAINZ, *Egipto y el Egeo a comienzos de la XVIII dinastía : una visión de sus relaciones, antecedentes e influencia iconográfica*, BAR-IS 2585, Oxford, 2013, p. 69-79.

<sup>14</sup> J. STRANGE, *Caphtor/Keftiu. A New Investigation*, Acta Theologica Danica 14, Leyde, 1980.

<sup>15</sup> A. FOURNET, « Revisiting Keftiu material written in Egyptian hieroglyphs », *The Macro Comparative Journal* 2, 2012, p. 1-9. Avant la démonstration de J. Vercoutter, G.A. Wainwright défendait déjà une localisation cilicienne ; voir notamment G.A. WAINWRIGHT, « Keftiu: Crete or Cilicia? », *JHS* 51/1, 1931, p. 1-38.

<sup>16</sup> Cl. VANDERSLEYEN, « L'Asie des Égyptiens et les îles de la Méditerranée orientale sous le Nouvel Empire », *OLP* 25, 1994, p. 40-42. Récemment, l'auteur a fourni de nouveaux arguments dans *id.*, *L'Égypte au temps de Moïse. L'invasion des étrangers nomades Keftiou, Hébreux, Philistins, etc.*, Paris, 2016.

<sup>17</sup> Cf. *Wb* V, 122, 6 : terme *kftjw* déterminé par l'idéogramme du bateau (*dp.t*). Voir D. JONES, *A Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms*, Londres, 1988, p. 149, n° 80 : « kind of boat ».

<sup>18</sup> KIU 5230 : section V, col. 35-36. *Urk.* IV, 707, 10-14. Consulter aussi D.B. REDFORD, *The Wars In Syria and Palestine of Thutmose III*, CHANE 16, Leyde, 2003, p. 80 ; É. DELANGE, *Monuments égyptiens du Nouvel Empire. La Chambre des Ancêtres, les Annales de Thoutmosis III et le décor de(s) palais de Séthi I<sup>er</sup>*, Paris, 2015, p. 143, fig. 15.

<sup>19</sup> Le cadrat de cette particule a fait l'objet d'un martelage (amarnien ?) puis d'une regravure postérieure (cf. É. DELANGE, *op. cit.*, p. 142, n. 131) au cours de laquelle le signe *s* fut gravé à l'envers. Cette partie du texte appartient à un état post-amarnien (de Toutânkhamon à Séthi I<sup>er</sup>). Mais la mise en série des expressions définissant les ports de Sa Majesté (*Urk.*, IV, 692, 15 et 700, 6) effectuée par É. Delange (*op. cit.*, p. 173) montre que cette particule devait déjà exister lors de l'établissement du texte à l'époque thoutmoside.

<sup>20</sup> Traduit généralement par « mouillage », *mnjw.t* prend le sens de « port » au Nouvel Empire (*Wb* II, 74, 14).

Majesté avaient reçues [de la part des contrées de] 𐤃𐤑𐤆𐤏𐤏<sup>21</sup>, tels que<sup>22</sup> du bois-*âch* ; les navires-*keftiou*, les navires-*képénét*<sup>23</sup> et les navires-*[sé]kétou*<sup>24</sup> furent chargés de poutres de bois-*wh3.w*<sup>25</sup>, de planches-*s3w.w*<sup>26</sup>, et (36) de grandes pièces de bois destinés aux grands travaux de charpen[terie]<sup>27</sup> de Sa Majesté.

Attardons-nous tout d'abord sur la structure grammaticale de cette séquence afin d'en saisir l'importance car son analyse conditionne l'étude du contenu du texte. L'analyse de cette structure varie selon les égyptologues qui se sont penchés sur sa traduction<sup>28</sup>.

En l'occurrence, nous sommes en présence d'une proposition subordonnée conjonctive adverbiale<sup>29</sup> composée d'une séquence de deux propositions à prédicat adverbial (PPA) avec

<sup>21</sup> D'après Th. Bardinnet, le territoire de *D3hy*, souvent assimilé à la région de Canaan (âge du Bronze), occupait les territoires d'Israël, de Palestine et du Liban méridional actuels, cf. Th. BARDINET, *Relations économiques et pressions militaires en Méditerranée orientale et en Libye au temps des pharaons : histoire des importations égyptiennes des résines et des conifères du Liban et de la Libye depuis la période archaïque jusqu'à l'époque ptolémaïque*, EME 7, Paris, 2008, p. 119-122. D'autres chercheurs considèrent que *D3hy* est une imprécision géographique englobant tout le Proche-Orient (cf. ainsi É. DELANGE, *op. cit.*, p. 148).

<sup>22</sup> La préposition *m* peut être traduite ici « sous forme de », puisqu'elle fait référence à « toutes choses parfaites » provenant de la région de *D3hy*.

<sup>23</sup> *Wb* V, 119 – cf. *kbn.t* (*Wb* V, 119, 3), un grand navire de transport pour la haute mer (mer Méditerranée ou mer Rouge) lié à la cité de Byblos (cf. D. JONES, *op. cit.*, p. 148) ; voir également C. SAUVAGE, *Routes maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze récent en Méditerranée orientale*, TMO 61, Lyon, 2012, p. 234-235. Pour un résumé récent des hypothèses concernant ce type de bateau, cf. Fr. SERVAJEAN, « Les radeaux de Pount », *ENiM* 10, 2017, p. 111-113.

<sup>24</sup> Il s'agit d'un « navire de mer » (*Wb* IV, 315, 10) ou d'une « grosse embarcation » (D. JONES, *op. cit.*, p. 145). FCD 252, 5 : rapprochement avec *skw* (FCD 251, 2 « troupe », désignant alors un navire de guerre. Ces bateaux « pouvaient servir au transport de statues très grandes et mêmes d'obélisques » d'après Th. BARDINET (*op. cit.*, p. 158). Un autre type de bateau (*wsh*) est également désigné comme un « chaland de transport » (*AnLex* 77.1043) ou une « barge » (FCD 69). Récemment, Fr. Servajean a étudié les dimensions de ce dernier type de bateau (*wsh*), qu'il qualifie de « cargo » (cf. Fr. SERVAJEAN, « Les dimensions des navires d'Hatchepsout et autres remarques sur la navigation en mer Rouge », *ENiM* 9, 2016, p. 200). Selon N. Düring, ces navires sont associés à une ville portuaire, leur nom pouvant être fondé sur le toponyme (ville d'origine/de provenance), comme pour les navires *kftjw.w* et *kpn.wt* (cf. N. DÜRRING, *Materialien zum Schiffbau im alten Ägypten*, ADAIK 11, Berlin, 1995, p. 144). Dans tous les cas, en se fondant sur les représentations des tombes thébaines, il insiste sur son « égyptianité ». Selon W.F. Albright, ce navire aurait une origine levantine (cf. W.F. ALBRIGHT, « Reviewed Work(s): *Ancient Near Eastern Texts Relating to the Old Testament* by J.B. Pritchard », *JAOS* 71, 1951, p. 261). Il fonde son argumentaire sur les parallèles avec l'ougaritique *ikt* et l'hébreu *škyh* désignant un type de bateau. Pour un résumé des hypothèses sur les navires *sktw*, on consultera C. SAUVAGE, *op. cit.*, p. 234.

<sup>25</sup> Dans *Wb* I, 352, 12-16, le terme *wh3* est traduit par « colonne » ou « pilier » (cf. aussi *VEGA* ID 05695, « poteau », « piquet de tente »). Ainsi, Th. Bardinnet (*op. cit.*, p. 121) traduit littéralement « colonne de bois » (voir aussi É. DELANGE, *op. cit.*, p. 143). Toutefois, il conviendrait mieux de le traduire par « poutres de bois » (cf. N. GRIMAL, « Civilisation pharaonique : archéologie, philologie, histoire », *ACF* 113, 2014, p. 394).

<sup>26</sup> Peut être traduit par « madrier » (cf. Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 121).

<sup>27</sup> D'après *Wb* II, 191, 6, *mdh.t* signifierait « Zimmerwerk ». À la suite de J. Vercoutter (*op. cit.*, p. 53), nous traduisons « travaux de charpenterie ».

<sup>28</sup> J. Vercoutter (*op. cit.*, p. 53) traduit cette proposition comme deux phrases indépendantes juxtaposées. N. Grimal propose une énumération : il considère que les bateaux – au même titre que le bois-*š* – sont des « produits » rapportés du Levant (cf. N. GRIMAL, *op. cit.*, 2014, p. 394 tout comme T. SÄVE-SÖDERBERG, *op. cit.*, p. 43). J. Strange, quant à lui, conçoit que les termes *š* et *kftjw.w* sont apposés (cf. J. STRANGE, *op. cit.*, p. 74) ; il s'agirait ainsi de la définition du matériau dans lequel est construit le type de bateau (voir aussi C. SAUVAGE, *op. cit.*, 2012, p. 243 ; É. DELANGE, *op. cit.*, p. 143 : « avec des navires en pin crétois »).

<sup>29</sup> Cf. Fr. PUMPENMEIER, *Eine Gunstgabe von Seiten des Königs: ein extrapulkrates Schabtidopot Qen-Amuns in Abydos*, SAGA 19, Heidelberg, 1998, p. 89. L'auteur reconnaît une « adverbialen Nebensatz ».

lexème verbal<sup>30</sup>. Introduite par l'auxiliaire d'énonciation *jst*<sup>31</sup>, cette construction séquentielle met en exergue une concomitance de deux événements<sup>32</sup>, dans lesquels les sujets sont différents. En effet, dans cette proposition, les substantifs sont les ports royaux (*mnjw.wt nb(.wt) n(y.w)t hm=f*) dans la première PPA, et les trois types de bateaux (*kftjw, kpn.t, sktw*) dans la seconde ; tandis que les verbes opérateurs sont successivement *sspd* et *ztp*.

Leur structure répond aux questions suivantes :

	<i>Quels produits apportés ?</i>	<i>Vers où ?</i>
PPA 1	Bois- 'š	Ports royaux
PPA 2	Pièces de bois	Ateliers royaux <sup>33</sup>

Cette structure grammaticale ne permet donc pas de déduire que ces trois types de bateaux ont été construits en bois de l'arbre- 'š, ou qu'ils sont d'origine syro-palestinienne<sup>34</sup>, mais simplement que ces bateaux servaient ici à transporter des pièces de bois- 'š. Remarquons que ce sont trois sortes de bois- 'š (poutres, planches et autres grandes pièces de bois) qui sont transportées sur trois types de bateaux (*kftjw, kpn.t, sktw*) : la redondance n'est peut-être pas anodine. Mais nous ne pouvons néanmoins pas en déduire une correspondance entre une sorte de bois et un type de bateau.

Ce passage nous en apprend un peu plus sur les méthodes d'approvisionnement en bois sous le règne de Thoutmosis III. Envoyé depuis le Djahy<sup>35</sup> (incluant le Liban méridional, un territoire riche en conifères), ce bois d'œuvre est destiné aux travaux de charpenterie.

### *Quelle essence de bois se cache derrière le terme 'š ?*

La détermination de l'essence de l'arbre- 'š des Anciens Égyptiens est discutée<sup>36</sup>. Dans sa synthèse sur la botanique égyptienne, G. Charpentier définit l'arbre- 'š comme un terme générique désignant les conifères d'importation (sapin, pin et genévrier)<sup>37</sup>. Dans un même

<sup>30</sup> P. GRANDET, B. MATHIEU, *Cours d'égyptien hiéroglyphique*, Paris, 2011<sup>5</sup>, p. 215-220.

<sup>31</sup> La particule *jst* introduit ici une proposition circonstancielle descriptive, dont le statut fonctionnel se rapproche aussi de celui d'une conjonction de « coordination » (par exemple « et », cf. É. DELANGE, *op. cit.*, p. 173). À ce sujet, voir É. ORÉAL, *Les particules en égyptien ancien. De l'ancien égyptien à l'égyptien classique*, BdE 152, Le Caire, 2011, p. 250. Voir aussi P. GRANDET et B. MATHIEU, *op. cit.*, p. 377-378.

<sup>32</sup> Sur l'explicitation grammaticale de la particule *jst*, voir aussi C. MANASSA, *The Great Karnak Inscription of Merneptah: Grand Strategy in the 13th Century BC*, YES 5, Yale, 2003, p. 136-138.

<sup>33</sup> Où ont lieu les « grands travaux de charpenterie ».

<sup>34</sup> Interprétation déjà proposée par C. SAUVAGE, *op. cit.*, p. 244. Contra Sh. WACHSMANN, *Aegeans in the Theban Tombs*, p. 120. Ce dernier interprète la présence des bateaux dans le texte comme une part du tribut de Canaan, c'est-à-dire la région de Djahy.

<sup>35</sup> D'après les *Annales*, exclusivement de cette région (incluant le Liban méridional, territoire riche en conifères), et non pas de Crète, comme on a parfois pu l'écrire (cf. O. RACKHAM et J. MOODY, *The making of the Cretan landscape*, Manchester, 1996, p. 127 ; Chr. BACHHUBER, *Aspects of Late Helladic Sea Trade*, mémoire inédit soutenu à la Texas A&M University, en décembre 2003, p. 72).

<sup>36</sup> Je remercie K. Deckers pour ses conseils avisés et les précieuses informations qu'elle m'a communiquées. Néanmoins, je reste le seul responsable des idées présentées ici ainsi que des erreurs qui pourraient être présentes dans les prochains paragraphes.

<sup>37</sup> Voir G. CHARPENTIER, *Recueil de matériaux épigraphiques relatifs à la botanique égyptienne*, Paris, 1981, n° 268 et n° 402. Suivi par N. BAUM, *Arbres et arbustes de l'Égypte ancienne*, OLA 31, Louvain, 1988, p. 304.

temps, R. Germer explique qu'il est délicat de trancher la question en faveur du sapin de Cilicie (*Abies cilicica* Carr.), du cèdre du Liban (*Cedrus libani* Loud.) ou encore du cyprès (*Cupressus sempervirens* L.)<sup>38</sup>. Toutefois, Th. Bardinnet a récemment proposé d'identifier l'arbre-š au pin-parasol (*Pinus pinea* L., appelé aussi « pin pignon »)<sup>39</sup> en se fondant sur la durée de maturation de ses cônes femelles (3 ans), leur cycle végétatif étant plus long d'une année par rapport aux autres pins (*Pinus brutia*<sup>40</sup> et *Pinus halepensis*<sup>41</sup>) ou conifères (sapins et genévriers<sup>42</sup>) de la région levantine<sup>43</sup>.

Néanmoins, la thèse selon laquelle le pin-parasol pousse naturellement au Liban depuis des millénaires<sup>44</sup>, et ce dès l'âge du Bronze, doit être sinon révisée, du moins nuancée. Dans les rapports des archéobotanistes, le *Pinus pinea* L. n'est jamais attesté sur les sites levantins datés de l'âge du Bronze récent<sup>45</sup>. Seul le pin d'Alep (*Pinus halepensis*) est recensé à Tell Nami, à Tell Michal et à Tell Hadidi ainsi que dans la cargaison de l'épave d'Uluburun<sup>46</sup>. D'ailleurs, aucune donnée archéobotanique n'indique la présence du *Pinus pinea* L. dans la région de Byblos et de son arrière-pays (vallée de la Beqaa, Liban) avant l'Antiquité tardive<sup>47</sup>. Enfin, l'hypothèse d'une importation massive du pin-parasol au Liban durant les

<sup>38</sup> R. GERMER, *Handbuch der altägyptischen Heilpflanzen*, Philippika 21, Wiesbaden, 2008, p. 47-49.

<sup>39</sup> Déjà D. MEEKS, « Migration des plantes, migration des mots dans l'Égypte ancienne », dans M.-Cl. Amouretti et G. Comet (éd.), *Des hommes et des plantes. Plantes méditerranéennes, vocabulaire et usages anciens*, Aix-en-Provence, 1993, p. 77-79. Voir aussi, dernièrement, Fr. SERVAJEAN, « Les pays des arbres à myrrhe et des pins parasols. À propos de *T3-ntr* », *ENiM* 12, 2019, p. 87-122.

<sup>40</sup> Selon D. MEEKS (*op. cit.*, 1993, p. 80), le *Pinus brutia* n'a jamais été identifié parmi les vestiges archéobotaniques connus d'Égypte. Toutefois, en anthracologie, la distinction entre le *Pinus halepensis* et le *Pinus brutia* est souvent complexe (cf. F.H. SCHWEINGRUBER, *Anatomy of European woods: an atlas for the identification of European trees, shrubs and dwarf shrubs*, Stuttgart, 1990, p. 121). L'équivalence entre *Pinus brutia* et *qd n tp Htyw* (cf. Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 115-116 et n. 600) se fonde uniquement sur une source tardive (Stèle Vienne, n° 150, l. 13-14) qui ne permet pas d'accréditer une telle désignation au Nouvel Empire.

<sup>41</sup> Il est admis que le pin d'Alep (*Pinus halepensis*) est connu sous le nom de *qd* en égyptien ancien (cf. G. CHARPENTIER, *op. cit.*, n° 1228 ; D. MEEKS, *op. cit.*, 1993, p. 77 ; Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 107-113).

<sup>42</sup> Deux essences de genévriers sont bien identifiées : le Genévrier-de-Phénicie (*Juniperus phoenicea* L., appelé *w'n* en égyptien ancien : cf. G. CHARPENTIER, *op. cit.*, n° 317 ; Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 85-96) et le Genévrier-de-Syrie (*Juniperus drupacea*, appelé *m'r* en égyptien ancien : cf. Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 117-118).

<sup>43</sup> Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 23-49. On verra aussi Fr. SERVAJEAN, « Le conte des Deux Frères (2). La route de Phénicie », *ENiM* 4, 2011, p. 201-204.

<sup>44</sup> N. FEINBRUN, « Spontaneous *Pineta* in the Lebanon », *BRCI-D, Botany* 7, 1959, p. 132-153.

<sup>45</sup> Absence du pin-parasol dans les sites levantins du Bronze récent selon le Codex AEPR (Chr. DE VARTAVAN, A. ARAKELYAN et V. ASENSI AMORÓS, *Codex of Ancient Egyptian Plant Remains*, Londres, 2010<sup>2</sup>) et la base de données ADEMNES (<http://www.ademnes.de/database.php>, consultée le 28.11.2020). On notera que des cônes de pin ont été découverts parmi les vestiges d'offrandes funéraires dans une tombe de Dra Abou al-Nagâ datant de la XII<sup>e</sup> dynastie. L'identification de ces cônes comme étant ceux de *Pinus pinea* L. (G. SCHWEINFURTH, « Further discoveries in the flora of ancient Egypt », *Nature* 29, 1884, p. 314) est controversée. Ces cônes ont pu être importés avec une cargaison de bois de cèdre depuis le Mont Liban, voir S. MUTKE, F. JAVIER GORDO, D. BONO *et al.*, « Chapter 4: Mediterranean Stone Pine: Botany and Horticulture », *Horticultural reviews* 39, 2012, p. 59).

<sup>46</sup> Voir la base de données ADEMNES : Tell Nami (Israël) : ID796NM ; Tell Michal (Israël) : ID795TMIC ; Cité de David (Israël) : ID183CD ; Tell Hadidi (Syrie) : ID837HAD ; Uluburun (épave sud Turquie) : ID92U (cf. <http://www.ademnes.de/database.php>, consultée le 28.11.2020). Selon le Codex AEPR, des fragments de bois en pin d'Alep (*Pinus halepensis*) ont été mis au jour dans le temple égyptien de Timna (Sinaï) daté du Nouvel Empire (cf. Chr. DE VARTAVAN, A. ARAKELYAN et V. ASENSI AMORÓS, *op. cit.*, p. 186).

<sup>47</sup> Les forêts de pin (*Pinus*) se développent surtout à partir de 1500 ans cal AP (cf. L. HAJAR, C. KHATER et R. CHEDDADI, « Vegetation changes during the late Pleistocene and Holocene in Lebanon: a pollen record from the Bekka Valley », *Holocene* 18/7, 2008, p. 1098). Selon l'étude de L. Hajar, l'essence *Pinus* n'est pas attestée entre 5000 et 3000 ans cal AP, qui correspond à la période de l'âge du Bronze au Liban (*Id.*, *op. cit.*, fig. 3).

XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles<sup>48</sup> expliquerait l'omniprésence de ce type de pin dans les forêts actuelles du Liban<sup>49</sup>. En définitive, nous resterons donc prudents dans l'identification de l'arbre-š en indiquant, comme G. Charpentier, qu'il s'agit d'un terme générique pour désigner le bois d'œuvre de la famille *Coniferophyta* (sapin, pin, genévrier)<sup>50</sup>.

### *Mais où peuvent donc être situés « tous les ports de Sa Majesté » ?*

Deux hypothèses principales ont été proposées pour la localisation de « tous les ports (*mnjw.wt*) de sa Majesté » : les uns penchant pour les rives de la côte syro-palestinienne<sup>51</sup>, les autres pour les berges de la Vallée du Nil<sup>52</sup>. Toutefois, ce passage ne le précise pas, mais indique seulement le lieu d'origine (*D3hy*) des produits approvisionnant ces ports<sup>53</sup>. Transportées depuis le Proche-Orient, ces cargaisons sont en lien avec l'activité du roi dans la région (aussi évoquée avant le *jst*<sup>54</sup>) et destinés à l'Égypte<sup>55</sup>.

En somme, cette désignation était si évidente pour l'auteur des *Annales* qu'il n'a pas jugé bon

<sup>48</sup> P. BOUVAREL, « Les principales essences forestières du Liban », *RFF* 2/6, 1950, p. 323-332 ; A. BERJAOUI, « La distribution des essences forestières au Liban », *RFF* 4/12, 1952, p. 833-837.

<sup>49</sup> L. HAJAR, C. KHATER et R. CHEDDADI, *op. cit.*, fig. 4.

<sup>50</sup> Sur un commentaire botanique des *Coniferae*, on consultera R. GERMER, *Flora des pharaonischen Ägypten*, Mayence, 1985, p. 6-13. L'arbre-š est parfois adjoint d'une précision (cf. š *bnn*, š *n tp Htyw*, š *n n' r n tp Hnty-š*, š *n prt-šny*). Pour une analyse différente du bois-š, on se reportera à Cl.M. KEMNA, *Im Schatten der Zeder : eine kulturübergreifende Spurensuche zur Identität und kultischer Verwendung des 'š-Baumes*, *GM Occasional studies* 4, 2018. L'auteur y défend la thèse selon laquelle le terme š ne désigne pas un conifère mais une oléacée, en particulier le frêne.

<sup>51</sup> Ses principaux défenseurs sont T. SAVE-SÖDERBERGH, *op. cit.*, p. 46 ; D.B. REDFORD, *op. cit.*, p. 219, n. 10 ; C. SAUVAGE, *op. cit.*, 2012, p. 243-245 ; É. DELANGE, *op. cit.*, p. 149 ; M. KILANI, *Byblos in the Late Bronze Age: Interactions between the Levantine and Egyptian Worlds*, *SAHL* 9, Leyde, 2020, p. 108-113. Selon N. Grimal et M. Francis-Allouche (« Nouvelles recherches archéologiques à Byblos », *CRAIBL* 2012/1, 2012, p. 281-283), les pièces de bois-š auraient été descendues depuis la Beqaa grâce à la technique des « bûches perdues » dans les principaux *ouadis* en période de hautes eaux. Arrivées par voie fluviale dans les cours d'eau environnants de la cité de Byblos, elles auraient été chargées à bord des trois types de bateaux (*kftjw*, *kpn.t*, *sktw*) dans les « mouillages (*mnjw.wt*) artificiels qu'il crée en terrain conquis dans le Nord de la Syrie et qu'il approvisionne en nourriture et matériaux à partir des produits de la région. » (*ibid.*, p. 291).

<sup>52</sup> Par exemple, pour P. Grandet, il s'agit d'« embarcadères (*mnjw.wt*) établis à intervalles réguliers le long du Nil pour le passage et l'entretien du roi et de sa cour lors de ses déplacements à l'intérieur de l'Égypte. » (cf. P. GRANDET, *Les Pharaons du Nouvel Empire : une pensée stratégique (1550-1069 av. J.-C.)*, Monaco, p. 98). Toutefois, ce passage des *Annales* n'indique pas un stockage de provisions en Égypte pour subvenir aux besoins du monarque du Double Pays et de sa cour, mais un transport de produits étrangers depuis le Levant jusqu'en Égypte ; des navires de mer ont été spécialement réquisitionnés pour cette grande livraison. D'ailleurs, ces dits navires de mer *kpn.t* et *sktw* sont – par définition – destinés à une toute autre utilisation que celle du fret régulier entre des embarcadères nilotiques. Il faut probablement distinguer les *mnjw.wt* fluviaux (cf. Décret d'Horemheb ; Pap. Wilbour ; Pap. Anastasi IV) des *mnjw.wt* maritimes attestés dans les *Annales* de Thoutmosis III (voir, pour un tel argumentaire, J.-M. KRUCHTEN, *Le décret d'Horemheb. Traduction, commentaire épigraphique, philologique et institutionnel*, Bruxelles, 1981, p. 111).

<sup>53</sup> Pour une même argumentation, voir P. GRANDET, *op. cit.*, p. 98, n. 119. *Contra* É. Delange (*op. cit.*, p. 149) pour qui ces « ports » côtiers deviennent des *fournisseurs* de produits pour l'armée et les Égyptiens.

<sup>54</sup> Cf. *Urk.*, IV, 706-707 pour l'activité du roi dans le Retenou dans la section de la même année (voir aussi É. DELANGE, *op. cit.*, p. 140-143).

<sup>55</sup> Les *Annales* de Thoutmosis III enregistrent les produits (*jnw/b3kw*) arrivant en Égypte, fruit de butins de guerre, de tributs ou de cadeaux diplomatiques (cf. M. LIVERANI, *International relations in the ancient Near East*, Basingstoke, 2001, p. 177-182 ; Fl. MARUÉJOL, *op. cit.*, p. 157-163). Participant à la diffusion de la phraséologie royale – selon laquelle Pharaon reçoit des produits mais n'en offre théoriquement aucun – les *Annales* n'enregistrent ainsi que ce qui entre en Égypte et non ce qui en sort, voilant alors un commerce égypto-levantin bien tangible.

de préciser leur localisation. Il apparaît que les « ports (*mnjw.wt*) de Sa Majesté » sont étroitement associés aux « grands travaux de charpenterie de Sa Majesté », prenant place dans des ateliers. Pour nous, cette structure séquentielle met en exergue le fonctionnement des arsenaux royaux situés à la croisée des mondes nilotique et levantin ; nous évoquons ici les bases navales de l'État égyptien que l'on localise dans le Delta, c'est-à-dire à Tell el-Dab'a et à Memphis<sup>56</sup>. Sur les étiquettes de jarres à vin du Ramesseum<sup>57</sup>, c'est également sous ce terme (*t3 mnjw.t* « le Port ») qu'est désigné un autre grand port du Delta : celui de la nouvelle capitale, Pi-Ramsès.

Il est vraisemblable que ces différentes pièces de bois furent acheminées depuis le Levant vers l'un des grands ports royaux thoutmosides du Delta, tel que celui de Pérounéfer (situé dans la région memphite<sup>58</sup> ou à Avaris/Tell el-Dab'a<sup>59</sup>) muni d'importants ateliers de charpenterie marine dans lesquels sont réparés des BTC d'après la documentation textuelle<sup>60</sup>.

Mentionné dans la section de l'An 34, le BTC n'est attesté nulle part ailleurs dans les *Annales* de Karnak<sup>61</sup>. Quelques BTC étaient en mouillage dans la région de Djahy et furent utilisés de manière exceptionnelle pour effectuer ce trajet entre le Levant et le Delta. Pour quelle raison ? Peut-être parce qu'il convenait bien au transport de telles pièces de bois. Sur ce point, T. Säve-Söderbergh leur donne la forme de gros cargos égyptiens<sup>62</sup> prévus pour des trajets maritimes et utilisés pour le transport de tributs, mais aussi pour l'armée et son matériel<sup>63</sup>. Acheminées vers l'Égypte par voie maritime, les pièces de bois étaient ensuite « dimensionnées en série dans des ateliers de menuiserie<sup>64</sup> ». Il ne s'agissait cependant pas de pièces maîtresses pour la construction navale, le bois-š servant surtout au recouvrement de différentes parties de types de bateaux distincts<sup>65</sup>.

## Document 2

Rédigé en hiératique à la fin du règne de Thoutmosis III<sup>66</sup> (An 51<sup>67</sup>) et conservé au British

<sup>56</sup> Tant à Memphis qu'à Tell el-Dab'a, un port royal était actif à l'époque thoutmoside comme l'atteste la documentation épigraphique memphite (cf. St. PASQUALI, *Topographie cultuelle de Memphis 1a : Corpus. Temples et principaux quartiers de la XVIII<sup>e</sup> dynastie*, CENiM 4, Montpellier, 2011, p. 99-107) et les fouilles archéologiques de Tell el-Dab'a (cf. M. BIETAK, « Geoarchaeology of an ancient fluvial harbour: Avaris and the Pelusiac branch (Nile River, Egypt) », *Géomorphologie : relief, processus, environnement* 2, 2011, p. 23-36.).

<sup>57</sup> Cf. G. BOUVIER, *Les étiquettes de jarres hiératiques de l'Institut d'égyptologie de Strasbourg (fascicule 5)*, DFIFAO 43, Le Caire, 2003, p. 193-194.

<sup>58</sup> Cf. D. JEFFREYS, « Perunefer: at Memphis or Avaris? », *EgArch* 28, Londres, 2006, p. 36-37 ; St. PASQUALI, « La date du papyrus BM 10056 : Thoutmosis III ou Amenhotep II ? », *RdE* 58, 2007, p. 77-78, n. 37).

<sup>59</sup> Voir les travaux de M. BIETAK, « The Tuthmoside Stronghold Peru-nefer », *EgArch* 26, Londres, 2005, p. 13-17 ; *id.*, « Perunefer: the principal New Kingdom naval base », *EgArch* 34, Londres, 2009, p. 15-17 ; *id.*, « Perunefer: an update », *EgArch* 35, Londres, 2009, p. 16-17.

<sup>60</sup> Cf. BM EA 10056, r<sup>o</sup> col. 18, l. 4 et v<sup>o</sup> col. 11, l. 2 et 6. Voir *infra* (doc. 2) pour un commentaire sur le sujet.

<sup>61</sup> Il faut toutefois tenir compte de l'état lacunaire des *Annales* : certaines sections ne nous sont pas parvenues.

<sup>62</sup> T. SÄVE-SÖDERBERGH, *op. cit.*, p. 50.

<sup>63</sup> *Ibid.* p. 47. *Contra* P. GRANDET, *op. cit.*, p. 98-99 (aucun déplacement de troupes par voie maritime).

<sup>64</sup> Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 157.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 154.

<sup>66</sup> *Contra* D.B. REDFORD, « The Coregency of Tuthmosis III and Amenophis II », *JEA* 51, 1965, p. 107-122. L'auteur date le papyrus BM EA 10056 du règne d'Amenhotep II.

<sup>67</sup> R. GUNDAKER, « Papyrus British Museum 10056: Ergebnisse einer Neukollationierung und Anmerkungen zur inhaltlichen Auswertung im Rahmen der militärischen Ausbildung Amenophis' II. », *ÄgLev* 27, 2017, p. 293. Auparavant, St. Pasquali avait proposé l'An 52 (Cf. St. PASQUALI, *op. cit.*, p. 77).







(1) *hrw pn [rdy.t] n hmw.wt [wr Ty]ty* (2) *r p3 ky kftjw r-htꜣf* (3) *š 'rq n(y) mh 12 [... ...]* (4) *š 'rq n(y) mh 11 [... ...]* (5) *rdy.t n hm[w.wt wr], Jn3 r p3 [ky]* (6) *kftjw [r-htꜣf] wnh [n(y) mh] 10 [... ...]* (7) *š 'rq n(y) mh 11 (?) [... ...]* (8) *š 'rq n(y) mh 10,5 [... ...]*.

CE JOUR, [donné] à l'artisan en [chef] Tyty, destiné à l'autre bateau *kftjw*<sup>76</sup> qu'il a en charge :

Planches-*'rq* en bois-*š* de 12 coudées, [... ...].

Planches-*'rq* en bois-*š* de 11 coudées, [... ...].

DONNÉ À l'arti[san en chef] Ina, destiné à [l'au]tre bateau *kftjw* [qu'il a en charge] :

[Lattes-*wn*]*hw* de 10 [coudées], [... ...].

Planches-*'rq* en bois-*š* de 11 (?) coudées, [... ...].

Planches-*'rq*<sup>77</sup> en bois-*š* de 10,5 coudées, [... ...].

D'après les passages traduits (r° 18, 3-5 ; v° 11, 1-8), deux ou quatre BTC sont réparés dans cet atelier de charpenterie navale de l'arsenal de Pérounéfer<sup>78</sup>. En effet, le r° 18 mentionne « des bateaux *kftjw* » et le v° 11 indique « l'un... l'autre », donnant donc *a minima* un total de quatre bateaux – sauf si les deux bateaux du v° 11 se rapportent à ceux mentionnés au r° 18.

Suivant l'analyse de Th. Bardinnet, il ne s'agit certainement pas de constructions mais de réparations sur ce type de bateau<sup>79</sup>. En effet, les différentes pièces de bois nommées ne sont que des « planches de revêtement externe (*'rq* et *wnh* pour la coque et les planchers) soumises à l'usure et donc à des remplacements fréquents<sup>80</sup>. ». Ces pièces mesurent entre 5 et 8 mètres. Ainsi, tant les types de pièces que l'essence du bois évoquent davantage une réparation occasionnelle de BTC, plutôt qu'une construction de cette catégorie de bateaux. D'après

<sup>76</sup> La préposition *r* (« pour ») est utilisée pour la distribution de bois aux différents artisans en chef. Cette distribution est destinée à des bateaux en *construction* (cf. St. PASQUALI, « Les réseaux d'approvisionnement en bois des chantiers navals de Pérounéfer. Remarques à propos du papyrus BM 10056 », *GM* 214, 2007, p. 96). Concernant les navires *kftjw*, on préférera parler de *réparation* (cf. *infra* pour un argumentaire en ce sens).

<sup>77</sup> Pour Th. Bardinnet, le terme *'rq* désigne une pièce de bois de recouvrement pour la coque (cf. Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 154). Cl.M. Kemna esquisse l'idée de deux types de pièces de bois bien distinctes : celles (pièces-*'rq*) destinées à la construction des navires maritimes et celles (pièces-*wg3*) destinées à la construction des bateaux fluviaux (cf. Cl.M. KEMNA, *op. cit.*, p. 56), sans toutefois en apporter une preuve incontestable.

<sup>78</sup> *Contra* J. VERCOUTTER, *op. cit.*, p. 54 (« au moins trois ») et I. VIVAS SAINZ, *op. cit.*, p. 75 (« tres barcos de este tipo »).

<sup>79</sup> *Contra* L. BASCH, *op. cit.*, p. 100 ; Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 90 ; P. POMEY, « Vers un renouveau des études de nautique égyptienne », dans I. Régen, Fr. Servajean (éd.), *Verba Manent. Recueil d'études dédiées à Dimitri Meeks par ses collègues et amis, CENiM 2/2*, Montpellier, 2009, p. 326. D'autres auteurs n'ont pas tranché la question, dont J. VERCOUTTER, *op. cit.*, p. 54 ; Sh. WACHSMANN, *op. cit.*, 1987, p. 120 et C. SAUVAGE, *op. cit.*, p. 215.

<sup>80</sup> Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 154.

R. Gundacker, ces travaux d'entretien (réparations mineures et révisions régulières) de BTC sont effectués à la fin de l'été et en automne<sup>81</sup> – période durant laquelle la route maritime directe entre l'Égypte et la Crète est particulièrement fréquentée<sup>82</sup>.

Dans ce contexte précis, il n'est pas exclu que le phonogramme de la « boucle de corde » (V12) ait également servi de déterminatif, indiquant alors que les différentes pièces de bois (*ʿrq* et *wnḥ*) étaient ligaturées entre elles. Ces bateaux seraient donc « cousus » sur bordé premier, conformément à la technique de construction navale égyptienne<sup>83</sup>.

Trois artisans en chef – dont les anthroponymes sont bien identifiés comme étant égyptiens (Mon[tou], Tyty et Ina)<sup>84</sup> – ont reçu ces pièces de bois pour réaliser des réparations sur des BTC. Ces mêmes individus auraient aussi travaillé ensemble sur le bateau l'Étable (*P3-jḥw*)<sup>85</sup>.

Dans la documentation relative à l'arsenal de Péroutéfer, des artisans d'origine sémitique sont mentionnés<sup>86</sup>. Il est tout à fait possible que de tels charpentiers aient travaillé sur les BTC. En revanche, aucune mention de Crétois n'est attestée dans les fragments restants de ce papyrus.

À partir de l'étude de ce document, J. Vercoutter a proposé, dès 1956, deux principales hypothèses de travail – toujours d'actualité<sup>87</sup> – sur la raison à l'origine de la dénomination du BTC : ils ont été construits soit « par les habitants du pays Keftiou et armés par leurs équipages, ou livrés à l'Égypte<sup>88</sup> », soit « en Égypte et dénommés Keftiou en raison de leur type de construction ou du trafic auquel on les destinait<sup>89</sup> ». Quelle que soit l'hypothèse retenue, la présence de ces BTC en réparation dans l'arsenal égyptien de Péroutéfer témoigne de contacts – dont les formes et la teneur restent à définir – entre l'Égypte et le monde égéen à la fin du règne de Thoutmosis III.

### Document 3

Découvert à Abydos dans les années 1990<sup>90</sup>, le coffre en bois K 1042<sup>91</sup> est l'un des deux documents<sup>92</sup> mentionnant le terme *kftjw*<sup>93</sup> en lien avec Qenamou, le célèbre frère de lait

<sup>81</sup> R. GUNDACKER, *op. cit.*, p. 313-314.

<sup>82</sup> Concernant la route de navigation directe entre la Vallée du Nil et le monde égéen aux intersaisons, voir C. SAUVAGE, *op. cit.*, p. 288. Sur la possibilité d'une saison commerciale, voir *Id.*, « L'existence d'une saison commerciale dans le bassin oriental de la Méditerranée au Bronze récent », *BIFAO* 107, 2007, p. 201-212.

<sup>83</sup> À ce sujet, voir P. POMEY, « Navires et construction navale dans l'Égypte ancienne », dans B. Argémi et P. Tallet (éd.), *Entre Nil et Mers : la Navigation en Égypte ancienne (actes des Rencontres de Provence Égyptologie, 12 avril 2014)*, *Nehet* 3, 2015, p. 13-18.

<sup>84</sup> *PNI*, 153, 20 pour *Mntw* ; *PNI*, 378, 25 pour *Tyty* ; *PNI*, 32, 20 pour *Jn3*.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 95, n. 4.

<sup>86</sup> St. PASQUALI, *Recherches sur Memphis au Nouvel Empire : topographie, toponymie, histoire*, thèse de doctorat inédite soutenue à l'Université Paul-Valéry Montpellier III en avril 2008, p. 42-43.

<sup>87</sup> Voir, par exemple, I. VIVAS SAINZ, *op. cit.*, p. 75.

<sup>88</sup> J. VERCOUTTER, *op. cit.*, p. 54.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 55.

<sup>90</sup> Mentionné dans le rapport de fouilles de G. DREYER, U. HARTUNG et Fr. PUMPENMEIER, « Umm el-Qaab. Nachuntersuchungen im frühzeitlichen Königsfriedhof (5./6. Vorbericht) », *MDAIK* 49, 1993, p. 62 et pl. 13b.

<sup>91</sup> Fr. PUMPENMEIER, *Eine Gunstgabe von Seiten des Königs: ein extrasepulkrales Schabtidapot Qen-Amuns in Abydos*, *SAGA* 19, Heidelberg, 1998, p. 3-18.

<sup>92</sup> La seconde attestation – sous la forme du toponyme *Kftjw* – apparaît au sein d'une liste de captifs étrangers, registre situé sous une scène d'Amenhotep II assis sur son trône peint sur la partie sud du mur ouest du hall intérieur de la sépulture thébaine (TT 93) de Qenamou (N. de G. DAVIES, *The Tomb of Ken-Amun at Thebes*, *PMMA* 5, New York, 1930, p. 22-25 et pl. 11.a), cf. commentaire dans J. VERCOUTTER, *op. cit.*, p. 71-75 et 224.

d'Amenhotep II. Ce coffre fait partie d'un ensemble d'objets à vocation funéraire placé dans une fosse, tel un « dépôt extra-sépulcral ».

La date de fabrication de cet objet peut être précisée. Tout d'abord, le terme apparaît au sein d'un texte relatif à la première campagne au Levant d'Amenhotep II (An 3), ce qui permet de déduire un *terminus a quo*<sup>94</sup>. Ensuite, parmi les titres énumérés sur le coffre, à aucun moment il n'est fait référence à son statut de Grand intendant du roi dans le domaine de Pérounéfer<sup>95</sup>. On en déduit donc que le coffre a dû être inscrit avant cette nomination par Amenhotep II<sup>96</sup>. Toutefois, la date de cette nomination (probablement durant la première moitié du règne d'Amenhotep II), qui nous donnerait un *terminus ad quem*, n'est pas connue.

### Colonnes 9-15



(9) *jr-nꜣf nꜣj kftjw(.w) šꜣ.w hr(w) sry.wt nbw(.t) m ph.wy* (10) *šmsꜣj hmꜣf m sn-nw n(y) n(y)-sw.t jwꜣj m* (11) *jrj-rd.wyꜣf jr-nꜣf nꜣj wrꜣy.wt* (12) *šꜣ.w bꜣk(w) m nbw hr ḥsbd* (13) *jwꜣj m šmsꜣf m Rtnw, s ꜣꜣ* (14) *kw šhntꜣk(w) sprꜣj r wr.w* (15) *n(y).w Dꜣhy twt(w) hr jnwꜣsn.*


(9) C'est une multitude de navires-*kftjw* dotés de pare-soleils<sup>97</sup> dorés à la poupe<sup>98</sup> qu'il a faits pour moi, (10) alors que je suivais Sa Majesté en qualité de second du roi et que j'étais (11) son compagnon. C'est une multitude de chars (12) ouvragés d'or et de lapis-lazuli<sup>99</sup> qu'il a faits pour moi, alors que (13) j'étais à sa suite<sup>100</sup> au Réténou. Après avoir été élevé (14) et promu, je suis allé à la rencontre des Grands (15) du Djahy<sup>101</sup>, rassemblés et chargés<sup>102</sup> de leurs présents.

<sup>93</sup> Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 16-17, fig. 6, pl. 4.

<sup>94</sup> St. PASQUALI, « La date du papyrus BM 10056 : Thoutmosis III ou Amenhotep II ? », *RdE* 58, 2007, p. 80, n. 51.

<sup>95</sup> N. de G. DAVIES, *op. cit.*, p. 17-19, pl. 8.

<sup>96</sup> Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 74-75.

<sup>97</sup> L'idéogramme  peut être translittéré soit par *šw.t* (*litt.* « pare-soleil »), soit par *sry.t* (*litt.* « enseigne militaire », « bannière »). Nous suivons la translittération proposée par Fr. Pumpenmeier sur ce point puisqu'aucun contexte militaire ne permet d'étayer la seconde proposition (cf. Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 17).

<sup>98</sup> *Wb* I, 535 ; D. JONES, *op. cit.*, p. 164, n° 53.

<sup>99</sup> Ce type de char honorifique a existé (cf. p. ex. char de Thoutmosis IV, CGC 46097). D'autres textes datés de la XVIII<sup>e</sup> dynastie mentionnent ces chars de manufacture luxueuse, voir M. DANILOVA, « La carrière et la famille de Minhotep Houtoutou. Avec une note sur la date du pErmitage 1116-B verso », *ENiM* 12, 2019, p. 128.


<sup>100</sup> Soit *m* + Infinitif (*šms*) = nom (verbe : « suivre, accompagner »). Il s'agit de la même situation que le paragraphe précédent (col. 10).

<sup>101</sup> Région de Canaan (cf. Th. BARDINET, *op. cit.*, p. 119-122). Le toponyme *Dꜣhy* est présent dans un autre document (doc. 1) mentionnant des bateaux-*kftjw*. Toutefois, pour le doc. 3, il appert que ces deux termes ne sont pas en lien puisqu'ils sont séparés grammaticalement par une suite de propositions à prédicat adverbiale (PPA).

<sup>102</sup> *Litt.* « portant ».

Ce document confirme, d'une part, que ces bateaux ont été construits (*jr~nšf* : « il a fait ») en Égypte, sur l'ordre de Pharaon (ici, Amenhotep II), pour Qenamou. D'autre part, il donne une description de l'aspect extérieur des BTC : « dotés de pare-soleils dorés à la poupe ». Lors de son étude, Fr. Pumpenmeier met en évidence qu'une telle décoration est extrêmement rare sur les bateaux maritimes ; seules les barques divines sont dotées de pare-soleils<sup>103</sup>. Toutefois, retenons également que, durant le Nouvel Empire, de nombreux « bateaux de voyage » (*Reiseboot*) sont pourvus d'une étroite plateforme d'observation à la poupe – cette dernière étant dotée d'éléments légers protégeant les passagers du soleil<sup>104</sup>. En somme, pour obtenir de l'ombre ainsi qu'un peu d'air frais, il fallait soit construire une pergola, soit dresser des « pare-soleils »<sup>105</sup>.

### Analyse des graphies du déterminatif (P1) pour les BTC

La comparaison des graphies du déterminatif  (P1) du terme bateau-*kftjw* n'apporte pas d'informations sur la spécificité de ce type de bateau [fig. 1]. Les graveurs sur pierre et sur bois de Karnak et d'Abydos, ainsi que le scribe de Pérounéfer, ont tracé le déterminatif usuel du bateau pour le BTC, tant sous sa forme hiéroglyphique que hiératique<sup>106</sup>.






Doc. 1 (KIU 5230, V, 35)	Doc. 2 (BM 10056, r° 18, 4)	Doc. 2 (BM 10056, v° 11, 2)	Doc. 2 (BM 10056, v° 11, 6)	Doc. 3 (K 1042, 9)
				

Fig. 1. Mise en série des graphies du déterminatif P1 pour le terme bateau-*kftjw*.

### Synthèse récapitulative des données issues de l'analyse

Malgré la grande diversité des contextes (religieux, administratif et funéraire) et des supports matériels (sur pierre, sur papyrus et sur bois) des sources textuelles dans lesquelles sont mentionnés les BTC, ces derniers ne sont attestés dans la documentation égyptienne que sur une période de temps relativement restreinte : exclusivement durant le règne personnel de Thoutmosis III et la première moitié de celui de son fils Amenhotep II. C'est précisément durant cette période que les contacts égéo-égyptiens sont les plus intenses, comme en témoignent les figurations d'émissaires égéens dans les tombes thébaines du grand prêtre d'Amon Menkheperreseneb l'Ancien (TT 86) et du vizir Rekhmirê (TT 100)<sup>107</sup>.

<sup>103</sup> Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 92.

<sup>104</sup> H. BIEB, *Rekonstruktion ägyptischer Schiffe des Neuen Reiches und Terminologie der Schiffsteile*, Göttingen, 1963, p. 45.

<sup>105</sup> Fr. PUMPENMEIER, *op. cit.*, p. 90.

<sup>106</sup> Pour les graphies hiératiques de P1 au Nouvel Empire, voir G. MÖLLER, *Hieratische Paläographie* (Bd. 2), Osnabrück, 1909, p. 33, n° 374.

<sup>107</sup> La bibliographie sur le sujet est pléthorique. On consultera avec profit Sh. WACHSMANN, *Aegeans in the Theban Tombs*, OLA 20, Leuven, 1987. En dernier lieu, voir U. MATIC et F. FRANKOVIC, « Out of Date, Out of Fashion: The Changing of Dress of Aegean Figures in the Theban Tombs of the Egyptian 18<sup>th</sup> Dynasty in the Light of Aegean Bronze Age Costume », *SMEA-NS* 3, 2017, p. 105-130.

En somme, ces trois courts documents nous livrent de précieuses informations sur le BTC, que l'on résumera comme suit :

- Il effectue des trajets entre le Levant (région de Djahy) et le Delta (ports royaux).
- Il peut être qualifié de navire <sup>108</sup>, en raison de ses activités maritimes le long de la côte méditerranéenne (navigation par cabotage). Transportant des pièces de bois de grandes dimensions (charges lourdes), le BTC peut avoir la fonction de cargo.
- Il est construit et réparé en Égypte. Le revêtement de la coque est constitué de planches-*ʿrq* (« courbées ») en conifère (bois-*š*) et le recouvrement du plancher est formé de lattes-*wnḥ* (recouvrement pour plancher) dont l'essence est inconnue.
- Il est réparé à l'automne (septembre-octobre) dans l'arsenal de Pérounéfer (memphite ou avarite ?). Cet entretien est réalisé sous la direction d'artisans égyptiens.
- Il peut éventuellement être doté d'éléments décoratifs, comme des pare-soleils dorés à la poupe (le cas de Qenamou, proche du roi Amenhotep II, peut être exceptionnel).
- Il est assemblé selon la technique du « bateau cousu » : c'est un navire égyptien.

## Conclusion

En début d'exposé, on a pu observer que les chercheurs admettaient généralement que la dénomination du BTC se rapportait soit à la destination du voyage, soit à l'origine de la construction et/ou au port d'attache.

Différents critères pour identifier un bateau-*kftjw* avaient été énoncés en introduction ; en particulier la taille, le lieu et le mode de fabrication ainsi que l'environnement de navigation. La relecture de la documentation textuelle a permis de démontrer que ces navires-*kftjw* se meuvent dans un environnement fluvial (nilotique) et maritime (méditerranéen) et sont construits à l'égyptienne (cousu sur bordé premier), en Égypte (chantiers navals de Pharaon), par et pour des Égyptiens (dont Qenamou). Le gabarit du BTC n'est pas explicitement indiqué <sup>109</sup>, mais le *Journal* de Pérounéfer donne une précision sur la taille des planches de revêtement externe destinées à la coque et aux planchers : elles mesurent entre 5 et 8 mètres.

Nous pouvons désormais écarter la possibilité d'une fabrication du BTC en Crète <sup>110</sup> (ou au Levant <sup>111</sup>) et d'un emprunt technologique crétois de la part des Égyptiens <sup>112</sup>. Dans un même temps, les sources qui nous sont parvenues ne nous permettent ni de connaître le mode de propulsion (voile et/ou rame), ni de conclure que le BTC était dévolu à un trafic maritime en destination de la Crète.

<sup>108</sup> D'après le Cnrtl : « Bâtiment allongé, souvent de fort tonnage, destiné principalement à la navigation sur mer. Rem. En règle générale, *navire*, peut se dire de toute embarcation flottant sur l'élément liquide, mer ou rivière. » <https://www.cnrtl.fr/definition/navire>, site internet consulté le 09.12.2020).

<sup>109</sup> Sur la longueur potentielle des BTC, voir l'hypothèse de Chr.M. MONROE, *The Boatbuilding Industry of New Kingdom Egypt* (mémoire inédit soutenu à la Texas A&M University en août 1990), p. 59-60. Ce dernier argumente en faveur d'une longueur approximative comprise entre 19 et 22 mètres.

<sup>110</sup> Contra C. VON RÜDEN, « Making the Way through the Sea. Experiencing Mediterranean Seascapes in the Second Millennium B.C.E. », dans A. Lichtenberger, C. von Rügen (éd.), *Multiple Mediterranean Realities. Current Approaches to Spaces, Resources, and Connectivities*, *Mittelmeerstudien* 6, Paderborn, 2015, p. 38-39.

<sup>111</sup> Contra Sh. WACHSMANN, *Seagoing Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*, College Station, 1998, p. 51-52.

<sup>112</sup> Contra notamment L. BASCH, « Le navire *mnš* et autres notes de voyage en Égypte », *The Mariner's Mirror* 64/2, 1978, p. 101.

Par conséquent, pour quelle(s) raison(s) les scribes égyptiens ont-ils consigné ce type de bateau selon un toponyme étranger (*Kftjw*) sous sa forme adjectivale ? Dans une prochaine étude sur le BTC<sup>113</sup>, en couplant notre analyse textuelle avec les indices iconographiques et archéologiques, nous proposerons une nouvelle interprétation : la forme, le décor et le matériau de construction pourraient être les éléments constitutifs de cette dénomination.

---

<sup>113</sup> Objet d'une communication au Colloque international *Meeting the Other: Transfers and cultural interactions around the Nile Valley* (IFAO-PCMA, 27-29 March 2021) : L. DAUTAIS, « Of Cretan wood and an Aegean shape, adorned with Quadruple Spirals. On the identity of the Keftiu-ship in the Egyptian records ».