



**ENiM**

*Égypte Nilotique et Méditerranéenne*

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

---

**À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l’Ancien Empire**  
**Frédéric Servajean**  
**avec une annexe de Pierre Casado**

---

**Citer cet article :**

Frédéric Servajean avec une annexe de Pierre Casado, « À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l’Ancien Empire », *ENiM* 14, 2021, p. 189-227.

---

**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://www.enim-egyptologie.fr>

## À propos de quelques termes nautiques égyptiens de l’Ancien Empire

**Frédéric Servajean**

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

Avec une Annexe de

**Pierre Casado**

Laboratoire CRISES (Université Paul-Valéry Montpellier 3)

**L**ES SCÈNES de navigation figurées dans les tombeaux de l’Ancienne Égypte sont des sortes d’instantanés d’un moment spécifique de la navigation <sup>1</sup>, tout comme les inscriptions les accompagnant. Ces dernières ne sont ni des textes narratifs ni des textes performatifs, encore moins des textes administratifs. Elles ne sont que la mise par écrit de la parole d’une profession saisie dans l’action – bateliers ou marins à la manœuvre. Rien de plus éloigné de l’écrit que cette parole-là, avec ses tournures idiomatiques et son vocabulaire, difficiles à saisir et qui compliquent la tâche du chercheur. Mais ce vocabulaire est mal connu d’une manière générale, quelles que soient la documentation et les époques considérées. Pour ne prendre qu’un exemple, sur les 193 vocables désignant des parties du bateau, consignés dans le très utile *Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms* de D. Jones <sup>2</sup>, sachant que cet auteur ne fait que regrouper les traductions « admises » par la communauté des Égyptologues, 65 sont incertains (c’est-à-dire flanqués d’un point d’interrogation), 52 sont accompagnés de la mention *meaning unknown* et 76 (soit 39 % du total) sont censés être connus, bien que, pour nombre d’entre eux, les traductions généralement admises soient approximatives, voire erronées. Il va de soi que ce dernier chiffre doit être revu à la baisse. On ne peut donc que constater notre méconnaissance des mots de la navigation et des navigateurs.

Comment donc aborder une telle question ? Une analyse cherchant à trouver de manière immédiate un équivalent français à un vocable égyptien ne parviendrait à aucun résultat probant. Les mots ne se renvoient pas systématiquement les uns aux autres comme s’il existait une similitude absolue entre la nautique égyptienne et la nôtre. Le seul moyen de pénétrer dans ce monde très particulier de la navigation et des navigateurs consiste à croiser les résultats d’une triple enquête : lexicographique, ethnographique et technique, en admettant qu’il soit possible de reconstituer les gestes propres à cette profession. Car si, d’une manière générale, les principales données de la navigation restent les mêmes quelles que soient les civilisations considérées (rapport au vent et aux courants, manœuvres, prise en compte des écueils et des obstacles, choix de navigation, etc.), d’autres, notamment celles déterminées par

---

<sup>1</sup> Ce travail a bénéficié du soutien du LabEx ARCHIMEDE au titre du programme « Investissement d’Avenir » ANR-11-LABX-0032-01.

<sup>2</sup> D. JONES, *A Glossary of Ancient Nautical Titles and Terms*, Londres, New York, 1988, p. 152-196.

le milieu (nilotique, par exemple), sont, en revanche, très différentes (organisation et hiérarchie de l'équipage, caractéristiques des coques, etc.).

Dans les pages qui suivent, une dizaine de vocables, récurrents dans les inscriptions des scènes nautiques des tombeaux de l'Ancien Empire, est examinée à l'aune de cette triple enquête. Les scènes de l'Ancien Empire ont été privilégiées parce qu'elles sont plus explicites du point de vue des figurations et plus riches du point de vue du vocabulaire que celles des Moyen et Nouvel Empires. Dans quelques-unes de ces scènes, plusieurs de ces mots sont employés ensemble, ce qui a permis de mieux circonscrire leur champ sémantique, tout en restreignant les possibilités pour les autres.

### I. $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$ , $sš33$ / $sh33$ , « faire mouvement », « manœuvrer »

Parmi les vocables accompagnant les scènes de navigation de l'Ancien Empire, le plus problématique est probablement le terme  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$ ,  $sš33$ , très souvent laissé de côté, certains chercheurs avouant même leur impuissance à le traduire<sup>3</sup>. Ce terme est principalement attesté à l'Ancien Empire, une quinzaine de fois, et, pour la moitié des attestations, dans des scènes de navigation (doc. 1-8). Les autres proviennent essentiellement des Textes des Pyramides (doc. 9-14), sauf une que l'on trouve dans les Textes des Sarcophages (doc. 15). Les dictionnaires et autres lexiques ne consignent pas de vocables de la même famille, qui auraient permis d'en délimiter le champ sémantique, hormis un terme  $\text{𓂏}$  attesté une fois, au Nouvel Empire (doc. 16).

Sa morphologie peut varier, alternant entre  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  et  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$ , bien que cette dernière orthographe ne soit attestée que sous une forme construite :  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  ( $sh3z-w$ , parfait ancien), selon un processus par lequel le  $š$  alterne avec le  $h$ <sup>4</sup>. Ces différences morphologiques montrent que  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  /  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$  est un verbe [3-*gem.*], comme le soulignent E. Edel et J.P. Allen<sup>5</sup>, mais il n'est pas enregistré comme tel dans le *Wb*<sup>6</sup>. Notons que l'on trouve également (une seule fois) l'orthographe  $\text{𓂏} \text{𓂏} \text{𓂏}$ , dans les Textes des Sarcophages (doc. 15).

Les traductions consignées dans les dictionnaires et lexiques sont très variables, voire absentes. Par exemple, le *Wb* ne traduit pas. Il commence par renvoyer au « vorstehende Wort »<sup>7</sup>,  $\text{𓂏}$ ,  $sh3.t$ , « Art des Fahrens »<sup>8</sup>, dont il a été question plus haut, lequel n'est consigné dans le dictionnaire que sur la base d'une seule attestation, bien plus tardive puisque datant de la XVIII<sup>e</sup> dynastie<sup>9</sup>. Un peu plus loin, le *Wb* indique que ce vocable peut accompagner des figurations de bateaux<sup>10</sup>. D. Jones, dans son *Glossary*, mentionne simplement à l'entrée  $sh3$ , ( $sš33$ ) : « meaning unknown »<sup>11</sup>. Le volume 1 du dictionnaire de

<sup>3</sup> Par exemple, M. Mogensen (*Le mastaba égyptien de la Glyptothèque Ny Carlsberg*, Christiania, Berlin, Londres, Paris, 1921, p. 19, n. 1) note à propos de ce terme, dans la partie sa publication consacrée aux scènes nautiques : « incompréhensible ». Voir également A. ERMAN, *Reden, Rufe und Lieder auf Gräberbildern des alten Reiches*, *AAWB* 15, Berlin, 1919, p. 55.

<sup>4</sup> A. GARDINER, *EG*<sup>3</sup>, p. 27, § 19 (𓂏  $š$  early hardly different from 𓂏  $h$ ) ; M. MALAISE, J. WINAND, *Grammaire raisonnée de l'égyptien classique*, *AegLeod* 6, Liège, 1999, p. 21, § 23.

<sup>5</sup> E. EDEL, *Altägyptische Grammatik* II, *AnOr* 39, Rome, 1964, p. 363, § 724 (5) ; J.P. ALLEN, *The Inflection of the Verb in the Pyramid Texts*, Malibu, 1984, p. 55.

<sup>6</sup> *Wb* IV, 268, 3-4.

<sup>7</sup> *Wb* IV, 268, 3.

<sup>8</sup> *Wb* IV, 268, 2.

<sup>9</sup> N. de G. DAVIES, *The Tomb of Ken-Amun at Thebes I*, New York, 1930, pl. 42.

<sup>10</sup> *Wb* IV, 268, 4.

<sup>11</sup> D. JONES, *op. cit.*, p. 261 (12).

R. Hannig, consacré à l’Ancien Empire et la Première Période intermédiaire, consigne la traduction « ramer » (« rudern »)<sup>12</sup>. C’est cette même traduction que proposait E. Edel dans sa grammaire<sup>13</sup>. Quant au *TLA*, qui écarte une lecture *sš33*<sup>14</sup> et renvoie à *sh33*, il propose : « (ein Boot) anlanden ; rudern ; treideln »<sup>15</sup>.

Curieusement, les traducteurs des passages où ce verbe est attesté ne rendent jamais ce terme par « remorquer » (*treideln*). Il est possible que cette traduction ait été proposée sur la base du document du Nouvel Empire dont il vient d’être question, dans lequel l’inscription accompagne une barque *nšm.t* qui semble remorquée par un navire de plus grandes dimensions<sup>16</sup>. C’est d’ailleurs la traduction consignée par D. Jones dans son *Glossary* : « *sh3t*, tow (?) »<sup>17</sup>, mais sans certitude à cet égard. Remarquons néanmoins que, si le câble reliant les deux embarcations est bien amarré à la proue de la barque funéraire, elle l’est, à l’autre extrémité, à l’aviron de gouverne du bateau remorqueur, ce qui est surprenant. On verra que ce terme ne signifie pas *remorquer*.

On trouve bien plus fréquemment les traductions « accoster » ou « ramer », voire « échouer / s’échouer ». Ainsi, J.P. Allen dans son *Inflection of the Verb in the Pyramid Texts*, rend le mot par « to land »<sup>18</sup>, mais, dans sa traduction des Textes des Pyramides, il opte plutôt pour « to beach ». Par exemple, dans le doc. 10 (la translittération est la nôtre),



*Sš33 n=k*<sup>19</sup>, *sš33 Km-Wr*, *hn(.t) n=k*<sup>20</sup>, *hn.t ntr smsw*.

qu’il traduit : « The beaching of the Great Black Bull has been beached for you, you have alighted in the senior god’s alighting (...) »<sup>21</sup>. D’autres traductions de ce passage ont été proposées. Ainsi, pour R.O. Faulkner, il s’agirait plutôt de « voyager » : « The travelling of the Great Black One is travelled for you, you stop (with) the stopping of the Eldest God (...) »<sup>22</sup>. B. Mathieu reprend la traduction « voyager » de Faulkner : « (...) est effectué pour toi le voyage du Noir-Vénérable, est effectué pour toi la pose du Dieu aîné (...) »<sup>23</sup>. On voit bien que le problème est de taille car « échouer / s’échouer » d’une part et « voyager » d’autre part sont des notions opposées. On retrouve cette difficulté avec le doc. 11 (la translittération est la nôtre) :



*Jn nt[...]* *jwy hr sp.ty Mr-n-h3 j.sš33y nšf dp.ty R' m Jmn, n phr-nšf [j]r J3b*.

<sup>12</sup> R. HANNIG, *Ägyptisches Wörterbuch I. Altes Reich und Erste Zwischenzeit*, Mayence, 2003, p. 1235 (30480).

<sup>13</sup> E. EDEL, *op. cit.*, p. 363, § 724 (5).

<sup>14</sup> *TLA* 855600 (pastille rouge).

<sup>15</sup> *TLA* 450518 (pastille verte).

<sup>16</sup> N. de G. DAVIES, *op. cit.*, pl. 42.

<sup>17</sup> D. JONES, *op. cit.*, p. 223 (86).

<sup>18</sup> J.P. ALLEN, *op. cit.*, p. 56.

<sup>19</sup> *Sš33* étant un verbe géminé, l’analyse *sš33~n=k* doit être écartée, le verbe ne dupliquant pas la dernière consonne à l’accompli (*sš3~n=k*). Il s’agit donc de l’infinitif *sš33* suivi du datif *n=k*.

<sup>20</sup> Curieusement, dans les trois versions attestées, l’ordre des signes est le même, qu’il faut analyser sur la base de la proposition qui précède. Le *.t* du féminin est absent dans le premier infinitif et le deuxième *n*, situé avant le déterminatif, doit être rattaché au *=k* placé après : *hn(.t) n=k*.

<sup>21</sup> J.P. ALLEN, *The Ancient Egyptian Pyramid Texts*, Atlanta, 2005, p. 231 (366).

<sup>22</sup> R.O. FAULKNER, *The Ancient Pyramid Texts*, Warminster, 1969, p. 217.

<sup>23</sup> B. MATHIEU, *Les textes de la pyramide de Pépy I<sup>er</sup>. Traduction, MIFAO* 142, 2018, p. 540-541.

La traduction de J.P. Allen est la suivante <sup>24</sup> : « In case [this Pepi] is marooned on (either of) the two lips of the Winding Canal, the Sun's two boats having been beached for him in the west, and he cannot return to the east (...) ». Allen est confronté au fait que, traduisant *sšzz* par « échouer », il ne peut plus faire de même avec *jwt* dont c'est pourtant l'un des sens premiers <sup>25</sup>. Il fait donc le choix de rendre ce dernier terme par « to maroon », « abandonner (quelqu'un) », afin de le concilier avec *sšzz*, « échouer ». La traduction de B. Mathieu nous semble bien plus proche de l'esprit du texte : « C'est [vous qui placerez (?)] le sans bac sur les bords du canal Merenkha, alors qu'ont été pilotées pour lui les deux bateaux de Rê à l'Occident ! Il ne saurait retourner à l'Orient (...) » <sup>26</sup>. Le verbe *sšzz* signifierait donc ici « piloter (un bateau) ».

La traduction « ramer » provient, quant à elle, de l'analyse du doc. 13 (la translittération est la nôtre) :



*Hnꜣy m rmn p.t, sšzzw, dpw(ꜣf) jm rmn p.t.*

C'est R.O. Faulkner qui met clairement en avant l'action de *ramer*, plus précisément celle de *manier un aviron* <sup>27</sup> : « I row in the rowing-side of the sky, I ply my oar in the rowing-side of the sky ». Le paradoxe, avec cette traduction, est que, en raison de la présence du mot *dpw*, « rame gouvernail » <sup>28</sup>, le verbe *sšzz* qui, selon lui, renvoyait, dans le doc. 10, à l'idée de « voyager », est maintenant mis en relation avec l'idée de « manier un aviron ». Certes, dans les deux cas, la notion de *déplacement* est induite mais il n'en reste pas moins qu'il s'agit de deux notions différentes. Il est vrai que plusieurs passages des Textes des Pyramides, construits sur le même modèle (cf. doc. 13-14), pourraient laisser penser que *sšzz* signifie bien « ramer ». J.P. Allen, quant à lui, propose la traduction suivante <sup>29</sup> : « I shall row in the sky's shoulder, and I shall beach my rudder in the sky's shoulder ». Mais l'idée d'échouer un gouvernail n'a pas vraiment de sens.

Remarquons qu'il est possible d'analyser cette séquence différemment, non comme le font Faulkner et Allen en considérant qu'il s'agit de la juxtaposition de deux propositions, mais de la juxtaposition de trois propositions, les deux premières verbales, la dernière adverbiale, en admettant que *sšzz* est un verbe intransitif, ce qui, on le verra, est bien le cas :

*Hnꜣy m rmn p.t, sšzzw, dpw(ꜣf) jm rmn p.t.*

Il a ramé dans un côté du ciel et il a fait l'acte *sšzz*, son aviron de gouverne se trouvant dans un côté du ciel.

La double métaphore, céleste et nautique, qui se dégage de ce passage, est aisée à comprendre, le mot *rmn* pouvant désigner l'« épaulement » <sup>30</sup>, le « côté » <sup>31</sup>, voire un « bord de rameuses » dans

<sup>24</sup> J.P. ALLEN, *The Ancient Egyptian Pyramid Texts*, Atlanta, 2005, p. P. 557-558.

<sup>25</sup> J. RIZZO, « “Être sans bateau” : à propos du sens usuel du verbe *jwt* », *RdE* 56, 2005, p. 167-175.

<sup>26</sup> B. MATHIEU, *op. cit.*, p. 558.

<sup>27</sup> R.O. FAULKNER, *The Ancient Pyramid Texts*, Warminster, 1969, p. 301.

<sup>28</sup> *Wb* V, 447, 3 ; *AnLex* 77.5035 et 78.4783.

<sup>29</sup> J.P. ALLEN, *The Ancient Egyptian Pyramid Texts*, Atlanta, 2005, p. 332 (276).

<sup>30</sup> *Wb* II, 418, 1-11.

<sup>31</sup> *Wb* II, 418, 12-15.

le papyrus Westcar <sup>32</sup>. *Rmn* désigne ici l’un des côtés du bateau (= le ciel), où se trouve l’aviron de gouverne (*dpw*). La lecture de cette traduction montre que, même sans disposer du sens du verbe *sš33*, ce dernier ne signifie ni *ramer* ni *manier un aviron de gouverne*. Il reste cependant lié, d’une manière ou d’une autre, à l’idée de *faire avancer une embarcation* (grâce aux rames) et de *déterminer sa route, sa trajectoire* (grâce à l’aviron de gouverne).

Dans les documents de la liste ci-dessous se rapportant aux figurations nautiques situées dans les mastabas de l’Ancien Empire, le mot *sš33* est toujours mis en relation avec *un personnage se trouvant sur la proue d’un bateau et regardant vers l’avant*, qui est probablement le chef de bord, c’est-à-dire le « donneur d’ordre ». Il ne s’agit donc pas d’un mot se rapportant aux différentes manœuvres effectuées par les bateliers à l’intérieur du bateau mais à un *contexte nautique dans lequel le navire est partie prenante*. La partie de l’inscription contenant ce mot est quasiment toujours la même (doc. 1-8 ; la translittération est la nôtre) :



*Sš33= n nfr !*

Les traducteurs hésitent et rendent cette séquence différemment les uns des autres. H. Junker la traduit « fahren wir gut » <sup>33</sup>, Pierre Montet « Le temps (?) est beau ! » <sup>34</sup>, H. Goedicke « Sail well » <sup>35</sup> et Chr. Ziegler « le voyage sera bon » <sup>36</sup>. En dehors de la traduction de P. Montet, qui peut être écartée car ne correspondant pas aux premières données sémantiques que nous venons de mettre en relief, les trois autres se rejoignent dans l’idée de *voyage* et de *navigation* qui, d’une certaine manière, suggère celle de *mouvement*. Ces traductions restent toutefois trop générales. Celle de Junker, en revanche, est approximativement correcte.

S’agissant d’un verbe géminé, probablement intransitif, construit avec la duplication de la dernière consonne, *sš33= n* pourrait être un aoriste : « nous faisons l’acte *sš33* ». Dans ces conditions, les deux derniers signes de la séquence (𓂏𓂏) doivent être interprétés comme l’adverbe *nfr*, « parfaitement », voire « correctement » (*sš33= n nfr*, « nous faisons l’acte *sš33* parfaitement / correctement »). Il serait donc question du constat de l’un des officiers du bateau, sinon du chef de bord lui-même (le batelier situé sur la proue), à propos d’une action (l’acte *sš33*) à l’origine de laquelle se trouverait l’équipage (le « nous (=n) » de *sš33= n*), sachant que, comme l’écrit É. Benveniste, « dans “nous”, c’est toujours “je” qui prédomine » <sup>37</sup>, c’est-à-dire le « je » du locuteur qui est ici le chef de bord <sup>38</sup>. Cette action reste à déterminer. On commence cependant à deviner qu’il est question du *mouvement* du bateau, de sa *route* ou de sa *trajectoire*.

Revenons au doc. 10, que nous avons commencé à examiner plus haut :

<sup>32</sup> *Wb* II, 418, 17.

<sup>33</sup> H. JUNKER, *Giza IV*, Vienne, Leipzig, 1940, p. 59.

<sup>34</sup> P. MONTET, *Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l’Ancien Empire*, Strasbourg, 1925, p. 352.

<sup>35</sup> H. GOEDICKE, *Re-used Blocks from the Pyramid of Amenemhat I at Lisht, PMMA 20*, New York, 1971, p. 111.

<sup>36</sup> Chr. ZIEGLER, *Le mastaba d’Akhethetep. Une chapelle funéraire de l’Ancien Empire*, Paris, 1993, p. 125.

<sup>37</sup> « Dans “nous”, c’est toujours “je” qui prédomine puisqu’il n’y a de “nous” qu’à partir de “je” (...). La présence du “je” est constitutive du “nous” » (É. BENVENISTE, « Structure des relations de personne dans le verbe », dans *Problèmes de linguistique générale* 1, Paris, 1966, p. 233).

<sup>38</sup> À ce « nous », il faut ajouter le bateau lui-même qui, doté d’un corps (tête, yeux, nez [cf. *infra*, § II]) et d’un nom (cf. P. TALLET, « Khufu’s last fleet on the Red Sea: a reflection of Egypt » [à paraître]), possède une véritable personnalité.



*Sš33 n=k, sš33 Km-Wr, hn(.t) n=k, hn.t ntr smsw.*

*Sš33* ne pouvant être qu'un infinitif, il faut donc traduire le début de cette inscription « L'acte *sš33* t'appartient ». La suite ne serait qu'une explicitation du sujet : *sš33 Km-wr*, « l'acte *sš33* du Noir-Vénérable ». Nous aurions donc : « L'acte *sš33* t'appartient, l'acte *sš33* du Noir-Vénérable », c'est-à-dire « L'acte *sš33* t'appartient, (à savoir) l'acte *sš33* du Noir-Vénérable » ou « L'acte *sš33* t'appartient, (à savoir) l'acte *sš33* (qui caractérise le) Noir-Vénérable ». La suite est construite sur le même modèle que cette première proposition : *hn(.t) n=k hn.t smsw*, Litt. : « se poser t'appartient, se poser du dieu aîné », c'est-à-dire « l'acte de se poser t'appartient, (à savoir) l'acte de se poser (qui caractérise) le dieu aîné ».

En examinant ces deux propositions, on se rend compte que c'est l'*aptitude* à faire *sš33* et *hnj*, « se poser », qui est thématifiée, et que ces deux mots constituent les deux termes d'une opposition ou d'une complémentarité. Dans ce couple, *hnj* (« se poser ») exprime *la fin, le terme, l'aboutissement d'un mouvement*, et *sš33* très probablement le *mouvement lui-même*.

*Km-wr* est une divinité du nome d'Athribis<sup>39</sup>, dont le caractère solaire est bien marqué. Mais, comme le souligne B. Mathieu, il pourrait s'agir aussi d'une allusion à « la course du taureau Apis, hypostase du dieu lunaire »<sup>40</sup>. Quoi qu'il en soit, dans les deux cas, il s'agirait de l'aptitude d'un corps céleste – soleil ou lune – à *se mouvoir* dans le ciel, signifiée par le terme *sš33*. Quant au verbe *hnj*, « se poser », il se rapporte le plus souvent, comme le montre d'ailleurs son déterminatif, à la gent ailée. Ce petit passage thématise donc un *mouvement* céleste spécifique, à la nature non déterminée pour l'instant (en rapport avec *Km-wr*), et la fin de celui-ci, lorsque le défunt *se pose* (en rapport avec *ntr smsw*).

La documentation ne fournit pas d'autres renseignements. On peut avoir l'impression qu'il s'agit de données très disparates : corps céleste (soleil ou lune), oiseaux, bateaux, « donneur d'ordre » (situé à l'avant du bateau). Pourtant, ils ont en commun un élément : la notion de *mouvement*. Il devient donc nécessaire de répondre à la question suivante pour circonscrire le sens du terme *sš33* : qu'y a-t-il de commun au mouvement des corps célestes dans le ciel, au vol d'un oiseau et à la navigation d'un bateau, et quel est le lien de ce mouvement avec le « donneur d'ordre » situé à la proue ?

Ces trois mouvements, que nous percevons comme distincts, présentaient peut-être pour les Anciens Égyptiens des caractéristiques communes. En effet, les trois sont des mouvements continus, prédéterminés, peut-être calculés, sans pause, entre deux points. La lune ou le soleil apparaît toujours au même endroit du ciel, suit le même chemin et disparaît de l'autre côté du ciel, toujours dans la même région de l'horizon, sans que le mouvement ait subi d'interruption. Ce mouvement est d'ailleurs à l'origine de la mesure du temps ; il est donc lié à la notion de calcul. L'oiseau certes ne calcule pas mais dès qu'il s'est envolé, il est condamné à battre des ailes, sous peine de tomber, jusqu'à son point de destination où il se posera. Et, pour ce faire, il devra effectuer un mouvement particulier des ailes pour ralentir et se poser, à l'instar d'un voilier qui, ne pouvant freiner brusquement, procédera à une manœuvre lui permettant de réduire ou d'affaler sa voilure pour casser son inertie et pouvoir ainsi accoster sans dommage. Le voilier est également condamné à se déplacer entre un point de départ et un point d'arrivée. Ces trois mouvements sont différents de celui d'un être humain ou d'un mammifère

<sup>39</sup> J.-P. CORTEGGIANI, *L'Égypte ancienne et ses dieux*, Paris, 2007, p. 255-256. ; LGG VII, 284c.

<sup>40</sup> B. MATHIEU, *op. cit.*, p. 541, n. 296.

quelconque, qui, l’un comme l’autre, peuvent modifier leur route à tout moment, repartir en arrière, voire s’arrêter. *Sš33* désignerait donc un type de mouvement spécifique, exigeant un certain calcul, une continuité entre les points de départ et d’arrivée, voire une impossibilité de s’arrêter, et une aptitude à la mise en œuvre et à la cessation de ce mouvement.

En termes de nautique, il s’agirait donc d’un mouvement déterminé, calculé, c’est-à-dire du *bon mouvement*, de la *manœuvre correcte*, laquelle ne peut être calculée et déterminée que par le donneur d’ordre de la proue. Le verbe *sš33* / *sh33* signifierait donc *manœuvrer*, dans le sens de *faire le mouvement correct*.

Cette caractéristique est indirectement mise en avant par le doc 15 (Textes des Sarcophages, formule 241) :



(Nb.t htp.t...), wp(w).t r(3) f jr.ty f m-ht sš33 n(y) Wrđ-jb.

Même si l’orthographe est différente (𓂏𓂛𓂛𓂛), il est difficile de lire ce mot autrement que *sš33*. C’est d’ailleurs ainsi qu’il est compris lorsque les auteurs le translittèrent.

D. van der Plas et J.F. Borghouts notent, dans leur index des Textes des Sarcophages : « verb, meaning unknown »<sup>41</sup>. R.O. Faulkner l’interprète comme un verbe transitif à l’accompli (*sš33~n*) signifiant, « interroger », « demander » (« who split open his mouth and split open his eyes when the Inert One asked ») mais celui-ci ne comporte aucun complément et la traduction donne l’impression d’être inachevée<sup>42</sup>. P. Barguet, quant à lui, en fait un substantif qu’il rend, sans certitude à cet égard, par « imploration »<sup>43</sup>. Enfin, pour Cl. Carrier, il s’agit du verbe « supplier », mais sa translittération ne correspond pas à sa traduction (*sš33 n wrđ jb*, « après qu’ait supplié “celui à l’esprit fatigué” »)<sup>44</sup>. Autant de traductions très éloignées du champ sémantique du mot *sš33*, les chercheurs tentant simplement de déduire un sens acceptable à partir du contexte sémantique immédiat.

Un examen attentif du passage permet de mettre en relief deux points :

1. L’opposition sémantique entre le vocable *sš33*, qui induit l’idée d’un *mouvement obligé, prédéterminé et continu, sans rupture, entre deux points* (entre l’appareillage et l’accostage pour un bateau), et celle signifiée par l’épithète *Wrđ-jb*, de *fatigue*, d’*inertie* et d’*immobilité*. D’une certaine manière, cette opposition met en avant les deux aspects d’Osiris : vivant et mort.
2. Le verbe *sš33* appartient au vocabulaire des navigateurs et, on l’a vu, il est prononcé le plus souvent à l’avant du bateau par un personnage prenant les décisions qui s’imposent. D’une certaine manière, celui-ci mobilise la *parole* (la *bouche r(3)*) et la *vue* (les *yeux jr.ty*) pour effectuer son travail qui consiste à scruter (avec les yeux *jr.ty*) l’espace vers lequel se dirige le bateau et déterminer la manœuvre à effectuer (*sš33*) en transmettant aux bateliers de la poupe les ordres (avec la bouche *r(3)*) qui s’imposent. Or, le texte exprime parfaitement cette idée : lorsqu’Osiris sort de sa *léthargie (wrđ-jb)* et qu’il se met en *mouvement (sš33)*, Nébet-Htépet lui ouvre la *bouche* et les *yeux (r(3) et jr.ty)*.

<sup>41</sup> D. VAN DER PLAS, J.F. BORGHOUTS, *Coffin Texts Word Index*, Utrecht, Paris, 1998, p. 266.

<sup>42</sup> R.O. FAULKNER, *The Ancient Egyptian Coffin Texts I*, Warminster, 1973, p. 189. On aurait néanmoins attendu, avec cette analyse, *sš3~n*, sans duplication de la dernière consonne.

<sup>43</sup> P. BARGUET, *Textes des Sarcophages égyptiens du Moyen Empire*, LAPO 12, Paris, 1986, p. 60.

<sup>44</sup> Cl. CARRIER, *Textes des Sarcophages du Moyen Empire égyptien I*, s.l., 2004, p. 590-591.



Dans ce passage, le mot *sš33*, qui exprime ce mouvement très caractéristique des bateaux, est employé comme une métaphore. Syntactiquement, il ne peut s'agir que d'un infinitif, difficile à traduire. Nous proposons « mise en mouvement » :

(*Nb.t htp.t...*), *wp(w).t r(3)šf jr.tyšf m-ht sš33 n(y) Wrđ-jb.*

(Nébethétepet...), qui a ouvert sa (= Osiris) bouche et ses yeux après la mise en mouvement de celui dont le cœur est inerte.

Il est maintenant possible de proposer une traduction pour les passages analysés plus haut :

(doc. 10)

*Sš33 n=k, sš33 Km-Wr, hn(.t) n=k, hn.t ntr smsw.*

L'aptitude à faire mouvement (à manœuvrer) t'appartient, à savoir l'aptitude à faire mouvement (à manœuvrer) du Noir-Vénérable, l'aptitude à se poser t'appartient, à savoir l'aptitude à se poser du dieu aîné.

(doc. 11)

*Jn nt[tn ...] jwy hr sp.ty Mr-n-h3 j.sš3šy nšf dp.ty R' m Jmn, n phr~nšf [j]r J3b.*

C'est vous [...] celui qui s'est échoué sur les rives du Canal Nékhat, les deux barques de Rê ayant fait mouvement (ayant manœuvré) pour toi à l'Occident. Il ne saurait retourner à l'Orient.

(doc. 13)

*Hnšy m rmn p.t, sš3šw, dpw(šf) jm rmn p.t.*

Il a ramé dans le côté du ciel et il a fait mouvement (il a manœuvré), l'aviron de gouverne se trouvant dans le côté du ciel.

(doc. 1, 3-8)

*Sš33n nfr !*

Nous faisons mouvement (nous manœuvrons) correctement !




Il nous faut maintenant examiner une dernière inscription, celle de la XVIII<sup>e</sup> dynastie (doc. 16). On a vu plus haut que la barque concernée semblait remorquée bien que le système de remorque puisse sembler curieux. Quoi qu'il en soit, le mot *šh3.t* ne se rapporte pas à ce dernier mais bien, en tant que substantif, à la manœuvre globale. En effet, Le personnage se trouvant à la proue donne l'ordre d'aller à tribord (*jm(y)-wr.t*), c'est-à-dire d'entamer un mouvement, une manœuvre spécifique, vers la droite, d'où le commentaire suivant situé au-dessus de l'embarcation :



*D3.t nšm.t m sh3.t m htp sp 2 r Jmnt(y).t njw.t rs(y).t.*

Traverser (avec) la barque *néchemet* grâce à un mouvement (une manœuvre) vers l’Occident de Thèbes.

Nous obtenons donc, pour les mots *sš33 / sh33* et *sh3.t* considérés en contexte nautique, les sens suivants :

 /  , <i>sš33 / sh33</i> : manœuvrer, faire mouvement
 , <i>sh3.t</i> : manœuvre, mouvement

Un traducteur s’intéressant aux textes relatifs à la nautique égyptienne devra tenir compte du fait qu’en français et dans le domaine de la marine, le verbe *manœuvrer* et le substantif *manœuvre* désignent plusieurs choses différentes. Dans son *Dictionnaire de la marine française*, Ch. Romme écrivait en 1792 à propos du verbe *manœuvrer*<sup>45</sup> : « Produire dans un vaisseau (...), à l’aide du vent, des voiles et du gouvernail, tous les mouvements que les circonstances peuvent rendre nécessaires dans une navigation quelconque (...) ». Quant au substantif *manœuvre*, sa définition est la suivante<sup>46</sup> : « Ce mot exprime tantôt les évolutions d’un vaisseau (...), tantôt les cordages qui servent à maintenir des mâts, des vergues, des voiles, soit à varier au besoin leur position ». Il ajoute, un peu plus loin<sup>47</sup> : « On donne le nom de manœuvre (...) aux cordages qui composent le gréement total d’un vaisseau (...) Parmi ces cordages, les uns ont des positions fixes tels que les étais, les haubans, etc. et d’autres sont alternativement tendus ou lâches. Les premiers servent à l’établissement de la mâture d’un vaisseau ; tandis que les second sont destinés à plier et déplier les voiles ainsi qu’à d’autres usages, ceux-ci sont nommés manœuvres courantes (...) ; et ceux-là manœuvres dormantes (...) ». On pourrait ajouter à ces définitions que le travail sur les manœuvres courantes pour obtenir un bon réglage de la voilure est également considéré comme une manœuvre. Le mot *manœuvre* désigne donc simultanément trois choses :

1. un mouvement calculé, déterminé, du navire ;
2. l’ensemble des cordages composant le gréement (manœuvres courantes et dormantes) ;
3. le travail des bateliers et des marins sur ces cordages.

De toutes les traductions dont il a été question plus haut, la plus proche du sens réel de *sš33* est celle de B. Mathieu (doc. 11) : « piloter ». On l’écartera cependant pour deux raisons :

1. le pilotage d’un navire se rapporte uniquement à une partie spécifique de la manœuvre qui renvoie à des lieux de la côte présentant des caractéristiques complexes qui obligent le chef de bord à travailler en étroite collaboration avec un pilote. Ce dernier prendra en charge la conduite du bateau à cet endroit-là et seulement à cet endroit. Piloter, « c’est diriger et conduire un vaisseau le long d’une côte, dans une baie, un golfe, un détroit, vers une rade, ou un port, en

<sup>45</sup> Ch. ROMME, *Dictionnaire de la marine française*, La Rochelle, 1792, p. 421.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 420.



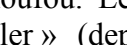
<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 420-421.

évitant les bas-fonds au autres écueils »<sup>48</sup>. On pourrait penser, à la lecture de cette définition, qu'elle correspond au travail du chef de bord dans le cadre d'une navigation nilotique. Or, ce n'est pas le cas. S'il fallait trouver un équivalent du pilote sur un bateau du Nil, ce serait le prorète, toujours figuré à l'avant (en compagnie du chef de bord ou seul), avec sa longue gaffe lui permettant de sonder les fonds, et se tournant vers la poupe pour transmettre ses consignes.

2. Le verbe « piloter » est transitif (*piloter les deux barques de Rê*, comme dans la traduction de B. Mathieu). Or, le verbe *sš33 / sh33*, on l'a vu, est intransitif. Dans le document 11, la séquence *j.sš33y dp.ty R'* signifie simplement *les deux barques de Rê ont fait mouvement* ou *les deux barques de Rê ont manœuvré*.

On obtient donc le schéma suivant :

Substantif		
Manœuvre (1)	Manœuvre (2)	Manœuvres (3)
Mouvement réglé d'un bateau	Réglage des éléments du gréement (= manœuvres courantes) pour obtenir ce mouvement	Éléments du gréement participant au réglage de la voile
<i>Sh3.t</i>	<i>Sb3.t</i> <sup>49</sup>	?
Verbe		
Manœuvrer (1)	Manœuvrer (2)	?
Faire mouvement	Régler les éléments du gréement	?
<i>Sš33 / sh33</i>	<i>Sb3</i> <sup>50</sup>	?

Pour terminer, deux documents doivent être rapidement examinés. Le premier est une attestation provenant du *Journal de Méror*, récemment publié par P. Tallet. On y trouve un mot écrit , interprété par ce dernier comme *sš33*<sup>51</sup>. La graphie est cependant différente de celles rencontrées plus haut, notamment en raison de la présence du signe  (M2). Ce terme clôt une longue séquence alternant les vocables *n't*, « appareiller », *sqdw.t*, « naviguer », et *sdr.t*, « passer la nuit », pendant neuf jours d'allers et retours entre Toura et Akhet-Khoufou. Le dixième jour, le dernier de la série, la séquence commence par *n't*, « appareiller » (depuis Toura) et se termine par  (à Akhet-Khoufou), d'où, logiquement, la traduction « accoster » proposée par l'auteur<sup>52</sup>. Cette traduction ne correspond pas au champ sémantique mis en relief plus haut pour ce vocable. Elle appelle deux remarques :

<sup>48</sup> A.-S. DE MONTFERRIER, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841 p. 541.

<sup>49</sup> Pour ce terme, cf. Fr. SERVAJEAN, « Manœuvres nilotiques » (à paraître). Le batelier chargé de coordonner la manœuvre est le *sb3t(y)*.

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> P. TALLET, *Les papyrus de la mer Rouge I. Le « journal de Merer » (Papyrus Jarf A et B)*, MIFAO 136, Le Caire, 2017, p. 37 et p. 39, n. q.

<sup>52</sup> *Loc. cit.*

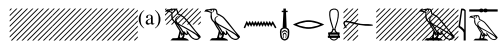


comme la particule enclitique *ʒ* habituellement rendue par « certes », « vraiment »<sup>60</sup>. E. Oréal, reprenant le problème, écrit à ce propos que l'emploi de la particule *ʒ* peut être interprété ici « (...) avec une cohérence satisfaisante, (...) pour marquer une opération de sélection doublant une identification. Ce syntagme (*mj nw ʒ*<sup>61</sup>) prépositionnel signifierait ainsi quelque chose comme : “juste comme ça, exactement comme ça, (c’est bien !)”<sup>62</sup>. On aurait donc, littéralement, « Comme cela exactement ». L’analyse d’E. Oréal correspond parfaitement à la scène figurée. Il s’agit effectivement d’une situation énonciative d’« identification » (la bonne direction) et de « sélection » d’une direction (parmi un choix multiple).

Pour le mot *tp*, « cap », « direction », cf. *infra*, § II.

## 2. Bloc MMA 22.1.13 (IV<sup>e</sup> ou V<sup>e</sup> dynastie)<sup>63</sup>

Voilier (avec rames en place mais sans rameurs) naviguant vers la droite. On ne voit que la partie se trouvant devant et dans la partie basse du mât. La proue est également perdue. On y aperçoit juste le dos d’un personnage qui regarde vers l’avant. Il est possible qu’un autre personnage se soit trouvé devant lui. La manœuvre des bateliers au pied du mât et les détails de celui-ci sont extrêmement détaillés et précis. Entre les bateliers à la manœuvre et le personnage de la proue, une colonne de texte (→) :



[Sš]ʒʒn nfr ! Mj nw ʒ js(.w) ʒ.

Nous manœuvrons correctement ! Comme cela exactement (b), allez-y (c) !

(a) La partie supérieure de la figuration étant perdue, il est difficile de déterminer le nombre de cadrats manquant.

(b) Pour la séquence *mj nw ʒ*, cf. *supra*, doc. 1, n. a.

(c) Translittération et traduction incertaines. H. Goedicke traduit, sans certitude à cet égard : « Sail well like this, hurry ! » ((šš)ʒʒ.n nfr(w) mi nw ʒ is ʒ)<sup>64</sup>.

## 3. Tombe de Khnoumhotep (V<sup>e</sup> dynastie, Saqqâra)<sup>65</sup>

Dans cette tombe<sup>66</sup>, deux figurations de bateaux : un voilier et une embarcation à rames qui devaient appartenir à un même ensemble. Le mot *sšʒʒ* se trouve dans l’inscription accompagnant cette dernière, qui se déplace vers la gauche. Sur la proue, deux personnages. Le premier est le prêtre comme le montre la longue gaffe qu’il empoigne. Il regarde vers l’avant. Derrière lui, un personnage qui se retourne tend son bras pour relayer la consigne du prêtre vers un batelier assis sur le toit de la cabine, laquelle se prolonge très en avant du mât rabattu. Ce dernier, qui se retourne également vers la poupe, tend son bras gauche vers les trois timoniers en répétant probablement l’ordre du prêtre.

L’inscription reproduit cette consigne (←) en deux colonnes et une ligne qui se déploient vers la droite, la première colonne se trouvant exactement au-dessus de celui qui prononce le texte : le prêtre.

<sup>60</sup> H. JUNKER, *op. cit.*, p. 59 ; *Wb* 1, 1, 2-7 ; VÉgA 255 ; E. ORÉAL, *Les particules en égyptien ancien de l’Ancien Empire à l’égyptien classique*, *BiEtud* 152, 2011, p. 25-60.

<sup>61</sup> Nous ajoutons. E. Oréal rend le syntagme *mr nw ʒ*, avec *mr* forme ancienne de *mj*.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 31. On ne sait à quoi correspond la partie placée entre parenthèses ; peut-être à *tp nfr pw*. Si c’est le cas, la traduction de cette séquence est erronée (cf. *infra*, § II).

<sup>63</sup> H. GOEDICKE, *op. cit.*, p. 109-112 ; et p. 111 (fac-similé).

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 111-112.

<sup>65</sup> PM III/2, 578-579 (D 49).

<sup>66</sup> H.FI. PETRIE, M.A. MURRAY, *Seven Memphite Tomb Chapels*, *BSEA* 65, Londres, 1952, p. 25 et pl. XVII (2).



### 5. Mastaba de Kaemrehou (V<sup>e</sup> dynastie, Saqqara) <sup>68</sup>

Quatre embarcations à rames, situées à droite d'une stèle fausse porte, naviguent vers la droite, deux à deux (sur deux registres) <sup>69</sup>. À gauche de cette dernière un grand voilier, dépourvu d'inscription, se déplace vers la gauche <sup>70</sup>. Un prêtre se trouve à la proue de trois des embarcations à rames. La deuxième du registre du bas en est dépourvue.

La première du haut est dotée de deux inscriptions, une verticale au-dessus du prêtre (→), une horizontale au-dessus de l'embarcation (←) <sup>71</sup>.

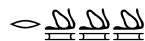
*Inscription verticale au-dessus du prêtre de la première embarcation du haut :*



*Sš33= n nfr !*

Nous manœuvrons correctement !

*Inscription horizontale au-dessus de la première embarcation du haut (il s'agit de la suite de celle se trouvant au-dessus de l'embarcation suivante) (←) :*



*r phw.w.*

vers les confins marécageux.

La deuxième embarcation du haut est dotée de deux inscriptions, une verticale au-dessus du prêtre (→), une horizontale au-dessus de l'embarcation (←) <sup>72</sup>.

*Inscription verticale au-dessus du prêtre de la deuxième embarcation du haut :*



*Jm(y)-wr.t !*

Tribord !

*Inscription horizontale au-dessus de la deuxième embarcation du haut (il s'agit du début de l'inscription, qui se poursuit au-dessus de la première embarcation) (←) :*



*Hd.t r phw.w.*

Descendre le courant vers les marais du Delta, (vers les confins marécageux).

La première embarcation du registre du bas présente une inscription lacunaire au-dessus du prêtre <sup>73</sup>. La deuxième est dépourvue de prêtre. Une inscription horizontale court au-dessus, il s'agit d'un ordre

<sup>68</sup> PM III/2, 485-487 (n° 79).

<sup>69</sup> M. MOGENSEN, *op. cit.*, p. 6 et p. 17-19, fig. 10-13.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 15, fig. 9.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 18, fig. 11.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 17, fig. 10.

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 19, fig. 13.













*tp nfr* ! Nous faisons route correctement !

Et dans le document 19 :

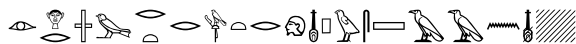


*Mr Jmn.t ! Tp nfr pw !*

(Voici) le canal de L'Occident ! C'est *tp nfr* !

Le doc. 19 n'est qu'un abrégé du doc. 6. Dans ce dernier, le chef de bord, situé à la proue, donne l'ordre au gabier, situé à la poupe, de bien surveiller, c'est-à-dire de bien régler, le bras de la vergue (*Fais attention au bras de vergue !*). Puis, l'embouchure du canal de l'Occident entrant dans son champ de vision, il s'exclame (*Voici le canal de L'Occident !*). Juste avant de pénétrer dans celui-ci, il ajoute : *Comme cela exactement, c'est tp nfr* ! On voit bien qu'il ne peut s'agir que de direction : *C'est la bonne direction* ! Cette remarque prend tout son sens si l'on tient compte également de ce qui suit : *Nous manœuvrons correctement* ! Le discours complet est donc le suivant : « Fais attention au bras de vergue ! Voici le canal de l'Occident ! Comme cela exactement, c'est la bonne direction ! Nous manœuvrons correctement ! »

Il en va de même avec le doc. 8, mais sous une forme un peu différente puisqu'il ne s'agit pas d'une proposition à prédicat nominal mais d'un syntagme adverbial (préposition + syntagme nominal) :



*Jr hr jm(y)-wr.t r jmn.t r tp nfr pw. Sš33zn nfr [...]*.

Gouverne à tribord, vers l'ouest, vers ce *tp nfr* ! Nous faisons mouvement correctement [...].

Le changement de cap se fait explicitement vers l'ouest (*r jmn.t*), le syntagme *r tp nfr pw* apportant une précision à propos de cette direction puisqu'il est introduit par la préposition  $\ominus$ , *r*, « vers » : « vers cette cette bonne direction ».

La notion de *direction*, de *cap* mise en relation avec celle de *tête* n'est pas surprenante, on la retrouve, par exemple, dans le vocabulaire nautique français. Ainsi, le mot français *cap* (en tant que *direction*) provient du latin *caput*, « tête ». D'après le CNRTL et le TLFi, ce mot, « emprunté à l'ancien provençal » désigne « l'avant d'un bâtiment, par rapport à la direction qu'il suit ». On remarquera cependant qu'il ne s'agit pas de l'un des sens premiers de *caput*. Cette signification est venue s'ajouter à celles de « tête », « sommet », etc., à partir semble-t-il des pratiques propres à la navigation en Méditerranée. Toutefois, ce processus sémantique reste mystérieux <sup>101</sup>.

À l'entrée *cap* de son *Dictionnaire de la marine française* <sup>102</sup>, Ch. Romme écrit : « Les marins donnent aussi le nom de *cap head of a ship* à la proue du vaisseau où ils sont embarqués, et lorsqu'ils sont en mer. Si un vaisseau a sa proue dirigée, vers un ennemi, ou vers la terre, ou vers la mer, il est dit avoir le *cap to lay the head* ou sur l'ennemi, ou sur la terre, ou au large

<sup>101</sup> Voir à ce propos, en Annexe, les très intéressantes remarques que M. Pierre Casado, du Laboratoire CRISES de l'Université Paul Valéry Montpellier 3, m'a transmises : « Notice lexicographique à propos du mot français *cap* = "promontoire" » ; qu'il en soit remercié.

<sup>102</sup> Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 129.



auparavant (*head* en anglais, cf. définitions plus haut) : la *tête*, la *proue*, la *direction* : « (le cap est) l'avant d'un bâtiment, par rapport à la direction qu'il suit ». Il semble cependant que, pour signifier pleinement *cap*, *direction*, le substantif *tp*, « proue », doive se combiner avec l'adjectif *nfr*. *Tp nfr* serait donc littéralement, dans le vocabulaire nautique, « la bonne proue », c'est-à-dire la *proue bien orientée*, *dans la bonne direction*, qui suit le *bon cap*.

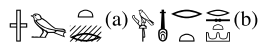
*Tp nfr pw* signifie donc bien, en tant que proposition à prédicat nominal, *c'est le bon cap*, *la bonne direction*, plus précisément *c'est la proue (= la tête) orientée vers la bonne direction* ; et, en tant que syntagme nominal, *ce bon cap*, *cette bonne direction*, c'est-à-dire *cette proue (= tête) orientée vers la bonne direction*.

𓂏	<i>tp</i>	<i>proue.</i>
𓂏𓏏	<i>tp nfr</i>	<i>(bon) cap, (bonne) direction</i> (la proue orientée dans la bonne direction).

## Documents

### 17. Tombe de Pépyânkh-héryib (1)<sup>110</sup> (VI<sup>e</sup> dynastie, Meir)<sup>111</sup>

La figuration est classique, les personnages effectuant les mêmes gestes que dans les représentations déjà analysées. Au-dessus de la voile déployée d'un bateau *hn.t* (sans rames) se déplaçant vers la droite court horizontalement l'inscription suivante (→) :



(a) D'après Blackman, sous le *t* de *jm(y)-wr.t*, se trouvait à l'origine, comme on pouvait le voir dans les photographies prises en 1913, un  $\leftarrow$ <sup>112</sup>.

(b) Dans ses carnets, Blackman signale avoir relevé, après la lacune suivant la séquence  $\leftarrow$   $\overline{\text{𓂏}}$ , une série de signes qu'il restitue horizontalement et de gauche à droite dans le corps de son texte (  $\overline{\text{𓂏}}$   $\overline{\text{𓂏}}$   $\overline{\text{𓂏}}$   $\overline{\text{𓂏}}$  ). Comme le montre le dernier signe de cette séquence subsistant lors de l'établissement de son fac-similé<sup>113</sup>, elle devait être agencée verticalement et de droite à gauche<sup>114</sup>. Ce signe a aujourd'hui disparu<sup>115</sup>. Blackman rapporte enfin que, d'après Sethe, dans la lacune séparant cette partie verticale de l'inscription et la fin de la partie visible de l'inscription horizontale, on devinait les restes de quelques hiéroglyphes :  $\overline{\text{𓂏}}$ <sup>116</sup>. Cet ajout a été inséré par N. Kanawati dans sa traduction du passage qui nous occupe<sup>117</sup>.

L'inscription ainsi reconstituée peut être traduite de la manière suivante :

*Jm(y)-wr.t r Jmn.t nfr.t r smj.t jmnt(y).t ! Tp nfr pw n(y) Hw.t-Hr !*

<sup>110</sup> Pour une autre inscription provenant du même monument, cf. *infra*, doc. 23.

<sup>111</sup> PM IV, 254-255 (D 2).

<sup>112</sup> A.M. BLACKMAN, *The Rock Tombs of Meir IV*, Londres, 1924, p. 44, n. 5.

<sup>113</sup> *Ibid.*, pl. 16.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 44-45.

<sup>115</sup> N. KANAWATI, *The Cemetery of Meir I. The Tomb of Pepyankh the Middle*, ACER 31, Oxford, 2012, pl. 82.

<sup>116</sup> A.M. BLACKMAN, *op. cit.*, p. 45.

<sup>117</sup> N. KANAWATI, *op. cit.*, p. 43.

À tribord, vers le bel Occident, vers le désert de l’ouest ! C’est la bonne direction pour aller vers (a) Hathor (b) !

(a) Litt. : « c’est la bonne la direction de Hathor ».

(b) La mention de Hathor, en tant que divinité possédant funéraire<sup>118</sup>, se comprend aisément puisque, dès l’Ancien Empire, elle est qualifiée de « Maîtresse du désert » (*Nb.t smj.t*)<sup>119</sup>. Il est donc logique qu’il en soit question lorsque le navire se dirige vers le désert *smj.t*.

### 18. Mastaba de Mérérouka (VI<sup>e</sup> dynastie, Saqqâra)<sup>120</sup>

L’inscription court horizontalement (←) au-dessus de la voile déployée d’une embarcation (également dotée de rameurs)<sup>121</sup> :



*Nfrꜣw sw tꜣw pn Nt(y) hn'(ꜣj) ! Tp nfr pw n(y) Hw.t-Hr Mry(.t) Jmn.t nfr.t !*

Il est bon ce vent, Camarade ! (a) C’est la bonne direction pour aller vers Hathor (b), l’aimée du bel Occident (c) !

(a) La séquence finale, fréquente dans les inscriptions des mastabas, doit être comprise comme *nt(y) hn'(ꜣj)*, « celui qui est avec moi », c’est-à-dire comme un vocatif que l’on peut rendre par « camarade ».

(b) Litt. : « c’est la bonne la direction de Hathor ».

(c) Hathor, en tant que divinité funéraire, est intimement liée à l’Occident, voire à sa personnification (*Jmn.t*)<sup>122</sup>. Si l’épithète *mry(.t) Jmn.t nfr.t* n’est pas consignée dans le *LGG*, on trouve, en revanche, mais uniquement à partir du Nouvel Empire, *Hnw.t Jmnt(y).t*<sup>123</sup> et *Hnw.t Jmnt(y).t nfr.t*<sup>124</sup>.

### 19. Mastaba de Méhou (VI<sup>e</sup> dynastie, Saqqâra)<sup>125</sup>

Dans le long couloir d’entrée, côté sud, au-dessus d’un voilier naviguant vers la droite, court une inscription horizontale (→), dont les quatre derniers signes sont agencés en colonne, identique à la précédente (cf. *supra*, doc. 18)<sup>126</sup> :



*Nfrꜣw sw tꜣw pn Nt(y) hn'(ꜣj) ! Tp nfr pw n(y) Hw.t-Hr Mry(.t) Jmn.t nfr.t !*

<sup>118</sup> C.J. BLEEKER, *Hathor and Thot, Two Key Figures of the Ancient Egyptian Religion*, Leyde, 1973, p. 42-45.

<sup>119</sup> *Ibid.*, p. 42 ; *LGG* 4, 127c (on remarquera que ce dernier ouvrage n’enregistre des attestations de cette épithète qu’à partir du Moyen Empire).

<sup>120</sup> PM III/2, 525-535.

<sup>121</sup> Pr. DUELL, *The Mastaba of Mereruka II, OIP* 39, Chicago, 1938, pl. 140-141.

<sup>122</sup> J.-P. CORTEGGIANI, *L’Égypte ancienne et ses dieux*, Paris, 2007, p. 180-181.

<sup>123</sup> *LGG* V, 166a-167b.

<sup>124</sup> *LGG* V, 167c.

<sup>125</sup> PM III/2, 619-622.

<sup>126</sup> H. ALTENMÜLLER, *Die Wanddarstellungen im Grab des Mehu in Saqqara*, *ArchVer* 42, Mayence, 1998, p. 114, et pl. 19b.



Il est bon ce vent, Camarade ! C'est la bonne direction pour aller vers Hathor (b), l'aimée du bel Occident (c) !

(a) Cf. *supra*, doc. 18.

(b) Cf. *supra*, doc. 18.

## 20. Mastaba de Nysoutnéfer (V<sup>e</sup> dynastie, Gîza) <sup>127</sup>

Quatre embarcations à rames naviguent de conserve vers la droite (sur deux registres). Les deux du bas sont des bateaux *hn.t*. Au-dessus de celui de droite, de taille plus réduite, court une inscription horizontale (→) dont les trois premiers signes (𓄀𓄁𓄂) correspondent au nom du personnage situé sur la proue <sup>128</sup>.

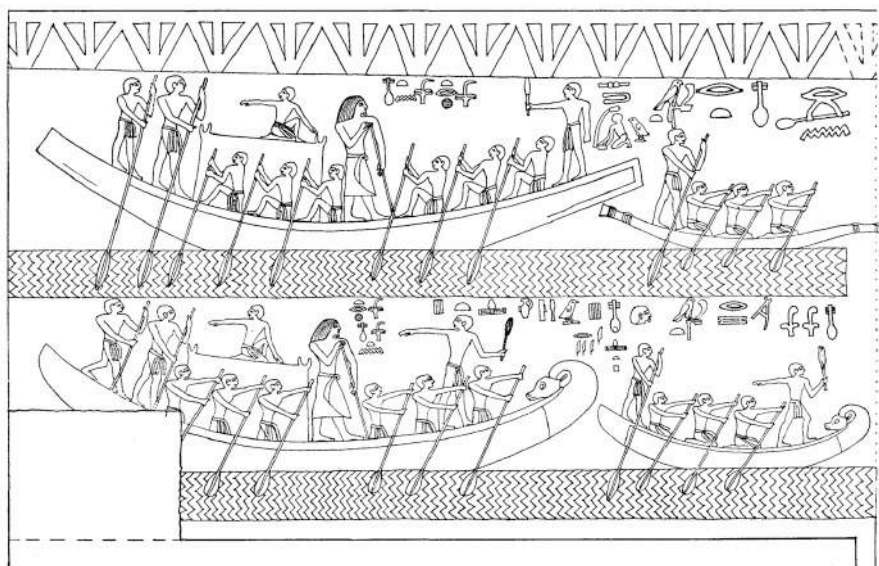


Fig. 3. Quatre embarcations à rames se déplacent vers la droite sur deux registres. Les deux du bas sont des bateaux *hn.t* (d'après H. Junker, *Gîza III*, Vienne, Leipzig, 1938, p. 167, fig. 29).

𓄀𓄁𓄂

*Mr Jmn.t ! Tp nfr pw !*

(Voici) le canal de L'Occident ! C'est la bonne direction !

## 21. Textes des Sarcophages (CT III, 320g), formule 239





𓄀𓄁𓄂𓄃𓄄𓄅𓄆𓄇𓄈𓄉𓄊𓄋𓄌𓄍𓄎𓄏𓄐𓄑𓄒𓄓𓄔𓄕𓄖𓄗𓄘𓄙𓄚𓄛𓄜𓄝𓄞𓄟𓄠𓄡𓄢𓄣𓄤𓄥𓄦𓄧𓄨𓄩𓄪𓄫𓄬𓄭𓄮𓄯𓄰𓄱𓄲𓄳𓄴𓄵𓄶𓄷𓄸𓄹𓄺𓄻𓄼𓄽𓄾𓄿𓀀𓀁𓀂𓀃𓀄𓀅𓀆𓀇𓀈𓀉𓀊𓀋𓀌𓀍𓀎𓀏𓀐𓀑𓀒𓀓𓀔𓀕𓀖𓀗𓀘𓀙𓀚𓀛𓀜𓀝𓀞𓀟𓀠𓀡𓀢𓀣𓀤𓀥𓀦𓀧𓀨𓀩𓀪𓀫𓀬𓀭𓀮𓀯𓀰𓀱𓀲𓀳𓀴𓀵𓀶𓀷𓀸𓀹𓀺𓀻𓀼𓀽𓀾𓀿𓀰𓀱𓀲𓀳𓀴𓀵𓀶𓀷𓀸𓀹𓀺𓀻𓀼𓀽𓀾𓀿

(...) *sr.t hb m tp wj3, js̄t sqd(w.t) m nhpw.*

(...) annonce de la fête à la proue du bateau, tandis que la navigation se déroulait à l'aube (...).

<sup>127</sup> PM III/1, 143-145 (G 4970).

<sup>128</sup> RPN I, 197 (13) : *Nfr-nn*. Pour le commentaire de H. Junker à propos de l'inscription qui nous intéresse : *Gîza III*, Vienne, Leipzig, 1938, p. 184.

III. , *h3.t*, « proue » / , *ph.wy*, « poupe » ; , *m3-h3.t*, « étrave » / , *m3-ph.wy*, « étambot »

Ce paragraphe est la suite du précédent. Il y est question d’autres vocables se rapportant à la *proue* et, par déduction, à la *poupe*. D’une certaine manière, si l’on pose correctement le problème d’un point de vue nautique, les significations se déduisent logiquement les unes des autres (ex. : si *h3.t* → « proue » alors, logiquement, *ph.wy* → « poupe »).

Dans le vocabulaire des marines de l’Europe occidentale méditerranéenne, de l’époque moderne à l’époque contemporaine, le terme *cap* est concurrent de celui de *proue* qui, contrairement au premier, désigne l’avant d’un navire sans lien avec la notion de direction. Comme l’écrit Ch. Romme, « ce nom exprime une partie assez indéterminée d’un vaisseau, et même il est peu en usage parmi les marins qui indiquent par le nom d’avant toute la partie d’un vaisseau qui est comprise entre l’étrave et le maître-couple. Le nom de proue semblerait devoir n’exprimer que la face antérieure et apparente d’un vaisseau flottant, comme celui de poupe signifie sa face postérieure (...) »<sup>129</sup>. La remarquable stabilité de ce vocable doit être soulignée : *πρόρα* → *prōra* [-ae, f.] → *proue* (français), *prow* (anglais), *proa* (espagnol et portugais), *prua* (italien).




Un autre terme se rapporte également à l’avant d’un bateau, celui d’*étrave*. Comme le précédent, il est indépendant de la notion de direction. D’après A.-S. de Montferrier, ce mot renvoie à une « pièce courbe ou suite de pièces courbes écarvées ensemble qui s’élèvent à l’avant d’un navire dans son plan diamétral, depuis l’extrémité de la quille jusque sous le beaupré. L’étrave est la base de la proue d’un bâtiment »<sup>130</sup>.

Cette rapide enquête sur les mots renvoyant à l’avant d’un bateau dans certaines langues européennes nous place en présence de 3 vocables :

1. *Cap* : avant d’un bateau et direction vers laquelle celui-ci est orienté (étymologiquement lié au latin *caput*, *tête*). Est également un terme propre à la navigation.
2. *Proue* : avant d’un bateau sans autre précision.
3. *Étrave* : pièce centrale de la coque remontant jusqu’à l’avant (de la quille à la proue).

De ces trois désignations, la troisième et dernière correspond à un élément structurel (étrave), la deuxième est très générale (proue) – aucune des deux n’ayant de lien avec la notion de *direction* –, enfin, la première est liée aux notions de *direction* et de *tête*.

À ce stade de l’enquête, la question qui se pose est de savoir si les vocables de la nautique égyptienne renvoient à des idées similaires. Nous allons tenter, dans les lignes qui suivent, de dégager quelques lignes directrices. Sans prétendre à l’exhaustivité, voici les principaux mots censés désigner l’avant du navire :

1. , *w3d.t*<sup>131</sup> ;
2. , *bnb(t)*<sup>132</sup> ;
3. , *m3-h3.t*<sup>133</sup> ;







<sup>129</sup> Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 516.


<sup>130</sup> A.-S. de MONTFERRIER, *op. cit.*, p. 262.


<sup>131</sup> *Wb* I, 268, 14 ; D. JONES, *op. cit.*, p. 159 (32) ; G. JÉQUIER, « Matériaux pour servir à l’établissement d’un dictionnaire d’archéologie égyptienne », *BIFAO* 19, 1922, 53 ; *AnLex* 78.0879.

<sup>132</sup> *Wb* I, 459, 16 ; D. JONES, *op. cit.*, p. 163 (48). VÉGA 01923.



du bateau, c’est-à-dire l’« avant », par opposition à *ph.wy*, la « poupe »<sup>139</sup>, le vocable  désigne probablement une pièce en bois constitutive de la proue et de la poupe comme le montre le déterminatif . Il s’agirait donc, littéralement, d’*une pièce en bois de la proue*. C’est d’ailleurs ainsi que G. Jéquier avait interprété ce mot : « Le trait  qui accompagne le  montre que ce signe ne doit pas être considéré comme un syllabique, mais comme un idéogramme : il s’agit donc de deux parties du bateau<sup>140</sup>, en bois, qui ont la forme de faucilles, l’une à l’avant, l’autre à l’arrière »<sup>141</sup>. Et il est un fait que si l’on combine deux signes U1 inversés, on obtient : , forme qui rappelle indiscutablement celles de certaines embarcations rituelles ; par exemple  (P27A).

On peut se demander si cette pièce de bois , *m3*, qui se rapporte aussi bien à la proue qu’à la poupe, n’est pas l’élément structurant de l’avant et de l’arrière, sachant que, pour reprendre la définition de Ch. Romme, le mot *proue* « exprime une partie assez indéterminée d’un vaisseau, et même il est peu en usage parmi les marins qui indiquent par le nom d’*avant* toute la partie d’un vaisseau qui est comprise entre l’étrave et le maître-couple », c’est-à-dire la moitié antérieure du navire, l’*arrière*, c’est-à-dire la poupe, renvoyant à l’autre moitié. La pièce de bois *m3-h3.t* structurerait donc le bateau sur sa moitié antérieure et la pièce *m3-ph.wy* sur sa moitié postérieure. *M3-h3.t* serait donc la « pièce (de bois) courbe ou (une) suite de pièces courbes écarvées ensemble qui s’élèvent à l’avant d’un navire dans son plan diamétral » (A.-S. de Montferrier), c’est-à-dire l’*étrave*, et *m3-ph.wy*, la « pièce de bois, droite et forte, qui, élevée à l’extrémité de la quille d’un vaisseau, termine l’arrière de sa carène, et son plan diamétral », c’est-à-dire l’*étambot*, selon la définition de Ch. Romme<sup>142</sup>. Certes, ces définitions renvoient à des navires du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec leurs spécificités propres (la quille par exemple), mais, au-delà de ces dernières, les caractéristiques générales de la coque restent les mêmes. *M3-h3.t* serait donc l’*étrave* et *m3-ph.wy*, l’*étambot*. L’enquête lexicographique reste à faire mais, malheureusement, les deux mots sont très peu attestés, uniquement, à ma connaissance, dans des listes de parties de bateau, difficilement utilisables pour conduire une telle enquête ; ainsi, par exemple, en CT V, 125a-b (formule 398). Remarquons néanmoins que le simple fait d’être consignés dans ce type de liste montre qu’il s’agit bien de parties constitutives des bateaux et non de désignation métaphoriques.

L’analyse ne peut en rester là. Il nous faut revenir au passage des *Archives d’Abousir* où il est question de la séquence *tp n(y) wj3 pn* (cf. *supra*, § II). Cette séquence s’insère dans un énoncé traduit par P. Posener-Kriéger de la manière suivante : « Quand ce faucon femelle fut fixé à la proue (*tp*) de cette barque, etc. »<sup>143</sup>. Pour soutenir sa proposition de traduction (correcte), elle ajouta en note : « on peut se demander si l’image divine fut placée sur le pont du bateau, comme on pourrait se l’imaginer d’après les représentations des barques divines tardives, notamment à Edfou ou à Dendéra, ou bien à la proue du bateau »<sup>144</sup>. P. Posener-Kriéger pensait avoir trouvé un parallèle dans un article de H.G. Fischer mentionnant une inscription de la tombe thébaine (TT65) de *Htj* (XI<sup>e</sup> dynastie), où un procédé similaire semble attesté. Le passage est le suivant . P. Posener-Kriéger écrit à ce propos « Fischer

<sup>139</sup> *Wb* I, 536, 1 ; D. JONES, *op. cit.*, p. 164 (53).

<sup>140</sup> Deux parties qui se trouvent l’une à la proue, l’autre à la poupe, puisque le mot *m3* se combine aussi bien avec *h3.t*, la « proue », qu’avec *ph.wy*, la « poupe ».

<sup>141</sup> G. JÉQUIER, « Essai sur la nomenclature des parties de bateau », *BIFAO* 9, 1909, p. 44.

<sup>142</sup> Ch. ROMME, *op. cit.*, p. 296, entrée *étambot*.

<sup>143</sup> *Ibid.*, p. 99.

<sup>144</sup> *Ibid.*, p. 104, n. s.

a récemment commenté cette légende qu'il traduit : « l'Or (Hathor) apparaît à la *proue*<sup>145</sup> du bateau » ». Or, dans cet article, H.G. Fischer analysant un mot  $\text{m}3.t$ , souligne que « The Wörterbuch, II, 6, gives only the masculine form  $\text{m}3$ , but the existence of a feminine form is attested in an Eleventh Dynasty tomb inscription which says, referring to the goddess Hathor :  $\text{m}3.t$  « Gold appears in the *stern*<sup>146</sup> of the boat »<sup>147</sup>. Le commentaire de H.G. Fischer appelle deux remarques :

1. P. Posener-Kriéger a interprété de manière erronée le mot *stern* de la traduction de ce dernier comme étant la *proue*, alors qu'il signifie *poupe*, confondant probablement *stern* (poupe) et *stem* (proue). Ce bref passage ne peut donc être utilisé pour conforter sa démonstration même s'il n'en reste pas moins que le mot *tp* signifie bien *proue*.

2. Comment H.G. Fischer, sur la base de ce seul commentaire, en est-il arrivé à traduire le mot  $\text{m}3.t$  par *stern*, *poupe* ? Fischer renvoie à *Wb* II, 6 (en fait *Wb* II, 6, 3) où il est question de  $\text{m}3$ , « das Hinterende des Schiffes  $\text{m}3$  » (sans la partie centrale) ». Mais, comme l'indique à la ligne suivante le *Wb* (II, 6, 4), il pourrait également s'agir de la *proue* : « Auch für das Vorderende des Schiffes  $\text{m}3$  ». Or, il semble bien que Fischer ait raison. En effet, comme le montre le signe  $\text{m}3$ , seule la poupe du bateau présente la forme  $\text{m}3$ , à l'instar, par exemple, de la barque de Chéops [fig. 4] ou du modèle réduit de Djéhoutynakht, conservé au Museum of Fine Arts de Boston [fig. 5]<sup>148</sup>.



Fig. 4. La barque de Chéops avec sa poupe en forme de  $\text{m}3$ .

On peut donc se demander si le mot *m3.t* qui peut également être masculin (*m3*), lorsqu'il ne se combine pas avec *h3.t* ou *ph.wy*, ne désigne pas simplement une *poupe ayant une forme de m3*, à l'instar de la *poupe w3d.t* en forme de papyrus dont il a été question plus haut (cf. *supra*). Comme ce dernier terme, employé isolément, il désignerait la forme plus qu'un élément structurel de cette partie du bateau.


<sup>145</sup> Je souligne.


<sup>146</sup> Je souligne.







<sup>147</sup> H.G. FISCHER, « Three Old Kingdom Palimpsests in the Louvre », *ZÄS* 86, 1962, p. 26. Pour cette inscription, il renvoie à A.H. GARDINER, « The Tomb of a Much-Travelled Theban official », *JEA* 4, 1917, p. 32. Deux des quatre attestations des *Belegstellen* présentent le terme dans la séquence *m3 n(y) wj3*. La troisième est différente puisqu'il s'agit de *m3-phwy* et la dernière est un pluriel ( $\text{m}3 \text{m}3 \text{m}3$ ) (*Wb Belegstellen* II/1, 6, 3).

<sup>148</sup> Les exemples d'embarcations de ce type sont nombreux.



Fig. 5. Barque de Djéhoutynakht, El-Bersheh, XII<sup>e</sup> dynastie, avec sa poupe en forme de . On remarquera l’œil *Oudjat* sur la proue dont il a été question plus haut, cf. *supra*, § II (Boston, Museum of Fine Arts, 21.829 ; d’après J.H. Breasted, *Egyptian Servant Statues*, BollSer 13, Washington, 1948, pl. 64a).

Cette enquête a donc permis de montrer que les trois principaux mots égyptiens renvoyant à l’*avant* d’un bateau trouvaient leurs équivalents dans le vocabulaire nautique de certaines langues européennes et méditerranéennes plus tardives, comme s’il existait une continuité culturelle à ce propos sur le temps long entre l’Égypte et le monde méditerranéen. Il s’agit du *cap* (*tp*) comme *proue* du bateau (en relation avec la *tête*), orientée dans la *bonne direction*, de la *proue* (*h3.t*) comme *avant* du bateau, et de l’*étrave* (*m3-h3.t*) comme *principale pièce de bois constitutive de la proue*. De ces désignations, deux autres peuvent être déduites : la *poupe* (*ph.wy*) comme *arrière* du bateau, et l’*étambot* (*m3-ph.wy*) comme *principale pièce de bois constitutive de la poupe*. On ajoutera à cet ensemble *m3* / *m3.t* pour désigner une poupe en forme de .

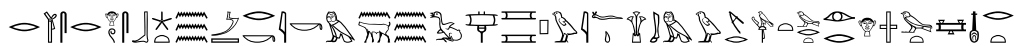
 <i>h3.t</i> : proue, avant (du bateau)
 <i>ph.wy</i> : poupe, arrière (du bateau)
 <i>m3-h3.t</i> , étrave
 <i>m3-ph.wy</i> , étambot
 <i>m3(.t)</i> , poupe (en forme de  )



de veiller au bon réglage de la voile et d’effectuer l’action  $m_3'$ , sachant que ce verbe est lié à la conduite du bateau, il ne reste plus qu’une solution pour traduire ce verbe dans un contexte de navigation : *garder un cap, gouverner en ligne droite* (avec le réglage approprié de la voile, c’est-à-dire correspondant à ce cap-là). Le déplacement d’un voilier est fait d’une succession de lignes droites (obtenues par le travail du timonier et un réglage spécifique de la voile) modifiées, lorsque nécessaire, par un changement de cap. On voit bien, par conséquent, que le fait de mentionner ensemble, dans la même inscription, les bras de vergue et la conduite du bateau ( $m_3'$ ) n’est pas neutre ; les deux vont ensemble car les deux opérations sont étroitement liées : lorsque *le cap est fixé, la voile est réglée en conséquence*.

Il est maintenant possible de proposer une traduction pour les passages analysés plus haut :

(doc. 22) :



*Rs r hr sbzt(y) m<sub>3</sub>' (j)r=k ! Jw=k m n(y)-hnw ! T3w mr(y) mr(y) pw, jw=f h3 whmw ! Mr jmnt.t wr{.t} ! Jr hr jm(y)-wr.t, w3.t nfr=t(j) !*

Fais attention au bras de vergue, *sébat(y)*, garde donc le cap ! (N’oublie pas que) tu es un batelier ! C’est le vent grandement souhaité qui est derrière le héraut ! (Voici) le grand canal de l’ouest ! Gouverne à tribord, la route est dégagée !

(doc. 25) :



*Jr m<sub>3</sub>'(w)k r=j, m<sub>3</sub>'k wh=f r r'.*

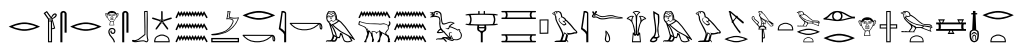
Si tu gouvernes en ligne droite vers moi, alors tu conduiras sa nuit vers le soleil.

𓄏,  $m_3'$  : gouverner droit / en ligne droite, tenir un / son / le cap

## Documents

### 22. Mastaba de Kaïemânkh (1) (V<sup>e</sup> dynastie, Gîza) <sup>152</sup>

Au-dessus de la poupe du premier voilier (dépourvu de rames) d’une série de quatre colonnes de texte (→) :



*Rs r hr sbzt(y) m<sub>3</sub>' (j)r=k ! Jw=k m n(y)-hnw ! T3w mr(y) mr(y) pw, jw=f h3 whmw ! Mr jmnt.t wr{.t} ! Jr hr jm(y)-wr.t, w3.t nfr=t(j) !*

Fais attention au bras de vergue, *sébat(y)* (**a**), garde donc le cap ! (N’oublie pas que) tu es un batelier ! (**b**) C’est le vent grandement souhaité (**c**) qui est derrière le héraut (**d**) ! (Voici) le grand canal de l’ouest ! Gouverne (**e**) à tribord, la route est dégagée (**f**) !

(**a**) Le *sbzt(y)* est le Maître d’équipage qui, à la poupe, coordonne la manœuvre à partir de la consigne donnée par le prêtre, lequel se trouve à l’avant du bateau <sup>153</sup>.

<sup>152</sup> PM III/1, 131-133 (G 4561) ; H. JUNKER, *Gîza IV*, Vienne, Leipzig, 1940, pl. VII.






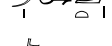


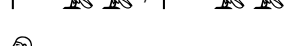


<sup>153</sup> Cf. Fr. SERVAJEAN, « Manœuvres nilotiques » (à paraître).







tableau ci-dessous. Le travail reste à faire également d'un point de vue diachronique, de même que l'histoire de la marine égyptienne reste à écrire, ce qui ne pourra être fait qu'après avoir exploré l'essentiel de ce lexique.

	<i>ph.wy</i>	<i>poupe, arrière</i> (du bateau).
	<i>h3.t</i>	<i>proue, avant</i> (du bateau).
	<i>m3(.t)</i>	<i>poupe</i> (en forme de  .
	<i>m3-ph.wy</i>	<i>étambot</i> .
	<i>m3-h3.t</i>	<i>étrave</i> .
	<i>m3'</i>	<i>gouverner droit / en ligne droite, tenir un / son / le cap</i> .
	<i>sh3.t</i>	<i>manœuvre, mouvement</i> .
	<i>sš33 / sh33</i>	<i>manœuvrer, faire mouvement</i> .
	<i>tp</i>	<i>proue</i> .
	<i>tp nfr</i>	<i>(bon) cap, (bonne) direction</i> (la proue orientée dans la bonne direction).

## Annexe

Notice lexicographique à propos du mot français *cap* = « promontoire »<sup>165</sup>

Pierre Casado

Laboratoire CRISES, Université Paul-Valéry Montpellier 3

Le latin classique *caput*, gén. *capitis*, par l’intermédiaire d’une forme du latin vulgaire *capus*, gén. *capīs*, a passé dans les langues romanes avec le sens de « tête des hommes et des animaux », puis de « sommet », « cime », d’où le sens de « pointe », « cap » dans certaines langues romanes<sup>166</sup>. L’aboutissement en français du latin vulgaire *capus*, gén. *capīs*, est *chef*<sup>167</sup> présent encore en français contemporain avec *couvre-chef*. Le terme a été remplacé par *tête* (ancien français *teste* < lat. *testa* = « pot en terre cuite ») entre le XI<sup>e</sup> et le XIII<sup>e</sup> siècle<sup>168</sup>. Alors, pourquoi la présence du terme *cap* dans la langue française comme élément du lexique des cartographes ou des marins ? Le mot a été emprunté par le français probablement en deux étapes et à deux niveaux de langue ou d’énonciation :

1. Dans le lexique physique au sens de « tête », il a été emprunté à l’occitan *cap* (...).
2. Plus tard, le terme *cap* se retrouve dans la *scripta* française seulement comme élément du lexique maritime. Il s’agit d’un emprunt à une langue romane. À notre connaissance c’est Nicot<sup>169</sup>, le premier, qui au début du XVII<sup>e</sup> siècle a reconnu que le terme *cap* n’était pas d’origine française, le correspondant français étant *chef*. Il n’en a relevé que l’acception de « promontoire » (...).

Il semble bien que le terme *cap* = « promontoire » a fait son entrée dans la *scripta* française par le biais du langage des cartographes comme élément du lexique maritime à partir des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

La question est maintenant de savoir à quelle langue il a été emprunté.

L’**Occitan contemporain** a *cap* (dialecte marseillais cau [caw]) avec le sens de « promontoire » (...). Mais le terme a aussi le sens de « proue » ainsi que l’attestent les expressions « *aver lo cap a terra* », « *aver lo cap a mar* » = « avoir la proue dirigée vers la terre », « avoir la proue dirigée vers la mer »<sup>170</sup>. Toutefois je n’ai pas trouvé d’attestation en **ancien occitan** de l’emploi de *cap* avec le sens de « promontoire ». Les seules acceptions relevées dans les textes littéraires par Raynouard sont « tête », « sommet », « bout »,

<sup>165</sup> N’est reproduite ici qu’une partie, l’essentiel, des notes de M. Casado à ce propos. Nous le remercions pour nous avoir autorisé à publier son texte, qui enrichit de manière évidente la problématique de l’étymologie et de l’histoire du vocabulaire nautique en Méditerranée.

<sup>166</sup> A. ERNOUT, A. MEILLET, *Dictionnaire étymologique de la langue latine*, Paris, 1959, p. 98, b.

<sup>167</sup> É. et J. BOURCIEZ, *Phonétique Française*, Paris, 1971, § 120, 172.

<sup>168</sup> A. DAUZAT, *Dictionnaire étymologique de la langue française*, Paris, 1949, p. 707, b.

<sup>169</sup> NICOT, *Thresor de la langue françoise, tant ancienne que moderne...*, Paris, 1606 (chez David DOUCEVR), p. 100, a.

<sup>170</sup> Fr. MISTRAL, *Lou Tresor dóu Felibrige* I, 1878, p. 452, b-c ; p. 453, a.

« extrémité » (*al cap del puog* = « au sommet de la colline »), « chevet de lit », « principe », « chef-lieu »<sup>171</sup>, ou par Schultz-Gora sont « tête » et « commencement »<sup>172</sup>. Toutefois en 1506 le terme *cap* avec le sens de « promontoire » est utilisé pour désigner le *Cap d'Antibes* dans un texte administratif en occitan de comptes municipaux d'Antibes<sup>173</sup> (...). Dans le même texte, à l'article n° 71, on trouve l'emploi de *cap* avec le sens de « partie avant d'un chariot » et « corde passée autour de la charge d'un chariot pour l'assujettir ».

Le **Catalan** possède *cap* avec le sens de « part superior del cos humà separada del tronc per coll » (partie supérieure du corps humain séparée du tronc par le cou), puis de « punta de terra que entra mar endins » (pointe de terre qui pénètre dans la terre), *El Cap de Creus*, et enfin de « tros de corda, especialment en nautica » (morceau de corde, spécialement en science nautique)<sup>174</sup>.

L'**Espagnol** possède *cabo* avec les sens de « cap », « pointe de terre » et aussi de « cordage pour la marine »<sup>175</sup>.

La **Langue génoise** curieusement fait montre de spécificité. On s'attendrait donc à trouver un lexème apparenté dans cette langue. Il semblerait que non, car la langue génoise n'emploie pas le terme *cappo* dans une acception géographique, et lorsque ce terme est donné (...), c'est avec les sens de « chef », « supérieur », « chapitre », « début », « bout »<sup>176</sup> et pas de « promontoire ». La forme *cao* proposée comme génoise par le *FEW* ne se trouve pas dans le *Dizionario* de Giuseppe Olivieri, mais elle est donnée par le dictionnaire de Giovanni Casaccia<sup>177</sup>, sous la forme *cāo*, comme variante de *cavo*, s. masc. avec deux acceptions principales :

1. « generalmente sotto questo nom si comprendono tutte li funi, si piccole che grosse, ad uso delle navi » ;
2. « capo, punta di terra che sporge in mare con qualche altura » ; *Cavo de Bonna Speranza* = it. Capo de Buona Speranza. Cela correspond à la forme phonétique [cao] donnée comme génoise par le *FEW*<sup>178</sup>.

L'**Italien (Toscan)** possède *capo* avec les sens de « parte del corpo umano unita al torace dal collo e in cui... » (partie du corps humain reliée au thorax par le cou et dans laquelle...), « che esercita un comando » (celui qui exerce un commandement), « parte superiore e l'estremità di qualcosa » (partie supérieure et l'extrémité de quelque chose), (geog.) « promontorio che si protende nel mare, punto estremo de una penisola, di un continente » (promontoire qui s'étend dans la mer, pointe extrême d'une péninsule, d'un continent)<sup>179</sup> : *Cap Miseno* ; ou encore « parte superiore del corpo umano, anteriore negli animali, più comunemente testa » (partie supérieure du corps humain, antérieur chez les animaux, plus communément tête), « l'uno e l'altro dei punti estremi della lunghezza » (l'une et l'autre des pointes extrêmes de la

<sup>171</sup> RAYNOUARD, *Lexique roman ou Dictionnaire de la langue des troubadours* II, Paris, 1836 (chez Silvestre), p. 317, b-318, a.

<sup>172</sup> O. SCHULTZ-GORA, *Altprovenzalisches Elementarbuch*, Heidelberg, 1906, p. 166, a.

<sup>173</sup> P. MEYER, *Documents linguistiques du Midi de la France*, Paris, 1909, p. 508, n° 52.

<sup>174</sup> *Diccionari de la Llengua Catalana*, 2019, Institut d'Estudis Catalans, en ligne.

<sup>175</sup> M. DE TORO Y GÓMEZ, *Nuevo Diccionario Español-Francés*, Paris, 1952, p. 89, a.

<sup>176</sup> G. CASACCIA, *Dizionario Genovese-Italiano*, Gênes, 1876 [Tipografia di Gaetano Schenone], p. 182, b.

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 179, b; p. 205, b.

<sup>178</sup> W. VON WARTBURG, *Französisches Etymologisches Wörterbuch* II<sup>1</sup>, Leipzig, Berlin, 1940, p. 347, b.

<sup>179</sup> GARZANTI, *I Grandi Dizionario Italiano*, Milano (S. p. A), 2017.

longueur), « termine di geografia, promontorio » (terme de géographie, promontoire), « chi presiede, regola, governa, dirige checchessia » (celui qui préside, règle, gouverne, dirige quoi que ce soit)<sup>180</sup>.

Le **Portugais** a aussi *cabo* avec les sens de « cap », « promontoire » et aussi de « cordage pour la marine formé de trois ou quatre fibres »<sup>181</sup>.

Les flottes qui, du Moyen-Âge au début de la Période Moderne, avaient la maîtrise de la Méditerranée européenne occidentale étaient principalement les flottes catalanes et génoises. Les Languedociens et les Provençaux, s'ils utilisaient cet espace maritime comme ressource halieutique, n'avaient pas de marine marchande ou militaire dépendant d'États-Républiques. Jusqu'à preuve du contraire, nous ne possédons pas de portulans ou de cartes marines rédigées en langue occitane, ce qui est significatif. On aurait donc pu s'attendre à ce que ce soit la langue génoise qui ait implanté un élément de son lexique maritime dans les autres langues voisines, l'occitan ou le français. Il semblerait que non, car, nous l'avons vu plus haut, la langue génoise n'emploie pas le terme *cappo* dans une acception géographique.

Lorsque le Français emprunte un élément lexical à une langue romane voisine, le processus se développe selon une tendance générale. La langue française reprend le thème du mot (mot complet amputé de sa désinence) et l'adapte à son système paradigmatique : les mots féminins en /-a/ sont adaptés à la norme des mots français féminins avec /-e/ final, et les mots masculins en /-o/ sont adaptés à la norme des mots français masculins avec consonne finale (avec éventuellement un /-e/ final de soutien dans les monosyllabes). Ex : occitan *aigada* > français *aiguade* ; occitan *bordiga* > français *bordigue* ; italien *baritono* > français *baryton* ; italien *castrato* > français *castrat* ; portugais *palanquino* > français *palanquin*, etc.

Si c'était le terme espagnol ou portugais *cabo* qui s'était imposé dans la *scripta* française, on aurait dû avoir comme forme \**cab* ou \**cabe* ; si c'était le terme génois *cavo* qui s'était imposé dans la *scripta* française on aurait dû avoir comme forme \**cav* ou \**cave*.

Il faut donc convenir que c'est à partir d'un prototype *cap* ou *capo*, signifiant « promontoire », que l'implantation dans la *scripta* française s'est développée, donc soit à partir de l'italien *capo*, soit du catalan *cap*, soit de l'occitan *cap*.

Qu'en pensent les philologues ?

*Le Dictionnaire Général de la Langue Française*<sup>182</sup> le donne comme « emprunté soit du latin *caput*, soit de l'italien *capo*, soit du \*provençal *cap* » (\*pour les auteurs du dictionnaire la dénomination *Provençal* s'appliquait à la langue du Midi de la France, ce que nous appelons aujourd'hui l'Occitan). Pour ces mêmes auteurs, en Français le terme *cap* avait le sens de « tête » en étant considéré comme vieilli, puis celui de « avant d'un navire dirigé vers un point » comme l'attestent les expressions « mettre le cap sur la terre » et « mettre le cap au large », et enfin le sens de « pointe de terre qui s'avance dans la mer », « promontoire ». W. von Wartburg, dans le *Französisches Etymologisches Wörterbuch*<sup>183</sup>, considère que *cap* dans le sens de « promontoire » aurait été emprunté à l'occitan, n'y ayant pas d'attestations antérieures, et que le mot a servi à de nombreuses expressions maritimes, qui sont d'origine

<sup>180</sup> P. PREMOLI, *Vocabolario Nomenclatore Illustrato* I, 1920, p. 406, a.

<sup>181</sup> Comandante António MARQUES ESPARTEIRO, *Dicionário ilustrado de marinha*, Lisboa, 1962, p. 101, a.

<sup>182</sup> A. HATZFELD, A. DARMESTETER, A. THOMAS, *Le Dictionnaire Général de la Langue Française* I, Paris, 1932, p. 347, a.

<sup>183</sup> FEW II<sup>1</sup>, p. 330, p. 347, b, n. 36.

occitane. A. Dauzat, dans le *Dictionnaire étymologique de la langue française*<sup>184</sup>, considère le mot *cap* comme un emprunt à l'occitan *cap* « tête » en le mettant en regard avec l'italien *capo* ; le sens figuré de « promontoire », sens créé sur les rives de la Méditerranée, serait rare jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Quant à E. Gamillscheg, il consigne pour le mot *cap*, dans l'*Etymologisches Wörterbuch der Französischen Sprache*<sup>185</sup>, les sens de « Vorgebirge », « Schiffsvorderteil » (« promontoire », « proue »). S'il accepte qu'avec le sens de « tête » le mot a été emprunté à l'occitan, par contre avec le sens de « promontoire » il propose que le mot occitan *cap* ait été influencé par l'espagnol *cabo*.

Provenant d'une influence conjuguée de l'occitan et de l'italien pour les uns, d'origine purement occitane pour un autre ou enfin provenant d'une influence conjuguée de l'occitan et de l'espagnol pour un troisième, il y a de quoi perdre le cap.

Revenons à quelques sources documentaires telles que les portulans, en concentrant notre attention sur l'espace maritime entre la Ligurie, la Corse, la Sardaigne et la Catalogne. Voyons comment les promontoires y sont désignés. La lecture de la **carte Pisane de 1290**<sup>186</sup> donne *Cauo de Benar* (*Cap Benat*), *Cauo Daroy* (?), *Cauo de Cercelly* (*Cap Sicié*), *Cauo de Lensolo* (?) *Cauo de Setta* (*Cap de Sète*), *Cauo de Sta Conca* (?), *Cauo Liner* (?), *Cauo d'Aiguafreda* (*Cala d'Aigua Freda*, près de Palamos, Catalogne). Cela est assez étonnant, car le dialecte pisan étant un sous-ensemble du Toscan, la forme attendue aurait dû être *capo*. La lecture du **portulan catalan de Cresques** de 1375<sup>187</sup> donne les toponymes suivants : *Cap de Seta* (*Cap de Sète*), *Cap d'Ayguia Freda* (*Cala d'Aigua Freda*, près de Palamos, Catalogne). La lecture du **portulan du XVI<sup>e</sup> siècle de Battista Agnese**<sup>188</sup>, pilote génois et demeurant à Venise, n'est d'aucun secours car les lexèmes à valeur topographique sont donnés en abrégé : *C. Cerceli* / *C. Cercelli* (*Cap Sicié*), *C de Colone* / *C. de Colonne* (*Cap Courone*), *M. de Seta* (*Mont de Sète*), *C. de Aque Frede* (*Cala d'Aigua Freda*, près de Palamos, Catalogne). L'abréviation C. doit probablement être lue *Cavo* ou *Cão*.

En nous basant sur notre documentation, il nous semble plus raisonnable de voir dans le mot *cap* de la langue française, signifiant « promontoire », un emprunt à la langue des marins catalans. Cet argument lexicologique peut être soutenu par un argument historique. Si les Génois ont détruit la flotte de Pise en 1284 et ainsi amoindri sa puissance politique et commerciale, la marine catalane, représentant tous les pays de la Couronne d'Aragon, battit en 1353 la flotte génoise à Alghero (Sardaigne) et assura ainsi sa suprématie commerciale et politique en Méditerranée occidentale. On peut donc envisager que c'est la langue orale et écrite catalane qui, dans les ports, est devenue dominante dans les échanges oraux et dans les écrits (contrats, cartes marines). C'est ce double argumentaire qui incite à voir dans le mot français *cap* = « promontoire » le continuateur lointain du mot catalan *cap* avec comme support intermédiaire la langue occitane (langue presque jumelle de la langue catalane), qui était, rappelons-le, en usage sur toute la moitié sud du territoire de l'État français jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Restent quelques zones d'ombre dans l'histoire de ce mot avec le sens de « promontoire ». Le latin classique semble avoir ignoré cet emploi du terme. En latin classique on ne connaît que les acceptions de « tête », « chef », « bout », « extrémité », « source ». Curieusement aussi, si

<sup>184</sup> A. DAUZAT, *Dictionnaire étymologique de la langue française*, Paris, 1949, Larousse, p. 137, a.

<sup>185</sup> E. GAMILLSCHEG, *Wörterbuch der Französischen Sprache*, Heidelberg, 1969, p. 185, a.

<sup>186</sup> BnF, cote Ge B 1118 RES.

<sup>187</sup> Portulan catalan d'Abraham CRESQUES et de son fils Jehuda CRESQUES, BnF, cote MSS ESP 30, f° 5 v°).

<sup>188</sup> BnF, cote Man. Lat. 18249, f° 7 v° - f° 8 r° ; f° 9 v° - f° 10 r°.

l'on se fie à Du Cange<sup>189</sup>, les textes latins du Moyen Âge ne font pas état du prototype latin *caput* (reconduit tel quel souvent dans la *scripta* latine) avec le sens de « promontoire ». Les seuls exemples produits de *caput* ont les sens de « chef », d'« imposition », de « bout », de « limite ». Il n'y a aucun exemple produit par Du Cange avec le sens de « promontoire ».

Cependant la lecture des *Annali Genovesi di Caffaro*, qui rapportent en *scripta* latine des combats entre la flotte génoise et la flotte pisane de 1280 à 1293, apporte un nouvel éclairage sur l'emploi de *caput*. Ce terme est très souvent employé pour former des noms de lieux ayant pour réalité référentielle des promontoires sur les côtes :

- 1283 in loco qui dicitur Capud Castanee (Annali Genovesi di Caffaro, V, 41) = aujourd'hui *Capo di Castagna nel Golfo di Spezia*.
- 1283 dum essent in Sardinia in mari supra Capud Comini (Annali Genovesi di Caffaro, V, 42) = aujourd'hui *Capo Comino al nord del Golfo di Orosei*.
- 1283 fuerunt in Pisis galee VIII et barche VIII pro portandis in Corsica militibus ac peditibus in offensione Ianuensium qui terras in Caput Corsi tenebant...; 1284 Venciguerra Zacharias de Ternexim veniens cum ligno uno qui Tartarinas vocabatur, eis obviavit in Capite Corso, et dictum lignum cepit et lanuam secum duxit; 1284 hec autem audiens versus Capud Corsum perrexit velociter; 1289 Tunc autem temporis casttrum et loca alia de Capite Corso tenebantur per Advocatos et per illos de Mari qui erant habitatores Ianue... (Annali Genovesi di Caffaro, V, 31, 47, 54, 103) = aujourd'hui *Le Cap Corse*.
- 1283 cum ad Capud Terre pervenisset ibique quandam barcham Pisanorum invenit (Annali Genovesi di Caffaro, V, 45) = aujourd'hui *Capo di Pula* (Sardaigne).
- 1293 propter temporis contrarium ad Caput Vie quod est in insual Elbe per duos dies steterunt (Annali Genovesi di Caffaro, V, 170) = aujourd'hui *Capo Vita, spiaggia del Comune di Rio Marino*, au Nord de l'Île d'Elbe.

Donc dans la *scripta* latine médiévale des textes administratifs maritimes génois, *caput* est bien employé avec le sens de « promontoire ». À cette époque, fin du XIII<sup>e</sup> siècle, on ne parlait plus latin, ni latin vulgaire depuis longtemps. La *scripta* latine, dans les pays de langues romanes, résulte de la translation de termes de la langue parlée. La langue génoise avait dans son corpus *cäo / cavo* que l'on retrouve latinisé dans les textes en latin médiéval sous les formes *Capud / Caput*.

Je ne dispose malheureusement pas pour l'instant de document en latin médiéval produit par l'administration ou le pouvoir de langue catalane pour vérifier le même fonctionnement.

D'autres interrogations subsistent d'une part sur l'emploi du mot *cap* avec le sens de « proue », comme l'ont proposé A. Hatzfeld, A. Darmesteter, A. Thomas, dans *Le Dictionnaire Général de la Langue Française*, et E. Gamillscheg, dans *l'Etymologisches Wörterbuch der Französischen Sprache*, ainsi qu'avec le sens de « cordage », « corde pour les navires », comme cela semble être attesté en Catalan, en Espagnol, en Génois et en Portugais.

Il semblerait que l'histoire du mot *cap* reste encore à faire.

---

<sup>189</sup> DU CANGE, *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis* II, Niort, 1883-1887 [1678] (L. Favre), col. 151, b, 151, c, 155, b.



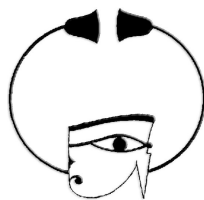
**Résumé :**

Étude des quelques termes du vocabulaire nautique de l’Ancien Empire.

**Abstract:**

Study of some terms of the nautical vocabulary of the Old Kingdom.

**ENiM – Une revue d’égyptologie sur internet.**  
<http://www.enim-egyptologie.fr>



ISSN 2102-6629