

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

Réflexions à propos des termes nautiques égyptiens ϕ (jm(y)-wr.t), « tribord », et ϕ (t3-wr), « bâbord » Frédéric Servajean

Citer cet article:

Frédéric Servajean, « Réflexions à propos des termes nautiques égyptiens ψ (jm(y)-wr.t), "tribord", et ψ (tz-wr), "bâbord" », ENiM 15, 2022, p. 123-138.

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**

Frédéric Servajean

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

ES MOTS (composés) jm(y)-wr.t et t3-wr sont bien attestés dans le vocabulaire de l'Égypte ancienne ¹. Ils ne posent *a priori* aucun problème et les différents dictionnaires et ouvrages lexicographiques s'accordent à leur propos. Ainsi, le premier, jm(y)-wr.t, signifie simplement, d'après les AnLex, «tribord, ouest» (77.0254, 78.0292, 79.0190). Il est également « le nom d'une phylé » (77.0254), le terme peut aussi « désigner "la nécropole" (+) » (78.0292, 79.0190). Le Concise Dictionary of Middle Egyptian de Faulkner consigne les sens « starboard », « west side (of locality) », « the West » et « designation of priestly phyle » avec la graphie vedette $\frac{1}{2}$. Le Wb enregistre les mêmes significations: « Die Steuerbordseite des Schiffes ()» (I, 73, 6), « einer Phyle der Totenpriesterschaft () » (I, 73, 8), « der Westseite Thebens » (à partie de la XVIII^e dynastie) (I, 73, 9), « Westen » (I, 73, 11) et ce terme peut également être le « Name der Göttin des Westens » (I, 73, 12). Les significations enregistrées par R. Hannig dans son Ägyptiches Wörterbuch, sous la graphie vedette + et + (), sont similaires, nul besoin de les mentionner à nouveau ³. Même remarque pour le *Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts* de R. van der Molen († D. Jones dans son *Glossary of Ancient* Egyptian Nautical Titles and Terms ne retient logiquement que les acceptions nautiques de ce terme (+) 5 .

Le second, t_3 -wr, signifie, d'après les AnLex, « bâbord » (78.4509) ou « l'est » (79.3349). Le terme peut également être le « nom (d'une) phylé » (78.4509). Le *Concise Dictionary of Middle Egyptian* ⁶ de Faulkner consigne uniquement le sens « larboard ($\frac{1}{xx}$) ». Le Wb, sous les graphies vedettes $extbf{e}$ et $extbf{e}$, décline les sens suivants : « die Backbordseite des Schiffes ($extbf{e}$), $extbf{e}$) (V, 230, 16), « einer Phyle der Totenpriesterschaft » (V, 231, 1) et « der Osten » (V, 231, 2). Le $extbf{e}$ 3 $extbf{e}$ 4 $extbf{e}$ 5 $extbf{e}$ 6 $extbf{e}$ 7 $extbf{e}$ 8. Hannig enregistre, sous

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

² R.O. FAULKNER, A Concise Dictionary of Middle Egyptian, Oxford, 1991, p. 18.

R. HANNIG, Ägyptisches Wörterbuch I. Altes Reich und Zwischenzeit, Mayence, 2003, p. 78-79; id., Ägyptisches Wörterbuch II. Mittleres Reich und Zweite Zwischenzeit, Mayence, 2006, p. 190.
 R. VAN DER MOLEN, A Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts, ProblÄg 15, Leyde, Boston, Cologne,

⁴ R. VAN DER MOLEN, A Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts, ProblÄg 15, Leyde, Boston, Cologne, 2000, p. 31.

⁵ D. JONES, Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms, Londres, New York, 1988, p. 259.

⁶ R.O. FAULKNER, A Concise Dictionary of Middle Egyptian, Oxford, 1991, p. 293.

les graphies \nearrow , \nearrow et \nearrow , (volume I), \nearrow (volume II), des traductions similaires 7 . Il en va de même pour le Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts de R. van der Molen $(\frac{1}{\pi})^8$. Comme pour jm(y)-wr.t, D. Jones ne conserve que les acceptions nautiques de t3-wr $(\frac{\pi}{\pi})^8$, $\frac{\pi}{\pi}$, 1'auteur remplaçant, dans cette dernière graphie, le signe [O17] par [O16]) 9.

Ces deux vocables (jm(y)-wr.t et t3-wr) semblent donc être des synonymes de jmn.t (ouest, droite) d'une part et j3b.t (est, gauche) d'autre part (et leurs dérivés), la dimension nautique en moins. On verra cependant que ce n'est pas le cas.

Il n'a pas été question dans le rapide parcours ci-dessus du *Ptolemaic Lexicon* de P. Wilson. Cet auteur regroupe l'ensemble de ces données de la manière suivante. Pour jm(y)-wr.t, il s'agit comme on s'y attend de « West, right as you sail upstream, starboard ». L'auteur ajoute : « In origin, a naval term meaning the starboard (right hand) side of a boat (opposite to t3wrt 10), which came into general use as a word for the right hand or western side of something » 11. P. Wilson poursuit en abordant des significations dérivées se rapportant à des endroits du temple. Les graphies relevées sont les suivantes : ‡ = × \(\sum \) (Edfou IV, 5, 4 et 7), that the control of Rê).

Pour t_3 -wr, P. Wilson rappelle que « In nautical terminology \square is the larboard or the left side of the ship. If the Egyptians thought of themselves more naturally going south (for whatever reason) then on the left side are the mountains and the ranges of eastern desert. This may account for the word being written with a mountain determinative. Gauthier translates this term as the foreign countries on the east (or eastern mountains) » ¹². On soulignera que les montagnes en question (\bowtie) se retrouvent également dans les graphies de jm(y)-wr.t (cf. ci-dessus); un rapprochement avec les montagnes du désert oriental se fondant uniquement sur la présence de ce signe dans les graphies du mot doit donc être écartée ¹³. P. Wilson poursuit à nouveau en spécifiant certains points se rapportant à des significations dérivées propres à des endroits du temple. Les graphies relevées sont les suivantes : Edfou IV, 5, 7), \(\subseteq \times (Edfou IV, 5, 8), \(\overline{Edfou I}, 177, 8), \(\overline{\times} \times (Edfou III, 169, 10), \) (Edfou I, 182, 42), (Edfou II, 23, 103) 14. On remarquera que, pour transcrire celles-ci, P. Wilson utilise le signe (O16), qui est effectivement utilisé dans la publication du temple d'Edfou, alors que dans son commentaire, reproduit plus haut, le mot *t3-wr* est écrit avec le signe (O17).

Les remarques de P. Wilson permettent de poser correctement le problème car son commentaire à propos de jm(y)-wr.t soulève deux questions : il semble en effet évident, pour commencer, que ce vocable a d'abord été un terme nautique mais, en réalité, rien ne le prouve, la démonstration restant à faire. Ensuite, et en admettant la remarque de P. Wilson, comment

⁷ R. HANNIG, Ägyptisches Wörterbuch I. Altes Reich und Zwischenzeit, p. 1405; id., Ägyptisches Wörterbuch II. Mittleres Reich und Zweite Zwischenzeit, p. 2649.

⁸ R. VAN DER MOLEN, A Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts, p. 702 et 704-705.

⁹ D. JONES, Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms, p. 261-262.

¹⁰ Le mot est bien translittéré avec un *t* final.

¹¹ P. WILSON, A Ptolemaic Lexikon, OLA 78, Louvain, 1997, p. 70.

¹² *Ibid.*, p. 1118-1119.

¹³ On verra plus loin que ce rapprochement (*t3-wr-*rive orientale du fleuve) est correct mais qu'il se fonde sur des données différentes.

¹⁴ Dans la publication (*Edfou* II, 23, 103), le signe (O16) est en lacune et donc non vérifiable.

expliquer que son sens originel – *tribord* (= *côté droit* d'un bateau lorsqu'on regarde vers la proue) –, dont la caractéristique est d'être *mobile* et déterminée par l'orientation du navire, en soit venu à désigner l'ouest, c'est-à-dire un point *fixe* de l'univers géographique?

À ces deux questions s'en ajoute une troisième : comment expliquer la grande variété de signes affectant l'écriture du mot t3-wr, qui peut montrer des graphies employant des signes aussi différents que \longrightarrow (N16), \bigcap (O17) et \longleftarrow (S22)?

Ces points constituent les trois principales pistes de recherche explorées dans les pages qui suivent.

Jm(y)-wr.t (tribord) et t3-wr (bâbord), deux vocables de la nautique égyptienne

En 1922, Ch. Boreux publiait un article remarquable, rarement cité, à propos de l'étymologie de ces deux mots composés ¹⁵. Après avoir éliminé les éléments communs aux différentes formulations employant ces deux mots (par ex. Jr hr jm(y)-wr.t / t3-wr, Gouverne à tribord / bâbord) et aux mots (composés) eux-mêmes (jm(y)-wr.t / t3-wr), il en vint à isoler le couple d'opposition jm(y) ($\frac{1}{7}$) / t3 ($\frac{1}{7}$), dans lequel résideraient selon lui les éléments sémantiques signifiant tribord ou bâbord ¹⁶. Cette méthode semble correcte mais, comme le montre le titre même de son article, qui oppose $\frac{1}{7}$ à $\frac{1}{7}$, c'est-à-dire jm(y)-wr.t à t3-wr.t, les choses ne sont pas aussi évidentes qu'il y paraît. En effet, l'écriture $\frac{1}{7}$, t3-wr.t, n'est quasiment jamais attestée, car les graphies habituelles donnent t3-wr (sans le t final). Rien ne prouve, par conséquent, que le wr.t de jm(y)-wr.t soit équivalent au wr de t3-wr.

Il est possible que Ch. Boreux ait été influencé par l'étymologie des termes tribord et bâbord de notre marine. On voit bien que, dans cet exemple, la différenciation sémantique porte sur la première syllabe du mot, le reste étant identique (en gras): tribord / bâbord. C'est donc l'élucidation de l'opposition tri / bâ qui permet d'établir l'étymologie de ces termes. Le TLFi, à l'entrée tribord, consigne la remarque suivante : « empr. au m. néerl. stierboord, de même sens, var. de stuurboord, comp. de stuur "gouvernail" et de boord "bord, côté", littéral. "côté où se trouve le gouvernail"; celui-ci se trouvait autrefois du côté droit des navires ». Et, à l'entrée bâbord : « le m. néerl. est composé du m. néerl. bac, bak "dos" (...) et boord "bord" (...). (...) le pilote gouvernait en effet avec une godille fixée au côté droit du bateau et tournait donc le dos au côté gauche ». L'opposition tri / bâ renvoie donc à l'opposition : aviron de gouverne qui se trouve à droite du bateau / dos du timonier qui est orienté vers la gauche du bateau, tribord signifiant le côté (= bord) de l'aviron de gouverne (= droite du bateau) et bâbord le côté (= bord) du dos du timonier (= gauche du bateau). Malheureusement, une analyse similaire ne peut être effectuée pour *im(v)-wr.t* et *t3-wr*, en raison de l'absence du .t final pour ce dernier mot. D'une manière générale, t3-wr étant bien moins attesté que jm(y)-wr.t, on pourrait supposer qu'il s'agit d'une écriture sportive de t_3 -wr.t. Il semble cependant que ce ne soit pas le cas. En effet, lorsque les deux termes sont juxtaposés, on lit toujours jm(y)-wr.t et t3-wr (sans .t) 17 .

¹⁵ Ch. BOREUX, « Les expressions $\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{2}$ », dans Recueil d'études égyptologiques dédiées à la mémoire de Jean-François Champollion à l'occasion du centenaire de la lettre à M. Dacier, Paris, 1922, p. 43-56.

16 Ibid., p. 45-46.

¹⁷ Par exemple, CT V, 84b (jm(y)-wr.t), 84d (t3-wr); CT V, 85a (t3-wr), 85b (jm(y)-wr.t); CT V, 97a (jm(y)-wr.t), 97b (t3-wr), CT V, 118, 97a et e (jm(y)-wr.t), 118, 97d (t3-wr); CT V, 228c (jm(y)-wr.t) et t3-wr); CT V, 230a (jm(y)-wr.t) et t3-wr); CT V, 231f (jm(y)-wr.t), 231g (t3-wr); CT V, 232b (jm(y)-wr.t) et t3-wr).

Laissons de côté, pour l'instant, les deux termes wr.t et wr, et poursuivons la lecture de l'article de Ch. Boreux. S'agissant de deux mots composés, il s'intéresse tout d'abord à la première partie de ceux-ci (en gras) : im(v)-wr.t et t_3 -wr:

« c'est spécialement aux mots $\div et$ — que doivent être liées les idées de "tribord" et de "bâbord", c'est-à-dire les idées de conversion à droite et de conversion à gauche. (...) il est à présumer que les légendes qui s'y rapportent les décrivent comme des conversions exécutées, dans les deux directions ainsi distinguées par les mots $\div et$ et —, au moyen d'un objet qui, même si le nom n'en est pas donné, ne peut être que le gouvernail. Enfin, les sens "intérieur" et "terre" de ces deux mots étant bien connus, on peut dire que l'opération désignée par les expressions $\div et$ et $\div et$

Ces quelques lignes de Ch. Boreux sont intéressantes, notamment l'opposition *vers l'intérieur* / *vers la terre*. Cependant, elles se fondent, de manière implicite, sur l'idée que la graphie principale, c'est-à-dire nautique, de *t3-wr* (*bâbord*) est — , avec — (N16), et non avec un (O17) ou un (S22) (S

Poursuivons la lecture de l'article de Ch. Boreux :

« les Égyptiens, on le sait, dirigeaient leurs barques non pas au moyen d'un gouvernail à proprement parler – c'est-à-dire d'un appareil spécial, composé d'une mèche et d'un safran –, mais à l'aide d'un ou de plusieurs avirons de gouvernail, tout à fait semblables de forme aux avirons de nage, et qui s'en distinguaient seulement par une pale plus large et par un manche plus long. (...) les avirons de barrage (= de gouverne ²⁰) employés par les Égyptiens étaient le plus souvent, tout au moins jusqu'à l'époque des XI^e-XII^e dynasties, assujettis sur le côté, à une distance parfois assez grande de l'étambot; et sans doute est-ce dans cette particularité qu'il faut chercher l'explication des deux expressions servant à désigner respectivement le barrage de droite et le barrage de gauche » ²¹.

Cet aviron de gouverne (ou ces avirons s'il y en a plusieurs) se trouvait principalement agencé sur le côté droit (tribord) en raison de ce que l'on appelle communément la *dictature des droitiers*. Et, d'après Ch. Boreux, c'est dans la manipulation de cet aviron de gouverne par le timonier que repose l'étymologie de ces deux vocables :

« Supposons en effet un aviron de gouvernail ainsi disposé sur le côté droit d'une barque tournée dans la direction du Sud. Tant que cette barque était au repos, ou qu'il n'y avait pas lieu de changer le sens de la marche, la pale de l'aviron était maintenue parallèle à la muraille ; aussitôt qu'il s'agissait, au contraire, de faire exécuter à l'embarcation une conversion dans un sens ou dans l'autre, on tournait cette même pale autour de l'axe de l'aviron de façon à la présenter transversalement, c'est-à-dire dans un plan plus ou moins franchement perpendiculaire à celui de la muraille : et c'est cette opposition de la pale qui produisait les mouvements cherchés. Ceux-ci étaient donc assez analogues à ceux qui, dans le cas d'un gouvernail axial – c'est-à-dire fixé dans le prolongement de l'axe longitudinal de la barque – sont effectués par le safran ; mais, tandis que ce dernier se déplace toujours extérieurement à

-

¹⁸ Ch. BOREUX, *op. cit.*, p. 46.

¹⁹ Les graphies du terme *tribord* (jm(y)-wr.t) sont toujours similaires (du type : - \sim).

²⁰ Ajout de notre fait.

²¹ *Ibid.*, p. 47.

Il faut reconnaître la grande subtilité de l'explication. Formulons-la plus simplement. Pour comprendre ce que signifient ces termes, il faut imaginer un navire se déplaçant vers le sud, c'est-à-dire un agencement dans lequel la *droite nautique* (tribord) correspondrait à la *droite géographique* (ouest) ²⁴ et la *gauche nautique* (bâbord) à la *gauche géographique* (est). Il y a donc, dans ce cas, une pleine adéquation entre le *microcosme nautique* (= bateau) et le *macrocosme géographique* (= cosmos) : proue = sud, poupe = nord, *bâbord* = *est* et *tribord* = *ouest*. Dans ce contexte, pour aller vers *tribord*, le timonier fait pivoter la partie antérieure de la pale [fig. 1] vers l'« intérieur », c'est-à-dire vers la muraille de la coque, tout en *rapprochant la pale de l'aviron de cette même muraille* et en effectuant des mouvements de l'arrière vers l'avant. Inversement, pour bifurquer vers *bâbord*, le timonier orientera la partie antérieure de la pale vers l'« extérieur », c'est-à-dire vers la rive droite (—), *en l'éloignant de la muraille de la coque* tout en effectuant des mouvements de l'avant vers l'arrière ²⁵.

Cependant, cette explication n'est que partiellement convaincante. Tout d'abord parce que toute la gestuelle permettant de distinguer un mouvement vers la droite ou un mouvement vers la gauche se produit à tribord (droite) du bateau, là où se trouve le timonier, le référentiel géographique étant la pale de l'aviron de gouverne ou une terre (=) se trouvant également sur tribord. Il devient difficile, dans ces conditions, de distinguer la gauche de la droite. Ensuite parce qu'elle implique que tout batelier savait manipuler un aviron de gouverne, ce qui est peu probable. On songe par exemple à la technique de la godille, grâce à laquelle, avec une gestuelle spécifique des poignets sur un aviron placé dans l'engoujure du tableau arrière d'une barque, un marin peut la faire avancer tout en bifurquant à droite ou à gauche si nécessaire. Cette technique n'est pas maîtrisée par l'ensemble des navigateurs d'aujourd'hui et il en allait probablement de même pour la manipulation de l'aviron de gouverne égyptien. Or, tous les bateliers devaient nécessairement comprendre de quoi il en retournait, c'est-à-dire comprendre que tout dépendait de la distinction entre partie avant de la pale / partie arrière de la pale, l'orientation de la première (vers la muraille de la coque [= intérieur] ou vers la terre [= extérieur]) déterminant le mouvement vers tribord ou bâbord, le tout combiné avec un éloignement de la pale de l'aviron ou un rapprochement vers la muraille et avec un

²² Pour Boreux, si les tournures du type *jr ḥr tʒ-wr* ne sont pas attestées, *tʒ-wr* étant employé seul, c'est en raison d'une documentation insuffisante. En réalité, ce type de formulation existe bien. Cf., par exemple, *Urk.* IV, 322, 4: *Jr ḥr tʒ-wr! Gouverne à bâbord!* (expédition d'Hatchepsout à Pount).

²³ Ch. BOREUX, *op. cit.*, p. 47-48.

Les Égyptiens s'orientaient en regardant vers le sud (et non vers le nord comme nous le faisons nous-mêmes). Dans ce cas : devant = sud, derrière = nord, *gauche* = est et *droite* = ouest.

²⁵ Remarquons à ce propos qu'il semble bien que Ch. Boreux ait inversé les données du problème car, pour accentuer un mouvement sur bâbord, le timonier doit effectuer avec l'aviron de gouverne des mouvements de l'avant vers l'arrière (et non l'inverse) et que, pour accentuer un mouvement vers tribord, ce même timonier doit exécuter des mouvements de l'arrière vers l'avant (et non l'inverse).

mouvement de l'avant vers l'arrière ou de l'arrière vers l'avant... On voit bien que tout cela relève trop d'un savoir spécifique, celui du timonier, pour être immédiatement compris par tous les bateliers.

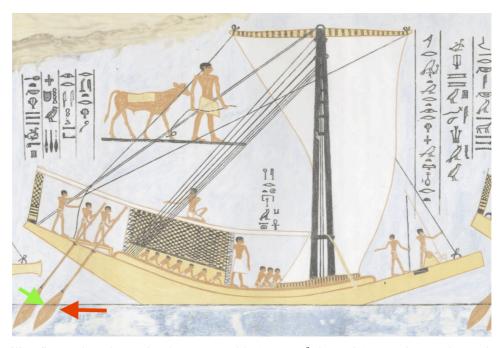


Fig. 1. Voilier figuré dans la tombe de Kaïemânkh (Gîza, V^e dynastie). Les deux avirons de gouverne sont situés à tribord. Flèche rouge : partie antérieure de la pale ; flèche verte : partie postérieure (d'après H. Junker, *Gîza* IV, Vienne, Leipzig, 1940, pl. IV).

La manière dont Ch. Boreux pose le problème est correcte, mais le reste de la démonstration est beaucoup trop complexe. Si l'on reprend le cas de l'étymologie des termes occidentaux tribord / bâbord, on constate que le point de référence géographique est le timonier lui-même : tribord est le côté (= bord) où est agencé l'aviron de gouverne dont il tient le manche ; bâbord, le côté (= bord) vers lequel est orienté son dos, sachant que, pour manipuler l'aviron de gouverne, il a tendance à se tourner vers celui-ci. Or, ce qu'il faut avoir à l'esprit est que les marines européennes, même les plus anciennes, ont pratiqué une navigation plus hauturière au cours de laquelle elles pouvaient perdre de vue la côte, en raison de sa configuration ou de la météorologie qui pouvait noyer celle-ci dans des bancs de brume. Il est donc normal que le point de référence se trouve dans le bateau et non à l'extérieur. Cette spécificité n'est pas égyptienne car, pour les bateliers des bateaux nilotiques, les rives du fleuve étaient toujours visibles.

Pour comprendre le sens des deux termes égyptiens, il est nécessaire, comme l'avait remarqué Ch. Boreux, de concevoir une pleine adéquation entre le *microcosme nautique* (= bateau) et le *macrocosme géographique* (= cosmos), c'est-à-dire un bateau naviguant vers le sud, dont le côté *tribord* correspond à l'*ouest* (= droite) et le côté *bâbord* à l'*est* (= gauche). Il faut également avoir à l'esprit que les différents éléments constituant un bateau sont répartis de manière absolument symétrique, de part et d'autre d'un axe longitudinal passant par la proue et la poupe : la moitié de la vergue se trouve à tribord, l'autre moitié à bâbord, même constat pour la voile, pour la cabine centrale, etc., le seul « objet » échappant à cette répartition est

l'aviron de gouverne qui, en théorie, ne se situe qu'à tribord. Il est donc logique de caractériser ce côté du bateau (= droite) par la présence de cet aviron. Le nisbé jm(y) (+), ce qui est dans, ce qui est avec, renvoie donc très probablement à cet aviron (\Box), hmw^{26}).

Pour ce qui est du mot bâbord, t3-wr, il est peu probable que la terre (=, t3) en question soit celle de droite (tribord). Comme nous l'avons dit plus haut, la navigation égyptienne étant principalement une navigation nilotique, cette terre est probablement celle que l'on voit du côté gauche, c'est-à-dire la rive orientale. On verra d'ailleurs plus loin que jr hr t3-wr signifie littéralement gouverne sur / vers la grande terre (qui se situe toujours à gauche).

Par conséquent, et pour résumer, le premier segment de ces deux mots-composés doit être compris de la manière suivante : le vocable $\frac{1}{2}$, jm(y), ce qui est dans / avec, renvoie, dans le mot jm(y)-wr.t (tribord), à l'aviron de gouverne situé sur le côté droit de l'embarcation, et le vocable —, t3, terre, dans le mot t3-wr (bâbord), et dans le cas d'une embarcation naviguant vers le sud, à la rive orientale du Nil, située sur le *côté gauche* de l'embarcation. Nous serions donc en présence d'un système d'opposition très simple permettant de distinguer aisément tribord de bâbord : intérieur (4) / extérieur (5) = droite / gauche. On retrouve d'ailleurs ce système d'opposition dans un autre contexte d'emploi des termes jm(y)-wr.t et t3-wr (cf. infra).

Reste maintenant à expliquer le deuxième segment de ces deux mots composés. On a vu plus haut que, pour Ch. Boreux, il s'agissait d'un même mot ker, wr(.t). Dans son article, il propose plusieurs solutions peu convaincantes. La première consiste à interpréter wr.t comme un substantif désignant la « grande rame » 27 . Les séquences du type jr hr jm(y) wr.t devraient, dans ce cas, être lues : « dirige vers l'intérieur la grande rame » : et ir hr t3 wr(.t) : « dirige vers la terre la grande rame ». La difficulté avec cette interprétation est que, d'une part, le mot wr.t, « grande rame », n'est pas attesté et, d'autre part, comme nous l'avons vu plus haut, rien ne prouve que le wr.t de jm(y)-wr.t soit identique au wr de t3-wr. Un peu plus loin, Ch. Boreux propose une autre explication dans laquelle wr.t serait l'adverbe « grandement », « complètement », les séquences du type jr hr jm(y)-wr.t et jr hr t3 wr(.t) devant être lues « agis vers l'intérieur complètement » et « agis vers la terre complètement » 28. À nouveau deux objections. S'il arrive, en effet, qu'un timonier éprouve le besoin de bifurquer franchement (= grandement, complètement) sur tribord ou bâbord, il arrive également qu'il ait juste besoin de dévier sa route *légèrement*. Dans ce cas, nul besoin d'employer cet adverbe qui le serait pourtant systématiquement, même dans le cas d'un très léger changement de route. La deuxième objection est la même que la précédente : rien ne prouve en effet que le wr.t de jm(v)-wr.t soit identique au wr de t3-wr. Le fait que Ch. Boreux propose deux explications très différentes l'une de l'autre laisse entendre qu'il n'était convaincu ni par l'une ni par l'autre.

Comme nous l'avons vu plus haut, les deux mots qui nous occupent doivent être translittérés jm(y)-wr.t et t_3 -wr 29 . Il faut donc examiner le wr.t de jm(y)-wr.t et le wr de t_3 -wr séparément.

Commençons par jm(y)-wr.t, tribord. Si + est bien le nisbé jm(y), on s'attendrait à trouver à la suite un substantif : ce qui est dans (ou avec) la wr.t. Or, aucun des mots wr.t attestés n'offre

²⁶ D. Jones, Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms, p. 200 (10); Wb III, 80, 16.

²⁷ Ch. BOREUX, *op. cit.*, p. 50-51.

²⁸ *Ibid.*, p. 51-52.

²⁹ Pour une attestation de *t3-wr* avec un .t final (= *t3-wr.t*), probablement due à une erreur du scribe, cf. A.M. ROTH, Egyptian Phyles in the Old Kingdom. The Evolution of a System of Social Organization, *SAOC* 48, Chicago, 1991, p. 27, fig. 2.7 (tombe de *Sndm-jb / Jntj*).

de sens satisfaisant d'un point de vue nautique et en relation avec tribord sauf, peut-être, la barque wr.t (attestée aux Ancien et Moyen Empires): \$\sim_{\infty}, \sim_{\infty}^{\infty}\$. Celle-ci serait une très ancienne barque nilotique, fonctionnant dans la désignation qui nous occupe comme une embarcation prototypique. Une traduction pourrait donc être, pour signifier le côté droit : ce qui est dans (ou avec) la barque ouret. Un passage des Textes des Sarcophages semble confirmer cette interprétation \$^{31}\$:

 $Jw=k h'=t(j) m h_3.t wr.t. Hrp=k hr jm(y)-wr.t.$

Tu es apparu à la proue de la barque wr.t. Puisses-tu (la) diriger sur tribord!

Examinons maintenant le cas de *t3-wr*, *bâbord*. Il n'existe aucun mot *wr* permettant une interprétation nautique satisfaisante de cette locution, hormis très simplement l'adjectif *wr*, « grand », qui, comme le montre l'absence de .t final, contrairement à l'interprétation de Ch. Boreux, s'accorde avec *t3* : *t3 wr*, *la grande terre*. La séquence *jr ḥr t3-wr*, *gouverne à bâbord* ³², signifiait probablement à l'origine, et dans le cas d'une embarcation se déplaçant vers le sud : *gouverne sur* / *vers la grande terre* (qui se trouve à gauche). L'emploi de l'adjectif avait probablement pour but de permettre une distinction immédiate de cette *grande terre* (*t3 wr*), différente des autres également visibles sur bâbord : bancs de sable et îles qui parsèment le Nil.

Pour résumer :

- 1. Le vocable $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2$
- 2. Le vocable , t3-wr, litt. : la grande terre, renvoie à la rive orientale du Nil située sur le côté gauche de l'embarcation. Lexicalisé, ce mot composé signifie bâbord (= gauche).

La structure des ces deux mots et les éléments qui les composent montrent qu'ils étaient bien, à l'origine, des termes nautiques.

Emploi des locutions jm(y)-wr.t (tribord) et t3-wr (bâbord) dans des contextes ne relevant pas de la nautique

A priori, cet aspect de la question se rapporte à un domaine ne concernant pas les représentations de bateaux ou les textes où il en est question. Il ne semble donc pas devoir nous intéresser au premier chef. Cependant, les différentes graphies employées dans ces

_

³⁰ D. JONES, Glossary of Ancient Egyptian Nautical Titles and Terms, p. 135 (22).

³¹ *CT* I, 196f-g.

³² Urk. IV. 322, 4.

Essayer d'expliquer ces graphies d'un point de vue strictement nautique n'aboutit à aucun résultat probant. On peut le constater avec les analyses de Ch. Boreux à propos des signes (O16), (O17) et (S22) (

Deux pistes de recherche doivent être explorées, une première à propos de (S22), signe en relation avec les noms de phylés à l'Ancien Empire, et une seconde se rapportant à l'emploi des signes (O16) et (O17) qui ne relèvent pas, comme le note A.M. Roth 4, d'une quelconque « contamination » par les noms de phylés.

Les graphies des termes Jm(y)-wr.t et t3-wr, et les noms de phylés à l'Ancien Empire

Les noms des phylés, à l'Ancien Empire, ont été rapprochés de la terminologie nautique, au point que, selon certaines analyses, les premiers seraient issus des seconds. Cependant, comme le note A.M Roth :

« The history of the nautical terms (...) cannot be reconciled with the traditional theory that the names of nautical phyles were transferred to phyles in other spheres along with the phyle system itself. That theory required that the wr phyle (\implies et + \implies) ³⁵ be a later variant of the jmy-wrt phyle, when in fact the reverse is true; and it required that the name of the $s\underline{t}$ phyle (\implies) ³⁶ be read t3-wr, when in fact it is clearly distinguished graphically from the nautical term » ³⁷.

Il est possible que les termes jm(y)-wr.t et t_3 -wr aient été rapprochés des noms de phylé en raison de l'utilisation d'embarcations dans le rites funéraires (assemblage et démontage), « possibly in accordance with a ritual, and through the development of a priestly organization, somewhat parallel to phyles, in private tombs, where priests were divided into starboard and port sides » 38 .

A.M Roth poursuit en soulignant que :

« When the phyle system began to be adopted by wealthy officials, the name of the priests of the starboard side may have been retained from the older system as a substitute for the name of the wr phyle, perhaps because the use of this prestigious royal phyle was thought presumptuous

-

³³ Ch. BOREUX, *op. cit.*, p. 52-53.

³⁴ A.M. ROTH, Egyptian Phyles in the Old Kingdom, p. 26.

³⁵ Nous ajoutons la graphie. La seconde, « in private contexts » (A.M. ROTH, *Egyptian Phyles in the Old Kingdom*, p. 37).

³⁶ Nous ajoutons la graphie (*loc. cit.*).

³⁷ *Ibid.*, p. 51.

³⁸ Loc. cit.

in a private cult. The use of the jmj-sign on the royal mortuary boat to indicate the area for which the wr phyle was responsible may have been a factor contributing to this association. (...) the second nautical term, t3-wr, was similarly associated with the second phyle name, st, and the st-sign was incorporated as an ideograph in the writing of the word t3-wr. It is interesting to note, in support of this conclusion, that of the ten private individuals whose tombs contain writings of the nautical term t3-wr with a st-sign determinative, five show clear evidence of having had a priesthood that was organized into a phyle system » 39 .

On voit bien, par conséquent, qu'il a existé une « contamination » des mots de la nautique par ceux des noms des phylés de droite (wr) et de gauche (st), processus aboutissant notamment à des permutations de signes, visibles principalement dans les graphies de (st), par exemple, (st) ou, plus simplement, (st).

La fonction du signe 🛗 (O16) ou 🧮 (O17) dans l'écriture du mot t3-wr

Ces deux signes, on le sait, sont interchangeables, l'un n'étant que la variante de l'autre. On remarquera cependant que (O17) est principalement utilisé. Ils ne sont pas, somme toute, fréquemment employés dans le lexique égyptien et le fait qu'ils le soient ici dans un vocable lui-même peu attesté laisse entendre que sa présence est due à une raison très précise.

Pour certains chercheurs, ce signe ayant entre autres pour valeur phonétique $t3^{40}$, la permutation de — (N16) et de [(O17) s'expliquerait aisément. Une telle analyse, même si elle comporte une part de vérité, reste néanmoins incomplète. En effet, pourquoi effectuer une telle permutation dès lors que le signe —, qui se lit de la même manière, figure *aussi* l'élément que les *navigateurs égyptiens* (et non les scribes) *voulaient signifier* (ce qui n'est pas le cas de [): *la terre se trouvant sur la gauche d'une embarcation orientée vers le sud*? On le voit bien d'ailleurs avec la seule mention de t3-wr dans les reliefs de Pount. Dans la scène considérée, il est ordonné à chaque timonier des voiliers situés à l'extrémité gauche de la grande paroi (= sud), c'est-à-dire ayant atteint le sud de la mer Rouge 41 :

Gouverne à bâbord!

Dans ce contexte, qui n'est pas nilotique mais maritime, c'est le signe — (N17), variante de — (N16), qui est utilisé. De surcroît, les navires sont orientés vers le sud, le microcosme nautique s'inscrivant pleinement dans le microcosme géographique. En recevant l'ordre de gouverner vers la « grande-terre » (t3-wr), les timoniers font bifurquer les voiliers vers la gauche, c'est-à-dire vers un t3 wr qui n'est plus la rive orientale du Nil mais le rivage du pays de Pount 42 lui-même, plus précisément de sa partie méridionale : T3-ntr ! 43 Dans ces

³⁹ *Ibid.*, p. 52.

⁴⁰ Ou : t3yt : A. GARDINER, *EG*, p. 494 (O16 et O17).

⁴¹ Urk. ÎV, 322, 4.

⁴² Le toponyme *Pount* renvoyant à la *façade occidentale de la péninsule arabique* (D. MEEKS, « Coptos et les chemins de Pount », *Topoi suppl.* 3, 2002, p. 267-335).

⁴³ Fr. SERVAJEAN, « Les pays des arbres à myrrhe et des pins parasols. À propos de *T*₃-n<u>t</u>r », *ENiM* 12, 2019, p. 87-122.

conditions de navigation maritime, l'emploi de (O17), à la place de (N17) ou de = (N16), aurait été complètement hors de propos.

L'explication phonétique est donc incomplète. Il doit nécessairement en exister une autre – la principale -, qui ne peut résider que dans ce que le signe figure. Comme l'écrit de l'emploi de 🗒 dans le vocable qui nous occupe ne peut résider dans ce 🗔, qui se serait suffi à lui-même s'il avait été employé, mais à l'évidence dans le fait qu'il soit surmonté d'une frise de cobras. Examinant le même signe, V.G. Callender écrit : « A row of uraei appears on top of royal gateway, denoting a sacred space » 45. Il s'agirait donc, par l'utilisation de ce signe, d'une mise en exergue du caractère sacré de ce portail, plus que du portail lui-même. Dans ce dernier cas, les scribes auraient, en effet, utilisé des hiéroglyphes tels que \(\pi \) (O32), figurant une « porte » ou un « portail », or, celui-ci n'est jamais employé dans les graphies de t3-wr.

Il est intéressant de revenir sur les réflexions de Ch. Boreux à propos de la signification nautique des deux vocables jm(y)-wr.t et t3-wr. On a vu plus haut (cf. supra) qu'il expliquait le mot im(v) du premier à partir du geste effectué par les timoniers sur l'aviron de gouverne. par lequel ils tournaient vers l'intérieur (im(y)) la partie antérieure de la pale de l'aviron. Pour ce qui est du second, t3-wr, il écrit :

« si le mouvement décrit par l'aviron de gouvernail éloignait celui-ci de la barque lorsqu'il s'agissait de barrer à gauche, on comprend que le groupe puisse avoir été, dans certains cas, remplacé par 📆 : le signe 🖱 n'est sans doute qu'un équivalent de 🛅 ; et, s'il ne constitue pas une simple variante graphique de -, née de la valeur $t_3[jtj]$ de l'hiéroglyphe [-], il s'explique tout naturellement par la signification "partie extérieure, dehors d'un édifice" de celui-ci » 46.

L'extérieur serait donc à mettre en relation avec une terre (=) se trouvant à droite. Il ajoute en note : « cf. aussi le sens "dehors, en dehors" du signe $\mathbb{T} = rwt$ » ⁴⁷. Ce passage appelle plusieurs remarques. La première est que, dans cette analyse, le signe = renvoie, pour désigner la gauche, à une terre se trouvant à droite, ce qui, on l'a vu, est peu probable. La deuxième est que le rapprochement des signes et pet quelque peu artificiel car il ne s'agit pas des mêmes hiéroglyphes et ils ne véhiculent ni les mêmes valeurs phonétiques ⁴⁸ ni les mêmes significations (en dehors du fait que les deux figurent une porte). La troisième est que si l'idée d'extériorité est explicitement véhiculée par \mathbb{T} , rw.t, « l'extérieur » (rw.t) ⁴⁹, et implicitement par \square , elle ne l'est pas, pour ce dernier signe, par une quelconque valeur phonétique mais par le dessin du hiéroglyphe lui-même, plus précisément par les cobras de la frise, orientés vers l'extérieur qu'il surveillent. Il s'agit donc d'une porte ou d'un portail vus de l'extérieur, cet extérieur étant matérialisé par la « grande terre » (t3-wr) située à gauche.

La question qui se pose est donc la suivante : si le signe $\P(rw.t)$ peut exprimer cette extériorité de manière plus évidente que \square , pourquoi n'a-t-il pas été utilisé à sa place ? La

⁴⁸ A. GARDINER, *EG*, p. 496 (O32).

http://www.enim-egyptologie.fr

⁴⁴ Ph. Collombert, Le tombeau de Mérérouka. Paléographie, PalHier 4, Le Caire, 2010, p. 110 (§ 208).

⁴⁵ V.G. CALLENDER, *El-Hawawish. Tombs, Sarcophagi, Stelae. Palaeography, PalHier* 8, Le Caire, 2019, p. 262 (§ 387).
⁴⁶ Ch. Boreux, *op. cit.*, p. 52.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 52, n. 3.

⁴⁹ Wb II, 404, 11-405, 15.

réponse est simple : parce que le mot obtenu aurait été radicalement différent, passant de t3-wr à rw.t-wr(.t), tandis qu'avec le signe \Box , tout en signifiant implicitement l'idée d'extériorité, il continue de se prononcer t3-wr.

Il ne s'agit probablement pas de la seule raison. En effet, ce signe renvoie à un *lieu de passage* délimitant, à droite, un espace royal et cultuel (*intérieur*) et, à gauche, l'*extérieur* de celui-ci. Or, la majorité des inscriptions mentionnant jm(y)-wr.t et t3-wr sont des inscriptions funéraires. On peut donc supposer que le signe renvoie à l'entrée, vue de l'extérieur, d'un complexe funéraire royal. Cette *extériorité* exprimée par le vocable t3-wr n'est rendue possible que par la bivalence *sémiotique* et *phonétique* du signe : *sémiotique* parce que le dessin du signe figure un passage vu de l'*extérieur* (comme le laisse penser la frise de cobras) et *phonétique* parce que, en raison de sa valeur t3, il est *interchangeable* avec . Les vocables jm(y)-wr.t et t3-wr renvoient donc ici à l'intérieur (droite) et à l'extérieur (gauche). On retrouve le couple structurant *intérieur* / extérieur mis en relief dans un contexte d'emploi nautique de jm(y)-wr.t et t3-wr (cf. supra).

Dans le cas d'un complexe funéraire royal, il faut nécessairement imaginer que le microcosme qu'il constitue s'inscrit pleinement dans le macrocosme géographique, ce qui est bien le cas puisque toutes les entrées de ces complexes se situent à l'est. Par conséquent, l'extérieur t3-wr du complexe se situe à l'est, c'est-à-dire à gauche, devant la porte, et son intérieur jm(y)-wr.t à l'ouest, c'est-à-dire plus à droite, derrière la porte.

Il va de soi qu'une telle utilisation de ces vocables, ainsi que leurs graphies spécifiques ne relèvent pas du monde de la nautique mais de celui des scribes et prêtres funéraires.

La dimension géographique des termes jm(y)-wr.t et t3-wr

On a vu plus haut que les différents dictionnaires consignaient les traductions *ouest* pour jm(y)-wr.t et est pour t3-wr. C. Gracia Zamacona a étudié l'utilisation de ces deux termes, dans les Textes des Sarcophages, pour décrire le circuit quotidien du soleil 50 . Il pose le problème de la manière suivante :

« the terms im.y-wr.t and tg-wr seem to be nautical in origin, their meaning being extended to architectural and topographical domains through conceptual association: starboard > right > west (for im.y-wr.t) and port side > left > east (for tg-wr). im.y-wr.t and tg-wr most frequently occur in the Coffin texts without a governed term, although they are occasionally followed by a suffix, or a direct or indirect genitive » 51 .

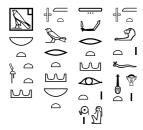
Dans la double relation « tribord > droite > ouest » et « bâbord > gauche > est », les deux premiers termes de chacune ne posent pas de problème puisque *tribord* est le terme nautique pour dire *droite* et *bâbord* pour dire *gauche*. Le point à examiner rapidement, que nous avons déjà rencontré et qui nous intéresse au premier chef, est comment expliquer que le sens originel de ces termes – *tribord* (= *côté droit* d'un bateau lorsqu'on regarde vers la proue) et *bâbord* (= *côté gauche*) –, dont la caractéristique est d'être *mobile*, en soit venu à désigner l'ouest et l'est, c'est-à-dire deux points *immobiles* de l'univers géographique, et est-ce vraiment le cas ? Dans les textes étudiés par C. Gracia Zamacona, il ne s'agit plus de nautique

⁵⁰ C. GRACIA ZAMACONA, « *im.y-wr.t-('3)-n-p.t* and *t3-wr-('3)-n-t3* in the Solar Circuit: Data from the Coffin Texts », *JEA* 98, 2012, p. 185-194.

⁵¹ *Ibid.*, p. 185-186.

mais de géographie. Or, et pour en revenir à la nautique, dans l'ensemble des caps possibles suivis par un navire, c'est-à-dire l'ensemble des routes 52 s'inscrivant dans les 360° d'une boussole fictive, l'une d'elles – et seulement une – inscrit pleinement le microcosme nautique dans le macrocosme géographique : lorsque le bateau gouverne plein sud, c'est-à-dire suit un cap de 180°. Dans ce cas uniquement les deux relations de C. Gracia Zamacona sont justes et il devient possible d'écrire : « their meaning being extended to architectural and topographical domains through conceptual association » (cf. supra). Cependant, ce constat ne permet pas pour autant d'introduire le troisième terme de chaque relation : ouest et est. C. Gracia Zamacona en était d'ailleurs conscient car, à la fin du passage cité plus haut, il ajoute en note la remarque suivante qui, paradoxalement, ne fait que compliquer la question : « It is assumed that these terms are used for right and left in the context studied here (and other similar contexts), the standard terms being imn for "right" and i3b for "left" » 53. Car si I'on peut comprendre que jm(y)-wr.t et t3-wr puissent désigner la droite et la gauche, quelle que soit l'orientation du locuteur et en raison de la grande mobilité d'un navire, il n'en va pas de même pour *jmn.t* et de *j3b.t* qui sont des termes dénués d'une quelconque dimension nautique et qui s'inscrivent pleinement dans le macrocosme géographique, le premier renvoyant sans aucune ambiguïté à l'ouest et le second à l'est. Autrement dit : dans un contexte nautique, jm(y)-wr.t signifiera toujours tribord (droite) et t3-wr bâbord (gauche) quel que soit le cap suivi par le bateau, ce qui ne sera pas le cas avec un emploi des termes jmn.t et j3b.t; ce qui montre bien que l'acception des premiers est tribord et bâbord en contexte nautique et droite et gauche en contexte non nautique, alors que jmn.t signifie d'abord et avant tout ouest et j3b.t est. Il n'y aura correspondance – mais non synonymie 54 – entre les deux groupes de significations que lorsque l'embarcation naviguera plein sud (180°). Par conséquent, C. Gracia Zamacona aurait évité toute ambiguïté si sa remarque avait été formulée avec les mots *ouest* et *est* plutôt que *droite* et *gauche* (pour *jmn.t* et *j3b.t*).

Un document permet de montrer que jm(y)-wr.t et t3-wr d'une part et jmn.t et j3b.t (et dérivés) d'autre part, signifient droite et gauche pour les deux premiers (tribord et babord en contexte nautique), et ouest et est pour les deux autres, même lorsqu'il y a correspondance entre le microcosme de l'observateur et le macrocosme géographique. Il s'agit d'un passage de la formule 186 du Livre des Morts dans le papyrus d'Any 55 . Le texte est constitué de dix colonnes ; nous reproduisons à la suite les quatre premières :



(1) Ḥw.t-Ḥr, Nb.t **Jmnt(y).t**, (2) **Jm(y).t-wr.t**, Nb.t (3) T3-₫sr, Jr.t R (4) jm(y).t ḥ3.t≠f, Nfr.t-ḥr (...).

⁵² Le mot « cap » est ici employé comme synonyme de « route » par facilité. La route diffère du cap car elle est soumise à l'influence des vents et des courants.

⁵³ *Ibid.*, p. 186, n. 7.

⁵⁴ Simplement, la droite se situera à l'ouest et la gauche à l'est.

⁵⁵ R.O. FAULKNER, O. GOELET, *The Egyptian Book of the Dead. The Book of Going Forth by Day*, San Francisco, 1994, pl. 37. Les versions regroupées par E. Naville, (*Aegyptische Todtenbuch der XVIII. bis XX. Dynastie* I. *Text und Vignetten*, Berlin 1886, pl. CCXII) donnent un texte différent.

(1) Hathor, Maîtresse de l'**Occident (ouest)**, (2) « **Celle de la droite** », Maîtresse (3) de la nécropole, Œil de Rê (4) qui est à son front, la Belle de visage (...).

Dans ce cours passage, le vocable jm(y)-wr.t, qui désigne Hathor, est écrit au féminin ($\frac{1}{2}$ $\frac{$

Pour en revenir à l'analyse de C. Gracia Zamacona, ces quelques remarques lexicographiques n'ont pas d'impact sur la suite de son travail, dans la mesure où, s'agissant de la course du soleil, l'observateur, pour signifier les principaux éléments de l'orientation, regarde vers le sud. Il y a donc adéquation entre le microcosme de l'observateur et le macrocosme géographique. Les conclusions de C. Gracia Zamacona sont les suivantes :

« In conclusion, according to the data from the Coffin texts, the expressions im.y-wr.t ($^{\circ}$) and t3-wr ($^{\circ}$) do not imply any change of the geographical orientation when in the underworld. the key cardinal point remains South, as when on earth, contrary to other basic human functions, i.e. walking upwards, eating food, which are inverted in the underworld. the alternation of the "indirect genitives" n p.t / n t3 simply expresses the fact that the spatial reference of the underworld journey may be, specifically, the earth, whereas the spatial reference of the heavenly journey is the sky, in the context of the solar circuit » 58 .

Il est toutefois intéressant de remarquer que jm(y)-wr.t est mis en relation avec le ciel (p.t) et t3-wr avec la terre (t3). Dans ce dernier cas, la séquence t3-wr n(y) t3 ⁵⁹, « à gauche de la terre », signifie littéralement « la grande terre à gauche de la terre ». Le premier t3 (dans t3-wr) renvoie, dans une partition idéale de la terre (le 2^e t3) en deux parties (est et ouest) par le Nil, à la moitié gauche de celle-ci (= rive gauche = t3-wr). Il y a là, à l'évidence, un jeu des scribes sur le mot t3.

Enfin, pour terminer, on comprend dès lors pourquoi, dans les scènes de navigation de l'Ancien Empire, le défunt se trouve toujours dans les voiliers ⁶⁰ et non dans les bateaux naviguant à la rame, comme si la navigation à la voile représentait le mode de déplacement nautique idéal. Ce qui, par opposition à un déplacement à la rame, c'est-à-dire exigeant un

_

⁵⁶ R.O. FAULKNER, O. GOELET, *loc. cit.*

⁵⁷ P. BARGUET, Le Livre des Morts des Anciens Égyptiens, LAPO 1, Paris, 1967, p. 272.

⁵⁸ C. Gracia Zamacona, *op. cit.*, p. 194.

⁵⁹ *Ibid.*, *passim*, et p. 194, fig. 1.

⁶⁰ Voir, par exemple, Fr. SERVAJEAN, *Manœuvres nilotiques*. À propos de quelques scènes de navigation de l'Ancien Empire, CENIM 31, Montpellier, 2022, p. 33.

effort intense, se comprend. Mais ce n'est pas la seule raison. Les voiliers, remontant le courant, se dirigent vers le sud, les microcosmes nautiques s'inscrivent alors pleinement dans le macrocosme géographique. Le côté tribord des embarcations (jm(y)-wr.t) renvoie par conséquent, comme il se doit, à l'ouest (jmn.t) et dérivés et (jab.t) et dérivés.

Conclusion

Dans un contexte nautique, les mots $\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{2}$ relèvent exclusivement de l'oral. Il s'agit, pour le donneur d'ordre, d'interagir ici et maintenant et sans aucune ambiguïté. Leur mise par écrit n'est pas le fait de cette profession mais de scribes les utilisant pour d'autres raisons. L'étymologie de ces deux termes ne peut être mise en relief que dans le cas d'une navigation vers le sud, c'est-à-dire d'un microcosme nautique s'inscrivant pleinement dans le macrocosme géographique. En outre, il faut également avoir à l'esprit que les deux côtés d'une embarcation, situées de part et d'autre d'un axe longitudinal, sont strictement symétriques et identiques. Un seul objet de l'armement du bateau rompt cette symétrie : l'aviron de gouverne qui se trouve du côté droit et à l'intérieur (+, jm(y)) de ce qui semble avoir été une embarcation prototypique ouret (>, wr.t). C'est cet aviron qui sert de point de référence pour signifier la droite de cette dernière. Pour un Égyptien, gouverner à tribord signifie donc simplement bifurquer du côté où se trouve l'aviron de gouverne, c'est-à-dire à droite. Quant à t3-wr (bâbord), dans la mesure où, d'une part, il n'existe pas d'élément spécifique de l'armement du bateau situé exclusivement du côté gauche de celui-ci et qui aurait pu être utilisé comme point de référence pour désigner la gauche et que, d'autre part, un bateau égyptien voit en permanence les rives du Nil, ce point de référence pour signifier gauche est la grande terre (t3 wr) que l'embarcation longe sur la gauche, c'est-à-dire la rive orientale du Nil. Pour un Égyptien, Gouverner sur bâbord signifie donc bifurquer du côté où se trouve la rive orientale, c'est-à-dire à gauche. Les données sur lesquelles repose cette étymologie font que le couple tribord / bâbord en induit un autre qui sera utilisé dans d'autres contextes : intérieur / extérieur (l'aviron de gouverne se trouve dans le bateau, la grande terre à l'extérieur).

Les chercheurs ont souvent considéré que ces deux termes avaient également été utilisés pour désigner des phylés mais, comme il a été démontré par A.M. Roth, il s'agit surtout d'une interaction, relevant d'un processus complexe, entre les noms de phylés et le sens originel de ces deux vocables. Cette interaction a contribué à modifier la graphie du mot t3-wr, en remplaçant le signe — (N16) ou en le combinant avec $\[mathbb{H}$ (S22), lequel renvoie à la phylé st ($\[mathbb{H}$). Il s'agit dans ce cas de réflexions indépendantes du contexte strictement nautique. Cette modification de la graphie du mot n'est pas le fait des bateliers ou autres marins mais de scribes.

L'emploi du signe \square , voire de \square , toujours dans la graphie du mot t3-wr, par exemple \square , est également le résultat d'un « jeu » de ces derniers portant simultanément sur une lecture possible de ce signe (t3), permettant de le permuter avec \square dans l'écriture \square , et l'idée d'extériorité qu'il peut véhiculer par opposition à l'idée d'intériorité exprimée par le signe \P , contenu dans le vocable \P . Cette graphie purement géographique se fonde sur une opposition entre l'intérieur d'un complexe funéraire royal se trouvant à droite (jm(y)-wr.t) et l'extérieur du complexe situé à gauche (t3-wr), les deux, l'intérieur et l'extérieur, étant délimités par l'entrée du complexe matérialisée par le signe \square . Soulignons que même si l'intérieur du complexe s'inscrit géographiquement à l'ouest et l'extérieur à l'est, cela ne signifie pas pour autant qu'il s'agisse là de traductions possibles de jm(y)-wr.t et de t3-wr.

Dans ce contexte, ces deux termes ont simplement pour sens *droite* et *gauche*. Cette construction intellectuelle, on s'en doute, n'est pas le fait des bateliers.

Lorsque l'emploi de ces mots s'inscrit dans le macrocosme géographique, les analystes ont tendance à les considérer comme des synonymes des mots ouest (jmn.t) et dérivés) et est (j3b.t) et dérivés). Or, ces termes ne sont pas synonymes. Simplement, lorsque l'observateur s'oriente en accord avec le macrocosme géographique, c'est-à-dire en regardant vers le sud, la partie droite (jm(y)-wr.t) de son champ de vision renvoie effectivement à l'ouest sans pour autant signifier ouest et la partie gauche (t3-wr) à l'est sans pour autant signifier est.

Il serait donc souhaitable de traduire jm(y)-wr.t et t3-wr par tribord et $b\hat{a}bord$ en contexte nautique, et par droite et gauche en contexte non nautique. Et de conserver les acceptions ouest et est pour jmn.t (et dérivés) et j3b.t (et dérivés).

Résumé:

Étude de l'étymologie des termes égyptiens jm(y)-wr.t et t3-wr. Ces deux mots signifient tribord et $b\hat{a}bord$ en contexte nautique, et droite et gauche en contexte non nautique. Les traductions « ouest » et « est » doivent être réservées pour jmn.t et j3b.t. Lorsque l'observateur regarde vers le sud, il y a dans ce cas – et dans ce cas seulement – correspondance, mais non synonymie, entre jm(y)-wr.t et jmn.t d'une part et t3-wr et j3b.t d'autre part.

Abstract:

Study of the etymology of the Egyptian terms jm(y)-wr.t and t3-wr. These two words mean starboard and port in a nautical context, and right and left in a non-nautical context. The translations west and east should be reserved for jmn.t and j3b.t. When the observer looks south, there is in this case – and in this case only – correspondence, but not synonymy, between jm(y)-wr.t and jmn.t on the one hand and t3-wr and j3b.t on the other.

ENiM – Une revue d'égyptologie sur internet. http://www.enim-egyptologie.fr



