

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

Frédéric Servajean

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

LES MOTS (composés) *jm(y)-wr.t* et *t3-wr* sont bien attestés dans le vocabulaire de l'Égypte ancienne¹. 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*² de Faulkner consigne les sens « starboard », « west side (of locality) », « the West » et « designation of priestly phyle » avec la graphie vedette . Le *Wb* enregistre les mêmes significations : « Die Steuerbordseite des Schiffes ( » (I, 73, 6), « einer Phyle der Totenpriesterschaft ( » (I, 73, 8), « der Westseite Thebens » (à partir 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 *Ägyptisches Wörterbuch*, sous la graphie vedette  et , sont similaires, nul besoin de les mentionner à nouveau³. Même remarque pour le *Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts* de R. van der Molen ()⁴. 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, *t3-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 ( »). Le *Wb*, sous les graphies vedettes  et , décline les sens suivants : « die Backbordseite des Schiffes (, ,  » (V, 230, 16), « einer Phyle der Totenpriesterschaft » (V, 231, 1) et « der Osten » (V, 231, 2). Le *Ägyptisches Wörterbuch* de R. 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.

³ 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.

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 ,  et , (volume I),  (volume II), des traductions similaires ⁷. Il en va de même pour le *Hieroglyphic Dictionary of Egyptian Coffin Texts* de R. van der Molen (, ) ⁸. Comme pour *jm(y)-wr.t*, D. Jones ne conserve que les acceptions nautiques de *t3-wr* (, , l'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 *t3-wrt* 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 :  (Edfou IV, 5, 4 et 7),  (Edfou VI, 171, 1),  (Edfou VI, 172, 1),  (Edfou I, 574, 5),  (Edfou VI, 329, 5 ; dans cette dernière attestation, il est question de Thot qui est *la droite* de Rê).

Pour *t3-wr*, P. Wilson rappelle que « In nautical terminology  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 () 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),  (Edfou IV, 5, 8),  (Edfou I, 177, 8),  (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 $\Rightarrow$ (N16), $\Rightarrow$ (O17) et $\Rightarrow$ (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 composés¹⁵. 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)* ($\dagger$) / *t3* ($\Rightarrow$), 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 $\dagger$ à $\Rightarrow$, 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 $\Rightarrow$, *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 *jm(y)-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 *t3-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 $\dagger$ et $\Rightarrow$ », 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, 229b (*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) : *jm(y)-wr.t* et *t3-wr* :

« c’est spécialement aux mots  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  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    et  , ou autres locutions similaires plus ou moins abrégées, était, en dernière analyse, une opération consistant essentiellement à diriger ce gouvernail tantôt “vers l’intérieur” et tantôt “vers la terre” »¹⁸.

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)¹⁹. Ce problème sera abordé plus loin.

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 gouverne²⁰) 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 :  ).

²⁰ Ajout de notre fait.

²¹ *Ibid.*, p. 47.

l'embarcation, des avirons de barrage latéraux manœuvrés à tribord ne pouvaient produire, par opposition de la pale, un mouvement de conversion à droite qu'à la condition d'exécuter un déplacement d'avant en arrière tendant à les rapprocher le plus possible de la muraille, en d'autres termes, de l'intérieur (𓏏𓏏) de l'embarcation. C'est seulement lorsqu'ils avaient à produire un mouvement de conversion à gauche qu'ils exécutaient leur déplacement, d'arrière en avant, extérieurement à cette même muraille : ils devaient alors être écartés de celle-ci, et tournés au dehors, en direction, par conséquent, de la rive du fleuve ou du marais sur lesquels naviguait la barque : l'expression * 𓏏𓏏²² correspondrait très précisément à cette dernière manœuvre »²³.

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 (𓏏), *en l'éloignant de la muraille de la coque* tout en effectuant des mouvements de l'avant vers l'arrière²⁵.

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 (𓏏) 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 hr t3-wr* ne sont pas attestées, *t3-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 hr t3-wr ! Gouverne à bâbord !* (expédition d'Hatchepsout à Pount).

²³ Ch. BOREUX, *op. cit.*, p. 47-48.

²⁴ 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.

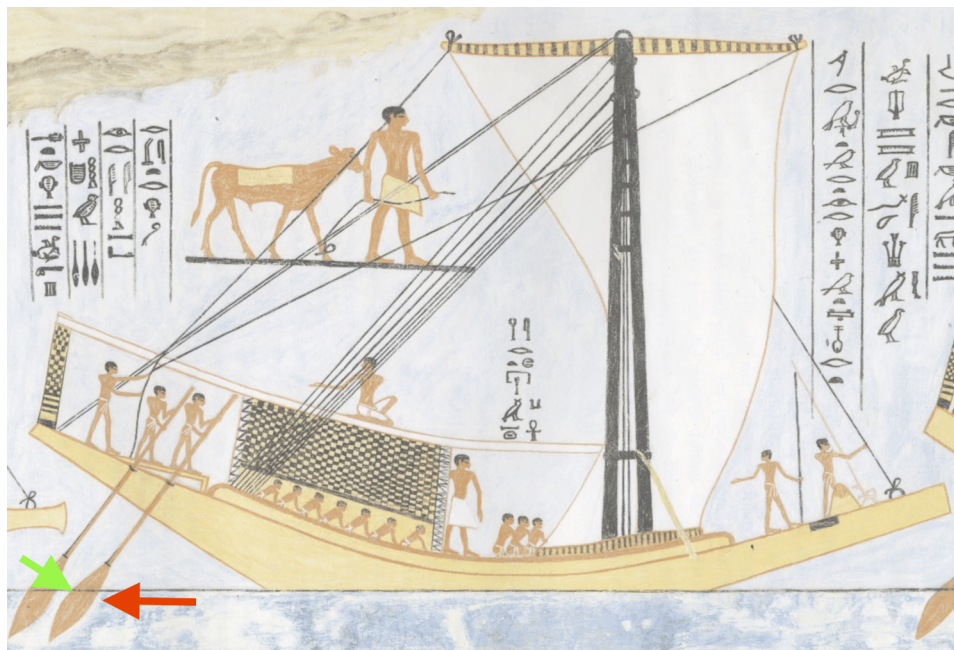


Fig. 1. Voilier figuré dans la tombe de Kaïemânkh (Gîza, V^e dynastie). Les deux avirons de gouverne sont situés à tribord. Flèche rouge : partie antérieure de la pale ; flèche verte : partie postérieure (d'après H. Junker, *Gîza IV*, Vienne, Leipzig, 1940, pl. IV).

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 nisé *jm(y)* (𓏏), *ce qui est dans*, *ce qui est avec*, renvoie donc très probablement à cet aviron (𓏏 𓏏 𓏏 , *hmnw*²⁶).

Pour ce qui est du mot *bâbord*, *t3-wr*, il est peu probable que la terre (𓏏 , *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 𓏏 , *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 𓏏 , *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* (𓏏) / *extérieur* (𓏏) = *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 𓏏 , *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 *jr 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(y)-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 *t3-wr*²⁹. Il faut donc examiner le *wr.t* de *jm(y)-wr.t* et le *wr* de *t3-wr* séparément.

Commençons par *jm(y)-wr.t*, *tribord*. Si 𓏏 est bien le nisé *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) : ,  ³⁰. 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 ḥ 't(j) m ḥ3.t wr.t. Ḥrp=k ḥr jm(y)-wr.t.

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

Le premier , qui fonctionne comme un logogramme, ne peut désigner que la barque *wr.t*, comme le montre le second, identique, qui sert de déterminatif au mot *wr.t* – « barque *wr.t* » – dans le mot composé *jm(y)-wr.t* (litt. : « ce qui est dans la barque *wr.t* [du côté droit] »). Il va de soi que ce mot composé, probablement aussi ancien que les premières barques nilotiques, s'est peu à peu lexicalisé pour signifier simplement « 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 , *jm(y)-wr.t*, litt. : *ce qui est dans / avec la barque wr.t*, renvoie à l'*aviron de gouverne* situé sur le *côté droit* de l'embarcation. Lexicalisé, ce mot composé signifie *tribord* (= droite).
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.

contextes l'étaient également dans les scènes et inscriptions se rapportant à la nautique (le problème se pose surtout pour *t3-wr*, par exemple : , , , leur examen est donc nécessaire pour comprendre l'emploi de certains signes. Si ces locutions avaient dû être mises par écrit par les bateliers eux-mêmes, elles auraient été, on l'a vu, du type  et , ces deux écritures étant d'ailleurs bien attestées (cf. *supra*).

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)³³. La raison d'être de la permutation, au sein des différentes graphies de la locution *t3-wr*, des signes  (N16),  (O16) /  (O17) et  (S22) doit être recherchée ailleurs, car, il faut le rappeler, la langue des bateliers et des marins, quelles que soient leur lieu d'origine et l'époque considérée, est une langue strictement *orale*, qui a pour but d'interagir *ici, maintenant* et le plus *simplement* possible. Les jeux graphiques ne sont donc pas le fait des navigateurs mais bien des scribes.

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. Roth³⁴, 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 ( et )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 *st* phyle ()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 *t3-wr* aient été rapprochés des noms de phylé en raison de l'utilisation d'embarcations dans les 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 *t3-wr*, par exemple,  ou, plus simplement, .

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 Rouge⁴¹:



Jr hr t3-wr !

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.* IV, 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. SERVAGEAN, « Les pays des arbres à myrrhe et des pins parasols. À propos de *T3-ntr* », *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 Ph. Collombert,  est un signe «  surmonté d'une frise de cobras »⁴⁴. La raison principale 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  (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 *jm(y)* du premier à partir du geste effectué par les timoniers sur l'aviron de gouverne, par lequel ils tournaient vers l'intérieur (*jm(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 *t3[jt]* 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  = *rw.t* »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  est quelque peu artificiel car il ne s'agit pas des mêmes hiéroglyphes et ils ne véhiculent ni les mêmes valeurs phonétiques⁴⁸ 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 , *rw.t*, « l'extérieur » (*rw.t*)⁴⁹, et *implicitement* par , 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 *vis 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  (*rw.t*) peut exprimer cette extériorité de manière plus évidente que , pourquoi n'a-t-il pas été utilisé à sa place ? La

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.

⁴⁸ A. GARDINER, *EG*, p. 496 (O32).

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 , 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 consignent 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 *t3-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 *t3-wr*). *im.y-wr.t* and *t3-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.

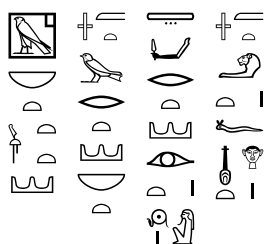
Dans la double relation « tribord > droite > ouest » et « bâbord > gauche > est », les deux premiers termes de chacune ne posent pas de problème puisque *tribord* est le terme nautique pour dire *droite* et *bâbord* pour dire *gauche*. Le point à examiner rapidement, que nous avons déjà rencontré et 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-(ʒ)-n-p.t* and *t3-wr-(ʒ)-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 routes⁵² 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 *izb* for "left" »⁵³. Car si l'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 synonymie⁵⁴ – 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 *bâbord* 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'Any⁵⁵. Le texte est constitué de dix colonnes ; nous reproduisons à la suite les quatre premières :



(1) *Hw.t-Hr*, *Nb.t Jmnt(y).t*, (2) *Jm(y).t-wr.t*, *Nb.t* (3) *T3-dsr*, *Jr.t R'* (4) *jm(y).t h3.t3f*, *Nfr.t-hr* (...).

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 (𓆎𓅓𓏏𓏏, *Jm(y).t-wr.t*). Le mot « droite », féminin en français, est masculin en égyptien. La traduction française reste donc valable, Hathor étant la *Droite*, ou *Celle de la droite*, voire *Celle qui appartient à la droite*. Le déterminatif 𓏏 s'explique simplement par le fait que cette divinité incarne la montagne thébaine. Les différents chercheurs s'étant intéressés à ce texte considèrent que *jm(y)-wr.t* est un synonyme de *jmnt(y).t*. Les trois premiers noms et épithètes sont donc souvent rendus de la manière suivante : « Hathor, Lady of the West, She of the West »⁵⁶ ou « Hathor, maîtresse de l'Occident, l'Occidentale »⁵⁷. On voit bien cependant que si les Égyptiens ont distingué les deux termes, c'est parce qu'ils ne véhiculent pas de signification identique, même s'ils renvoient ponctuellement à une réalité semblable, lorsqu'il y a adéquation entre le microcosme de l'observateur et le macrocosme géographique. Dans ce cas – et seulement dans ce cas –, *l'ouest se trouve à droite*. Il faut donc conserver ici l'acception *ouest* ou *occident* pour 𓆎𓅓𓏏𓏏, dans l'épithète *Nb.t jmnt(y).t, Maîtresse de l'Occident* ; et *Droite* pour l'épithète 𓆎𓅓𓏏𓏏, la *Droite* ou *Celle de la droite* (*Jm(y).t-wr.t*).

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* (𓆎) and *t3-wr* (𓆎) 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 voiliers⁶⁰ 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 (*jm.n.t* et dérivés) et *t3-wr* à l'est (*j3b.t* et dérivés).

Conclusion

Dans un contexte nautique, les mots  et  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  (S22), lequel renvoie à la phylé *st* (). 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 , voire de , toujours dans la graphie du mot *t3-wr*, par exemple , 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  dans l'écriture , et l'idée d'*extériorité* qu'il peut véhiculer par opposition à l'idée d'*intériorité* exprimée par le signe , contenu dans le vocable . 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 . 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* (*jm̄n.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 (*jm̄(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 *jm̄(y)-wr.t* et *t3-wr* par *tribord* et *bâbord* en contexte nautique, et par *droite* et *gauche* en contexte non nautique. Et de conserver les acceptions *ouest* et *est* pour *jm̄n.t* (et dérivés) et *j3b.t* (et dérivés).