# Le transport fluvial et maritime à l'aube de l'essor du trafic et le développement économique dans l'Égypte pharaonique ≈ 3500 ans avant J.C

Alain Roger PEGHA *Université de Douala*

DOI : 10.66637/28ohjr9k3w

## Résumé

Si l'Égypte est un don du Nil, le Nil est un don des dieux, multiple et un qui régissent tout le comportement des anciens Égyptiens et le fond de leur pensée. Gigantesque et puissant fleuve du continent africain, sa particularité réside dans le fait qu'il est le seul fleuve au monde à détenir un parcours exceptionnel. D'abord il coule du sud vers le nord contrairement aux autres fleuves. Ensuite, il est coincé entre deux déserts (désert arabique à l'est et le désert libyque à l'ouest) véritables obstacles naturels à son cheminement. La vie n'a été rendue possible dans ce pays que grâce à l'eau et au limon noir *kmt* transporté par ce fleuve. Le propos de cette étude est de montrer que le Nil n'apporte pas seulement de l'eau, il offre surtout les possibilités adéquates d'une activité économique prospère à travers le transport fluvial. On comprend alors le prix qu'attachaient les Égyptiens à l'existence de ce magnifique fleuve.

**Mots-clés :** Nil, l'eau, transport fluvial, transport maritime, trafic.

## Abstract

If Egypt is a gift from the Nile, then the Nile is a gift from the gods, the many and one that governed the behavior of the ancient Egyptians and their thinking. A gigantic and powerful river on the African continent, its particularly lies in the fact that it is the only river in the world to have exceptional course. Firstly, unlike other rivers, it flows from South to North. Secondly it is wedged between two deserts (the Arabian desert to the east and the Libyan desert to the West), which are natural obstacles to its flow. Life in this country was only made possible by the water and the black silt (*kmt***)** carried by the river. Without the presence of the river, its permanent humidity and its flooding, the whole of Egypt would be like the most ferocious dead spaces on the planet. The purpose of this study is to show that the Nile not only provides water, it also offers opportunities for prosperous economic activity through river transport. The Egyptians attached great importance to the existence of this magnificent river, considered by the miracle of water to be the condition for everything in Egypt. Far more than geology, climate or geographical position, it is the river that brings about this vital miracle. The climatic pattern of Africa and the Sahara has been totally altered by its presence and constant action.

**Keywords :** Nile, water, river transport, maritime transport, trafic.

## Introduction

Dans un pays dont tout le territoire s'étend essentiellement sur les rives étroites d'un fleuve, ce dernier constitue l'unique voie de communication surtout si, comme c'est le cas dans l'Égypte pharaonique, le transport terrestre était à peine pratiqué pendant une grande partie de l'année. Ainsi, les anciens Égyptiens considéraient le Nil et ses canaux comme des chemins naturels des transports dans leur pays. Il est presque commun de dire « l'Égypte est un don du Nil ». Cela signifie que sans ce fleuve la vie n'aurait pas été possible dans ce pays. Toutes les conditions de vie sont rassemblées grâce à la présence de ce fleuve ; l'eau, la terre fertile propice à l'activité agricole et surtout le transport des hommes et de leurs biens car, cet espace géographique quasiment inhospitalier à l'origine avait besoin non seulement de l'action physique de l'homme, mais aussi de son intelligence pour maitriser l'eau. C'est par bateaux que se pratiquaient tous les transports, c'est par bateaux que l'on effectuait tous les parcours, c'est par bateaux que les images des dieux étaient portées au cours des processions car de quelle autre manière même un dieu aurait-il pu voyager ? Tout cela était si évident que c'est à peine si la langue égyptienne possédait un mot pour désigner « voyager ». On employait les termes comme « remonter le fleuve » et « descendre le fleuve ». On avait recours à la première expression pour désigner toute espèce de voyage vers le sud, à la seconde pour toute espèce de voyage vers le nord. On comprend alors pourquoi dans de telles conditions, la navigation fluviale a dû se développer très tôt. Le présent travail consiste dans un premier temps à analyser le transport fluvial depuis les origines dans l'antiquité égypto-nubienne, à montrer comment les Égyptiens anciens ont intégré dans leur culture ce modèle de transport. Dans un second temps, à présenter le développement de ce modèle de transport en ressortant la typologie des différentes constructions navales. Enfin rechercher à savoir si l'Égypte n'a connu que le transport maritime.

### 1. Genèse et caractéristiques du transport fluvial chez les Égyptiens anciens de l'époque primitive à l'Ancien Empire

En réalité l'élément géographique fait partie du patrimoine culturel en tant que cadre dans lequel l'homme évolue, et s'affirme pour améliorer les conditions de son existence. Ainsi, la maîtrise du milieu géographique propre à un peuple, peut permettre de cerner véritablement les contours de son histoire. C'est dans ce sens que nous pensons que pour aborder la question du transport fluvial ou maritime dans l'Égypte pharaonique, il est opportun d'ouvrir une fenêtre sur l'aspect géographique de ce pays, ce qui pourrait apporter suffisamment de la lumière sur l'ensemble des conditions d'existence posées par la terre des pharaons. Hérodote le père

de l'histoire et de la géographie écrivait à ce propos ;

> *« Les Égyptiens qui vivent sous un climat singulier au bord d'un fleuve offrant un caractère différent de celui des autres fleuves ont adopté aussi, presque en toutes choses, des mœurs et des coutumes à l'inverse des autres hommes ». Vercoutter (1997, p. 23)*

Une observation soigneuse de la carte de l'Égypte ancienne nous montre explicitement comment l'évolution des hommes dans ce pays, est étroitement liée aux conditions géographiques de leur environnement. L'influence du milieu naturel est si manifeste de par les multiples traces de l'action du milieu géographique que l'on décèle dans les tendances son organisation économique et son évolution politique. L'Égypte proprement dite, commence à Assouan, au niveau de la première cataracte du fleuve Nil. On parle de la première cataracte si on prend le sens courant du fleuve, c'est-à-dire de l'aval en amont. Mais en réalité, il s'agit de la sixième cataracte si on navigue d'amont en aval. Il est délimité au nord par un large éventail du Delta, aux abords de la méditerranée. C'est pourquoi l'égyptologue J. Vercoutter affirme que l'Égypte est une large « Oasis saharienne » entourée par les déserts et territorialement délimitée. (…) Il s'agit d'un ensemble de terres rassemblées autour d'un axe unique : la vallée du fleuve Nil. Vercoutter (1997, p. 24)

### *1.1.* Panorama ou présentation du Nil

Il s'agit d'un fleuve à la fois équatorial et tropical, qui prend sa source au cœur de l'Afrique, dans la région des Grands Lacs, au niveau de l'Ouganda et de l'Éthiopie, plus précisément dans le plateau du Mfoumbero.

Au niveau de l'Ouganda, il est connu sous le nom du Nil blanc. Il transporte dans son trajet, des débris végétaux et herbeux en provenance du Mfoumbero. Après son trajet dans la région des Grands Lacs, il pénètre dans la région soudanaise. Au niveau de Khartoum, il reçoit un bras venu de l'Éthiopie. Ce bras transporte les débris minéraux et argileux en provenance des montagnes d'Abyssinie et est connu sous le nom de Nil bleu. La jonction des deux bras donne alors naissance au fleuve Nil proprement dit. L'association des débris du Nil blanc et du Nil bleu crée le limon noir appelé *Kemt,*[1] transporté par le fleuve et déposé annuellement dans la vallée du Delta. Ce limon est transporté pendant la période dominante des eaux, depuis l'Ouganda et l'Éthiopie. Ainsi la terre nourricière propice à l'agriculture qui donne la vie en Égypte, se forme depuis les hautes terres africaines. La vie n'a donc été rendue possible dans ce pays que grâce à l'eau et au limon noir transporté par ce fleuve.

Désormais constitué, le fleuve continue son trajet et s'engage dans la

1 Terme égyptien ancien qui signifie « terre noire ou limon noir ».

région de Nubie en transportant cette fois-ci dans son parcours de solides blocs de pierre. Ces dernières vont entrainer l'eau à effectuer des rebondissements. C'est ce qu'on appelle le Nil des cataractes Carrière (1998, p. 118-122). En franchissant la cataracte d'Assouan, il pénètre véritablement en Égypte où il commence à s'appauvrir, parce que ne recevant plus assez d'eau et coincé entre deux déserts. Au nord de Thèbes, la vallée est le résultat d'une occasion que le fleuve réussit à trouver en érodant les bords du Sahara oriental créant ainsi les falaises qui vont lui permettre de surplomber son cours. Les falaises entaillées s'écartent pour s'effondre dans la Méditerranée, formant alors une vaste plaine alluviale. C'est à cet endroit que le Nil termine sa course pour se déverser dans la mer méditerranéenne.

Le transport fluvial prend naissance dès l'antiquité égypto-nubienne et se déroule tout au long de l'histoire pharaonique, à travers un fleuve unique. L'important rôle joué par ce fleuve dans ce domaine n'a pas laissé les Égyptiens anciens indifférents. C'est dans ce sens que dans la plupart des textes égyptiens conçus par les écoles théologiques, ce fleuve est perçu comme une divinité ; le Nil *Hâpi*. Plusieurs hymnes étaient chantés par les populations en signe de reconnaissance de ses bienfaits. L'extrait ci-dessous permet d'élucider sa portée dans la mémoire collective des anciens Égyptiens.

> *« Tu es l'unique qui s'est créé lui-même. On ne saurait connaitre tout ce qui est en toi ; le jour où tu jaillis de la caverne, chacun ne cesse d'être dans l'allégresse. Tu es le seigneur des poissons, riche également en grain, celui qui pourvoit l'Égypte du gibier et l'eau. Les dieux de l'Ennéade ne savent pas tout ce qui est en toi, mais tu es leur vie car, lorsque tu reviens, leurs offrandes sont doublées et leurs autels pourvus de nourritures, ils exultent lorsque tu apparais car, sans cesse tu les fais renaitre ». L'alouette (1984, p. 139)*

La stabilité politique dans le pays des pharaons et la longévité de sa civilisation ont été favorisées par la nécessité d'un gouvernement stable et fortement structuré. Pour que la crue du Nil soit profitable à tout le monde, il fallait qu'elle soit bien repartie. Cela nécessitait la mise sur pied d'un système d'irrigation des canaux bien entretenus. En effet, ce fleuve a été une importante voie de communication depuis l'antiquité égypto-nubienne.

Au plan interne, à cause de son extrême longueur, il traverse tout le pays et c'est principalement grâce à celui-ci que les souverains égyptiens effectuaient les déplacements pour contrôler les pouvoirs locaux après de longs jours de navigation. C'est également à partir de ce dernier que les paysans se déplaçaient pour échanger leurs produits. La conséquence première de cette intensification des échanges a entrainé des progrès rapides dans l'art de la navigation. Sur

le plan technique, cette contingence a eu des répercussions positives. À titre d'exemple, le gouvernail mis en place dans l'histoire de la navigation a été l'œuvre des Égyptiens anciens. Goyon (1998, p.142). Le Nil a permis entre autres des échanges tout au long de l'histoire de l'Égypte ancienne mais aussi un trafic intense de nombreux produits marchands. Tout ce trafic se déroulait à l'aide des bateaux de transport. Ceux-ci ont connu des évolutions multiples d'une époque à une autre en termes de constructions navales

## 1.2. Les bateaux de nacelles en papyrus

Les tout premiers bateaux nilotiques sont constitués de petites nacelles en tiges de papyrus. À proprement parler, il s'agit de petits bateaux sans bordage composés de bottes de tiges de papyrus étroitement liées entre elles. Ces embarcations étaient un peu plus larges au milieu qu'aux deux extrémités. L'arrière était relevé tandis que l'avant reposait à plat sur l'eau. En dehors de ces plus petites embarcations qui pouvaient à peine porter deux personnes, il existait aussi celles qui étaient plus grandes pouvant transporter un taureau et où l'on assemblait bout à bout plusieurs tiges de papyrus. Les bateaux de l'ancienne époque représentaient fréquemment la construction de ces nacelles ; il importait avant tout de lier ensemble les tiges de papyrus le plus étroitement possible sur un court espace en un. Afin d'éviter les inconvénients de l'humidité dans de telles embarcations, on y étendait une natte épaisse sur le fond. Ces nacelles en tiges de papyrus, à faible tirant d'eau, convenaient à la navigation sur les eaux peu profondes des marais et étaient exclusivement employées par les bergers, les chasseurs et les pêcheurs. Bien plus, à cause de leurs petites dimensions et de leur légèreté, elles étaient faciles à manœuvrer et là où le marais offrait peu de fond, on pouvait facilement les porter jusqu'à un endroit où il y avait plus d'eau. Erman et Ranke (1980, p. 645).

Ces petits bateaux n'avaient jamais de voile et on ne peut pas dire non plus qu'on les menait à la rame. On les faisait avancer tantôt au moyen de gaffes garnies à leur partie inférieure d'une fourche à deux dents afin de mieux mordre sur le fond du marais, tantôt au moyen d'une sorte de rame courte à large pale avec laquelle on battait légèrement sur la surface de l'eau. Cette manœuvre ; le pagaya pendant laquelle le pagayeur regarde dans le sens de la marche est encore en usage chez les pêcheurs d'eau douce en Afrique noire moderne et plus spécifiquement dans le littoral camerounais.

## 1.3. Les bateaux en bois de l'époque primitive

Après la construction des premiers bateaux en nacelles de papyrus, les Égyptiens anciens vont passer à une autre étape, celle des bateaux de grandes dimensions construits cette fois-ci en bois. Bien que l'Égypte ne

soit pas pourvue de cette matière, elle était contrainte par nécessité, de se procurer de cette matière première que les anciens allaient chercher très loin au fond du pays. Avec cette matière, la construction navale va connaitre une évolution bien qu'étant encore à l'époque primitive. On voit déjà apparaitre dans les représentations de bas-reliefs, les bateaux en bois de dimensions plus grandes que ceux en nacelles de papyrus. La célèbre paroie de la tombe d'Héraconpolis nous présente comme sujet principal, six grands bateaux en bois et non en nacelles de papyrus. Erman et Ranke (1980, fig. 241). Ils portent chacun deux cabines et leur avant est orné de rameaux. Il s'agit inéluctablement des bateaux longs pourvus de nombreux avirons

**Figure 1 :** Bateau de papyrus, sculpture en bois, tombe de *MEKET-RÊ* à Deir- el Bahari

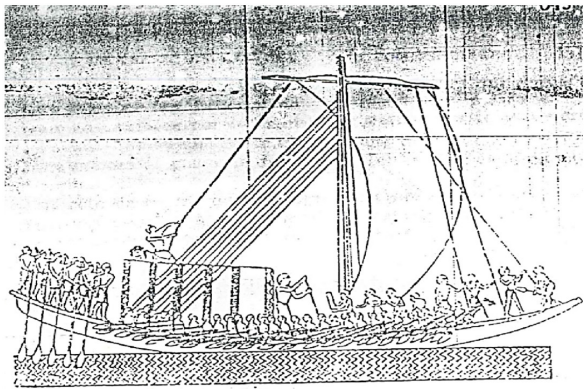


**Source** : *Nomade*, 1993. *Revue culturelle*, numéro spécial, en Hommage à Cheikh Anta Diop, p.123

## *1.4. Les bateaux de l'Ancien Empire*

Au cours de cette époque, à travers les sources iconographiques et les tableaux de représentations, nous obtenons des informations sur la dimension des bateaux, plus particulièrement ceux qui servaient au transport des blocs de pierre. Siliotti (2001, p. 46).

**Figure 2.** Grand bateau de voyage de l'Ancien Empire



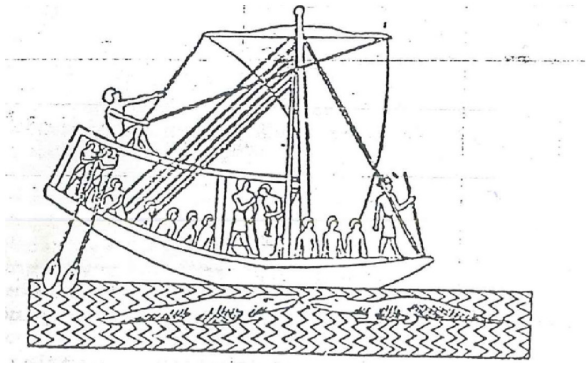
**Source** : R. Gaillot, *Les Égyptiens*, Paris, Gründ, 1992, p.22.

C'est ainsi que l'on nous parle d'un bateau large en bois d'acacia mesurant environ trente mètres de longueur sur quinze mètres de largeur. Il s'agit d'un important bateau de charges destiné au transport de blocs de pierre en grande quantité. Le grand nombre de types de bateaux distingués les uns après les autres sur les tableaux de représentations de l'Ancien Empire nous fait déjà savoir avec quel amour on avait perfectionné l'art de la construction navale dans le pays des pharaons. Contrairement à ce qui se pratiquait sur les bateaux en nacelles de papyrus, la rame est pourvue d'une pale étroite terminée en pointe sur les bateaux en bois dès cette époque. Les rameurs ont assis le visage tourné vers l'arrière et ils tirent à travers l'eau qui offre de la résistance, leurs rames attachées dans des estropes. Pour éviter la perte des avirons, ces derniers sont reliés au bateau à l'aide d'un mini cordage.

Sous l'Ancien Empire, on ne connait pas encore le gouvernail. Les bateaux sont dirigés par de grands avirons, mais aussi à la voile. Pour une petite embarcation, un seul aviron suffisait, mais pour une embarcation plus importante il en fallait plusieurs à chaque bord de l'arrière. Les timoniers les manœuvraient habituellement debout. Toutefois, en dehors des mutations en termes surtout de dimensions, l'art de la navigation reste relativement peu développé. On ne connait qu'une seule espèce de voile à savoir la voile carrée faite de toile, et les différentes laizes qui la composent sont disposées horizontalement.

Le mât est composé de deux perches d'épaisseur relativement faible. Il est disposé de manière à pouvoir coincer. De la tête du mât partent deux solides cordages ; l'un se fixe à l'avant, l'autre à l'arrière du bateau. Il s'agit d'une technique qui permet de maintenir le mât dans sa disposition. La vergue est attachée à la tête du mât ; deux bras allant des extrémités de la vergue vers l'arrière permettent au gabier de l'orienter vers la droite ou vers la gauche ce qui permet d'éviter les vents violents et fréquents du Nil. À cause de la violence du courant, les anciens faisaient recours à la pénible manœuvre du « halage », et le bateau est halé à bras d'homme le long de la rive. C'est pourquoi les bateaux figurés sur les bas-reliefs anciens montrent très souvent, à l'extrémité de la proue, un solide piquet autour duquel on peut amarrer la cordelle des haleurs. Il semble, au surplus, que les bateaux qui devaient servir au transport de charges pesantes n'aient jamais navigué ni à la voile, ni à la rame, ils étaient remorqués soit par les hommes soit par un autre bateau, car ils sont trop lourds pour se mouvoir par leurs propres moyens. Sur ces bateaux remorqués, il n'y a aucune différence entre l'avant et l'arrière. Aux deux extrémités se dresse une courte pièce de bois autour de laquelle on amarre le câble de remorque. Comme tous les bateaux de l'Ancien Empire, ceux-ci sont dirigés au moyen de longs avirons de gouverne. C'est sur ce type de bateau que les blocs de pierres provenant des carrières de la rive orientale étaient transportés vers les pyramides et les tombeaux de la nécropole memphite.

**Figure 3 :** petit bateau de voyage de l'Ancien Empire ; il n'existe pas d'avirons et l'arrière est relevé



**Source** : A. Erman et H. Ranke, 1980. *La civilisation égyptienne*, Paris, Payot, p.650

Au cours de l'Ancien Empire, un grand nombre de types de bateaux déjà différenciés et les inscriptions explicatives de cette époque parlent plus de bateaux larges, bateaux-remorqueurs, ce sont les embarcations les plus rapides avec des voiliers longs

et plats, dont les grands personnages se servent pour leurs voyages ou encore de nombreuses personnes avec leurs biens (bois, charbon, graines, sel, petit ou gros bétail, volaille). Sur ces grandes barques à charge, la muraille est haute, afin d'obtenir aussi une cale plus grande. Ce sont alors de véritables bateaux de transport.

En fait, le trait le plus caractéristique que les bateaux du Nil présentent de l'époque primitive à l'Ancien Empire, c'est la hauteur de l'arrière du bateau qui se dresse droit au-dessus de l'eau. Ce modèle de construction navale est fondé sans doute, sur des raisons techniques. Lorsqu'il s'agit de petites embarcations et de nacelles en papyrus que l'on ne conduit pas à l'aviron, mais que l'on fait marcher à la pagaie, une telle arrière offre à celui qui manie la pagaie, un bon appui. Mais d'un autre côté, et c'est là sans doute la chose principale, ce modèle de construction navale permet de dégager facilement les bancs de sable qu'on ne peut pas éviter sur le puissant fleuve Nil. Les mauvaises passes de ce fleuve sacré, qui se modifient presque chaque jour ont encore eu cette conséquence que, même à de grands bateaux, on a donné apparemment qu'un Tiran d'eau peu considérable.

## 2. Les nouveaux progrès dans le transport fluvial au Moyen Empire

À la lumière des tableaux et représentations de bas-reliefs, il est loisible de constater que c'est sans doute au Moyen Empire, lorsque se termine l'Empire de Memphis, que ce sont accomplis les plus importants progrès dans la construction navale en Égypte pharaonique. Cet élan nouveau va apporter un essor considérable dans le transport fluvial par rapport aux époques précédentes.

### *2.1. Une nouvelle typologie de bateaux au Moyen Empire*

Les avirons de gouverne, si incommodes avec lesquels on dirigeait les bateaux sous l'Ancien Empire sont transformés en véritable gouvernail de grande dimension, que les timoniers manœuvrent facilement à travers un manche en bois. Les deux branches qui jadis constituaient le mât en forme de bigue ont été remplacées par un mât d'une seule pièce plus courte, mais plus solide. La voile autrefois longue est devenue plus courte et plus large. Au surplus, elle est pourvue d'une vergue à sa partie inférieure. Tandis que la vergue supérieure n'est plus fixée à la tête du mât, mais elle est reliée au moyen de plusieurs bagues mobiles de manière qu'on peut la hisser facilement. Les codages ont été perfectionnés de telle sorte que le bateau devient plus maniable que celui de l'Ancien Empire. Les grands bateaux de transport naval bénéficient également de ces progrès, notamment avec la mise sur pied d'un véritable gouvernail qui procure de l'aération durant un voyage. Les Égyptiens anciens sont demeurés longtemps à ce stade de développement. Le plus important changement dans la construction des

navires du transport fluvial reste la transformation de la voile. Son extraordinaire développement en largeur varie époque à une autre. Beaucoup plus large sur les bateaux de l'Ancien Empire, la voile devient un peu plus large que haute sous le Moyen Empire et sous le Nouvel Empire elle atteint une largeur telle qu'il n'y a plus de perche assez longue pour lui servir de vergue.

## 2.2. La typologie des bateaux au Nouvel Empire et l'émergence du transport fluvial et maritime

Dans la nouvelle typologie des bateaux du Nouvel Empire, les énormes voiles exigent une augmentation de codages, afin qu'on puisse mieux les mettre en ordre. Le mât porte dès lors, une sorte de calot, une caisse en lattes, fixée à sa tête. À l'avant et souvent à l'arrière de ces grands voiliers du Nouvel Empire, se trouve une plateforme bordée d'une balustrade montant à mi-corps. La passion de luxe, si caractéristique de toute la dernière époque de l'histoire de l'Égypte pharaonique se trouve aussi dans la décoration des bateaux. Sous l'Ancien Empire, le bateau du pharaon était un simple bâtiment aux formes élancées. Le seul ornement que l'on retrouvait était une tête d'animal à l'éperon. Sous le Nouvel Empire, le bateau du pharaon était décoré de qualité le plus richement possible. Les cabines deviennent de magnifiques maisons avec un toit élégant et une entrée ornée de colonnes, la muraille du bateau resplendit sous les couleurs les plus variées, et de grandes peintures décorent à la proue ; la poupe ressemble à une gigantesque fleur de lotus, et la pale du gouvernail à bouquet de fleurs. Les voiles sont faites avec les tissus les plus précieux et aux couleurs les plus éclatantes.

Un important exemple de la magnificence dans la construction navale sous le Nouvel Empire nous est fourni par le bateau royal de Thoumosis III. Il porte comme sous l'Ancien Empire le nom de « l'étoile des deux terres ». Si l'on s'en tient uniquement à son nom, toujours le même bateau royal, qui quinze siècles auparavant, transportait le pharaon Chéops, mais combien son aspect est différé de celui qu'il présentait au bon vieux temps. La cabine est une construction à grande porte, aux parois tendues de tapis multicolores. Les postes du pilote et du capitaine ressemblent à des chapelles. Auprès du poste du capitaine est placé l'emblème de vaisseau, l'image d'un taureau furieux piétinant les hommes, il s'agit certainement d'une allusion au taureau victorieux, c'est-à-dire au pharaon.

Il faut souligner que ce luxe n'apparait que sur les bateaux des pharaons et des hauts dignitaires. Les bateaux à charges restent sous le Nouvel Empire dépourvu d'ornements qu'ils l'étaient à l'époque ancienne. Leur équipement était constitué d'une grossière cloison en lattes établie sur le pont et destiné au transport des bêtes et reste du chargement.

Les Égyptiens anciens n'ont pas pratiqué uniquement le transport fluvial. Ils ont tout aussi pratiqué le transport maritime même si celui-ci ne se bornait qu'au cabotage.

## 2.3. Charges transportées, embarquement et débarquement

Tous les éléments de la vie économique du pays des pharaons transitent par voie d'eau : grains,[2] légumes, haricots, fèves et féculents, bois et charbon de bois, sel et natron, fourrage, huiles et vins en jarre etc., ainsi que le bétail, petit ou gros, et la volaille en quantité. C'est ce que l'on pourrait appeler le fret commun. Il ne pose guère les difficultés de manutention. Mais le plus difficile est la manipulation des matériaux denses et lourds ; briques de terre crue, sable et surtout la pierre qui, tous, empruntent la route du fleuve. La pierre à bâtir dégrossie pour la sculpture constitue une classe à part que nous pouvons appeler fret spécial, bien qu'il ne soit pas pour les Égyptiens anciens.

Selon le type de fret, commun ou spécial, qui doit être transporté, les lieux d'embarquement ou de débarquement ainsi que les modes de chargement ou de déchargement vont différer sensiblement. Pour les charges de fret commun, si des appontements ou un quai existent, les barges dont toute la charge est toujours sur le pont sont remplies ou vidées par l'avant ou l'arrière (bateau placé en long, perpendiculaire à la berge), proue et poupe relevées identiquement permettant une approche directe.[3]Dans les zones riveraines ne possédant pas d'équipement spécial et où les berges sont plus basses, une passerelle volante relie le pont au point de la rive que doivent atteindre les marchandises portées à bras d'homme. L'accostage latéral ne parait pas avoir été pratiqué et l'on voit toujours les dockers à travers les iconographies[4] monter ou descendre du bateau perpendiculaire à la rive ou au quai. La question majeure demeure, celle de savoir comment les énormes charges de calcaire, granit, diorite, ou quartzite, sans oublier le grès, des obélisques, blocs architecturaux divers, colosses et statues, stèles, sarcophages, sphinx que l'on rencontre partout en Égypte ont pu être amenés des carrières jusqu'aux chantiers de construction où on les retrouve.

Il est banal de dire que c'est par le fleuve mais il est moins aisé d'établir la manière dont de telles masses, certains blocs de calcaire du temple de la pyramide de Khephren qui pèsent jusqu'à 500 tonnes pour un volume de 170 mètres cubes Goyon (1970, p. 29) ont pu être placés à bord de chalands puis acheminés par voie d'eau. Il est indiscutable que l'eau du fleuve joue un rôle capital pour la manœuvre des pierres de construction et des monolithes. On a vu que les carrières majeures ne sont jamais éloignées du

2 Au Nouvel Empire, la charge moyenne maximum d'un cargo est de 600 sacs pour les produits de grain, cf. W. Helck, *Materalien* IV, 366

3 Cf. A.R. Schulman, *JARCE 7*, fig. 4 et p.30, n°20, 1968 (avec bibliographie)

4 Par exemple, L., D. III, pl. 76, B. Landstrom, *Sbipt,* fig.403

fleuve. En utilisant un canal joignant le Nil au lieu d'extraction, une partie des problèmes de manipulation se trouvait réglée[5], le seul problème véritable étant le passage de la charge du lieu de dépôt au bateau et la répétition en sens inverse de la même manœuvre à l'arrivée.

Pour le chargement des masses uniques, autres que les obélisques, on utilisait des barges à étambot débordant fournissant une plateforme susceptible de s'adapter au profil de la rive. L'arrière de l'embarcation était engagé dans un canal de morte-eau sur environ la moitié de sa longueur puis calé latéralement.[6] La charge montée sur un traineau pouvait alors être transférée par glissement sur le pont sans que le bateau porteur chavire ou bascule. Le calage latéral enlevé et le canal remis en eau, la barge halée à la main pouvait alors gagner le fleuve. Au terme du voyage, l'opération était renouvelée selon les mêmes modalités pour le déchargement.

## 3. Le transport maritime en Égypte pharaonique

Déjà sous l'Ancien Empire, une expédition militaire égyptienne fut transportée par mer pour une intervention en Palestine.[7] Les bas-reliefs du temple funéraire de *Sahourê* représentant une flotte égyptienne qui revient d'Asie (figure 248) nous permet de faire un constat de l'aspect de ces navires. La proue et la poupe sont ornées de signes d'heureux présages ; celui de la vie ☥ *nkh* et celui de l'œil d'Horus  . Les voiles sont carguées lors de l'entrée au port, les mâts de grandes dimensions sont baissés, et les avirons dont on s'est certainement servi jusqu'au dernier moment sont suspendus à leurs attaches au platbord. Tous les hommes dans le bateau sont debout. Les soldats égyptiens et les Sémites qu'ils ont amenés avec eux en Asie. Ils ont les mains levées pour saluer le pharaon qui les attend sur le rivage.

Une autre circonstance de l'anthropologie linguistique nous prouve à quelle haute antiquité remontent ces expéditions des Égyptiens anciens vers les villes des côtes syriennes. En effet, pour distinguer les bateaux ordinaires en usage sur le Nil des grands bateaux employés à la navigation maritime, le mot utilisé par les Égyptiens anciens est un dérivé du nom de la ville de Byblos. Il se prononçait à peu près *Goubliyè* c'est-à-dire « ce qui navigue vers Byblos ». Sous l'Ancien Empire, ce nom est également attribué à un navire qui fait route vers le pays de Pount. Sous l'époque du Moyen Empire, on ne retrouve pas des représentations figurées de ce genre de navire. Dans le temple de la reine Hatshepsout (1473 à 1458 avant J.C.) qui pendant vingt ans régna seule sur l'Égypte en œuvrant pour la prospérité du pays, et fit restaurer des temples en organisant une grande expédition à Pount pour rapporter des

5 Sur ce procédé, lire à ce propos M. Gitton, *BIFAO* 75, p.99
6 L'on retrouve la même opinion chez Engelbach, *The Aswan Obelisk*, (SAE, 1922), p.33
7 Pour plus amples informations, lire à ce propos l'ouvrage d'A. Erman et H. Ranke, 1980. *La civilisation égyptienne*, Paris, Payot, pp. 654-658.

trésors et de l'encens en l'honneur de son « père » le dieu Amon. On voit à travers les bas-reliefs qui décrivent cette fameuse expédition, des navires voguant sur mer Gaillot (1992, p. 13).

### 3.1. Monopole et réglementation des transports par voie d'eau

C'est l'un des points les plus marquants de l'histoire des transports maritimes dans l'Égypte pharaonique. L'État, soucieux de toujours contrôler soigneusement l'élément vital qui est l'eau a très tôt institutionnalisé son monopole de fait. À de rares exceptions près, les bateaux appartiennent à l'administration royale ou sacerdotale ce qui revient à peu près au même, jusqu'au nouvel Empire. Les embarcations de transport de tout type sont confiées à des mariniers professionnels appointés. Ceci s'avère être le statut courant jusqu'à la XVIII$^{e}$ dynastie. À partir de cette époque, les particuliers pouvaient posséder en propre des cargos, ceux-ci étaient soumis à la réquisition et aux taxes. Les individus dépourvus de bateaux et requis pour une corvée de transport devaient affréter une barge ou un vaisseau avec son équipage. Ce qu'on relève surtout est la fréquence des abus dans les réquisitions officielles, à telle enseigne qu'après les grandes périodes de bouleversement politique, les pharaons édictaient des règlements draconiens pour rétablir un semblant d'ordre. J.M. Kruchten (1981, pp.30-31)

En raison de ses retombées économiques, il convient encore de rattacher à ce monopole étatique sur le transport maritime, l'institution royale des stations débarcadères (*min-l.w)* des itinéraires royaux. Les déplacements du pharaon et de sa cour étaient constants hors du territoire par voie maritime. Dès la XVIII$^{e}$ dynastie, sous le règne de Thoutmosis III, on relève l'existence d'un système d'intendance d'étape sous la responsabilité d'officiers des subsistances de la cour. Les points d'arrêt correspondant aux étapes journalières de la flotte du souverain devaient fournir les approvisionnements nécessaires à la cour et aux équipages ; des réserves spéciales, alimentées par une réquisition annuelle sur la province d'étape, y étaient conservées et entretenues. En dehors des déplacements royaux, il semble permis de penser que les équipages de la flotte royale en mission ainsi que les hauts fonctionnaires en déplacement pouvaient y faire relâche.

Les découvertes épigraphiques et archéologiques modifient dans le sens la perception traditionnelle du commerce pharaonique. Les contacts avec l'extérieur trahissent, en réalité une volonté d'intervention qui n'a rien d'isolationniste et qui est inséparable de considérations géopolitiques. Non seulement l'approvisionnement des matières précieuses jouait un rôle important dans la politique extérieure du pays, notamment dans les relations avec la Nubie, la mer rouge, mais la maîtrise de routes commerciales très lucratives dictait aussi les

interventions en dehors des frontières. P. Grandet (2008, p.65) a ainsi suggéré que les conquêtes des pharaons du Nouvel Empire auraient été inspirées par le désir de contrôler des produits stratégiques comme l'étain. Sans doute faut-il ajouter à cela les soucis de domination des routes maritimes et commerciales qui reliaient l'Égypte pharaonique à sa partie nord orientale, la mer rouge et l'Arabie à la Méditerranée dans le cadre d'un grand jeu impliquant les acteurs divers selon les époques.

À partir du règne d'Horemheb (fin de la XVIII$^{e}$ dynastie), puis sous les Ramessides (XIX-XX$^{e}$ dynasties), les stations débarcadères furent dotées de terres propres, vraisemblablement affermées, de la sorte ces entités administratives maritimes, devenues autonomes, n'eurent plus à être financées par les prélèvements d'impôts en nature sur les riverains. J.M. Kruchten (1981, pp.112-113)

Enfin, tous les transports lourds qui n'ont d'ailleurs aucune raison d'être en dehors de l'État demeurent totalement du domaine de l'administration centrale et de la cassette royale. Bien des rouages de ce monopole d'État, de fait et de droit, ainsi que ses fluctuations sont encore mal connues, n'ayant pratiquement pas été explorées. Ce qui est certain, c'est que les fonctionnaires de la surintendance de la flotte maritime et les titulatures afférentes apparaissent tout au long de l'histoire de l'Égypte pharaonique, de l'Ancien Empire au Nouvel Empire. Sous les derniers pharaons, en effet, l'ouverture des ports de la Méditerranée et l'organisation à grande échelle des exportations de céréales entraînent un renforcement de la navigation maritime et du monopole. J.C. Goyon (1969, p.171). Le système rodé au cours des millénaires sera repris et amplifié par les Lagides puis plus tard, par les empereurs romains. Il prévaudra toujours tant pour les besoins de commerce national et international que pour la reprise de la politique de construction de temples à travers tout le territoire égyptien. À lui seul, ce fait suffirait à établir la pérennité du Nil et de la Méditerranée et leur rôle de voies de circulation privilégiée.

Il est remarquable, de constater que les textes égyptiens mentionnent un trafic maritime privé, florissant pendant les époques de fragmentation politique et territoriale du pays. Cela contribue à nuancer le rôle central accordé traditionnellement à la couronne comme moteur du commerce international. C. Barbotin (2008, p.117). Dans cette perspective, l'expédition organisée par la reine Hatshepsout vers le pays de Pount en vue d'obtenir des matières précieuses oppose deux formes d'échanges. Là où les ancêtres devaient se procurer ces produits au moyen d'intermédiaires et de paiements nombreux, la reine réussit à se les procurer directement grâce à une expédition organisée par l'État. Une inscription de Ramsès II mentionne, de son côté, des marchands trafiquants d'or, d'argent et de cuivre sur cette même route de Pount, mais obéissant

aux ordres du roi. Kenneth A. Krichen (1979, pp. 332-333). Ces deux exemples témoignent clairement de la logique de mainmise étatique sur les circuits d'échanges.

## Conclusion

Comme nous l'avons souligné tout au long de ce travail, le transport par voie terrestre dans le pays des pharaons était pénible et beaucoup moins important que le transport fluvial ou maritime certainement à cause de la spécificité géographique. Outre l'irrigation, le Nil offrait aux Égyptiens leur principal moyen de transport : la navigation fluviale. Depuis les origines de la civilisation égyptienne, les bateaux voguent incessamment sur le fleuve. C'est par bateau que l'on se rendait visite, que les marchands se déplaçaient de ville en ville jusqu'à la côte méditerranéenne, que les entrepreneurs et les ouvriers transportaient les statues et les gros blocs de pierre depuis les carrières jusqu'aux chantiers des temples et des pyramides. L'Égypte pharaonique a connu toutes sortes d'embarcations, des plus petites et des plus primitives Les embarcations étaient très diverses, des petits bateaux en nacelles de papyrus aux grands navires plus perfectionnés, vaisseaux pontés et barges de bois de grande dimension. On connait bien désormais le bel exemple que fournissent les barques de Kheops.[8] Comme le vent dominant soufflait du nord au sud, les bateaux remontaient le fleuve à la voile et descendirent à la rame vers le Delta marécageux. Lors des grands trajets, les familles royales disposaient d'un bateau supplémentaire sur lequel on préparait les repas. En somme, tous les éléments de la vie économique en Égypte pharaonique reposaient sur le transport par voie d'eau.

## Bibliographie indicative

Barbotin C. *Ahmosis et le début de la XVIIIe dynastie*, Paris, Pygmalion, 2008.

Deflez G. 1978. « les mystérieux pharaons », Miroir de l'histoire, n°307, novembre-décembre.

Drioton E. 1975. « Point de vue sur l'Égypte ancienne » in Pages d'égyptologie (éditions de la revue du Caire, le Caire).

Erman A. et Ranke H. 1980. *La civilisation égyptienne*, Paris, Payot.

Gaillot R. 1992. *Les Égyptiens*, Paris, Grund.

Godchan O. 2000. « Secrets des pharaons, une civilisation de 6000 ans qui nous parle encore » Sciences Revue n°2, Trimestriel – novembre.

Goyon C. CL. « les paysans du Nil et leurs produits » *Revue Sciences et vie*, dossier hors-série, n°197 ; décembre 1996

Goyon J. CL. 1988. *Rê, Maât et pharaon ou le destin de l'Égypte antique*, Lyon, A.C.V.

Goyon J. CL. BIFAO 67 (1969).

Grandet P. *Les pharaons du Nouvel Empire, 1550-1069 av. J.C. Une pensée stratégique,*

8 Sur les bateaux égyptiens, leur construction et utilisation, état des questions avec bibliographie voir ; J. Rougé, *La Marine dans l'Antiquité*, Paris, PUF, 1975 ; voir également A. Gottlicher –V. Werner, *Scbiffsmodelle im alten Agyptern (Arbeikreis Hist. Schiffsbau* E.V., Wiesbaden, 1971 pp. 17-19.

Monaco, Ed. du Rocher, 2008.

Gray-Cobb G. 1979. *Secrets from beyond the pyramids*, Parker Publishing Company INC.

Krichten J. M. *Décret d'Horemheb* (ULB 82 2981)

L'alouette C. 1984. *Textes sacrés et textes profanes de l'ancienne* Égypte- *Des pharaons et des hommes*, Paris, Gallimard

Menu B. 1988. « Une approche de la notion du travail dans l'Ancien Empire égyptien » in *Stato Economia*, Milan.

Menu B. 2001. « Le bornage territorial et ses garanties dans l'Égypte pharaonique », Droit et culture, A 1.

Rougé J. 1975. *La marine dans l'antiquité*, Paris, PUF.

Vercoutter J. 1957. *L'Égypte ancienne*, collection Que sais-je, n°247, Paris, PUF.

Vercoutter J. 1992. *L'Égypte et la vallée du Nil, « des origines à l'ancien Empire* », Paris, Nouvelle Clio,

Wandersleyen J. 1995. *L'Égypte et la vallée du Nil II*, « De la fin de l'Ancien Empire à la fin du Nouvel Empire », Paris, PUF.