

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/303541853>

La navigation en Méditerranée orientale à l'Âge du Bronze Récent

Article · January 2015

CITATION
1

READS
1,615

2 authors, including:



[Caroline Sauvage](#)

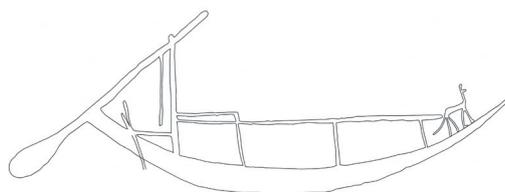
Loyola Marymount University

33 PUBLICATIONS 115 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

ENTRE NIL ET MERS

LA NAVIGATION EN ÉGYPTE ANCIENNE



ÉDITÉ PAR
BRUNO ARGÉMI
ET
PIERRE TALLET

ACTES DES RENCONTRES DE PROVENCE ÉGYPTOLOGIE
MUSÉE DÉPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE
LE 12 AVRIL 2014

La revue *Nehet* est éditée par

Laurent BAVAY

Nathalie FAVRY

Claire SOMAGLINO

Pierre TALLET

Comité scientifique

Florence ALBERT (Ifao)

Laurent BAVAY (ULB – Ifao)

Sylvain DHENNIN (CNRS – UMR 5189)

Sylvie DONNAT (Université de Strasbourg)

Nathalie FAVRY (Université Paris-Sorbonne)

Hanane GABER (Collège de France)

Wolfram GRAJETZKI (UCL)

Dimitri LABOURY (ULg – F.R.S.-FNRS)

David LORAND (ULB-F.R.S.-FNRS)

Juan-Carlos MORENO GARCIA (CNRS-UMR 8167)

Frédéric PAYRAUDEAU (Université Paris-Sorbonne)

Tanja POMMERENING (Université de Mayence)

Lilian POSTEL (Université Lyon 2)

Chloé RAGAZZOLI (Université Paris-Sorbonne)

Isabelle RÉGEN (Université Montpellier 3)

Claire SOMAGLINO (Université Paris-Sorbonne)

Pierre TALLET (Université Paris-Sorbonne)

Herbert VERRETH (KULeuven)

Ghislaine WIDMER (Université Lille 3)

Contact : revue.nebet@gmail.com

ISSN 2427-9080

Sommaire

Bruno ARGÉMI

Avant-proposV-VI

Patrice POMEY

Navires et construction navale en Égypte ancienne1-29

Pierre TALLET

Les « ports intermittents » de la mer Rouge à l'époque pharaonique :
caractéristiques et chronologie31-72

Marguerite YON & Caroline SAUVAGE

La navigation en Méditerranée orientale à l'Âge du Bronze Récent73-103

Pascal ARNAUD

Navires et navigation commerciale sur la mer et sur le « Grand fleuve »
à l'époque des Ptolémées105-122

Claire SOMAGLINO

La navigation sur le Nil. Quelques réflexions autour de l'ouvrage de
J. P. Cooper, *The Medieval Nile. Route, Navigation, and Landscape in
Islamic Egypt*, Le Caire – New York, 2014123-161

*Bruno ARGÉMI**

Créée en 2001, l'association Provence Égyptologie est adossée à la collection d'antiquités égyptiennes de la Vieille Charité à Marseille. Bien qu'elle conserve la deuxième collection de France après celle du Louvre, ni cette ville ni sa voisine Aix-en-Provence ne possédaient jusque là de structure universitaire ou associative permettant de mettre en valeur ce trésor historique et archéologique. Rejointe, au fil du temps, par des passionnés de l'Égypte antique de plus en plus nombreux et bénéficiant du soutien de la Ville de Marseille et du conseil général des Bouches- du-Rhône, Provence Égyptologie a pu développer un enseignement modulaire en épigraphie et en histoire de la civilisation égyptienne ainsi que des séminaires thématiques et un cycle de conférences fréquentées par un large public. Il lui manquait, cependant, une dimension scientifique, lacune qui a été comblée par ces premières Rencontres égyptologiques. Marseille, « porte de l'Orient » au long passé maritime, était toute indiquée pour accueillir cette manifestation ; mais lorsque le thème a été choisi et les premiers jalons posés, c'était en 2013, année où notre ville, nommée capitale européenne de la culture, était en pleine effervescence ; nous avons alors fait le choix d'organiser cette rencontre dans un lieu où elle pourrait être préparée avec plus de sérénité. La ville d'Arles, qui avait été le grand port fluvial de Jules César en Gaule, était tout indiquée et le directeur du musée départemental Arles Antique, Claude Sintès et son conservateur en chef, Alain Charron, nous en ont largement ouvert les portes, nous permettant, par la même occasion, d'admirer la grande barge gallo-romaine qui venait de prendre place dans son écrin. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés. Ainsi se rejoignaient les deux grands ports provençaux de l'antiquité, l'un maritime, l'autre fluvial, pour ce colloque d'une journée, le 14 avril 2014, sur le thème de « La navigation en Égypte ancienne », entre Nil et mers.

Venus en grand nombre de toute la France, les participants ont été accueillis par Messieurs Hervé Schiavetti, Maire d'Arles, Tarek Youssef, Consul Général d'Égypte et Alain Charron au nom du musée. C'est Patrice Pomey qui a donné le ton avec une première communication qui a mis en place les divers types de bateaux, bien spécifiques de la navigation sur le Nil, du cabotage le long des côtes méditerranéennes et de la traversée de la mer Rouge. La transition était toute faite pour Pierre Tallet qui présenta les résultats de ses dernières fouilles sur les côtes de la mer Rouge avec ses trois grands ports, Mersa Gaouasis, Ayn Soukhna et Ouadi al-Jarf qui renferme les vestiges les plus anciens, datant du règne de Chéops. L'après-midi, Marguerite Yon nous amenait en Méditerranée orientale et nous faisait découvrir des routes maritimes allant jusqu'à la Sardaigne ainsi que la célèbre épave d'Ulu Burun ; Pascal Arnaud clôturait la partie antique en faisant un large tour d'horizon sur le grand trafic naval sous les Lagides et la mise en place d'une réglementation très précise et contraignante du commerce fluvial et maritime. La journée se termina par une incursion au XIX^e siècle avec l'histoire du canal de Suez, par Arnaud Ramière de Fortanier, depuis ses balbutiements dans l'Antiquité jusqu'à son inauguration en 1869.

Nous sommes particulièrement reconnaissants à la revue *Nehet* et à son cofondateur Pierre Tallet qui a accepté avec beaucoup de spontanéité de publier les actes de ce colloque et nous formons des vœux pour que ces premières Rencontres de Provence Égyptologie ne soient que le début d'une longue série de manifestations d'un aussi haut niveau scientifique.

* ***Bruno ARGÉMI***

de l'Académie de Marseille

Président de Provence Égyptologie¹

¹ Association Provence Égyptologie, 13 avenue Védrières, 13009 Marseille. www.provenceegyptologie.org

LA NAVIGATION EN MÉDITERRANÉE ORIENTALE À L'ÂGE DU BRONZE RÉCENT

Marguerite YON ET Caroline SAUVAGE *

Il y a longtemps que les hommes qui se sont établis sur les côtes de la Méditerranée orientale ont osé se lancer sur la mer¹ puisque, dès le Néolithique, des navigateurs audacieux ont su atteindre Chypre au cours de raids passagers, avant de s'y établir de façon fixe vers 8 000 avant l'ère chrétienne². Dès ces périodes anciennes la présence d'obsidienne importée dans l'île depuis la Cilicie atteste que des échanges par mer reliaient aux régions continentales la grande île si proche (60 km de la côte anatolienne au nord, moins d'une centaine de la côte syrienne à l'est) ; par temps clair, Chypre est visible depuis les hauteurs de Syrie du Nord (et réciproquement). Le cabotage a dû mettre très tôt en contact par mer les différentes régions côtières, alors que les routes terrestres pouvaient présenter plus de difficultés ou de dangers. Les déplacements maritimes primitifs paraissent s'être limités à une navigation qui ne quittait pas la terre des yeux.

La période la plus richement documentée couvre la dernière phase du Bronze Récent (2^e moitié du II^e millénaire avant l'ère chrétienne). C'est le temps où la diffusion de l'écriture dans les États de Méditerranée orientale et la multiplication des documents écrits qui ont été découverts dans ces régions mettent en évidence les relations entre les différentes civilisations qui l'entourent : ils confirment ce que les documents archéologiques laissaient déjà supposer. C'est surtout pour la période XIV^e-XII^e siècle que la découverte de tablettes portant des correspondances internationales – entre le Hatti, la côte levantine, Chypre, l'Égypte des XVIII^e et XIX^e dynasties –, et le remarquable développement des fouilles archéologiques récentes au XX^e siècle, ont apporté de nouveaux éclairages sur la question qui nous occupe ici.

Les premières embarcations lancées sur la Méditerranée orientale devaient être en bois (trons creusés ou assemblés en radeaux), en cuir, en osier..., et leur usage s'est toujours maintenu au cours des siècles. Ainsi, des modèles de bateaux en terre cuite du Bronze Récent trouvés à Chypre (Kazaphani, Maroni...) « *représentent très vraisemblablement des embarcations de peaux* » (selon BASCH 1987) ; on y observe l'implantation d'un mât. Avec le temps, des embarcations de plus en plus élaborées se lançaient sur les mers. Les déplacements maritimes,

1 L'exploitation des découvertes de ces dernières décennies a donné lieu à d'innombrables programmes de recherches, et, grâce à leurs acquisitions, la connaissance historique actuelle n'a plus beaucoup de rapport avec la science d'il y a un siècle et reste en constante évolution. La bibliographie concernant la navigation antique est considérable et nous nous limiterons à quelques références ; sur ces questions, on pourra se reporter en particulier au livre de BASCH 1987, qui reste une référence essentielle ; cf. aussi les travaux de ROUGÉ 1975 ou de POMEY 1997, et pour la période et la zone considérées ici : WACHSMANN 1991, ARTZY 2003, ou SAUVAGE 2012 (avec une large bibliographie).

2 Pour la Méditerranée orientale, Chypre est un point crucial par sa position géographique centrale, et c'est un exemple significatif de civilisation insulaire, donc soumise aux contraintes impératives de la navigation.

qui ne se sont jamais interrompus depuis le Néolithique, se sont développés de façon plus audacieuse au cours de l'Âge du Bronze.

Les découvertes archéologiques et les recherches menées dans les dernières décennies du xx^e siècle ont éclairé la question de la navigation et des routes maritimes au Bronze Récent, et nous avons fait le choix de quelques exemples significatifs auxquels nous nous limiterons. Le cadre géographique maritime est clairement délimité (**fig. 1**) : on se trouve entre les côtes de l'Anatolie au nord, la côte du Levant qui occupe la partie orientale, le Delta égyptien au sud ; et du côté ouest (sauf exceptions pour quelques extensions vers l'ouest de la Méditerranée), la Crète et le continent grec marqueront nos limites. Le bassin ainsi délimité constitue en effet un ensemble cohérent, que relie un réseau de routes maritimes de plus en plus fréquentées.



Fig. 1 : La Méditerranée orientale et les pays riverains : de Mycènes à Emar et d'El-Amarna à Hattousha [d'après *Catalogue Ugarit* 2004]

SOURCES ET DOCUMENTS

La diffusion de l'écriture au II^e millénaire dans cette région du monde antique donne dans nos enquêtes une place majeure aux documents écrits.

Du côté des textes grecs, quelques sources écrites en *linéaire B* proviennent du monde égéen (Cnossos, Pylos, Thèbes, Tirynthe, Mycènes)³. Les documents dont on dispose sont issus de l'administration du palais et comportent essentiellement des listes de personnes, d'animaux et d'objets, des inventaires ou des reçus de la bureaucratie palatiale interne. Ils n'indiquent pas grand chose sur le monde maritime et ne concernent pas vraiment les relations internationales.

Les textes égyptiens, infiniment plus riches, mettent en évidence les relations de l'Égypte avec les régions côtières de Méditerranée orientale. Ceux qui nous concernent ici sont de plusieurs types : récits officiels des campagnes étrangères de pharaons (*e.g.* celui de Thoutmosis III gravé sur les murs du temple d'Amon-Rê à Karnak) ; stèles laissées par les pharaons à l'extérieur lors de leurs campagnes (*cf.* stèle de Thoutmosis III au Gebel Barkal) ; liste géographique d'Amenhotep III du temple funéraire de Kom el-Heitan ; ou encore récits biographiques inscrits sur les murs de tombes de généraux ou de personnages officiels. On insistera sur un document d'un intérêt exceptionnel pour notre propos : c'est un papyrus du XI^e siècle, qui rapporte le récit du voyage d'Ounamon (*cf.* fig. 6). Parti de Haute-Égypte pour chercher du bois destiné à la reconstruction de la grande barque fluviale d'Amon, Ounamon, prêtre du temple d'Amon à Thèbes, gagne d'abord Tanis la nouvelle capitale royale dans le Delta, avant de s'embarquer avec son chargement pour le Levant, en cabotant le long de la côte vers le nord (le récit confirme la réalité d'un transbordement de la cargaison de la navigation fluviale sur le Nil, sur le cargo dédié à la navigation maritime fourni par les autorités officielles de Tanis). Au cours de son voyage en mer, Ounamon rencontre de multiples aventures qui semblent s'étendre sur deux ans⁴ : il se fait voler une partie de ses biens à Dor par un des hommes d'équipage ; il repart ensuite pour Byblos où, après quelques péripéties, il finit par conclure son achat de bois. Après y avoir passé l'été, il tente de repartir pour l'Égypte, mais une tempête le jette sur les rivages de Chypre (Alashiya), où l'accueil est loin d'être amical. Le texte, incomplet, s'arrête malheureusement au moment où il tente de négocier avec les autorités locales afin d'échapper au « droit de naufrage » (qui consistait à s'approprier tous les biens de bateaux échoués) ; mais il en a réchappé puisqu'il est là pour le raconter. Malgré sa date un peu plus tardive, ce texte est souvent, par extrapolation mais de façon crédible, pris comme exemple pour illustrer les navigations méditerranéennes de la fin du Bronze Récent entre l'Égypte et le Levant.

Parmi les documents écrits de la région méditerranéenne, les plus significatifs sont des textes rédigés en accadien⁵, notés en cunéiformes syllabiques : archives de la capitale hittite Hattousa-Boghaz-Köy (quelques dizaines de textes)⁶ ; archives d'Amenhotep III et Amenhotep IV (Akhénaton) au XIV^e siècle avant notre ère, trouvées en Égypte à El-Amarna vers 1887

3 Cf. CHADWICK & VENTRIS 1974.

4 PRITCHARD 1969, p. 25-28 ; EGBERTS 2001, p. 495-496.

5 Cette langue mésopotamienne est alors dans tout le Proche Orient la langue de communication, à la fois celle du négoce international et des relations diplomatiques : le pharaon communique en accadien avec le roi d'Assyrie ou celui du Mitanni, etc.

6 Cf. KLENGEL 1992, p. 105-106.

(382 tablettes)⁷ ; ou celles d'Ougarit sur la côte syrienne (qui se comptent aussi par centaines), dont beaucoup sont des lettres royales de la fin du XIII^e et du début du XII^e siècle⁸. Ces textes mettent en évidence les relations de l'Égypte pendant plus de deux siècles avec les cités côtières du Levant (Ougarit, Byblos, Tyr, Sidon, Akko...) et avec Alashiya-Chypre, des échanges entre les rois de ces cités, les rapports d'Ougarit avec le Hatti et la Mésopotamie (e.g. lettre du roi de Babylone au roi d'Ougarit), etc. La carte des lieux qu'on y trouve mentionnés – par exemple dans des lettres de l'Amourrou vers l'Égypte, ou d'Alashiya-Chypre vers Ougarit sur la côte syrienne (**fig. 2a** et **b**) – donne un bon exemple de ce réseau de correspondances internationales, qui s'appuie en grande partie sur la circulation maritime.

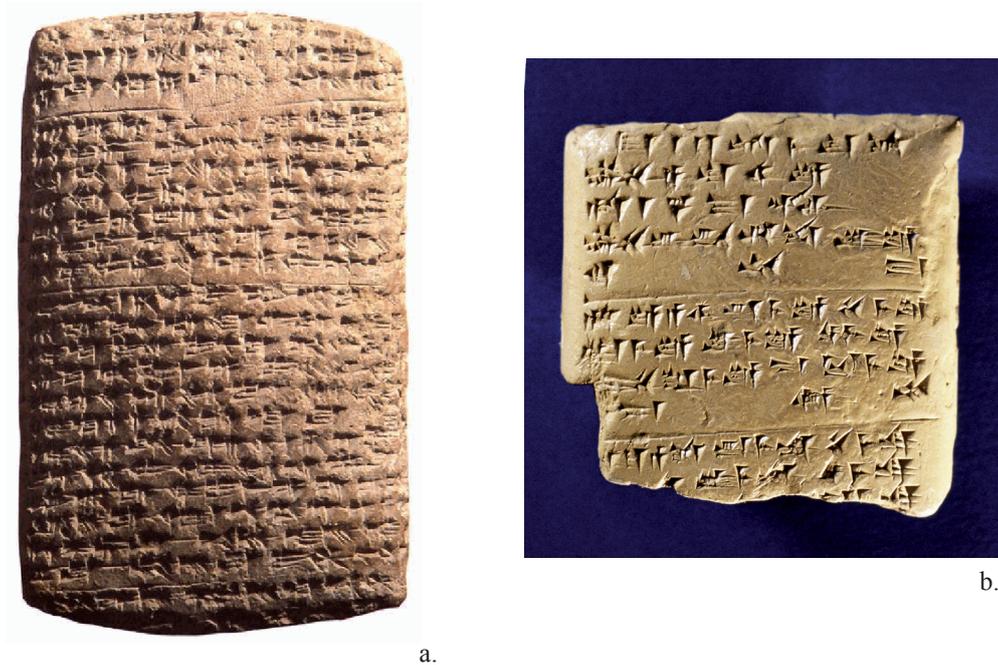


Fig. 2. Correspondance royale en accadien :

- a.** Tablette d'El-Amarna, XIV^e siècle : lettre d'Aziru roi d'Amourrou au pharaon (EA 161 © Trustees of the British Museum)
- b.** Tablette d'Ougarit, début XII^e siècle : lettre du roi d'Alashiya au roi d'Ougarit [RS 94.2575] (© Archives Mission de Ras Shamra-Ougarit)

L'iconographie de cette période est d'une grande richesse, mais très inégale selon les régions. Quelques images figurent sur des monuments, tels des graffites très schématiques qui représentent des bateaux sur le mur sud du temple 1 de Kition (Chypre), mais surtout les reliefs de Médiyet Habou⁹ (**fig. 3a**) qui racontent la victoire de Ramsès III sur les « Peuples de la mer » (cf. *infra*) et montrent les vaisseaux de combat des uns et des autres. Des peintures ornent les murs de tombes égyptiennes du Nouvel Empire, avec une mention spéciale pour les tombes thébaines de Rekhmirê ou de Kenamon (**fig. 3b**). En Égée, les fresques minoennes de Théra/Santorin représentent des paysages, des maisons..., et beaucoup de bateaux à voile carrée sur lesquels s'active un équipage : il ne s'agit sans doute pas de cargos transportant des

7 Publiées par W. MORAN, *Amarna Letters*, 1969 [traduction en français par H. Cazelles et D. Collon, LAPO, Paris, 1987].

8 Publiées dans les séries *Ugaritica*, PRU II-VI, RSO.

9 En Haute-Égypte sur la rive gauche du Nil (en face de Louqsor).

marchandises, mais du transport de passagers qu'on voit confortablement installés à l'ombre des parasols. Quelques céramiques décorées portent des représentations de navires, notamment dans la céramique mycénienne : cratères (fig. 3c), cruches... La sigillographie est représentée par un petit sceau-cache d'Ougarit (fig. 3d), ou des sceaux crétois. Enfin, les maquettes chypriotes en terre cuite du Bronze Récent déjà évoquées, de type identique et s'inspirant d'un modèle commun, pourraient correspondre à des copies de navires de haute mer : mais les représentations en sont très schématiques.

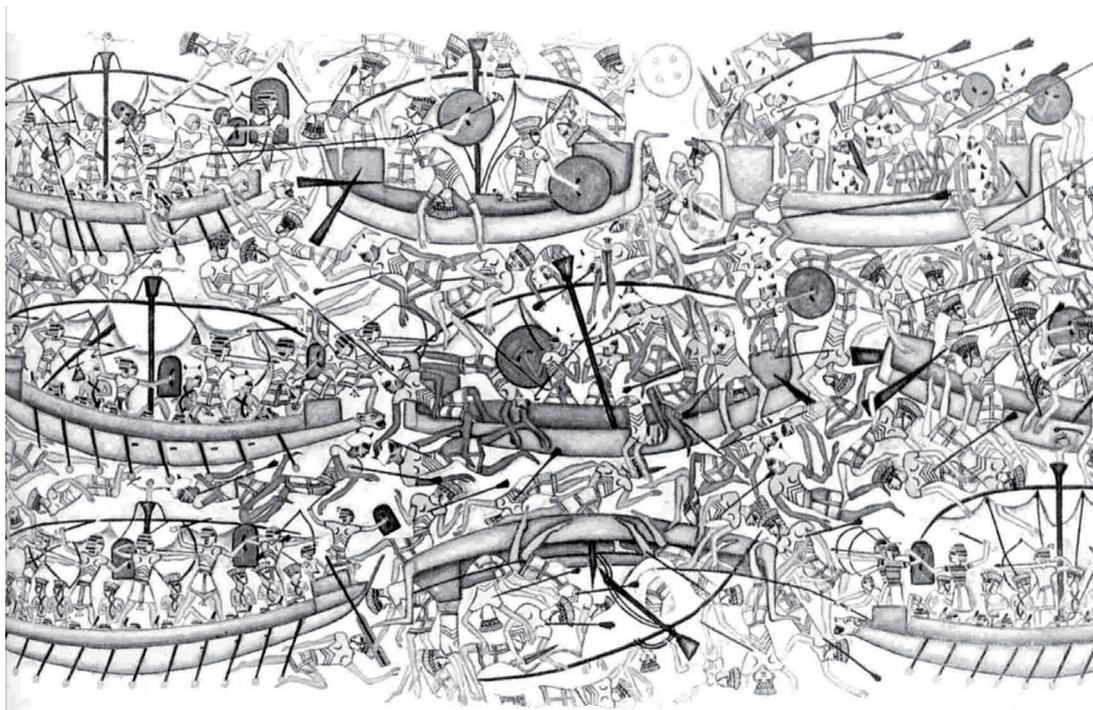


Fig. 3a. Relief de Medinet Habou : bateaux de combats [d'après NELSON 1930, pl. 39]

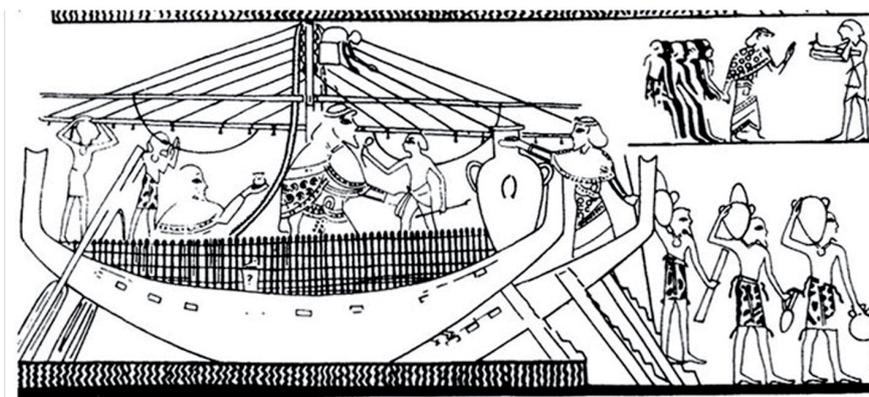


Fig. 3b. Tombe de Kenamon : déchargement d'un cargo levantin [d'après DAVIES & FAULKNER 1947, pl. 8]

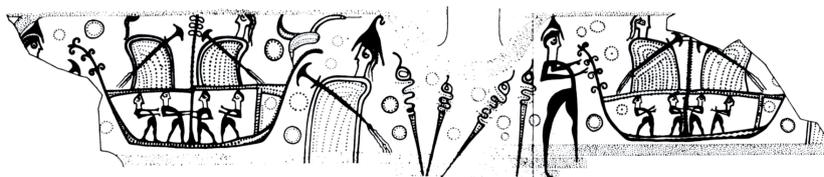


Fig. 3c. Cratère mycénien : cargo ? [d'après VERMEULE & KARAGEORGHIS 1982, V.38]



Fig. 3d. Sceau-cache d'Ougarit : cargo levantin (© Archives Mission de Ras Shamra-Ougarit)

La recherche archéologique de terrain a connu un développement considérable dans les dernières décennies, aussi bien au Levant qu'à Chypre ou en Anatolie. Mais en même temps – ce qui est aussi très important – l'exploitation de découvertes anciennes ou récentes a pu s'appuyer sur les énormes progrès de la technologie des analyses en laboratoire (cf. *infra*) : elle permet de confirmer ou de corriger les arguments stylistiques ou esthétiques qui étaient jusque-là les seuls procédés utilisables (et qui gardent aussi leur intérêt, naturellement !). À titre d'exemples, on s'appuiera en particulier sur des découvertes faites au Levant nord (Ougarit), au Levant sud (Tell Abu Hawam-Haïfa), ou sur les côtes est et sud de Chypre (Enkomi, Kition...), et sur des épaves de navires dont les cargaisons retrouvées près des côtes anatoliennes (Uluburun, Gelidonya) illustrent notre propos.

ROUTES MARITIMES ET NAVIGATION

Les vents et les courants (**fig. 4**) conditionnent fortement les navigations à voile, puisqu'ils sont les moteurs des déplacements sur mer, et aussi parce qu'ils représentent des risques en matière de sécurité.

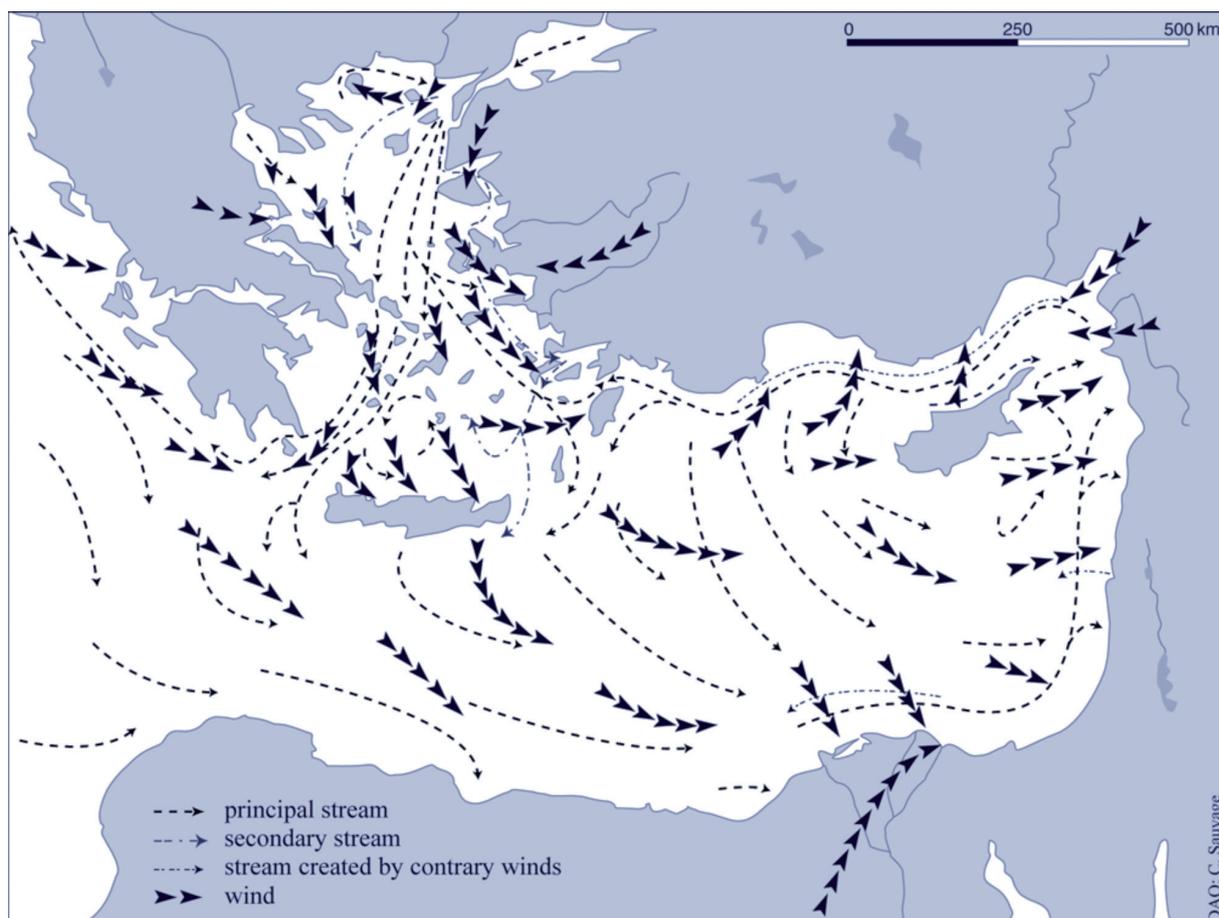


Fig. 4. Vents et courants en Méditerranée orientale (carte C. Sauvage)

La Méditerranée orientale subit au cours de l'année deux systèmes atmosphériques contrastés que fait bien apparaître le tableau suivant :

<i>Mois</i>	<i>Nord</i>	<i>NE</i>	<i>Est</i>	<i>SE</i>	<i>Sud</i>	<i>SO</i>	<i>Ouest</i>	<i>NO</i>	<i>Calme</i>
Mars	29%	3,22%	3,22%	-	9,68%	32,26%	12,9%	9,68%	-
Avril	26,67%	3,33%	-	3,33%	6,67%	20%	33,33%	2,67%	-
Mai	25,8%	12,9%	-	3,22%	3,22%	22,58%	22,58%	9,68%	-
Juin	16,67%	-	-	-	-	33,33%	33,33%	16,67%	-
Juillet	3,22%	3,22%	-	-	3,22%	25,8%	48,39%	16,13%	-
Août	9,68%	-	-	-	3,22%	35,48%	41,93%	9,68%	-
Septembre	23,33%	-	-	-	10%	13,33%	36,67%	16,67%	-
Octobre	32,26%	9,68%	-	-	3,22%	9,68%	29%	22,58%	-
Novembre	13,33%	3,33%	-	3,33%	2,67%	26,67%	40%	10%	-

Tableau 1. *Pourcentage du nombre de jours par mois des directions des vents enregistrées entre mars et novembre 1846-1854 sur les côtes levantines*

Établi sur des observations du XIX^e siècle¹⁰, ce tableau a l'intérêt de donner des indications météorologiques antérieures à l'industrialisation massive et au réchauffement planétaire important, qui ont pu entraîner un changement des conditions climatiques, et donc modifier les vents. Au large des côtes levantines, des vents d'ouest (de sud-ouest à nord-ouest) prédominent de mai à octobre et sont très réguliers de juin à août. C'est en hiver, de janvier à mars, que se produisent les plus fortes tempêtes. La « belle saison » (mai-septembre) est propice à la navigation, grâce au régime anticyclonique, alors que, pendant la mauvaise saison (novembre-février), de nombreuses dépressions atmosphériques balaient le bassin méditerranéen : à l'est, elles créent un temps instable qui rend les navigations difficiles et imprévisibles. Fréquemment, ces régions côtières connaissent pendant la saison chaude des brises locales d'origine thermique, dues à une différence de température des masses d'air entre le continent et la mer : le matin, une brise de mer vient apporter une relative fraîcheur, alors qu'en fin de journée le phénomène s'inverse et qu'un vent de terre s'établit.

De même que les vents changent au cours des saisons, les courants varient au cours des deux périodes principales de l'année. Entre décembre et juillet, avec des vents dominants de secteur sud et une houle d'ouest ou d'ouest/sud-ouest, les courants partant au nord dominant largement le long des côtes levantines. Au contraire, en automne, les vents et la houle viennent surtout du nord-ouest, et les courants vers le sud sont au moins aussi nombreux que ceux qui vont vers le nord.

Dans une navigation de cabotage, il était nécessaire de s'assurer constamment des abris accessibles sur les côtes. Le bassin de la Méditerranée orientale est en grande partie montagneux ; les côtes sont découpées, notamment en Grèce ou en Turquie, avec des plaines côtières plus ou moins étroites, dont les abords marins sont souvent rocheux, contrastant avec l'absence de relief de la côte sud et du Delta du Nil. Des reliefs élevés dominent les zones côtières, telle au Levant nord la Chaîne alaouite (Syrie) qui se prolonge au sud par la montagne libanaise. Ces

¹⁰ Tableau C. Sauvage d'après les indications données dans ARNAUD 2005, p. 210.

reliefs visibles de loin ont l'avantage de procurer aux marins de nombreux repères utiles, mais ils se prolongent en mer et recèlent de grands dangers, comme des récifs ou des hauts-fonds.

En cas de tempête, lorsqu'un navire faisant du cabotage se trouvait à proximité des côtes, mais loin d'un port, les marins devaient utiliser les formations naturelles pour s'abriter, bien que celles-ci soient extrêmement hasardeuses en zone rocheuse : les abris sont limités aux baies, aux embouchures des cours d'eau, aux îles et îlots, lorsque les profondeurs le permettent. L'autre réflexe consistait à rejoindre le large pour que le navire ne soit pas drossé contre le rivage. Le danger des parages de la côte sud de Turquie est bien démontré par les épaves découvertes à la fin du ^{xx}e siècle (épaves de Gelidonya, et surtout d'Uluburun : cf. *infra*)¹¹.

Il est souvent difficile aujourd'hui de retrouver les anciens ports et les abris sûrs dont la configuration naturelle accueillait les navires à l'abri des tempêtes¹². Dans bien des cas, la disposition antique a disparu, surtout quand l'embouchure d'un fleuve côtier a ensablé les abris naturels. C'est le cas par exemple de Tell Abu Hawam (Haïfa), qui fut à la période du Bronze Récent un des sites importants de la côte du Levant sud et un considérable port de transit. L'itinéraire qui passe au pied du mont Carmel et reliait le port à la plaine de Yzréel et à la ville de Megiddo ouvrait la route vers l'est ; de là, les caravanes se dirigeaient par la route du désert vers les régions plus orientales : vers l'Assyrie, vers l'Arabie, vers le Golfe. Lors des fouilles des années 1920-1930, le site portuaire antique était déjà largement ensablé et coupé de la mer par les alluvions du petit fleuve Qishon, mais le tell était encore visible et identifiable¹³. Depuis cette date, l'urbanisation moderne a fait à peu près disparaître le site antique : aujourd'hui, le Tell Abu Hawam – à 800 m de la mer dans une banlieue industrielle de Haïfa au milieu des installations modernes – est méconnaissable.

La côte orientale de Méditerranée comportait beaucoup de petites anses qui pouvaient servir d'abri ou d'escale pour une courte période : c'est le cas, par exemple, au Levant nord, du site de Jeblé (antique Gibala, au sud de Lattaquié), aujourd'hui fortement modifié par l'urbanisation moderne. Mais beaucoup ne sont que de très petites baies sans profondeur, comme le petit *tell Sukas* (**fig. 5a**) ; même si le site présente en miniature la configuration privilégiée ensuite par les Phéniciens – c'est-à-dire une presqu'île entre deux anses comme à Sidon par exemple –, les abris qu'il propose de chaque côté du tell ne peuvent pas assurer une vraie sécurité en cas de forte tempête. Et pourtant, le modeste abri qu'il présentait a justifié à Tell Sukas la fondation d'un établissement dès l'Âge du Bronze.

Mais pour établir une véritable installation portuaire servant d'escale à la navigation internationale, d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Car même les grandes baies les mieux abritées n'ont pas nécessairement derrière elles un arrière-pays, avec l'aboutissement de voies terrestres commerciales qui justifient l'existence d'un établissement urbain capable d'accueillir les aménagements et la gestion administrative d'un négoce international.

11 Gelidonya, fouilles de G. Bass (BASS *et al.* 1967) ; Uluburun, fouilles de C. Pulak (PULAK 1997 ; Idem 2008), que nous remercions vivement de ses informations.

12 GEYER *et al.* 2010.

13 Voir BALENSI *et al.* 1993, avec bibliographie antérieure.



Fig. 5a. Le site de Tell Sukas
[d'après AL-MAQDISI 2006]

C'est ce qui fait l'importance du grand port ougaritien de Mahadou, dans la baie de Minet el-Beida (**fig. 5b**). Le royaume d'Ougarit, très tourné vers la mer, y avait là son port principal, dont la vocation commerciale a été mise en évidence dès le début des fouilles par les archives économiques et diplomatiques qu'on y a découvertes¹⁴. Le site naturel présente une grande anse profonde, protégée par son orientation. Depuis le large, l'emplacement était reconnaissable par ses petites falaises de calcaire blanc (d'où son nom : « le Port blanc », *Λευκὸς λιμὴν* dans l'antiquité grecque, Minet el-Beida aujourd'hui en arabe). Il était également visible de loin dans la mesure où la capitale, située à moins de 1 km de là sur le tell de Ras Shamra haut de 25 m, était dominée par la haute tour (près de 20 m) du grand temple de Baal construit



Fig. 5b. Mahadou (Minet el-Beida), le port d'Ougarit, et la capitale sur le tell de Ras Shamra, 1996
(© Archives Mission de Ras Shamra – Ougarit)

14 Fouilles de Claude Schaeffer à partir de 1929 : cf. MARCHEGAY 2001 ; SAADÉ 2011, p. 290-305, avec bibliographie antérieure complète.

au sommet de la ville et qui pouvait servir de repère. Au Bronze Récent, l'activité du port donne naissance à un véritable établissement urbain, avec des rues bordées de maisons, des lieux de culte, des entrepôts accueillant les cargaisons prêtes à l'embarquement et peut-être liées à des ateliers de production situés à proximité (ex. entrepôt dit « aux 80 jarres » : cf. fig. 10d)¹⁵. Les archives confirment l'installation à Mahadou d'établissements commerciaux étrangers, de négociants venant des ports phéniciens comme Sidon ou Akko, de Chypre, etc.

De la Cilicie à Byblos c'est le seul grand port naturel et bien protégé de la côte du Levant Nord, et il constitue par sa situation un débouché maritime pour le commerce continental. En effet, le port de Mahadou est au départ (ou à l'aboutissement) sur la côte de deux routes terrestres, qui sont des routes essentielles du commerce international par caravanes¹⁶. D'une part, un axe de pénétration vers l'intérieur franchit par la vallée du Nahr el-Kébir la montagne côtière alaouite (que prolonge la chaîne du Liban et qui ne laisse que quelques passages aux routes vers l'intérieur), et il conduit vers la Syrie intérieure et l'Euphrate. Un intéressant dossier de textes économiques¹⁷ d'une quinzaine de tablettes – lettres et contrats commerciaux (ca. 1200 avant l'ère chrétienne) – concerne les activités du négoce d'une firme ougaritienne dont un bureau était établi à Émar sur l'Euphrate (cf. fig. 1) ; là, des transitaires (la firme en question) embarquaient sur le fleuve les produits venus du commerce maritime, soit vers le nord (par Carchemish), soit surtout vers la Mésopotamie en descendant l'Euphrate. D'autre part, la route côtière nord/sud, entre la mer et la montagne alaouite, assure également des communications du nord au sud de la côte levantine et jusqu'à l'Égypte.

L'exemple de Mahadou est particulièrement bien documenté, mais on pourrait également s'arrêter sur la situation des ports de Phénicie (Byblos, Sidon, Tyr), ou encore, au Levant sud, sur le cas de Tell Abu Hawam-Haïfa déjà évoqué : ces ports, d'une grande activité de transit au Bronze Récent, étaient très ouverts sur le monde maritime et l'Égée à l'ouest, situés à l'aboutissement de routes qui reliaient le monde maritime à la Mésopotamie et l'Orient. En Égypte, les circuits commerciaux comportaient le transbordement des marchandises venant de Haute-Égypte et descendant le Nil sur des embarcations fluviales, vers des cargos de haute mer (comme l'a fait Ounamon à Tanis : **fig. 6**) ou vers les caravanes terrestres par la route qui longeait la côte du Levant.

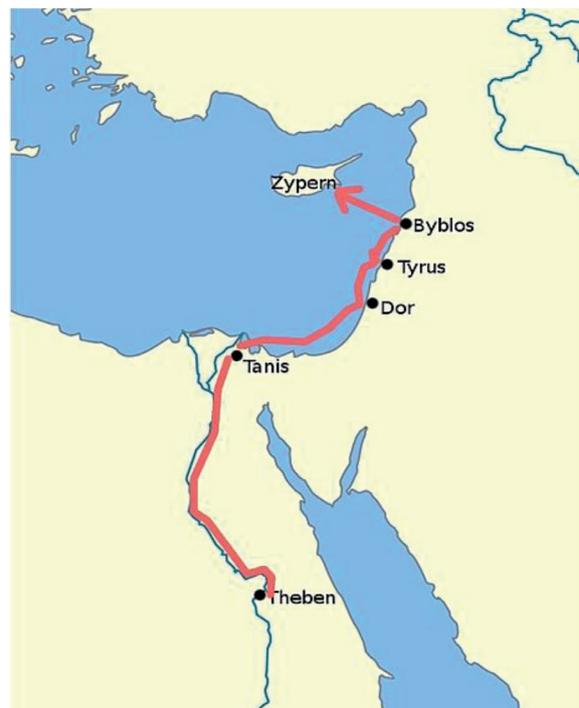


Fig. 6. Le voyage d'Ounamon

15 Fouille 1931 : voir SAADÉ 2011, p. 2905, fig. 97 ; SAUVAGE (à paraître).

16 À cette époque, le portage terrestre se fait à dos d'hommes, sur des ânes, ou traîné par des bœufs (il n'y a pas de chameau).

17 Découvert à Ougarit (Ras Shamra) au cours des campagnes de 1975 à 1994 : D. Arnaud dans BORDREUIL 1991, p. 65-78 ; YON & ARNAUD 2002 (RSO XIV) ; cf. YON 2006, p. 87-88, « *The house of Urtenu* ».

Au Bronze Récent, l'activité maritime de Méditerranée orientale se conforme à des traditions, et en particulier à l'existence d'une saison de navigation¹⁸. Aucune interdiction des navigations hivernales n'est signalée explicitement dans les documents qu'on possède, mais on constate l'absence de déplacements sur mer pendant les mois d'hiver, ce qui indique probablement une coutume maritime équivalente à celle de la « mer fermée » d'époque grecque puis romaine (*mare clausum*), c'est-à-dire d'une période de l'année pendant laquelle les navigations étaient suspendues.

L'existence d'une saison commerciale interrompue en hiver est indiquée à Ougarit, perceptible dans des traités entre cités ou des lettres royales : ces documents réglementent la présence des commerçants étrangers sur les territoires de ces cités, et interdisent leur résidence pendant les mois d'hiver, comme l'indique une lettre du roi hittite Hattusili III au roi d'Ougarit Niqmepa¹⁹. En ce qui concerne les navigations, peu de sources nous renseignent. Cependant, une lettre du roi de Tyr à celui d'Ougarit²⁰ fait état d'une flotte ougaritienne en route pour l'Égypte qui s'est échouée sur le rivage tyrien au cours d'une tempête au mois de *Adaru* (février-mars). Cette lettre signale donc la circulation de navires en février-mars le long des côtes levantines, période pendant laquelle les vents sont favorables à une navigation vers le sud. Les voyages sur mer à la fin de l'hiver ou au début du printemps sont attestés, mais l'échouage de la flotte montre que ces navigations étaient risquées, le succès de l'entreprise étant soumis aux caprices de la météorologie.

Comme l'indique le tableau 2, le récit d'Ounamon évoqué plus haut suppose des navigations de la fin de l'hiver (= en février, lorsqu'il part de Tanis), du printemps (= en avril, pour aller à Byblos) ou de l'automne (= fin août/début septembre, lorsqu'il tente de repartir pour l'Égypte) ; il aurait évité les vents irréguliers de l'été et mis cette saison à profit pour faire sécher le bois coupé en avril, avant de le transporter : c'est une tempête d'automne qui le détourne vers Chypre (cf. fig. 6).

<i>Année</i>	<i>Événement</i>	<i>Saison – mois</i>
Année x	Départ de Tanis	1 <i>šmw</i> (= mi-février – fin février)
	Abattage des arbres	Fin <i>šmw</i> ou <i>3ht</i> (= avril)
	Arbres coupés ; ils restent sur place	<i>prt</i>
Année x+1	Transport des arbres jusqu'à Byblos	3 <i>šmw</i> (= avril)
	Demande de chargement du bois	Date inconnue, attente de vents favorables ?
	Seconde descente N-S des oiseaux migrateurs	Début de l'automne : fin août – début septembre
	Échouage à Alashiya (= Chypre)	Automne ? – Hiver ?

Tableau 2. Enchaînement chronologique des événements du récit d'Ounamon (tableau C. Sauvage).

18 SAUVAGE 2007, p. 265-270.

19 RS 17.130 lignes 11-19 : « *Les fils de Oura [port de Cilicie] peuvent mener leurs affaires commerciales en Ougarit pendant la bonne saison, mais pendant l'hiver, il faut les renvoyer dans leur pays* », NOUGAYROL 1956 ; cf. RS 34.179, RS 18.003, RS 18.115, RS 17.130...

20 RS 18.031 : BORDREUIL 1991, p. 28-30.

Les textes d'Ougarit, ainsi que le récit d'Ounamon, témoignent donc de navigations le long des côtes levantines en février-mars, ainsi qu'à l'automne. Aucune navigation d'hiver n'est attestée et, si l'on prend en considération l'interdiction faite aux marchands d'Oura de résider à Ougarit en hiver, période où vraisemblablement aucun commerce n'était conduit, on peut penser que les navigations maritimes étaient également arrêtées au cours de cette période.

Dans le Levant du Bronze Récent, une expédition maritime ou terrestre s'intégrait dans un cadre juridique défini²¹. On ne connaît pas de texte qui définisse de façon explicite les préparatifs administratifs, mais certains indices permettent de formuler des hypothèses. Apparemment, les commerçants étaient organisés selon une structure hiérarchisée, proche des modèles familiaux, qui leur permettait d'avoir des représentants dans différentes villes, et ceux-ci géraient les affaires courantes. Bien entendu, le statut de ces commerçants est difficile à appréhender, et il peut avoir varié selon les lieux. Les dossiers retrouvés à Ougarit mettent bien en évidence le rôle économique de la famille royale (on y trouve la reine, ses frères, des parents de la famille royale...) ; mais ils font connaître également l'existence de véritables firmes familiales privées, par exemple celle des négociants déjà évoqués, dont les correspondants sont établis à Émar sur l'Euphrate²². D'autres firmes semblables sont connues, par exemple à Sidon sur la côte phénicienne. Ces négociants d'Ougarit apparaissent comme proches de la famille royale et des cercles du pouvoir.

Les firmes de marchands devaient servir de structures de soutien mutuel, en cas de destruction des biens lors d'une tempête ou d'un naufrage. Mais il est certain aussi que les pouvoirs locaux protégeaient les marchands et les responsables de navires. Ils garantissaient le remboursement du bâtiment et de sa cargaison en cas de destruction de leur embarcation : c'est ce qui apparaît dans un texte d'Ougarit [RS 17.133] à propos d'un navire qui a été détruit dans le port par la faute d'un autre individu. Le coupable présente les faits à sa manière : « *le bateau s'est brisé contre le quai* », mais la victime, un Ougaritien, rectifie : « *c'est lui qui a violemment brisé mon bateau* ». Finalement, le roi Ammistamrou, après avoir fait intervenir sous serment le « *chef des bateliers de l'Ougarit* » (c'est-à-dire obtenu la garantie des autorités portuaires), prononce ainsi le jugement : « *... que [le coupable] rembourse le bateau et les biens qui se trouvaient dans le bateau !* ».

La sécurité maritime était également tributaire des situations de guerre et de la piraterie. Les relations n'étaient pas toujours cordiales entre royaumes voisins et ne permettaient pas nécessairement un négoce paisible. Dans des périodes de guerre, ou au moins de tension, des lettres des rois levantins trouvées à Amarna (XIV^e siècle) les montrent passant leur temps à se plaindre de leurs voisins au pharaon et à lui demander de l'aide. Ainsi, le roi de Byblos Rib-Hadda écrit au pharaon pour lui demander d'intervenir contre le roi d'Amourrou²³, qui est allié aux rois de Tyr, de Sidon et de Beyrouth, et abrite leurs flottes ; le roi de Byblos, dont un navire a déjà été capturé et qui redoute d'autres prises, se trouve pris en tenaille entre Amourrou, à environ 50 km au nord, et les royaumes de Phénicie au sud. Tout ceci se traduit par des navires

21 SAUVAGE 2012, p. 167-177.

22 Cf. *supra*, note 17.

23 EA 114 : MORAN 1992 (CAZELLES & COLLON 1987, p. 315-317). La capitale d'Amourrou est Simyra (site de Tell Kazel).

arraisonnés et pillés, voire coulés. Rib-Hadda demande donc au pharaon une intervention armée, des archers et même l'installation d'une garnison.

On a vu que pour des différends entre individus – tel le cas du bateau détruit (peut-être accidentellement) dans le port d'Ougarit –, c'est le roi local qui sert de juge et d'arbitre. Mais s'il s'agit d'un conflit entre deux rois voisins (comme l'affaire entre Byblos et Amourrou), on en appelle au suzerain – en l'occurrence le pharaon – qui doit assurer la sécurité générale. Au Bronze Récent, comme à bien d'autres époques, les risques de dangers ordinaires du voyage maritime en haute mer étaient augmentés par les risques d'actes de piraterie et de pillage. Représailles, courses et piraterie dépendaient de la situation politique et des relations entre les États. Les vols étaient parfois accompagnés du meurtre des marchands, ce qui provoquait des plaintes officielles dont certaines nous sont rapportées dans les textes. Les sanctions réclamées pour les vols allaient de la simple restitution des biens à de très lourdes punitions, sur le modèle de la législation en vigueur en Égypte²⁴.

À Ougarit, dans la plupart des cas, la vie et les biens des marchands étaient remboursés au triple par les coupables ; et si les coupables étaient introuvables, c'est leur communauté qui devait payer la compensation. Pour remédier aux risques d'insécurité, des escortes maritimes armées accompagnaient parfois les navires-cargo. Ainsi à Amarna, une lettre d'un ministre d'Alashiya à un haut fonctionnaire royal égyptien²⁵ – pour annoncer un envoi de 8 talents de cuivre et du bois de construction navale – précise (après avoir rappelé les cadeaux qu'ils échangent) : « *Ces hommes appartiennent au roi, mon seigneur [le roi de Chypre]. Renvoie-moi le navire, sans délai, et en toute sécurité...* [c'est-à-dire accompagné d'une escorte de protection]. *Ces hommes sont les serviteurs du roi, mon seigneur : que personne ne s'approche d'eux pour exiger quelque chose en ton nom* » [c'est-à-dire que l'on ne réclame aucune taxe ni paiement].

En cas d'échouage ou de naufrage d'un bateau en territoire étranger, il semble que la coutume du « droit de naufrage » ait été répandue sur les côtes levantines et chypriotes. C'est ce qui arrive par exemple à l'Égyptien Ounamon, lorsqu'il est jeté sur les côtes de Chypre avec son équipage (recruté à Byblos) et qu'ils sont agressés par la population. Il fait alors appel à la reine et la menace de fortes représailles de la part du pharaon et du roi de Byblos : « [...] *les laisseras-tu faire ce qu'ils veulent et me tuer, malgré le fait que je suis un envoyé d'Amon ? On va me rechercher jusqu'à la fin des jours. De même, l'équipage du prince de Byblos qu'ils cherchent à tuer, ne penses-tu pas que leur souverain se vengera en tuant dix équipages qui t'appartiennent ?* ».

Si le « droit de naufrage » était appliqué à un bateau naviguant pour le roi d'une puissance amie, il pouvait entraîner des contestations. Dans une lettre adressée au roi d'Ougarit [RS 18.031], le roi de Tyr prend les devants : il semble s'excuser de la méprise et s'empresse de faire savoir à son correspondant qu'il a réprimandé son fonctionnaire trop zélé : « *Le fort navire que tu avais envoyé (vers) l'Égypte, celui-là même, près de Tyr [i.e. dans le voisinage ou dans les eaux], a*

24 Par exemple, selon le décret de Nauri (stèle du XIII^e siècle – an 4 du règne de Séthi I^{er} – longue inscription de 128 lignes donnant copie d'un décret visant à protéger le personnel et les possessions du temple de millions d'années à Abydos), quiconque vole ou dérobe quelque chose au domaine du temple doit payer une pénalité 100 fois supérieure à la valeur de ce qui a été volé et est susceptible d'être soumis à un châtement corporel.

25 EA 40 : MORAN 1992 (CAZELLES & COLLON 1987, p. 209).

péri s'étant trouvé dans une grande pluie. Alors le rb tmtt [?]²⁶ a pris tout le chargement des mains des marins (?). Et tout leur chargement, moi je l'ai (re)pris des mains du rb tmtt [?], et je leur ai fait rendre le chargement. Et maintenant, ton navire est stationné dans Akko, [après avoir été] déchargé. Que mon frère ne se fasse pas de soucis ».

Les modalités d'entrée et de sortie des différents territoires ont été très tôt réglementées. Les frontières étaient gardées par des troupes et des forteresses. Les commerçants devaient décliner leur identité à l'entrée d'un pays ou d'un territoire et se munir d'un laissez-passer émanant de leur souverain pour pouvoir commercer de façon officielle. Ainsi, le prince de Byblos demande à Ounamon de lui montrer la lettre – c'est-à-dire le laissez-passer – que le Grand-Prêtre a écrite pour sa mission. Ounamon ne peut la lui fournir, car il dit l'avoir remise à l'autorité royale à Tanis : or on ne lui a pas rendu la lettre, mais on lui a fourni un équipage et un bateau sur lequel il a pu charger ses marchandises. Si un laissez-passer (une sorte de passeport) accordé par le pouvoir royal était nécessaire pour entrer dans un pays étranger ou pour en sortir une fois que les taxes sur la marchandise ont été prélevées, il est difficile d'envisager qu'ait existé un véritable commerce international privé.

L'existence de taxes sur les produits transportés est attestée a *contrario* par les exemptions que mentionnent plusieurs documents : les exceptions, rares, méritaient d'être mentionnées dans des lettres officielles. Par exemple, à Amarna, on a le cas du roi de Chypre qui demande, dans deux lettres, d'exonérer de taxes son bateau et ses marchands [EA 40 : cf. *supra*, note 25]. Les exemptions de taxes, qui demeurent un privilège royal, étaient accordées par le roi en fonction de la « nationalité » des marchands, mais aussi en fonction de la transaction et du prestige qui lui est associé. Un certain Sinaranu, haut fonctionnaire d'Ougarit qui a effectué un voyage en Crète pour en rapporter « *du vin, du grain et une boisson fermentée* » – denrées qui paraissent banales –, jouit de privilèges disproportionnés puisqu'il est totalement exempté. Lui-même est promu à l'une des fonctions les plus importantes du gouvernement, fonction qui sera héréditaire et qu'il transmettra à ses fils [RS 16.238]. Son expédition en Crète était donc considérée comme exceptionnelle, à un moment où les contacts avec l'île minoenne étaient généralement indirects et aux mains des commerçants chypriotes.

Dans la plupart des cas, l'intervention égyptienne est manifeste. En définitive, les petits rois du Levant considèrent le pharaon comme l'arbitre et le garant de la paix. À la fin du Bronze Récent, l'Égypte exerce sur terre une suzeraineté sur la partie sud du Levant, tandis que le nord est dans l'aire de vassalité du roi hittite²⁷. Pendant longtemps, la *pax aegyptiana* favorise une libre navigation en Méditerranée. Mais la situation se dégrade peu à peu devant la menace que font peser les « Peuples de la Mer »²⁸. Leur présence au cours du XIII^e siècle était déjà de plus en plus perceptible à travers les documents qu'échangeaient les souverains des États côtiers de Syrie et de Chypre. Ils iront jusqu'aux côtes de l'Égypte, où Ramsès III les arrête au début du XII^e siècle (bataille navale racontée en images sur les murs du temple de Medinet Habou : cf. fig. 3a).

26 Ce terme désigne une fonction officielle, « le chef du *tmtt* », mais aussi une institution ; *tmtt* aurait deux sens possibles : « jetée », ou « guilde » : ARNAUD & SALVINI, 2000, p. 10.

27 Nous n'entrons pas ici dans la question de la rivalité qui oppose les deux grands rois, marquée par la bataille de Qadesh, et le traité par lequel ils se partagent la suzeraineté sur le Levant ; cf. KLENGEL 1992, p. 100-180.

28 Sur les « Peuples de la mer », voir SANDARS 1985 ; FREU 2006 ; LIPIŃSKI 2015.

NAVIRES, CARGAISONS, PRODUITS TRANSPORTÉS

Comment se présentaient les navires ? On ne sait pas grand chose des petites embarcations qui se limitaient à une navigation de proximité ou à la pêche côtière. En revanche, on identifie mieux les navires de guerre et les cargos de transport. L'iconographie permet de reconnaître les deux principaux types connus dans l'Antiquité : les bateaux « longs », destinés au combat, et les bateaux « ronds » destinés au transport de marchandises.

Les bateaux longs²⁹ sont, par exemple, les embarcations guerrières des « Peuples de la Mer » telles qu'elles sont représentées sur les murs de Medinet Habou (cf. fig. 3a) : ce sont des navires fins et allongés, munis de voiles et de rames. Dans cet instantané qui fige un moment du combat, les bateaux des « Peuples de la Mer » (avec têtes de canards aux deux extrémités) sont immobiles au milieu, cernés par les bateaux égyptiens (avec tête de lion à la proue) qui les assaillent des deux côtés : le mouvement des Égyptiens est traduit par la représentation des rames qui marquent leur supériorité en action, alors que les « canards », en fâcheuse posture, n'ont plus de rames.

On s'attachera ici plutôt aux bateaux ronds, les navires de commerce qui, pendant les siècles concernés, ont assuré le transport des biens et des personnes, en particulier au départ du Levant. Le vaisseau « rond », dont le rapport longueur / largeur s'établissait généralement aux environs de trois pour un, était propulsé par une ou plusieurs voiles et son rôle principal était le transport de marchandises ou de passagers.

Dans l'iconographie levantine, les représentations sont rares et schématiques. Un sceau-cachet d'Ougarit porte un bateau (cf. fig. 3d), où quelques caractères sont reconnaissables au-delà de l'aspect schématique³⁰ : c'est un bateau court, avec un mât (donc une voile), une rangée de rames... La céramique mycénienne, quant à elle, donne essentiellement une image, soit celle d'un grand cratère de fabrication grecque trouvé à Chypre (cf. fig. 3c) ; l'interprétation est difficile dans le détail, mais on notera néanmoins que la coque est profonde et qu'il y a une cale ; mais aucune trace d'une quelconque cargaison n'est représentée. En Égypte, les représentations peintes sur les murs de la tombe de Kenamon (nécropole de Thèbes) accordent une grande place aux cargos syriens qui approvisionnent le pays : on y voit le déchargement d'un navire au port, avec l'équipage levantin descendant la cargaison par une échelle (cf. fig. 3b). On y retrouve la coque courte et profonde des cargos, le mât central à voile carrée, et on notera la présence intéressante de nids-de-pie sur le mât pour l'homme de vigie : ce dispositif permet de repérer la terre de loin, et c'est le signe que ces bateaux pouvaient effectuer des navigations hauturières.

Mais on a mieux encore avec les épaves qui ont conservé, grandeur nature, de vrais éléments de la construction navale. Le navire naufragé le plus spectaculaire à ce jour est celui d'Uluburun en Turquie, daté des années 1330-1300 avant l'ère chrétienne³¹, et dont on a pu restituer la

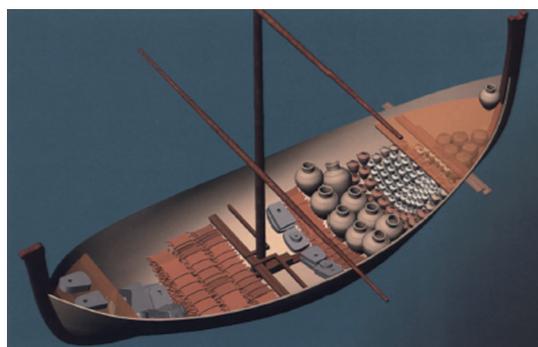
29 Comparer avec ce que l'on sait par exemple des « bateaux longs » d'époque classique : dans les loges à trières à Kition-Bamboula (Chypre) vers 400 avant l'ère chrétienne, le rapport était de 5,50 m / 40 m, c'est-à-dire entre 1/7 et 1/8 ; cf. YON 2000.

30 BASCH 1987, p. 70.

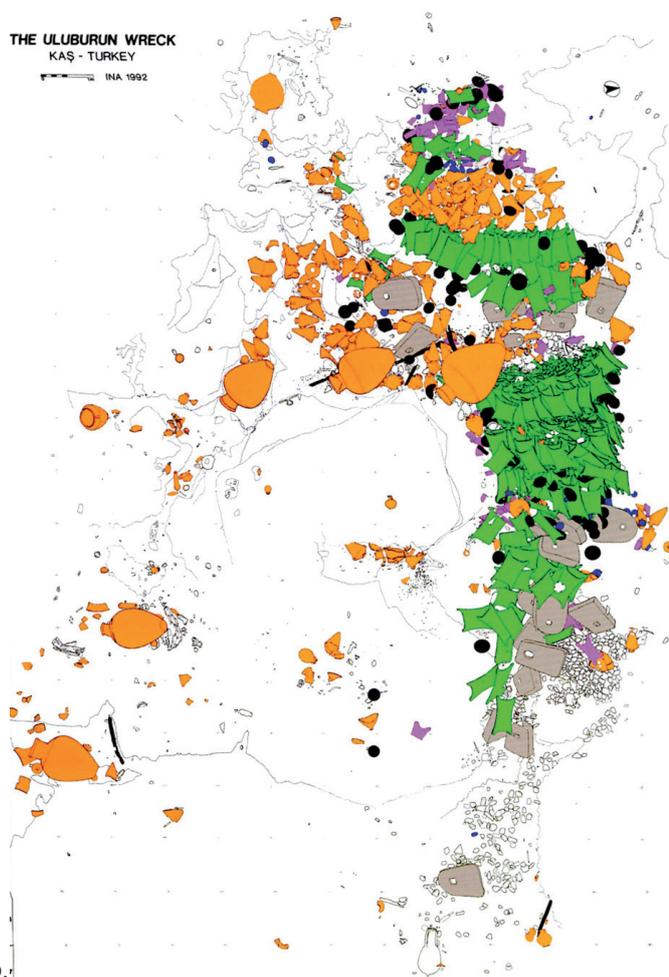
31 PULAK 1997 ; Idem 2008. Les documents montrés ici proviennent des fouilles menées de 1984 à 1994 et présentés au musée de Bodrum de façon très pédagogique. Nous remercions chaleureusement Camal Pulak pour ses informations et les documents qu'il nous a très aimablement fournis.

structure et une partie de la cargaison (fig. 7a-b et 8a-f). Le cargo, qui a coulé à proximité de la côte turque – entre Chypre et Rhodes –, transportait au moins vingt tonnes de cargaison. Il était muni d'un mât, et mesurait environ 15 m de long. La coque, dont on a retrouvé les restes à 40 m de profondeur, était faite de planches de cèdre, assemblées selon la technique dite « en bordé premier », avec tenons et mortaises (tenons en chêne). On y a trouvé au moins vingt-quatre ancres de pierre, de 120 à 200 kg, servant également de lest lors du voyage ; ce sont d'imposants blocs de pierre plats, percés d'un gros trou, d'un type ordinaire à cette époque³² ; leur matériau est caractéristique de celui des ancres qu'on trouve au Levant et à Chypre, très différents de ce qu'on trouve en Égée. La cargaison est tout à fait démonstrative de la composition d'une cargaison-type et de sa disposition dans la cale.

Le contenu de l'épave d'Uluburun et la nature du mobilier rendent compte des cargaisons et du trafic des produits qui circulaient à travers la Méditerranée, et donc des itinéraires maritimes et des escales où on les embarquait. L'inventaire des objets répertoriés dans l'épave réunit plus de 20 000 numéros (certes, les milliers de perles trouvées dans une jarre sont comptées une par une !). Ils relèvent de plusieurs grandes catégories qu'il ne faut pas confondre. On a d'une part ce qui constitue la cargaison des produits à vendre – qu'il s'agisse de matière première naturelle (bois, ivoire), de matériau déjà élaboré (lingots) ou de produits transformés (huile, etc.), d'objets déjà façonnés (perles, etc.) – et d'autre part ce qui appartient au mobilier du bateau, ou ce qui sert à la subsistance de l'équipage et des passagers ; enfin, il reste des biens de luxe ou d'exception qui pouvaient appartenir soit à la cargaison, soit aux bagages d'un ou plusieurs passagers d'une classe sociale élevée.



a.



b.

Fig. 7. L'épave d'Uluburun (ca. 1330-1300) [d'après C. Pulak]
a. Disposition de la cargaison dans la cale
b. Relevé des restes de la cargaison

³² FROST 1991, p. 355-371.

Pour la première catégorie, le contenu de la cale est essentiellement constitué de marchandises d'Orient (voire d'Égypte pour certaines) exportées vers la Grèce et l'Occident : dix tonnes de cuivre (354 lingots), environ une tonne de lingots d'étain, environ 175 lingots de verre bleu colorés au cobalt, de l'ivoire brut, divers coquillages (murex), des carapaces de tortues, au moins 149 jarres cananéennes de transport (qu'il ne faut pas confondre avec les grands *pithoi* qu'on voit devant les jarres). Bien rangées les unes à côté des autres (comme dans les entrepôts de Minet el-Beida : cf. fig. 11b), ces jarres étaient les emballages de produits commerciaux liquides ou fluides : huile, vin, blé, lentilles, résine..., ainsi conditionnés dans le port de départ.

Leurs provenances et leurs contenus en font des témoins incontestables des itinéraires maritimes de Méditerranée. Les lots de matériau brut à travailler – des lingots de verre bleu (fig. 8d), peut-être produits en Égypte et destinés à la refonte dans les ateliers de faïence, une douzaine de dents d'hippopotame (canines et incisives inférieures, les seules utilisables dans l'artisanat de l'ivoire ; fig. 8c)³³, un tronçon de défense d'éléphant, des lingots d'étain (fig. 8b) et de cuivre (fig. 8a) – étaient destinés aux circuits commerciaux où s'approvisionnaient les artisans de Grèce mycénienne (ainsi, par exemple, les beaux ivoires sculptés trouvés à Mycènes sont en ivoire d'éléphant, donc nécessairement importé en Grèce).



Fig. 8. Quelques produits de la cargaison de l'épave d'Uluburun [d'après C. Pulak]
a. Fouille des lingots de cuivre (type en "peau-de-bœuf")
b. Lingot d'étain
c. Dents d'hippopotame
d. Lingots de verre
e. Scarabée recouvert d'or, au nom de Nefertiti
f. Sceau-cylindre (empreinte)

³³ Les hippopotames pouvaient vivre dans les régions marécageuses des petits deltas du Levant. Les défenses d'éléphant provenaient peut-être de Syrie, puisqu'on dit que Thoutmosis III a chassé l'éléphant dans le Ghab (vallée de l'Oronte au nord de Hama), mais elles pouvaient aussi arriver d'Afrique via la vallée du Nil, ou encore de l'Inde (?) : voir CAUBET & POPLIN 2010, p. 1-9.

La deuxième catégorie relève pour une partie de l'équipement du navire, c'est-à-dire tout ce qui servait comme outillage, armes, vaisselle, ainsi que les provisions subvenant aux besoins de l'équipage et des passagers pendant la traversée, ou encore les contenants pour l'eau ou les céréales. Mais il n'est pas toujours facile de décider à quelle catégorie appartient tel ou tel objet.

Les céramiques mycéniennes, de formes diverses et de bonne qualité, ne sont sans doute pas de la marchandise à vendre, mais de la vaisselle d'usage (un navire venant d'Orient en direction de l'ouest ne transporte pas pour la vendre aux Grecs de la vaisselle mycénienne dépareillée, provenant justement d'ateliers grecs !). Même chose pour la céramique chypriote : on sait qu'elle était largement exportée ; mais elle serait représentée par des séries plus abondantes si elle était autre chose que la vaisselle d'usage ; les lampes chypriotes en terre cuite avaient leur utilité comme éclairage au cours du voyage. La présence de quatre poignards de types différents – cananéen, mycénien, peut-être un d'origine italienne (?) – se justifie aussi peut-être comme armes de défense au cours du voyage. Les nombreux outils retrouvés – faucilles, alènes, forets, une scie, pinces, ciseaux, haches, herminettes, un soc de charrue, des pierres à aiguiser – devaient constituer la caisse à outils du navire.

Les analyses ont permis d'identifier toutes sortes de produits comestibles : fruits (figues, olives, raisins, grenades), fruits secs (amandes, pignons), épices (cumin, sumac, coriandre), céréales (quelques grains de blé et d'orge). Au moins une partie des produits alimentaires appartient à cette deuxième catégorie : il fallait bien nourrir l'équipage et les passagers... Les grands *pithoi* en céramique levantine disposés dans la cale ou sur le pont (cf. fig. 3b, par exemple) renfermaient sans doute l'approvisionnement destiné aux marins et aux passagers (réserves de céréales, de lentilles, d'olives...), ou contenaient les réserves d'eau.

Une troisième catégorie rassemble quelques objets ou ensembles d'objets « de prestige », uniques ou exceptionnels, et dont on n'a pas hésité à destiner aux bagages personnels d'un ou plusieurs passagers de classe sociale supérieure (plutôt qu'au capitaine du navire ?). Ces objets de prix pouvaient aussi faire partie de la cargaison, ou être un cadeau d'hommage envoyé en plus de la marchandise. On peut hésiter, dans certains cas, pour savoir s'ils représentent du matériau à travailler ou du mobilier précieux appartenant à quelque riche passager ; c'est le cas par exemple des œufs d'autruche (qui peuvent être des objets décoratifs ou servir à des incrustations dans des meubles), ou des fragments de bois précieux d'ébénisterie (ébène d'Afrique) : ils pourraient être les restes d'un meuble, bien qu'ils ne paraissent pas avoir été travaillés, mais seulement équarris. Parmi les objets de luxe, on signalera plusieurs gobelets en faïence, en forme de tête de bélier ou de tête de femme, dont on possède des équivalents à Chypre ou à Tell Abu Hawam (Levant sud), et jusqu'en Syrie intérieure et en Mésopotamie ; les ateliers de fabrication ont été localisés au Levant nord, sur la côte syrienne (dans la région d'Ougarit ?). Deux boîtes à cosmétique en ivoire, en forme de canard, relèvent d'un modèle d'inspiration égyptienne, très répandu au Levant où les exemplaires connus sont taillées dans des dents d'hippopotame. Des perles sont faites en ambre de Pologne. On a enfin le cas exceptionnel d'une tablette double en bois, qui devait être à l'origine recouverte d'une surface de cire sur laquelle on écrivait avec un stylet.

Quant aux objets précieux en or – quelques vases, des bijoux provenant d'ateliers du Levant (pendentifs abstraits et pendentifs d'Astarté nue, comme ceux que l'on a trouvés à Ougarit) –, ils

étaient peut-être destinés à la vente au poids ; on ne sait pas pour quelle raison se trouvait là un scarabée égyptien recouvert d'or au nom de la reine Néfertiti (cf. fig. 8e). Neuf sceaux-cylindres ont été découverts, et l'un d'eux [KW 1463] – un petit sceau-cylindre syrien (cf. fig. 8f) monté sur or qui pourrait être un sceau dynastique –, a été interprété par D. Collon du British Museum³⁴ comme un indice de la présence à bord d'un personnage de haut rang, peut-être de rang princier (« “Petit prince” ou “Grand roi” ? »), embarqué comme passager dans un port du Levant pour se rendre, par exemple, à Mycènes, avec ses bagages et peut-être des cadeaux d'hommage.

Les extensions du commerce qui transite par les ports de la Méditerranée orientale dépassent cet espace proprement dit, car les circuits maritimes prolongent des circuits commerciaux terrestres. L'inventaire de la cargaison évoqué ici met en cause des productions provenant de régions lointaines, comme les marchandises qui, par l'intermédiaire des établissements de transit établis sur la côte, viennent (parfois en plusieurs étapes ?) de plus loin : tels l'ivoire d'éléphant de l'Inde ou d'Afrique, l'étain d'Anatolie ou du Khorassan (au nord-est de l'Iran) par les routes du désert, l'ambre de la mer Baltique via l'Europe centrale et l'Adriatique, l'ébène, les œufs d'autruche ou l'ivoire d'Afrique par l'Égypte. Et inversement, des produits récoltés ou élaborés dans l'espace proche-oriental – huile ou résine de térébinthe (*pistacia*) du Levant, cuivre de Chypre... (cf. *supra*) – peuvent atteindre des régions éloignées.

Deux cas démonstratifs mettent en évidence le rôle des analyses. Dans le domaine de la navigation, on doit aux programmes d'analyses physico-chimiques de ces dernières années de grands progrès pour identifier les provenances et éclairer la circulation de certaines catégories de produits commercialisés, car ces produits transportés par cargos sont des marqueurs des itinéraires commerciaux. À titre d'exemples, parmi bien d'autres analyses d'objets qui ont apporté leurs enseignements, nous avons choisi d'insister ici sur deux catégories très répandues qui éclairent avec évidence les circuits maritimes de cette période : ce sont d'une part les lingots de cuivre, et de l'autre les jarres dites « cananéennes ».

L'importance de la diffusion du cuivre de Chypre au II^e millénaire³⁵, attestée par les archives contemporaines, est confirmée par l'analyse de lingots de cuivre découverts dans des régions diverses. Les fouilleurs d'Uluburun ont recensé dans l'épave environ dix tonnes de cuivre. Les lingots sont de plusieurs types : 31 petits lingots à deux poignées (facilement transportables par voie de terre sur le dos d'animaux de bât), 121 lingots en forme de tranches de cylindres ou ovales, et 354 lingots plats à quatre poignées de type dit en « peau-de-boeuf » (*oxhide type*), type très répandu et le plus reconnaissable : il présenterait à peu près la forme rectangulaire d'une peau de bovin, avec quatre pattes étendues servant de poignées (**fig. 9a**). Les dimensions paraissent avoir été variables ; le transport se faisait sous forme de lingots transportables à dos d'hommes, comme on le voit peint dans la tombe thébaine de Kenamon ou celle de



Fig. 9a. Lingot de cuivre trouvé à Chypre (© Cyprus Museum).

34 COLLON 2007.

35 KASSIANIDOU 2009, p. 41-81.

Rekimirê (**fig. 9d**), ou représenté à Chypre sur un petit support en bronze trouvé à Kourion (**fig. 9c**). Plusieurs lingots de cuivre ont été retrouvés à Chypre même et les analyses ne laissent pas de doute sur la provenance chypriote de ce type de produit exporté parfois assez loin³⁶. Une statue de bronze d'Enkomi (**fig. 9b**), debout sur son lingot, montre bien, par l'attitude guerrière du dieu armé et menaçant, que les Chypriotes ne sont pas disposés à renoncer à leur monopole en matière d'exportation du précieux métal. Pour la plupart, les exemplaires qu'on a trouvés sont relativement lourds – environ 30 kg – mais ils restent transportables à dos d'homme. On ne sait pas bien s'ils étaient mis en forme sur les lieux d'extraction (à proximité des mines dans la montagne), ou dans les villes côtières de Chypre qui les exploitaient et les commercialisaient. Des installations industrielles de fonderie ont été découvertes à Enkomi et à Kition, sur la côte sud-est de l'île.



Fig. 9b. Dieu au lingot, Enkomi (© Cyprus Museum Enk. 16.15)



Fig. 9c. Porteur de lingot à Chypre, Kourion (© British Museum 1920, 1220.1)

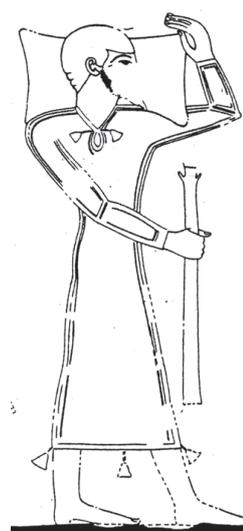


Fig. 9d. Porteur de lingot en Égypte, tombe de Rekimirê [d'après DAVIES 1943, pl. XXIII]

La commercialisation du métal exporté par voie maritime est attestée par les correspondances entre puissances. La diffusion vers l'est continental avec transit dans des ports levantins ne fait pas de doute, et dès le Bronze Moyen (xviii^e siècle avant notre ère), des textes de Mari assurent la présence de cuivre chypriote sur l'Euphrate (on ne sait sous quelle forme puisqu'on n'a pas d'image) : ce qui est intéressant, c'est que, d'après le même texte, le roi de Mari allait chercher son cuivre à Ougarit, qui était déjà le port de transit³⁷. En Égypte, les tablettes d'Amarna évoquent au xiv^e siècle des livraisons de cuivre par grosses quantités : par exemple, une lettre au pharaon déjà citée parle de huit ou neuf talents d'environ 30 kg, soit 250 kg de métal, mais dans d'autres documents, il est question de cinquante ou de cent talents, ce qui est un poids considérable. Au xiii^e siècle et au début du xii^e siècle, des textes confirment à Ougarit des livraisons en grandes quantités de ce métal depuis Chypre : ainsi le roi de Chypre Kushmeshusha annonce au roi

36 Support de Kourion (British Museum : CATLING 1964, p. 205-207, pl. 34c) ; dieu au lingot d'Enkomi (Cyprus Museum : SEEDEN 1980, n° 1794, pl. 112,]. Un exemplaire « miniature » d'Enkomi (Cyprus Museum : CATLING 1969, p. 268, pl. 49h), sans doute une offrande votive, porte une inscription en chypro-minoen.

37 Cf. VILLARD 1986.

d'Ougarit Niqmepa un envoi de trente-trois talents de cuivre (plus de 600 kg)³⁸. Et c'est justement dans le palais ougaritien de Ras Ibn Hani, qui est une résidence secondaire du roi d'Ougarit à proximité de la capitale, qu'a été trouvé le seul « moule à lingot » connu à ce jour³⁹. L'atelier se trouvait dans le palais, ce qui signifie que la diffusion et la gestion du métal étaient un monopole royal. L'analyse de gouttes de métal qu'on y a retrouvées confirme une provenance chypriote. On s'est interrogé sur la fonction de ce moule trouvé hors de l'île. Il a pu servir à confectionner de nouveaux lingots, à partir de récupération et de refonte d'objets faits de cuivre importé de Chypre, peut-être par des négociants et des techniciens chypriotes établis au Levant (on sait par les textes économiques que l'agglomération portuaire de Mahadou abritait des firmes de négociants étrangers). Le métal reconditionné en un nouveau lingot était sans doute destiné à la revente, soit sur la côte levantine – voire à Ougarit même –, soit vers l'intérieur du continent jusqu'à l'Euphrate, avec rupture de charge à Émar, où les marchandises étaient chargées sur les barges fluviales. Mais les cargaisons venues de Chypre transportaient également des objets élaborés en bronze, fabriqués dans les ateliers de l'île : outils, armes, vaisselle...

L'épave d'Uluburun est un témoignage éloquent de la commercialisation vers l'ouest. Le cargo naufragé devait se préparer à livrer son chargement dans un port de Crète ou de Grèce : de là le cuivre, comme les autres matières premières, était diffusé dans différentes régions proches, apportant du matériau à travailler aux artisans fondeurs. Mais il faut penser que les circuits commerciaux maritimes ne s'arrêtent pas là. Il n'est pas sûr que les navires cananéens (celui d'Uluburun par exemple) poursuivent leur route plus loin vers l'ouest pour livrer le reste de leur cargaison en Italie et au delà. On peut supposer que les lingots étaient transbordés sur un navire (grec ?), dans des ports de Grèce, qui servaient d'étape de transit pour ré-exporter le métal beaucoup plus loin vers l'Occident ; c'est ce que montrent les considérables découvertes faites en Sardaigne⁴⁰. On y a trouvé de nombreux lingots en « peau-de-boeuf », ainsi que des objets en bronze, fabriqués par des ateliers locaux à partir du cuivre importé (de Chypre) et d'étain (qui, dans ce cas, venait sans doute d'Europe occidentale) : des outils, des récipients, et une très inventive production de figurines et de maquettes.

En définitive, la diffusion à longue distance du cuivre de Chypre est désormais bien établie, grâce aux analyses en laboratoire qui confirment la provenance chypriote des lingots de ce type.

L'autre exemple très significatif pour illustrer la navigation commerciale en Méditerranée orientale et complétant ainsi les résultats donnés par le cuivre, est celui des jarres commerciales dites « cananéennes », fabriquées au Levant. Ce sont de simples emballages, très largement diffusés à travers la Méditerranée orientale au Bronze Récent, pour transporter des produits divers, et de forme bien reconnaissable (**fig. 10a-c**) : il s'agit de jarres à deux anses, hautes d'environ 60 cm (leur contenance semble correspondre à une mesure de capacité), à l'épaule plus ou moins arrondie ou carénée et à la base plus ou moins pointue ; le diamètre du col (une quinzaine de centimètres) est suffisamment large pour permettre le remplissage tout en restant facile à obturer, ce qui les rend commodes pour le transport des liquides (comme l'huile ou le vin), ou pour des fluides comme le blé ou les lentilles, voire des perles comme à Uluburun. On a trouvé de ces récipients-

38 Lettre RS 94.2475 [traduction F. Malbran-Labat] : cf. YON 2013, p. 262-266.

39 Fait d'un grand bloc de calcaire : cf. BOUNNI, LAGARCE & LAGARCE 1998.

40 LO SCHIAVO *et al.* 2010. Voir le musée de Cagliari.

emballages en Égypte (en grandes quantités à Amarna ou à Memphis), en Grèce (cf. musée de Volos), à Chypre, en Syrie-Palestine, etc. Dans l'entrepôt du port de Mahadou (Minet el-Beida) à Ougarit (cf. *supra*), ce sont environ quatre-vingt jarres de ce type (fig. 10d) qui étaient en attente de leur embarquement dans un cargo.

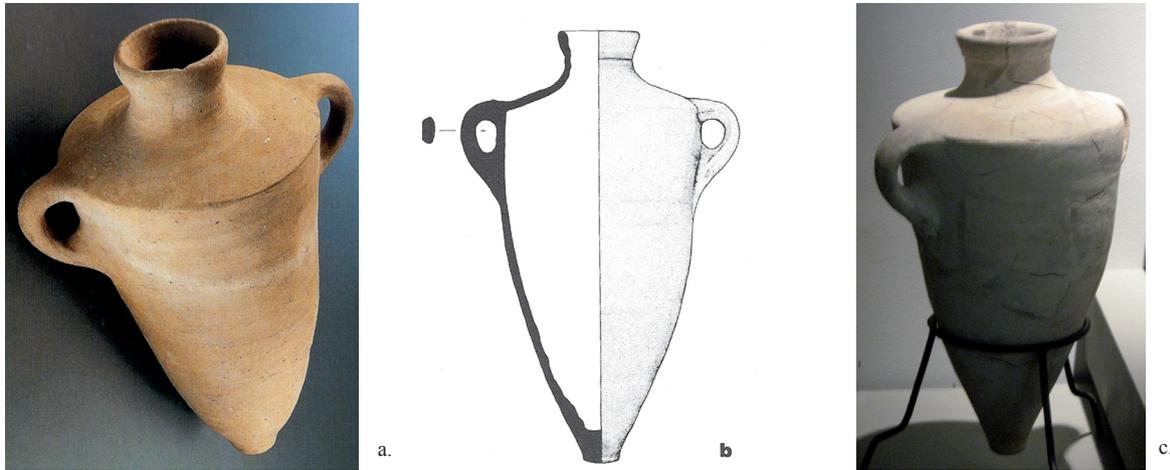


Fig. 10. Jarres dites « cananéennes »

a. Ougarit, dépôt de Minet el-Beida (© Archives Mission de Ras Shamra-Ougarit)

b. Uluburun [d'après C. Pulak]

c. Dimini, Grèce (© Ephorie de Magnésie)



Fig. 10d. Ougarit ; fouilles de Minet el-Beida : « dépôt aux 80 jarres »
(© Archives Mission de Ras Shamra-Ougarit)

Dans le cargo naufragé d'Uluburun⁴¹, 149 de ces jarres étaient soigneusement rangées dans la cale (cf. fig. 7). Une de ces jarres contenait des quantités de petites perles de verre ; les analyses ont révélé que beaucoup d'autres avaient contenu de l'huile (ou des olives ?), mais qu'une grande partie était remplie d'une substance connue comme de la résine de térébinthe (*pistacia*) ; cette résine servait notamment d'encens, que l'on brûlait dans des coupelles où l'on a retrouvé des traces de résine consommée.

Pour étudier la diffusion des jarres de ce type au Bronze Récent, un programme d'analyse portant sur la composition des argiles des jarres elles-mêmes et sur les contenus dont il restait des traces, a été entrepris par le laboratoire de l'University College de Londres⁴², qui a étudié des échantillons de ces jarres trouvées en Égypte (Amarna et Memphis). Les résultats sont tout à fait significatifs, et plusieurs zones de fabrication ont été localisées dans les régions côtières de Méditerranée orientale. L'équipe de recherche a reconnu au moins six « groupes » de fabrication céramique : deux ateliers (1 et 2) de la région de Tell Abu Hawam (**fig. 11a**), un troisième de la région du Akkar à la limite nord du Liban, un quatrième de la zone côtière qui va d'Ougarit jusqu'à la région d'Antioche, un cinquième groupe sur la côte libanaise, et un sixième atelier de la côte sud de Chypre.

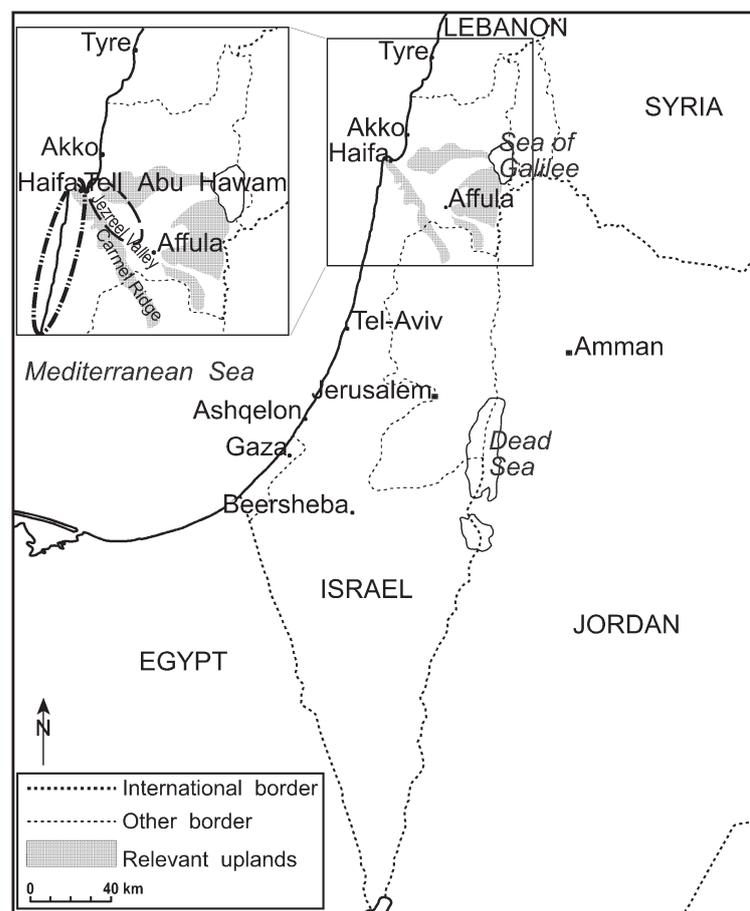


Fig. 11a. Ateliers de la région de Tell Abu Hawam [d'après Serpico *et al.* 2003] : groupes 1 et 2

Key to inset map areas:



Source area for Fabric Group 1 on basis of geology



Source area for Fabric Group 2 on basis of geology

41 PULAK 1987 ; Idem 2008.

42 BOURRIAU *et al.* 2001, p. 113-146 ; SMITH *et al.* 2000 ; SERPICO *et al.* 2003, p. 365-375. Nous remercions M. Serpico, L. Smith et J. Bourriau pour leur aide et les cartes qui nous ont été fournies.

Quant aux recherches sur les contenus, les analyses des échantillons d'Amarna (nombreuses traces conservées) révèlent que les produits les plus représentés (comme c'est le cas à Uluburun : **fig. 11b**) sont, d'une part, de la résine de térébinthe (*pistacia terebinthus*) – l'arbre à encens qui pousse en abondance notamment dans la région de Haïfa-Tell Abu Hawam – et d'autre part, de l'huile d'olive produite en particulier sur la côte nord-syrienne (c'est-à-dire le royaume d'Ougarit). On peut rappeler, du reste, que les textes économiques d'Ougarit font état fréquemment d'envois d'huile, comptés en jarres.



Fig. 11b. Une jarre dite « cananéenne » d'Uluburun et son contenu de résine de térébinthe [d'après C. Pulak]

Les analyses aident à préciser les itinéraires maritimes en Méditerranée orientale. Si on les met en relation avec les constats qui ont pu être fait sur le matériel d'Uluburun, les résultats d'Égypte amènent, à titre d'hypothèse, à proposer l'itinéraire suivant pour le cargo levantin naufragé, dont le fouilleur a bien établi qu'il se dirigeait vers l'ouest lorsqu'il a fait naufrage. En admettant que le bateau ait chargé sa cargaison en plusieurs fois, le port de départ du cargo qui a coulé à Uluburun pourrait être localisé au Levant sud⁴³, c'est-à-dire un port comme Tell Abu Hawam ou Akko, où serait embarqué, entre autres produits, un chargement de résine de térébinthe. Une escale au Levant nord (Ougarit ?) aurait permis d'embarquer des productions locales comme les jarres d'huile (production commerciale bien attestée aussi par les textes), et probablement aussi des livraisons de produits arrivant de régions orientales plus ou moins lointaines (par exemple, de l'étain ou de l'ivoire d'éléphant), qui transitaient par Ougarit. Plus de dix tonnes de cuivre en lingots seraient chargées à l'escale de Chypre. Le navire aurait ensuite repris sa route vers l'ouest, en longeant la côte sud de l'Anatolie (qui lui a porté malheur !). On a proposé que sa destination finale soit un port d'Argolide (royaume de Mycènes) ou du Dodécanèse, mais ce pourrait être aussi bien un autre port de Grèce, voire la Crète. De là, une partie de sa cargaison allait transiter vers l'ouest et la Méditerranée occidentale. On ne sait pas si d'autres produits égyptiens ou levantins, comme les lingots de verre ou les dents

43 C'est l'opinion du fouilleur : cf. COLLON 2007, p. 146, note 7.

d'hippopotame (qui peuvent venir d'Égypte ou de n'importe où sur la côte du Levant) ont été chargés au Levant sud ou lors d'une escale au Levant nord. Et on ignore tout de l'origine des produits périssables d'alimentation ou des textiles qui ont irrémédiablement disparu. Quant au noble passager ou diplomate dont on a retrouvé le sceau, et qui possédait peut-être de si beaux objets dans ses bagages⁴⁴ et n'est jamais arrivé en Grèce, il a pu embarquer dans n'importe quel port du Levant.

CONCLUSION

Les représentations iconographiques ainsi que les épaves retrouvées montrent que les navires du Bronze Récent pouvaient quitter les côtes de vue et effectuer des navigations sur de longues distances avec de lourdes cargaisons. Si une navigation de cabotage était évidente, un commerce maritime couvrant de grandes distances n'est pas non plus exclu. En fonction des courants et des vents dominants, on a proposé pour le commerce levantin (dont le cargo d'Uluburun donne un exemple) un circuit maritime partant du Levant, longeant d'abord la côte vers le nord en faisant escale dans différents ports, puis d'est en ouest par Chypre le long de l'Anatolie, puis de Rhodes vers les îles de l'Égée et jusqu'aux côtes grecques ; de là, par une traversée en haute mer, il se dirigeait ensuite plein sud vers l'Égypte, avant de regagner le Levant en cabotant de nouveau le long de la côte du Delta. Bien entendu, le détail de cet itinéraire reste hypothétique.

Un tel navire aurait pu aussi charger toute la cargaison en une fois dans un même port du Levant ou de Chypre, avant de prendre la mer en direction de la mer Égée. Mais dans ce cas, pour rassembler la cargaison en un même point, il faudrait procéder d'abord à des transports supplémentaires avec des transbordements ou des déchargements / chargements provisoires, qui paraissent inutiles (on ne voit pas pourquoi on transborderait plusieurs fois dix tonnes de métal !), et qui nécessiteraient d'importants entrepôts de stockage. Mais la question reste ouverte.

La diffusion des lingots de cuivre ou celle des jarres cananéennes témoignent de l'existence de vastes réseaux organisés de négoce international par voie terrestre ou fluviale. Les routes du commerce méditerranéen oriental sont connectées avec les routes du commerce par voie de terre (Syrie intérieure) rejoignant l'Euphrate, aussi bien qu'avec la navigation fluviale qui remonte le Nil jusqu'à Thèbes et au delà, mais aussi les circuits commerciaux qui alimentent la Méditerranée occidentale. La jonction se faisait par des ports de transit comme Ougarit ou Tell Abu Hawam sur la côte du Levant, Pi-Ramsès puis Tanis dans le Delta du Nil, Mycènes et d'autres en Grèce, etc.

Les interconnexions très serrées du Bronze récent, et les réseaux commerciaux bien organisés qui combinaient itinéraires maritimes et routes terrestres, allaient loin dans les terres diffuser largement des productions de toutes provenances. La Méditerranée orientale apparaît comme un bassin intérieur très fréquenté, au cœur d'une vaste zone qui englobe les grandes civilisations du Proche-Orient, de l'Égypte, de la Grèce, inextricablement reliées et interdépendantes les unes des autres.

44 COLLON 2007, p. 150-151.

La combinaison de toutes les disciplines fait surgir une meilleure vision de la navigation à une époque donnée. Historiquement, la période des XIV^e-XIII^e siècle se révèle comme particulièrement favorable aux échanges maritimes, car la *pax aegyptiana*, ainsi que le développement remarquable des arts et des techniques des pays côtiers de Méditerranée orientale, en font un moment d'échanges fructueux et d'enrichissement général. Mais la situation se dégrade peu à peu, et l'on entre vers 1200 avant notre ère dans une période d'insécurité croissante dont les destructions attribuées aux « Peuples de la mer » sont le révélateur.

Nous sommes reconnaissantes à B. Argémi qui nous a proposé de participer au colloque tenu à Arles, et à son équipe pour l'accueil qui nous a été réservé. Pour leur aide et les documents qu'ils nous ont fournis, nous adressons nos remerciements en particulier à C. Pulak (fouilles d'Uluburun) ; M. Al-Maqdisi (Direction des fouilles de Syrie) ; M. Serpico, J. Bourriau et L. Smith (University College, Londres) ; le British Museum ; le Cyprus Museum ; A. Intzesiloglou (Ephorie de Magnésie, GR, et le musée de Volos) ; la Mission de Ras Shamra-Ougarit.

*** Marguerite YON**

Laboratoire HISOMA – CNRS
MSH Maison de l'Orient (Université Lyon-2)
Marguerite.Yon@mom.fr

*** Caroline SAUVAGE**

Classics and Archaeology
Loyola Marymont University, Los Angeles
Caroline.Sauvage@mom.fr

BIBLIOGRAPHIE

ARNAUD & SALVINI 2000

ARNAUD D. & SALVINI M., « Une lettre du roi de Beyrouth au roi d'Ougarit de l'époque dite "d'El Amarna" », *SMEA* 42/1, 2000, p. 5-17.

ARTZY 1998

ARTZY M., « Routes, Trade, Boats and "Nomads of the Sea" » dans S. Gitin, A. Mazar & E. Stern (éds.), *Mediterranean Peoples in Transition: Thirteenth to Early Tenth Centuries BCE: In Honor of Professor Trude Dothan*, Jerusalem, 1998, p. 439-448.

ARTZY 2003

ARTZY M., « Mariners and Their Boats at the End of the Late Bronze and the Beginning of the Iron Age in the Eastern Mediterranean », *Tel Aviv* 2, 2003, p. 232-246.

ARTZY 2007

ARTZY M., « Tell Habu Hawam: News from the Late Bronze Age », dans M. Bietak & E. Czerny (éds.), *The Synchronisation of Civilisations in the Eastern Mediterranean in the Second Millennium B.C. III, Proceedings of the SCIEM 2000 – 2nd EuroConference, Vienna, 28th of May-1st of June 2003*, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Vienne, 2007, p. 357-366.

BALENSI, HERRERA & ARTZY 1993

BALENSI J., HERRERA M. D. & ARTZY M., « Abu Hawam. Tell », dans E. Stern *et al.* (éds.), *New Encyclopedia of Archaeological Excavations in the Holy Land*, vol. 1, Jérusalem, 1993, p. 7-14.

BASCH 1987

BASCH L., *Le Musée imaginaire de la marine antique*, Athènes, 1987.

BASS *et al.*, 1967

BASS G. F. *et al.*, « Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck », *Transactions of the American Philosophical Society*, n° 57, Philadelphie, 1967.

BORDREUIL P. 1991

BORDREUIL P., *Une Bibliothèque au sud de la ville*, RSO VII, Paris, 1991.

BOUNNI, LAGARCE & LAGARCE 1998

BOUNNI A., LAGARCE E. & LAGARCE J., *Ras Ibn Hani I. Le palais nord du Bronze récent, Fouilles 1979-1995, Synthèse préliminaire*, Beyrouth, 1998.

BOURRIAU, SMITH & SERPICO 2001

BOURRIAU J., SMITH L. & SERPICO M., « The Provenance of Canaanite Amphorae Found at Memphis and Amarna in the New Kingdom », dans A. Shortland & M. Tite (éds.), *The Social Context of Technological Change: Egypt and the Near East 1650-1150 B.C.*, Londres, 2001, p. 113-146.

***Catalogue Ougarit* 2004**

Y. Calvet & G. Galliano (éds.), *Le royaume d'Ougarit, Aux origines de l'alphabet. Exposition Lyon 2004-2005*, Paris, 2004.

CATLING 1964

CATLING H. W., *Cypriote Bronzework in the Mycenaean World*, Oxford, 1964.

CAUBET & POPLIN 2010

CAUBET A. & POPLIN F., « Réflexions sur la question de l'éléphant syrien », dans H. Kühne (éd.), *Dūr-Katlimmu 2008 and Beyond, Studia Chaburensia* vol. I, Wiesbaden, 2010, p. 1-9.

CHADWICK & VENTRIS 1974

CHADWICK J. & VENTRIS M., *Documents in Mycenaean Greek*, Cambridge, 1974 (2^e édition).

COLLON 2007

COLLON D., « Le sceau d'Uluburun KW 1463. "Petit Prince" ou "Grand roi" ? », *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes* 37, 2007, p. 145-156.

DAVIES N. de G. 1943

DAVIES N. de G., *The Tomb of Rekh-mi-re' at Thebes*, New York, 1943.

DAVIES N. de G. & FAULKNER 1947

DAVIES N. de G. & FAULKNER R. O., « A Syrian Trading Venture to Egypt », *JEA* 33, 1947, p. 40-46.

EGBERTS 2001

EGBERTS A., « Wenamun », dans D. B. Redford (éd.), *The Oxford Encyclopedia of Ancient Egypt*, volume 3, Oxford, New York – Le Caire, p. 495-496.

FREU 2006

FREU J., *Histoire politique du royaume d'Ugarit*, Paris, 2006.

FROST 1991

FROST H., « Anchors Sacred and Profane, Ugarit-Ras Shamra, 1986; the Stone Anchors Revised and Compared », dans M. Yon (éd.), *Arts et industrie de la pierre, RSO VI*, Paris, 1991, p. 355-408.

GEYER, GOIRAN, AL-MAQDISSI & MARRINER 2010

GEYER B., GOIRAN J.-PH., AL-MAQDISSI M. & MARRINER N., « Géoarchéologie des ports antiques de Syrie et observations des variations relatives du niveau marin », dans M. Al-Maqdissi, K. Bahloul, Y. Calvet, B. Geyer, N. Marrinier, V. Matořian & C. Sauvage, « Rapport préliminaire sur les activités de la mission syro-française de Ras Shamra-Ougarit en 2007 et 2008 (67^e et 68^e campagnes) », *Syria* 87, 2010, p. 47-49.

HAMILTON 1936

HAMILTON R. W., « Excavations at Tell Abu Hawam », *QDAP* 4, 1936, p. 1-69.

KASSIANIDOU 2009

KASSIANIDOU V., « Oxhide ingots in Cyprus in Cyprus », dans F. Lo Schiavo, J. D. Muhly, R. Maddin, & A. Giumlia Mair (éds.), *Oxhide Ingots in the Central Mediterranean*, Rome, 2009, p. 41-81.

KLENGEL 1992

KLENGEL H., *Syria, 3000 to 300 B.C.*, Berlin, 1992.

LIPÍŃSKI 2015

LIPÍŃSKI E., *Peuples de la mer; Phéniciens, Puniqes. Études d'épigraphie et d'histoire méditerranéenne*, Louvain, 2015.

LIVERANI 2008

LIVERANI M., *La Bible et l'invention de l'histoire*, Paris, 2008.

LO SCHIAVO, MUHLY, MADDIN & GIUMLIA-MAIR (éds.) 2010

LO SCHIAVO F., MUHLY J. D., MADDIN R. & GIUMLIA-MAIR A. (éds.), *Oxhide Ingots in the Mediterranean*, Paris, 2010.

MARCHEGAY 2001

MARCHEGAY S., « Un plan des fouilles 1929-1935 à Minet el-Beida, le port d'Ougarit », dans M. Yon & D. Arnaud (éds.), *Études Ougaritiques I, Travaux 1985-1995*, Paris, 2001, p. 11-40.

MORAN 1992

MORAN W., *Amarna Letters*, Baltimore-Londres, 1992 (édition française : H. CAZELLES & D. COLLON 1987, *Les Lettres d'El Amarna, LAPO*, Paris).

NOUGAYROL 1956

NOUGAYROL J., *PRU [Palais royal d'Ugarit] IV, Textes accadiens des archives sud*, Paris, 1956.

POMEY (éd.) 1997

POMEY P. (éd.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997.

PRITCHARD (éd.) 1955

PRITCHARD J. B. (éd.), *Ancient Near Eastern Texts relating to the Old Testament*, Princeton, 1955.

PULAK 1997

PULAK C., « The Uluburun Shipwreck », dans S. Swiny, R. Hohlfelder & H. Wylde Swiny (éds.), *Res Maritimae, Cyprus and the Eastern Mediterranean from Prehistory to Late Antiquity, Proceedings of the second International Symposium "Cities on the Sea", Nicosia, Cyprus, October 18-22, 1994*, Atlanta, 1997, p. 233-262.

PULAK 2008

PULAK C., « The Uluburun Shipwreck and Late Bronze Age Trade », dans J. Aruz, K. Benzel & J. E. Evans (éds.), *Beyond Babylon, Art, Trade and Diplomacy in the Second Millennium B.C.*, New Haven – Londres, 2008, p. 288-310.

ROUGÉ 1975

ROUGÉ J., *La marine dans l'Antiquité*, Paris, 1975.

SAADÉ 1979

SAADÉ G., *Ougarit, métropole cananéenne*, Lattaquié, 1979.

SAADÉ 2011

SAADÉ G., édité par M. Yon & L. Badre, *Ougarit et son Royaume, des origines à sa destruction*, Beyrouth, 2011.

SANDARS 1985 (1978)

SANDARS N. K., *The Sea People, Warriors of the Ancient Mediterranean, 1250-1150 BC*, Londres, 1985 (1978).

SAUVAGE 2007

SAUVAGE C., « L'existence d'une saison commerciale dans le bassin oriental de la Méditerranée au Bronze Récent », *BIFAO* 107, 2007, p. 202-212.

SAUVAGE 2012

SAUVAGE C., *Routes Maritimes et systèmes d'échanges internationaux au Bronze récent en Méditerranée orientale*, TMO 61, Lyon, 2012.

SAUVAGE 2015

SAUVAGE C., « Nouvelle réflexion sur le dépôt aux 80 jarres de Minet el-Beida », dans M. Al-Maqdissi, B. Geyer & V. Matoïan (éds.), *De l'île d'Aphrodite au paradis perdu. Hommage à Yves Calvet*, RSO XXII, Louvain, 2015, p. 63-76.

SEEDEN 1980

SEEDEN H., *The Standing Armed Figurines in the Levant*, Munich, 1980.

SERPICO M.

SERPICO M., « The Canaanite Amphorae Project », *Amarna Project* [http://www.amarnaproject.com/pages/recent_projects/material_culture/canaanite.shtml].

SERPICO et al. 2003

SERPICO M., BOURRIAU J., SMITH L., GOREN Y., STERN B. & HERON C., « Commodities and containers: a project to study Canaanite Amphorae imported into Egypt during the New Kingdom », dans M. Bietak (éd.), *The synchronisation of civilisations in the Eastern Mediterranean in the Second Millennium B.C. II. Proceedings of the SCIEM 2000-EuroConference, Haindorf 2nd May-7th May 2001*, Vienne, 2003, p. 365-375.

SMITH, BOURRIAU & SERPICO 2000

SMITH L., BOURRIAU J., & SERPICO M., « The provenance of Late Bronze Age transport amphorae found in Egypt », *Internet Archaeologist* 9, 2000.

VILLARD 1986

VILLARD P., « Un roi de Mari à Ougarit », *Ugarit Forschungen* 18, 1986, p. 387-412.

WACHSMANN 1991

WACHSMANN S., *Seagoing Ships & Seamanship in the Bronze Age Levant*, Texas University press, 1991.

YON 2000

YON M., « Les hangars du port chyro-phénicien de Kition. Campagnes 1996-1998 », *Syria* 77, 2000, p. 95-116.

YON 2006

YON M., *The City of Ugarit at Tell Ras Shamra*, Winona Lake, 2006.

YON 2013

YON M., « Kothar, dieu forgeron et architecte » dans P. Bordreuil, F. Ernst-Pradal, M. G. Masetti-Rouault, H. Rouillard-Bonraisin & M. Zink (éds.), *Les écritures mises au jour sur le site antique d'Ougarit (Syrie)*, Paris, 2013, p. 249-268.

YON & ARNAUD (éds.) 2002

YON M. & ARNAUD D. (éds.), *Études Ougaritiques I, Travaux 1985-1995, RSO XIV*, Paris, 2002.

