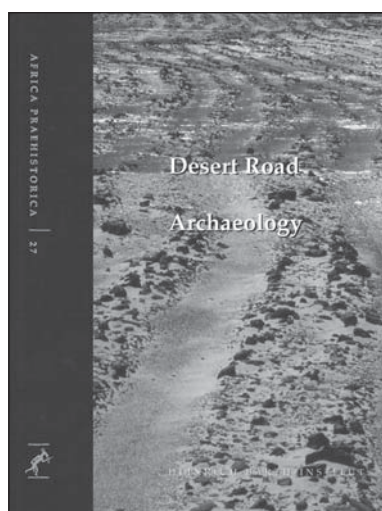


Desert Road Archaeology in Ancient Egypt and Beyond

Frank Förster & Heiko Riemer (eds.)

Heinrich-Barth Institut, Africa Praehistorica 27
Cologne, 2013, 584 p., ISBN 978-3-927688-41-4



Il est toujours surprenant quand on voyage dans le désert de voir à quel point cet espace aride a pu fossiliser les traces de ceux qui l'ont parcouru, sans savoir si ce passage s'est effectué il y a seulement quelques années ou plusieurs siècles. Il n'est pas rare de trouver ainsi les restes d'un camp de nomades, vestiges fugaces d'un feu de camp ou de l'emplacement de quelques poteaux de tentes qui ont survécu au temps, mais encore plus surprenant de pouvoir marcher dans les traces de ceux qui ont parcouru l'immensité désertiques voilà des millénaires de cela. C'est à ce voyage que nous invitent les auteurs de cet ouvrage sur l'archéologie des routes du désert, celle des pistes, visibles ou non; des objets perdus par les voyageurs qui nous renseignent aujourd'hui sur leur parcours et les motifs de leurs déplacements; celles des pierres ou des pétroglyphes, laissés ici et là comme des signaux indicateurs pour que les caravanes retrouvent leur route dans le grand vide.

Ce livre est l'aboutissement d'un projet de recherche né en grande partie du formidable programme multidisciplinaire ACACIA («Arid Climate, Adaptation and Cultural Innovation in Africa») établi en 1995 par le Deutsche Forschungsgemeinschaft (Fondation Allemande pour

la Recherche) à l'université de Cologne. Pendant plus de vingt ans, sous la direction de Rudolph Kuper, une nouvelle génération d'archéologues a parcouru la partie orientale du Sahara entre la vallée du Nil et la frontière libyque pour explorer les oasis et les pistes millénaires qui les relient entre elles. Les 22 articles rassemblés ici dans quatre parties distinctes concernent les régions du Sahara Central et de la péninsule arabique qui ont fait l'objet récemment d'un projet de terrain. La première partie est consacrée à des approches méthodologiques et historiques comprenant l'utilisation de l'imagerie satellite pour la cartographie des pistes, l'étude des anciens modes de navigation ou encore des moyens de transports, âne, dromadaire, chariot ou autre véhicule; les trois autres s'intéressent à des approches régionales aux confins de la vallée du Nil, dans le désert Occidental et celui de Bayouda d'abord; dans la Cyrénaïque, la Marmarique, le Sinaï et la péninsule arabique ensuite; et enfin dans le désert Oriental égyptien. Dans leur introduction (Riemer & Förster, chap. 1), les éditeurs décrivent ce qu'est selon eux l'archéologie des routes du désert, et définissent à la fois le cadre de la recherche et ses objectifs. Le motif principal de l'étude est bien la route, au sens physique comme au sens figuré, sa réalité physique comme vécue, et tout le mobilier archéologique qui s'y rapporte.

La première partie («Méthodes, approches et perspectives historiques») rassemble pêle-mêle des articles très disparates qui n'ont pas trouvé leur place dans les sections géographiques suivantes. Ces contributions s'intéressent à des approches méthodologiques ou à des synthèses historiques d'un sujet rattaché au thème général du volume. On y trouve ainsi aussi bien un essai sur l'utilisation des données satellites, de la géomorphologie et de la géomatique pour la reconstitution du paysage et des pistes qui les parcourent, avec l'exemple détaillé de la piste caravanière du Darb el-Tawil, entre Dakhla et le Nil (Bubenzer & Bolten, chap. 2); qu'une étude diachro-

nique sur le matériel (caches de Clayton rings) et éléments de navigation ou marqueurs de routes (*alamat*) laissés par les anciens nomades sur la piste d'Abu Ballas, pour les aider à retrouver leur route dans le paysage aride du désert Occidental, entre la fin du Prédynastique et l'Ancien Empire (Riemer, chap. 3); ou encore une étude sur le concept du voyage dans l'Égypte ancienne, les moyens de transports utilisés, la question des campements et de l'approvisionnement en eau (Köpp, chap. 4). Les trois articles qui constituent la suite de la première partie proposent des études de cas centrés sur des thématiques très différentes. Il s'agit d'abord de l'oasis de Siwa et de son rôle dans les relations commerciales, notamment de l'or, avec la Nubie et l'Afrique sub-saharienne dans l'Antiquité tardive (Kuhlmann, chap. 5). Les deux autres études sont consacrées aux deux animaux les plus emblématiques des pistes du désert, le dromadaire, avec une étude ethnographique des caravanes chamelières contemporaines qui circulent entre le Tchad et la Libye (Meerpohl, chap. 6), et l'âne, principal bête de somme des hommes du désert avant la domestication du dromadaire, vu ici à travers l'étude ethnographique d'une caravane du Nord Soudan (Förster, Riemer & Mahir, chap. 7).

La seconde partie du livre («Routes et régions I: Désert occidental égyptien et de Bayouda») est la plus conséquente du volume avec 9 articles. Le premier d'entre eux s'intéresse à la piste de Girga reliant l'ancienne Thébaidé à l'oasis de Kharga, sur laquelle les vestiges d'un avant-poste du Moyen Empire ont été découverts ainsi que des vestiges archéologiques et épigraphiques remontant au début du Nouvel Empire (Darnell, chap. 8). L'oasis de Kharga était dans l'Antiquité au croisement d'un nombre très important de pistes parmi lesquelles la route caravanière nord-sud du Darb el-Arbain et une route est-ouest rejoignant l'oasis de Dakhla et le Gilf el-Kebir. Les prospections récentes menées dans cette région soulignent

l'importance de cet axe au travers des cairns, céramique et pétroglyphes retrouvés tout le long du réseau de pistes (Rossi & Ikram, chap. 9). À Balat, dans l'oasis de Dakhla, l'étude des sources écrites de l'Ancien Empire rend compte des localités de l'oasis ainsi que des contacts qu'elle entretenait avec des régions plus éloignées telles que Yam. Elles montrent des contacts extensifs entre les administrateurs de Balat avec des lieux proches ou plus distants de l'oasis, qui se sont intensifiés à la fin de l'Ancien Empire et ont continué durant la Première Période Intermédiaire (Pantalacci, chap. 10). La piste d'Abou Ballas occupe une place importante dans le volume avec deux articles qui lui sont dédiés. Découverte en 1999, cette piste qui relie l'oasis de Dakhla au plateau du Gil Kebir, 400 km au sud, rejoignait même peut-être le Gebel Oueinat ou des territoires encore plus éloignés au Tchad et au Soudan. De la fin de l'Ancien Empire jusqu'à la période ramesside, le matériel laissé le long de la route tout comme les inscriptions rupestres, témoignent des caravanes d'ânes qui ont fréquenté cette région (Förster, chap. 11). L'une des caractéristiques de cette piste est la trentaine de stations qui la parsème et où ont été déposées des concentrations de jarres en céramique qui constituaient très certainement des réserves d'eau pour les caravanes d'ânes empruntant la piste. L'étude de la céramique encore conservée confirme la fréquentation de cette route entre l'Ancien Empire et la période romaine. Elle suggère aussi des liens étroits avec le site de Balat où se situait la résidence des gouverneurs de l'oasis de Dakhla à la fin du 3^e millénaire (Hendrickx, Förster & Eyckerman, chap. 12). Les quatre articles suivant concernent des territoires plus éloignés du désert Occidental. À la frontière entre l'Égypte, la Libye et le Soudan, le Gebel Oueinat a été fréquenté durant la préhistoire par des groupes de chasseurs-cueilleurs et des pasteurs nomades. Les gravures rupestres qu'ils ont laissées sur les parois de ce massif nous donnent des informations précieuses pour la reconstruction des réseaux de pistes liées au points d'eau (Zboray, chap. 13). Et ce sont aussi parfois des documents très éloignés de leur lieu d'origine qui permettent d'obtenir des informations sur les pistes du désert, à l'exemple d'une collection de 1800 ostraca démotiques découverts à Oxyrhynchos et conservés à Cologne qui constituent

des lettres et des messages mentionnant un avant-poste situé entre le site et l'oasis de Bahariya durant l'époque ptolémaïque (Thissen, chap. 14). Les deux derniers articles de cette partie nous emmènent au-delà de la 1^{re} cataracte, dans la région d'Assouan d'une part, où une prospection récente a permis de reconnaître de nouvelles pistes d'époque pharaonique et romaine reliant la Nubie (Storemyr, Bloxam, Haldal & Kelany, chap. 15); dans le désert de Bayouda ensuite, au nord de Khartoum, dans la boucle du Nil entre 4^e et 6^e cataracte, une zone complètement inconnue du point de vue archéologique, où un nouveau projet s'est fixé pour objectif de suivre et de prospecter la route située entre Méroé et Napata, les deux capitales du royaume de Koush (Lohwasser, chap. 16).

Quatre articles forment la troisième partie de l'ouvrage («Cyrénaïque, Marmarique, Sinaï et péninsule Arabique»). Le premier s'intéresse au site de Zawiyet Umm el-Rakham, une forteresse égyptienne située sur la côte méditerranéenne, 300 km à l'ouest du delta du Nil, et aux routes suivies par les Libyens vers l'Égypte durant le règne de Ramsès II et leur influence sur la localisation stratégique de la forteresse (Snape, chap. 17). L'article suivant concerne lui aussi la Marmarique, c'est-à-dire la partie nord de la Libye et de l'Égypte, du point de vue cette fois des citernes d'eau d'époque romaine comme indicateur des échanges interrégionaux le long des pistes de la région (Vetter, Rieger & Möller, chap. 18). De l'autre côté du delta du Nil, à l'est de l'Égypte, la route d'Horus est un corridor stratégique le long de la côte septentrionale du Sinaï, entre Levant et Égypte. Connu principalement par les textes antiques, les recherches archéologiques récentes menées sur le terrain permettent désormais de mieux comprendre son utilisation pour le transport à but commercial ou militaire durant la période pharaonique et jusqu'aux époques les plus récentes (Hoffmeier & Moshier, chap. 19). D'autres routes traversent la région, et notamment une piste rejoignant le Delta oriental jusqu'au Néguev en passant par le centre du Sinaï durant le règne de Ramsès III, qu'une inscription récemment découverte permet de prolonger jusqu'à la péninsule Arabique, dans l'oasis de Tayma (Somaglino & Tallet, chap. 20).

La quatrième et dernière partie («Désert Oriental de l'Égypte») regroupe trois

articles consacrés au désert Oriental égyptien, entre vallée du Nil et mer Rouge, qui présentent les résultats de campagnes récentes menées dans la région. Les pistes menant des bords du Nil aux carrières de travertin de Hatnoub sont examinées à la lumière des textes et des vestiges archéologiques de l'Ancien au Moyen Empire (Shaw, chap. 21). Sur les bords de la mer Rouge, la localisation du site portuaire de Mersa/Ouadi Gawasis suggère que les expéditions égyptiennes traversaient le désert oriental au nord du Ouadi Hammamat sur un tracé encore inconnu, pour lequel les outils géomatiques peuvent proposer des hypothèses de reconstitution (Bard, Fattovich & Manzo, chap. 22). Les pistes d'époque romaine ont quant à elles laissé des traces bien visibles dans la région du désert Oriental. Le dernier article de ce volume offre une synthèse des données disponibles pour les principales d'entre elles, la route de Myos Hormos, celle de Berenike, la route reliant les carrières du Mons Porphyrites et du Mons Claudianus, ainsi que la route militaire d'Antinopolis à Berénice (Bülow-Jacobsen, chap. 23).

Le livre recensé ici offre un contenu aussi dense que riche sur des thématiques extrêmement variées concernant l'archéologie des pistes du désert. Face à un tel ouvrage on comprendra que les commentaires précédents ne peuvent vraiment rendre justice au travail considérable mené par les éditeurs et les auteurs. Ce volume marque bien la naissance d'une nouvelle approche, avec tout l'enthousiasme et le foisonnement d'idées qui l'accompagnent. On pourrait critiquer l'approche parfois un peu trop «pharaonique» du livre, centré sur les cultures égyptiennes antiques, et les défauts de structure de chapitres un peu trop fourre-tout pour lesquels on aurait aimé un peu plus de cohérence, pas seulement géographique, et un point de vue méthodologique et conceptuel plus unifié d'un article à l'autre. Mais malgré les défauts inhérents à un champs d'étude en formation, il faut saluer ici l'originalité et la mine d'informations que cet ouvrage représente. Une très belle réussite qui fait déjà de ce livre un incontournable des bibliothèques d'archéologie égyptienne ou africaine. L'archéologie des pistes du désert est d'ores et déjà vouée à un très bel avenir.

Yann Tristant