



Académie des sciences d'outre-mer

*Les recensions de l'Académie*¹

***Desert road archaeology in ancient Egypt and beyond* / edited by Frank Förster & Heiko Riemer
éd. Heinrich Barth Institut, 2013
cote : In-Folio 272**

Dans la série *Africa Praehistorica* le vingt-septième volume, placé sous les auspices du Dr.Ph. Rudolph Kuper, préhistorien africaniste de l'Université de Cologne, fondateur de l'Institut Heinrich Barth, réunit de récents travaux sur l'« Archéologie des routes du désert de l'Égypte ancienne et des territoires au-delà ». Ils ont été conduits par une quarantaine de chercheurs livrant vingt-trois contributions éditées par Frank Förster et Heiko Riemer. Ce nouveau thème s'inscrit au cœur de préoccupations scientifiques conscientes de l'existence d'une documentation passée presque inaperçue et de son indéniable vulnérabilité.

Notamment face aux menaces que font peser aujourd'hui des engins performants de déplacement rapide et de détection précise. Ce signalement ne peut manquer de susciter auprès de nouveaux aventuriers un regain d'attractivité pour des « trésors oubliés ». Cet ouvrage se propose d'identifier tout témoignage présent sur un réseau visible au sol. La contribution de ce potentiel archéologique affinera, dans l'avenir, la connaissance d'un passé proche de nous, indissociable de la dynamique de réseaux n'ayant pas été prise en compte. Cette nouvelle synergie devrait faire revivre ces routes et leurs liaisons avec de lointaines régions et ranimer ainsi l'intrinsèque substance d'un autre aspect du concept de mobilité. L'objectif de cet ouvrage est d'insérer ce potentiel dans une dynamique chrono-climatique de la biodiversité des paysages traversés, s'articulant à celle induite par une mobilité organisée par des hommes, avec ou sans animaux de bât, et, plus tard des moyens de transport. « *Deserts are not only unique archives of cultural and natural heritage and human history; they are also unique archives of geological evolution, biodiversity and climate change* » (p.74).

Cependant, bien avant que circulent les véhicules motorisés au cours des années 1920-30, nul n'aurait songé à recueillir sur ces pistes désertiques sahariennes autre chose que des traces éparses de caravanes chamelières ! Sur cette « *terra incognita* » s'étendant au-delà du Nil les cartographes des XVII-XVIII^e siècle n'envisageaient pas de signaler d'emplacements permanents privés d'eau et de végétation. Cet ouvrage pionnier parvient à infléchir cette perception. On doit l'appellation de « routes » aux larges voies de circulation unique et côte à côte ; elles sont de couleur plus claire que celle du terrain qui l'entoure, indurées, épierrées, voire empierrées, aux marges délimitées et relevées ; certaines ont pu effacer d'anciens passages, pistes, sentiers étroits et sinueux, à circulation unique et en

¹ 

Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).
Basé(e) sur une oeuvre à www.academieoutremer.fr.



Académie des sciences d'outre-mer

colonne. De multiples données évoquent ces témoins de longues traversées depuis la vallée du Nil jusqu'à la Cyrénaïque libyenne, et d'autres allant vers le Soudan et l'Arabie péninsulaire.

Pendant vingt-cinq ans, l'Institut Heinrich Barth a poursuivi la publication de ses travaux d'exploration archéologique en Afrique orientale, méditerranéenne, saharienne et centrale, remontant aux sources manuscrites réunies au milieu du XIX^e siècle par Heinrich Barth lui-même. Trente-cinq volumes édités depuis 1989 lui rendent hommage. Certains constituent la série des archives « *Africa Explorata* » composée de trois volumes et de cinq fac-similés d'ouvrages fondateurs ; d'autres forment la très longue série précisée ci-dessus, renfermant cet ouvrage paru en 2013 ; cinq autres encore réunissent le fruit de chaque « *Colloquium Africanum* ». Saluons cette tradition éditoriale instaurée par R. Kuper qui maintient une très grande qualité de publication (l'ouvrage *Palatino Linotype*), à l'illustration précise, dans des teintes grises, nuancées, agréables et d'autres en couleur, valorisant le patrimoine archéologique et sa localisation, grâce à la lisibilité d'une cartographie appropriée.

L'ouvrage s'ouvre sur un prologue, un avant-propos et une préface. R. Kuper, S.E. Sidebotham, H. Riemer et F. Förster évoquent leurs cheminements intellectuels, leurs interrogations et leurs motivations. Alors que les enquêtes de R. Kuper et de ses équipes recueillaient de vagues récits insistant sur les contraintes d'isolement créées par les deux façades désertiques encadrant le couloir nilotique, leurs expéditions dans le désert les conduisaient au contraire à observer la diversité et l'étendue de multiples tracés ramifiés (« *evidence for trans-Saharan traffic* » p. 297) et à recueillir parfois, en des lieux inattendus, des bribes d'une archéologie égarée. Comment renouer les liens anciens de ces bribes avec leur époque, retrouver leur place et leur fonction, comment reconnecter ces lieux au trajet, sinon à travers une étude globale du spot spécial (orientation, topographie, ressources, etc.) ? Redonner sens à cette documentation de la route s'impose donc pour l'ancrer et la relier géo-culturellement et chronologiquement. En voici un exemple.

Empruntant certaines pistes conduisant au milieu de nulle part, certaines permirent à l'équipe de R. Kuper d'atteindre le site mystérieux d'Abu Ballas, signalé au début du XX^e siècle. Ils découvrirent sur place un monticule de jarres brisées se dressant toujours à 40m env. sur des voies reliant l'oasis de Dakhla au plateau du Gilf Kebir. La motivation de cette structure, son emplacement et son âge restèrent, pour eux aussi, une énigme relayant la mention des pionniers John Ball et le Lt. Moore en 1918, puis celle du Prince égyptien Kemal el-Dine en 1923, jusqu'à ce qu'eux-mêmes entreprennent des recherches. Se souvenant que la caractérisation des jarres avait permis à l'archéologue britannique Gertrude Caton-Thomson de proposer en 1934 une datation remontant aux « *earliest Egyptian dynasties* » (p. 15), confirmeraient-ils ou non cette hypothèse ? La place que tient dans cet ouvrage l'emblématique exemple de la piste d'Abu Ballas (chap. 11-12) témoigne du retentissement sociétal et économique de cette voie de communication et des contraintes inhérentes aux très longs trajets en régions désertiques. Ces données et d'autres soutiennent le concept d'une Archéologie des routes désertiques.

L'introduction (p. 19-58) d'H. Riemer et de F. Förster précise les contours théoriques de l'ouvrage, souligne les aspects régionaux, historiques et méthodologiques des contributions, individualise cette archéologie au caractère multifacetté et multidisciplinaire,



Académie des sciences d'outre-mer

inhérent à une mobilité et une durée programmées ; son objectif est de pouvoir évoquer comment des caravanes purent atteindre la destination fixée pour obtenir des ressources convoitées et pratiquer des échanges socio-économiques. En insistant sur la notion de trajet d'un point à un autre, on fait émerger cette entité capable de remettre en lumière et en cohérence des étapes et de multiples indices égarés, « *we have opted...to particularly emphasize these largely neglected or even ignored road sources : tracks, landmarks, resting places, smallest transitory site locations, and the huge spectrum of objects lost or intentionally deposited during journeys* » (p. 26), le trajet s'impose comme objet d'étude. La démarche préconisée se distingue du concept de processualisme appliqué à l'archéologie des sites et tire avantage de l'exploitation de ces références, lorsque celles-ci viennent documenter l'information des routes. Cette situation confère à ce nouveau domaine une propriété interdépendante du fonctionnement général de l'archéologie.

La présentation de l'ouvrage s'est avérée délicate à organiser. Le graphique (p. 23) définit le cadre chrono-régional de répartition des contributions en quatre subdivisions. La première se consacre aux méthodes, aux approches et aux perspectives historiques (chap. 2-7) ; la seconde investit la région I, représentée par le désert occidental et le désert de Bayuda au nord Soudan (chap. 8-16) ; la troisième couvre la région II, s'étendant de la Cyrénaïque à la Marmarique et à l'Arabie péninsulaire (chap. 17-20) ; la quatrième explore la région III, comprenant le désert oriental égyptien (chap. 21-23). Bien que l'optique géographique se soit imposée, une place spéciale aurait pu être accordée au Chap.13, me semble-t-il, pour ancrer l'apparition de ce développement routier dans le domaine de la Préhistoire pastorale saharienne (Karkur Talh, Jebel Uweinat) et soutenir l'existence de pistes antérieures à 3500 BC, certes encore peu documentées.

-- Dans la **première subdivision**, la contribution d'O. Bubenzer et A. Bolten (chap. 2) fondée sur l'exploitation d'une imagerie satellitaire de plus haute résolution que Landsat 7, permise par ASTER (image à 1 km près, dans le cadre du projet ACACIA) et QuickBird (image à 50m près) (Fig. 4, p. 67) conduit à identifier de nombreux faits (« *Top-Down* »). Le test a été appliqué à la piste de Darb-el-Tawil (reliant Dakhla à Beni Adi sur le Nil, Fig. 10, p. 73) du désert occidental. Les auteurs présentent pour un même lieu des images à différents niveaux de résolution, portant sur la topographie des passages difficiles, sur le tracé d'une large voie (à faisceau multispectral) et sur le tracé d'une voie caravanière unique, ces dernières inscrites dans une vaste *hamada* caillouteuse ou bien dans le lit d'un oued (*serir*). Au chap. 3 H. Riemer relie le processus de développement des routes à la constante péjoration climatique installée après l'Holocène moyen « *the climatic change...modified human existence and the pattern of movement in the Sahara towards what can be seen as the basis of the earliest long-range desert travel* » (p. 78) soulignant que « *the prehistoric network did not completely collapse* » (p. 79). En effet, après avoir daté en de nombreux endroits du désert occidental les dépôts marquant les débuts d'une période humide Holocène (9000-5300 Cal BC), on a constaté l'installation d'une série d'épisodes d'aridification croissante, à variation altitudinale notable (5300-3000 Cal BC) (Fig. 1, p. 79), coïncidant avec des mobilités spécifiques (transhumances, chap. 13). Or, vers 3600 Cal BC, il ne s'agissait plus seulement de déplacements de pasteurs, mais déjà de longs « voyages » ayant d'autres objectifs et d'autres destinations, initiés peut-être par les premières dynasties pharaoniques. On suivra l'auteur dans ce raisonnement qu'étaye sa présentation de la route d'Abou Ballas depuis Dakhla. En



Académie des sciences d'outre-mer

s'appuyant sur l'original balisage archéologique créé par la présence d'une céramique typiquement égyptienne « *the Clayton's rings* » -largement répandue vers 3000 BC (Fig. 4, p. 82)- H. Riemer renvoie de la route d'Abu Ballas non pas une perception linéaire mais une suite de tronçons de pistes (d'âge différent ?) reliant l'emplacement de ces céramiques à une topographie protectrice pour les caravanes, favorable aux haltes et aux passages appropriés aux montures, lors de sévères conditions climatiques (Fig. 9, p. 88). Viennent ensuite (chap. 4-7) des études sur l'oasis de Siouah, d'autres au nord-est du Tchad et au Darfour, insistant sur le transport (ânes, chameaux, chariots à roues), la logistique et l'objectif commercial de déplacements aller-retour, durant l'Égypte ancienne. Ces études exploitent des données épigraphiques, des peintures et divers témoins comme le papyrus de Turin qui représente le plus ancien document topographique connu (p. 122 et Fig. 10).

-- La **seconde subdivision** évoque « *the Girga road* » première route pharaonique est-ouest en direction de Kharga, elle quitte Louxor pour gagner l'oasis de Dakhla (chap. 8). D'autres routes sont citées ensuite comme celle nord-sud de « *Darb el-Arbain* » route des 40 jours, aux vestiges nombreux (cairns, poteries, squelettes d'ânes, de dromadaires d'âge indéterminé, pétroglyphes), rapprochés de ceux de la route est-ouest aboutissant au Gilf Kebir et d'autres encore traversant l'oasis de Kharga, examinées par C. Rossi et S. Ikram (chap. 9) ; ces documents confirment le rôle majeur de carrefour de Kharga. On retiendra l'exploitation judicieuse d'une autre série d'arguments (inscriptions sur tablettes) en faveur de liens à distance, entretenus depuis l'*Old Kingdom*, entre le gouvernement égyptien de Balat et l'oasis de Bahariya et d'autres emplacements lointains, qui devaient en dépendre administrativement ; certains toponymes récurrents notés sur des tablettes sont d'indirects témoins que propose L. Pantalacci (chap. 10) pour soutenir l'idée de liaisons administratives. On doit à F. Förster (chap. 11) de faire revivre les déplacements allers-retours sur la route d'Abou Ballas, empruntée par des caravanes d'ânes. Invoquant le transport d'objets rares d'origine lointaine jusqu'à une époque tardive du *Old Kingdom* (inscription hiéroglyphique du Jebel Uweinat), il fait intervenir l'imaginaire (des caravaniers), comme moteur de stimulation permettant d'affronter les difficultés du parcours. Reste que les motivations de ces déplacements furent d'ordre géo-politique et économique. Le chapitre suivant complète cette reconstitution en se consacrant à la diversité céramique d'Abou Ballas (ref. du site : 85/55 ; tableau p. 343). Aux multiples objets s'ajoutent les jarres, déposées intentionnellement pour abreuver à chaque étape les ânes et les hommes, emploi et adjonction de nouvelles jarres entre la période pharaonique et l'époque islamique (env. 702 documents). L'intensité du trafic a pu être évaluée par phase chronologique sur 207 km env. depuis Dakhla.

Au chap. 13, A. Zboray trace pour la première fois une piste préhistorique de transhumance en montagne (alt. 1650m), à partir de deux trajets distincts traversant le Karkur Tahl, ses *gueltas* et ses vallées, aboutissant aux plaines de Mur, au sud ; bien peu de scientifiques se sont rendus sur ces lieux après H.A. Winkler (1939). Cette mise au point est tout à fait intéressante pour soutenir le déroulement en montagne et en plaine du pastoralisme néolithique. La collecte de tessons céramiques ferait remonter l'usage de ces pistes à c. 4400-3500 Cal BC., bordées de parois ornées de gravures de bœufs, avec et sans cornes en lyre (Fig. 7, p. 385 ; Fig. 13, p. 388). L'auteur a observé l'usage actuel de ces pistes par les pasteurs.



Académie des sciences d'outre-mer

Revenant à l’Egypte de l’époque ptolémaïque, le chap. 14 réunit les données inscrites sur les ostraca démotiques, certaines soutenant l’existence de trajets reliant l’agglomération d’Oxyrhynque (*Per Medjed*) à l’oasis de Bahariya, durant le 2^e siècle BC, et couvrant vers l’ouest une distance de 160 km du Nil. Le chap. 15 prend appui sur la localisation des carrières de pierre aux environs d’Assouan (première cataracte) et leur exploitation pour les monuments de l’Egypte pharaonique puis romaine, pour évoquer l’acheminement des matériaux sur la rive gauche du Nil (cairns, faisceaux de tracés). Remontant le Nil, le chap. 16 pénètre en territoire Bayuda, au nord-Soudan pour retrouver des témoins d’un itinéraire reliant Méroé à Napata (royaume de Kush) et étendre entre le 9-4^e siècle BC la pratique des routes à l’époque méroïtique.

-- La **troisième subdivision** de l’ouvrage consacrée aux territoires côtiers de Libye, d’Egypte et d’Arabie péninsulaire est tout à fait intéressante à consulter. Car bien peu d’informations archéologiques sont en relation avec l’Holocène supérieur (IV^e millénaire Cal BC, p. 23, 79), ses peuplements et leurs comportements issus des changements climatiques et environnementaux. En dehors de la Cyrénaïque et du pastoralisme néolithique ovin (VII-V^e millénaire Cal BC) attesté dans le Djebel Akhdar et les grottes d’Abou Tamsa² et d’Haua Fteah³, seules les régions montagneuses méridionales évoquent l’opulence d’un pastoralisme épanoui à travers l’art rupestre saharien. Même si les activités de chasse se maintiennent, aucun bio-document n’atteste en Egypte et en Libye une pratique de l’agriculture (problème qu’écluse le chap. 18). Comment, dans ces conditions, voir se développer des pistes près des côtes, en direction du Nil ? Aussi est-il stimulant de consulter l’étude de S. Snape (chap. 17) qui réunit des arguments établissant des contacts spéciaux entre Libyens et Egyptiens (1300-1150 BC). L’auteur propose d’ancrer le développement des routes au besoin de main d’œuvre des bâtisseurs Egyptiens. S. Snape établit un lien entre des groupes de pasteurs nomades libyens (les *Temehu*) et des autorités pharaoniques au fort pouvoir coercitif (Ramsès II ; Amenhotep III) contraignant des membres vigoureux de ces populations de bergers au déracinement pour assurer l’édification des temples (premier exemple d’asservissement p. 440-441) ; des tronçons de pistes représentent ces anciennes routes reliées au Nil (« *sea routes along Marmarican coast* » p. 439). Lors du règne de Sêti 1^{er} (XIX^e dynastie) un système de protection de la péninsule nord du Sināi met en place l’édification de forts jusqu’à Gaza (p. 498) constituant « *The Ways of Horus* » (chap. 19) “*the data suggest that the route was regularly used from the middle of the 4th millennium, and that, during the ancient Egyptian empire period, the route was well fortified ...* » (p. 507). On admet qu’un système comparable, ayant la même importance stratégique, pourrait avoir existé à l’ouest du delta, avant le règne Ramsès II. L’auteur s’appuie sur les vestiges de la forteresse de Zawiyet Umm el-Rakham située à 300km d’Alexandrie. Cette garnison côtière fut en relation avec un système de contrôle destiné à surveiller les incursions libyennes au 13^e siècle avant notre ère et bien après. La découverte de jarres de stockage importées de Grèce, de Crète et de Chypre (huile d’olive et vin), souligne l’importance commerciale de cette garnison pour les échanges maritimes en plus de sa fonction sécuritaire contre les Libyens. Aucune tombe n’a été découverte. Dans le chap. 18 T. Vetter, A.-K. Rieger et H. Möller présentent de nouvelles

² De Fauquemberge E. 2015. Le site néolithique d’Abou Tamsa (Cyrénaïque, Libye). Apports à la Préhistoire du Nord-Est de l’Afrique. Coll. Etudes libyennes. Ed. Riveneuve.

³ Mc. Burney C.B.M. 1967. The Haua Fteah and the stone age of the south-east Mediterranean. Cambridge University Press.



Académie des sciences d'outre-mer

routes tracées en Marmarique mettant en relation l'oasis Siouah, la dépression de Qattara et la côte méditerranéenne à l'ouest de Fuka jusqu' à la Cyrénaïque libyenne (époque gréco-romaine et suivante). Ces auteurs fondent les activités économiques de ce territoire semi-désertique sur un faisceau de données, un système de gestion de l'eau et un réseau étendu de citernes enterrées le long des routes, assurant les échanges à distance, l'élevage (ovins, dromadaires) et la mise en culture de l'orge et l'olivier. Rappelons que la mise en place d'une économie agricole en Marmarique repose sur l'unique référence connue, celle d'un papyrus « *il papyro vaticano greco* » étudié par M. Norsa et G. Vitelli en 1931 signalant le prélèvement de taxes sur les productions d'orge, de blé et de fruitiers, etc. Cependant aucun bio-document n'est venu confirmer ces données. L'Arabie péninsulaire (chap. 20) fait l'objet de mises au point récentes s'appuyant sur une inscription du temps de Ramsès III (1183/82-1152/51) mentionnant des activités commerciales bilatérales, reliant par la route les deux pays.

-- La **dernière partie** de l'ouvrage signale d'autres routes localisées à l'est du Nil. En relation avec des carrières (travertins) exploitées durant *l'Old and Middle Kingdoms* (3^e millénaire BC). Elles s'égrènent entre le wadi Assiout/Hatnub au sud et le wadi Gerrawi au nord ; elles sont parfois mentionnées dans les chapelles des tombes et représentent des emplacements majeurs, réunis par des routes et des pistes (cairns, repères, céramiques etc.) conduisant aux berges du Nil. Plusieurs groupes de huttes, un peu à l'écart des routes et d'autres, près des lieux extraction, témoignent de l'installation des carriers et des transporteurs ; le tracé, la largeur et la constitution des voies (Fig. 7-9 p. 527-528) varient en fonction des activités et des déplacements (investigation, exploitation, transport). Des ânes sont signalés comme participant aux extractions et aux expéditions. On doit à K.A. Bard, R. Fattovitch et A. Manzo d'évoquer (chap. 22) un port sur la Mer Rouge : Mersa/ wadi Gawazis actif durant une longue période (*late Old-New Kingdoms* 3-2^e millénaire BC) et tourné vers le Pays de Pount. Une voie maritime et une voie terrestre se trouvent ici réunies, mais peu d'informations archéologiques sont encore disponibles.

Voici donc un ouvrage appelé à faire date. Il donne matière à réflexion sur le terrain, offre un aperçu déjà très attractif des connaissances que livrent les routes anciennes en milieu désertique égyptien. L'approche est stimulante dans chaque contribution. Inscriptions et représentations imagées, issues de contextes datés ou datables, jouent un rôle majeur qui conforte la typicité de ce thème en même temps qu'il souligne son lien de dépendance à l'Archéologie en général. L'Egypte est sans aucun doute le territoire africain qui pouvait relever un tel défi et impliquer tout son territoire. Le grand mérite de ce livre est d'ouvrir à son tour une nouvelle voie et de servir de référence incontournable.

Colette Roubet