



# ANNALES ISLAMOLOGIQUES

en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne en ligne

AnIsl 39 (2005), p. 1-23

Lucien Basch, Jean-Olivier Guilhot, Jean-Michel Mouton, Philippe Racinet, Éric Rieth

Découverte d'un décor de bateaux d'époque ayyoubide dans la forteresse de Şadr au Sinaï.

#### *Conditions d'utilisation*

L'utilisation du contenu de ce site est limitée à un usage personnel et non commercial. Toute autre utilisation du site et de son contenu est soumise à une autorisation préalable de l'éditeur (contact AT ifao.egnet.net). Le copyright est conservé par l'éditeur (Ifao).

#### *Conditions of Use*

You may use content in this website only for your personal, noncommercial use. Any further use of this website and its content is forbidden, unless you have obtained prior permission from the publisher (contact AT ifao.egnet.net). The copyright is retained by the publisher (Ifao).

#### **Dernières publications**

9782724711899	<i>BCAI 40</i>	
9782724711288	<i>Karnak-Nord XI</i>	Colin Hope
9782724711622	<i>BIFAO 126</i>	
9782724711059	<i>Les Inscriptions de visiteurs dans les Tombes thébaines</i>	Chloé Ragazzoli
9782724711455	<i>Les émotions dans l'Égypte Ancienne</i>	Rania Y. Merzeban (éd.), Marie-Lys Arnette (éd.), Dimitri Laboury, Cédric Larcher
9782724711639	<i>AnIsl 60</i>	
9782724711448	<i>Athribis XI</i>	Marcus Müller (éd.)
9782724711615	<i>Le temple de Dendara X. Les chapelles osiriennes</i>	Sylvie Cauville, Oussama Bassiouni, Matjaž Kažnik, Bernard Lenthéric

Lucien BASCH, Jean-Olivier GUILHOT,  
Jean-Michel MOUTON, Philippe RACINET, Éric RIETH

## Découverte d'un décor de bateaux d'époque ayyoubide dans la forteresse de Şadr au Sinaï

**L**A FORTERESSE de Şadr (fig. 1), aujourd'hui appelée Qal'at al-Ġindī, a été construite à partir des années 1170 par le célèbre Saladin sur la route reliant l'Égypte à la Syrie par le Sinaï central. Le désert de Tih, à l'entrée duquel se dresse l'édifice, est connu pour son caractère désolé. Cet environnement aride rend d'autant plus étonnante la découverte, lors de la campagne de fouille 2003, dans un bâtiment adossé au mur d'enceinte de l'édifice, d'un décor peint représentant un ensemble de navires <sup>1</sup>. Ce type de représentation, particulièrement rare dans le monde musulman médiéval et totalement inattendu dans le contexte d'une forteresse du désert, présente un intérêt exceptionnel tout en posant un certain nombre d'interrogations. Il nous est apparu utile de présenter dans les meilleurs délais ce document, de décrire les conditions de sa découverte et le contexte archéologique dans lequel il se situe. Un essai d'interprétation, qui demandera à être poursuivi et complété, a aussi été tenté dans le cadre de cette étude en replaçant cet ensemble au sein des représentations de navires du monde médiéval et en le situant dans le contexte de l'histoire navale de l'époque des croisades.

### LES BÂTIMENTS

Le secteur fouillé <sup>2</sup> correspond à une unité d'habitation de 120 m<sup>2</sup> (10 m × 12 m) appuyée au nord à l'enceinte et mitoyenne, à l'est comme à l'ouest, avec d'autres unités d'habitation très semblables (fig. 1 et 2). Malgré la présence d'archères liées à l'enceinte, la vocation de l'ensemble paraît beaucoup plus résidentielle que militaire, comme le souligne la fonction des pièces (stockage, cuisine, toilettes)

<sup>1</sup> Ce chantier archéologique, dont la responsabilité a été confiée à Jean-Michel Mouton, a été ouvert en 2000 par l'Institut français d'archéologie orientale du Caire en collaboration avec le laboratoire d'archéologie de l'université de Picardie.

<sup>2</sup> L'étude céramique et l'inventaire du mobilier ont été réalisés par Sandrine Mouny (université de Picardie, laboratoire d'archéologie). La topographie de la forteresse est due à Damien Laisney (Ifao), celle du secteur de fouille à Ph. Racinet, les relevés et mises au net à J.-O. Guilhot, à l'exception des peintures murales relevées par Ayman Hussein (Ifao).

et leur complémentarité d'usage. L'unique entrée est desservie au sud par l'espace de circulation intérieur à la forteresse. La porte d'accès comporte encore, à droite comme à gauche, les montants en bois de palmier de son chambranle fixé aux piédroits par du mortier. Le mur façade est conservé en élévation sur un maximum de trois assises. En arrière, six pièces d'habitation encadrent sur deux côtés une cour d'environ 40 m<sup>2</sup> fermée de murs. Les constructions sont composées de moellons non équarris liés à la terre ; l'appareil est peu soigné. Les pièces fouillées sont désignées par des lettres, de A à I.

### Description des pièces

(fig. 2)

Le couloir (E) d'entrée, parallèle au mur de façade dessert, à l'ouest, une pièce vraisemblablement destinée au stockage (B) et à l'est, la cour (F). Cette cour distribue les autres pièces, auxquelles on accède en franchissant systématiquement un seuil, souvent très élevé, portant l'empreinte d'une crapaudine.

La pièce B est comblée par une épaisse couche de végétaux contenant de la céramique et des ossements animaux en quantité. Il pourrait s'agir des éléments (nattes et bois) d'un plafond effondré.

**La pièce C**, identifiée comme une cuisine, mesure 1,60 m × 2,40 m. Ses murs sont conservés sur quatre assises au maximum. Les hauteurs de ces assises, comme celles des blocs utilisés, sont très variables. Le mur sud présente des traces de feu signalées par la présence de pierres éclatées. Le même phénomène est observable sur le mur ouest contre lequel est appuyée l'embase d'un foyer. Plusieurs niveaux successifs de sol, cendreaux, riches en mobilier céramique, ont été mis en évidence.

On accède, depuis la cour, aux **pièces D et G** par deux portes contiguës ouvrant sur deux couloirs dallés dont les plans décrivent une épingle à cheveux. Ils permettent de rejoindre d'un côté des latrines (D) de l'autre un petit hammam (G). Les latrines s'évacuaient dans deux fosses aménagées dans le rocher. La couche de destruction de cette pièce a livré une vasque en pierre.

L'autre couloir servait probablement de salle de déshabillage en avant de la salle chaude du hammam. Le sol de cette dernière cache un hypocauste. Le plafond, retrouvé effondré, était composé de petits caissons en plâtre percés de vitraux colorés circulaires assurant l'éclairage. Un conduit circulaire, d'environ 12 cm de diamètre, fortement tapissé de suie est situé dans l'angle nord-ouest de la pièce. Il assurait le tirage du foyer alimentant l'hypocauste et l'évacuation des fumées.

Au nord, la cour donne accès aux deux plus grandes pièces (9,20 m<sup>2</sup> et 9,80 m<sup>2</sup>). Adossée au mur d'enceinte, chacune est éclairée par une archère à simple ébrasement (fig. 3). La pièce orientale (I) présente deux phases d'occupation. L'état primitif est marqué par un aménagement de qualité (vestiges d'enduit fin, lisse et blanc sur le mur nord et dans l'ébrasement de l'archère) ; il pourrait témoigner d'un usage résidentiel. Cet espace a été par la suite compartimenté et les murs recouverts d'un enduit grossier gris. Les compartiments ont livré un grand nombre de poteries, complètes et en place, destinées au stockage des liquides.

**La pièce A** est équipée d'une banquette réalisée en dalles de pierre, adossée à l'enceinte dans l'angle nord-est de la pièce. L'élévation maximale conservée des murs est d'environ 2 m au-dessus du sol (fig. 4 et 5).

La stratigraphie de son comblement se décompose comme suit depuis le sommet :

- un niveau d'abandon de 10 à 20 cm d'épaisseur (US 7) ;
- une couche de démolition composée très majoritairement de gros blocs témoignant de l'effondrement du parement interne de l'enceinte et de son chemin de ronde (présence du chapeau d'un merlon), d'une épaisseur moyenne de 60 cm (US 13). La chute d'un de ces blocs a partiellement détruit l'assise de la banquette ;
- une autre couche de démolition, épaisse de 30 cm, qui se distingue de la précédente par la présence de blocs plus petits et d'enduits signalant que l'affaissement des autres murs a précédé celui de l'enceinte (US 37) ;
- un niveau plus riche en mobilier d'environ 10 cm d'épaisseur qui devrait correspondre à l'effondrement de la couverture sur le sol : trois poutres de palmier de faible section ont ainsi été découvertes, mêlées à des restes végétaux et à des blocs d'argile très compacte. La densité du mobilier céramique recueilli pourrait attester un stockage en hauteur ou l'utilisation éventuelle des toits comme zone occasionnelle de rejets/dépotoirs (US 61) ;
- un sol presque indemne de tout niveau d'occupation hormis sous la banquette. Ce sol, recouvert d'un enduit, est dallé de pierres usées non jointives (US 60).

La découverte, dans la couche de destruction, de deux monnaies d'époque ayyoubide fournit les seuls éléments de datation absolue sur lesquels nous aurons à revenir.

## LE DÉCOR

### Description

Les murs de la pièce A ont été entièrement recouverts, ébrasement de l'archère compris, de deux applications d'enduit. La première couche utilise un mortier gris, fin, parfaitement lissé en surface. Elle conserve des traces de décors peints qui ont été protégées par l'application d'une deuxième couche d'enduit. Le décor se poursuivant derrière la banquette, celle-ci a donc été installée dans un second temps. Elle-même porte des traces de polychromie posée directement sur la pierre (fig. 6 et 7).

Dans un troisième temps, le premier enduit a été griffé avant d'être recouvert d'un autre, de couleur gris/blanc, plus grossier, parfois lissé aux doigts. Son épaisseur varie du simple badigeon à un enduit de 0,5 cm. Ce nouvel enduit recouvre également la face avant de la banquette et dissimule, outre la peinture, son décor sculpté. Le nouvel enduit se continue ensuite sur le sol qu'il consolide.

**Le décor peint** sur le premier enduit se compose d'une frise horizontale conservée par endroits le long des murs est et nord entre 1,27 m et 1,42 m du sol. Elle est particulièrement lisible sur environ 1 m le long du mur est où trois registres de décor peuvent être identifiés (fig. 8 et 9)

Le registre inférieur, haut de 3,7 cm, est encadré de deux traits épais (0,6 cm) d'un bleu-gris très foncé, délimités par deux traits incisés. Il est ponctué de disques rouges d'un diamètre de 1,7 cm, tracés au compas, comme l'attestent la marque d'une pointe au centre et l'incision périphérique. L'écartement entre les disques varie au maximum de 1,5 cm à 0,4 cm, avec une moyenne de 0,8 cm. Il est lui-même rythmé par deux points superposés de 0,5 cm de diamètre qui reprennent le bleu foncé des lignes horizontales. Sur le mur nord, la frise conserve un motif identique, mais dont les couleurs sont inversées : disques bleus, lignes et points rouges.

Le registre médian débute à 3 cm au-dessus du précédent. D'une hauteur de 2,2 cm, il est limité par deux fines incisions encadrant une ligne de rinceaux brisés blancs et rouges qui se répète tous les 5 cm environ. En la traçant, le peintre s'est ingénié à des effets de pleins et déliés.

Enfin le registre supérieur, distant de 2 cm de la frise médiane, et haut de 4,3 cm, présente un fond blanc, également délimité par deux incisions. Il est orné d'un motif végétal de grosses feuilles et fleurons bleu foncé dont les pointes sont dirigées vers le bas. Leurs contours, tracés au préalable à la pointe, sont cernés d'un trait gris clair. Des traits rouges soulignent l'intérieur des végétaux. L'enduit n'étant pas conservé plus haut, il n'est donc pas possible de connaître le développement du décor dans les parties supérieures de la pièce. Néanmoins, on observe sur le mur est, à 50 cm de l'angle nord-est, un enroulement vers le haut des deux frises supérieures<sup>3</sup>.

À l'aplomb, le panneau est décoré d'un disque bleu foncé d'environ 9 cm de diamètre, cerné d'un double trait rouge (fig. 8). Ce disque est lui-même orné dans sa partie supérieure d'un cercle de plus petit diamètre traînant à gauche comme une queue de comète. L'effacement de la peinture en allant vers l'angle sud-est ne permet pas de savoir si ce motif se répétait à intervalles réguliers.

Comme on l'a signalé, la frise décrite plus haut se prolongeait sur le mur nord où les témoins conservés montrent parfois des inversions de couleurs. Un bloc haut de 47 cm appartenant au piédroit gauche de l'archère et retrouvé dans la couche de démolition portait encore son enduit décoré (fig. 10). Il permet de restituer une frise complète, haute de 28 cm, à quatre registres superposés. Du premier, seule une ligne bleu foncé est conservée. Néanmoins, en repositionnant le bloc et en vérifiant la concordance des niveaux, il est possible d'affirmer avec une quasi-certitude qu'il s'agit du même registre inférieur avec disques rouges et points bleus que sur le mur est. Le quatrième registre reprend également ce motif. Au second registre, on distingue des rinceaux blancs sur 6,5 cm de haut, alors que le troisième registre, directement au contact des rinceaux et haut de 5,7 cm, alterne des fleurons rouges avec les mots d'une inscription en coufique fleuri de même couleur. Il est possible de lire *'izz dā'im* (gloire éternelle)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Les décors peints d'époque ayyoubide encore conservés sont très rares. Jean Sauvaget avait relevé ceux du tombeau de Farrūh Šāh à Damas qui présentent des médaillons d'entrelacs floraux, tracés en bleu de cobalt sur fond blanc (*Les monuments ayyoubides de Damas*, livraison 1, Paris, 1948, p. 29-38). Des fragments de décors peints (rouges et bleus) de la même époque ont aussi été relevés lors des fouilles de Lashkari Bazar (J. Sourdel-Thomine, *Lashkari Bazar, une résidence royale ghaznévide et*

*ghoride*, 1B, *le décor non figuratif et les inscriptions*, Paris, 1978, p. 23-29 et pl. 142).

<sup>4</sup> Cette formule se trouve également sur un collier daté du début du XIII<sup>e</sup> siècle conservé au musée d'Art islamique du Caire. Voir : *Exhibition Islamic Art in Egypt, 969-1517, 4 April 1969-30 April 1969, Semiramis Hotel, Cairo*, Le Caire, 1969, p. 34, n° 18 ; L. Kalus, Fr. Soudan, *Thesaurus d'épigraphie islamique. Inscriptions de l'Égypte*, fiche 22 842 (cédérom).

Sur le mur nord, à droite de l'archère et au-dessous de la frise, est conservée une scène de bateaux qui s'organise sur deux registres (fig. 11). Au niveau supérieur, trois bateaux à la coque rouge font route vers la gauche en direction de l'archère. Le premier est propulsé par des rames. Le second bateau et le troisième sont équipés d'un mât portant une voile carrée. Au moins trois personnages sont visibles sur le second bateau. L'un d'eux porte distinctement un turban. Ces trois navires reposent sur les flots, matérialisés par un trait noir ondulant.

Au registre inférieur, un seul bateau, au pont plat, dépourvu de mât et portant un château arrière, est dessiné seulement par un contour noir. Il fait route vers la droite depuis l'archère. Deux personnages sont visibles à l'arrière, l'un à la barre, l'autre debout sur le château. Celui-ci porte un casque hémisphérique, peut-être équipé d'un nasal, et un haubert à capuchon qui lui entoure le visage (fig. 13).

Les couleurs décrites ont pu être sérieusement modifiées par l'altération. Elles n'ont été conservées que grâce au second enduit. Au moment de leur découverte, les peintures ont été fixées au paraloid sous peine de disparition quasi immédiate<sup>5</sup>. De même, le support de la peinture se dissociant par endroits des murs, une consolidation a été nécessaire.

**Le décor sculpté** conservé se limite à la banquette de la pièce A. Il concerne la découpe des deux niches et un motif rehaussé de peinture rouge qui se répète de part et d'autre de celles-ci et sur le pilier central (fig. 6 et 7).

### Analyse

La pièce A est la seule où un décor est conservé. Le travail de peinture et de sculpture est soigné ; la sûreté des traits et la finesse de la taille de la pierre garantissent l'intervention d'artisans expérimentés et obligent à s'interroger sur la destination de la pièce comme sur le statut des occupants. On observera par ailleurs que la banquette est d'une facture comparable à celle découverte dans le hammam du palais du gouverneur.

On doit relever que le second enduit est venu masquer en une même étape la totalité du décor peint et sculpté alors que celui-ci devait être en excellent état. Faut-il y voir une évolution du goût vers l'austérité ou un changement de destination de la pièce. Les transformations observées dans les deux pièces à archère, qui tendent à masquer leur caractère résidentiel primitif, pourraient illustrer le changement de fonction de la citadelle, qui devient une prison en 1241 d'après la documentation écrite, et donc celui du statut de ses occupants.

La forteresse de Şadr n'abritait donc pas seulement une garnison, des greniers, des mosquées et le palais du gouverneur mais aussi plusieurs résidences de dimensions respectables. Leur situation contre l'enceinte, en « privatisant » l'accès aux archères, pourrait signifier la relativité de la crainte d'une attaque. Elle peut également correspondre à une évolution de l'importance stratégique du site entre la période de sa conception/construction et celle de son utilisation, après la reprise de Jérusalem par Saladin en 1187.

<sup>5</sup> Ce travail a bénéficié des conseils et de l'intervention de Michel Wuttman (Ifao) que nous tenons ici à remercier.

## APPORT DU DÉCOR DE BATEAUX À LA CONNAISSANCE DE L'ARCHITECTURE NAVALE

Le document (fig. 11) représente quatre bateaux qui s'inscrivent dans une composition picturalement hiérarchisée selon un premier axe vertical et un second horizontal. Le premier se traduit par un découpage de la figuration en deux niveaux : un registre supérieur formé de trois bateaux et un niveau inférieur occupé par un seul bateau. Le second axe, quant à lui, se marque par une orientation vers la gauche de la proue des trois bateaux du registre supérieur et d'une orientation vers la droite du bateau du niveau inférieur. Cette hiérarchisation de la scène peinte est accentuée par les différentes couleurs employées pour « personnaliser » les bateaux. Ceux du rang supérieur sont peints en ocre rouge. Par ailleurs, un trait noir souligne le contour de la coque, du mât, des rames... En revanche, le bateau du niveau inférieur, partiellement occulté par une banquette, paraît figuré, dans son état actuel de conservation tout au moins, sous la seule forme d'un tracé noir, sans remplissage de couleurs. Ajoutons que les trois bateaux du registre du haut sont représentés voguant sur des flots symbolisés par une ligne ondulée noire.

Sans aborder ici la question, hors du champ de cet article et de nos compétences, des conditions précises de réalisation de cette fresque, il semble bien que, par ses dimensions, son organisation et son occupation d'une partie de la surface de la paroi de la pièce A, elle résulte d'un choix d'ordre décoratif. Dans cette hypothèse, les questions de la datation, de l'origine des (ou de) auteurs de la fresque ou de la tradition picturale à laquelle elle pourrait se rattacher, se posent en des termes très différents de ceux associés, par exemple, à des graffiti. Expressions spontanées, aux motifs variés et souvent difficiles à cerner, les graffiti peuvent avoir été incisés lors de la construction de l'édifice, pendant son utilisation ou une fois le bâtiment abandonné et ses murs partiellement détruits. En outre, tout individu de passage sur le site peut avoir été l'auteur de tels graffiti. Tel ne semble pas avoir été le cas de nos navires dont l'origine est sans doute à rechercher, pour une large part, dans l'histoire même du château, de sa construction et de son occupation.

Pour clarifier la description du document, chaque bateau a été identifié par une lettre : registre supérieur, de la gauche vers la droite, bateaux A, B, C ; registre inférieur, bateau D.

### Les bateaux du registre supérieur

#### *Bateau A*

Ce bateau, dont la partie avant est effacée, possède quatre caractéristiques majeures et clairement identifiables : une coque basse ; une extrémité arrière recourbée et dont la hauteur apparaît importante par rapport à l'élévation réduite de la coque ; un aviron de gouverne sans doute établi latéralement ; cinq rames, dont quatre sont nettement visibles <sup>6</sup>, disposées avec une même obliquité.

<sup>6</sup> Une cinquième rame, dont seule l'esquisse des arêtes de la partie inférieure se distingue, est localisée, à partir de l'avant, entre la troisième et la quatrième rame.

Si la hauteur réduite de la coque semble plus être adaptée à une navigation en milieu fluvial protégé qu'en contexte maritime ouvert, l'aviron de gouverne, en revanche, pourrait être associé à l'un ou à l'autre des espaces nautiques. Au regard de la longueur imposante du fût de l'aviron de gouverne, l'hypothèse d'une utilisation en milieu fluvial semblerait, en première analyse, la plus cohérente. Un examen un peu approfondi de la documentation montre, toutefois, que la longueur de l'aviron de gouverne ne représente pas un caractère fonctionnel spécifiquement fluvial. Un exemple classique d'une embarcation de mer équipée d'un long aviron de gouverne est la baleinière servant à chasser la baleine. Moins connue mais tout aussi révélatrice d'une utilisation en milieu maritime est la traînière basque dont l'équipage rame assis, dos orienté vers l'étrave. Seul l'homme de barre, debout, tenant solidement l'aviron de queue, fait face à l'avant <sup>7</sup>. À cet égard, on peut se demander si les deux traits verticaux localisés vers l'arrière du bateau A ne pourraient pas correspondre à une partie du corps du timonier qui se tiendrait debout, dominant ainsi l'équipage de toute sa hauteur.

Au niveau de la propulsion, le document ne montre que des rames dont il est difficile, au demeurant, de déterminer la façon dont elles prennent appui sur le plat-bord. Dans l'hypothèse où les rameurs <sup>8</sup> seraient situés dos face à l'avant du bateau, l'orientation des rames correspondrait à une position de fin de mouvement, avant le « dégagé <sup>9</sup> ». Dans l'hypothèse inverse où les rameurs regarderaient la proue, position considérée comme traditionnelle de la nage méditerranéenne, la disposition des rames indiquerait également une fin de mouvement.

Au regard de l'iconographie de comparaison, le bateau A présente des similitudes étonnantes avec un graffiti d'une embarcation à rames provenant de l'oratoire copte d'Esna (Égypte), daté du VI<sup>e</sup> ou VII<sup>e</sup> siècle <sup>10</sup>. La silhouette est très similaire à celle du bateau A, comme sont également analogues la forme et les proportions de l'aviron de gouverne <sup>11</sup>. On peut noter, aussi, la représentation de la partie inférieure du timonier qui semblerait pouvoir être rapprochée de celle, à peine esquissée, de l'éventuel timonier du bateau A. Le problème principal que soulève cette analogie entre les deux documents est celui de l'intervalle de plusieurs siècles séparant le graffiti copte d'Esna de la fresque du château du Sinaï, un problème que l'on retrouvera lors de l'examen des autres bateaux.

### **Bateau B**

Ce bateau (fig. 12) possède quatre caractéristiques architecturales principales : une coque basse dont les extrémités courbes présentent une élévation prononcée. Pour autant, les deux extrémités ne sont pas symétriques, la proue étant dotée d'une courbure et d'une hauteur plus grandes que la poupe ; un mât localisé légèrement en arrière du milieu de la coque ; un gouvernail dont le safran, en forme de triangle rectangle, a une surface importante ; deux rames disposées en abord <sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Voir, par exemple, la belle photographie de la traînière *Ameriketatik* publiée dans Collectif Alboala, « La traînière de pêche du pays basque », *Le Chasse-Marée* 161, 2003, p. 20-21.

<sup>8</sup> Aucun indice iconographique ne permet d'identifier la position, assise ou debout, des rameurs.

<sup>9</sup> C'est la position, par exemple, de l'équipage de la traînière *Étoile de Biarritz* dont la photographie est publiée dans Collectif Alboala, « La traînière de pêche du pays basque », p. 27.

<sup>10</sup> L. Basch, « Navires et bateaux coptes : état des questions en 1991 », *Graeco-Arabica* (Athènes) V, 1993, p. 57, fig. 29.

<sup>11</sup> Seule différence : le bateau du graffiti d'Esna est équipé de deux avirons disposés de chaque côté de la poupe.

<sup>12</sup> Une troisième rame, proche de la proue et dont seule une petite partie de la pelle (en ocre rouge) serait visible sous le trait noir inférieur de la coque, pourrait avoir été représentée.

Sans se superposer strictement à la silhouette générale du bateau A, celle en « croissant » du bateau B s'en rapproche fortement et peut être comparée au graffito de l'oratoire d'Esna. Le profil de la coque du bateau B présente également certaines similitudes avec celui d'autres bateaux d'origine égyptienne comme, par exemple, un modèle en bronze, servant de mangeoire pour les oiseaux, ornant le minaret de la mosquée Ibn Tūlūn, au Caire, daté de la fin du IX<sup>e</sup> siècle <sup>13</sup>.

Au-delà de cette proximité de silhouette, plusieurs éléments particuliers distinguent le bateau B du bateau A. Il y a tout d'abord le mât, de section relativement forte, et dont la partie supérieure semble avoir été effacée. Quatre longs traits, plus ou moins parallèles et groupés par deux, sont figurés entre la tête du mât et le devant de la proue. Dans l'hypothèse où ces traits seraient associés au mât du bateau B, représenteraient-ils deux vergues dont celle du haut serait amenée et reposerait sur la vergue basse, ou figureraient-ils des câbles de halage ?

Une seconde caractéristique propre au bateau B concerne le gouvernail au safran triangulaire dont on retrouve des correspondances dans divers documents d'origine copte. C'est le cas, notamment, d'un relief daté du VI<sup>e</sup> siècle, provenant de Meidoum, Égypte <sup>14</sup>. Ce beau document est une remarquable illustration d'un gouvernail axial traversant la poupe et qui, faut-il le souligner, ne se confond pas avec le classique gouvernail d'étambot. Des autres documents coptes témoignant de ce même type de gouvernail, nous avons retenu la peinture dite du « navire au lion » (milieu du VI<sup>e</sup> - fin du VII<sup>e</sup> siècle) provenant d'un édifice des Kellia <sup>15</sup>, ou encore quatre graffiti d'Abydos représentant des « dahabiehs » coptes datant probablement du VII<sup>e</sup> siècle <sup>16</sup>.

Ce type de gouvernail axial, dont le principe est attesté dès l'Antiquité en contexte nilotique, renvoie-t-il au seul milieu fluvial ou pourrait-il également être utilisé en mer ? Sans rentrer dans le détail d'une discussion qui serait hors de propos dans le cadre de cette note préliminaire, on peut observer que l'importance de la surface du safran, par rapport aux dimensions de la coque <sup>17</sup>, conduirait plutôt à privilégier l'hypothèse d'un mode de fonctionnement en milieu fluvial. En navigation intérieure, en effet, la direction d'un bateau repose beaucoup plus sur les mouvements du gouvernail, dont l'efficacité directive est proportionnelle à sa surface, qu'en navigation maritime.

La dernière caractéristique au bateau B concerne les deux rames disposées au centre de la coque (fig. 12). Si leur morphologie générale est comparable à celle des rames figurées dans des enluminures byzantines <sup>18</sup>, ou ottomanes du début du XVI<sup>e</sup> siècle <sup>19</sup>, elle présente toutefois une originalité. Les rames du bateau B sont munies d'un long manche qui s'élève nettement au-dessus du niveau du plat-bord. Cette longueur semblerait impliquer une manœuvre de la rame par des hommes en position

<sup>13</sup> D. Nicolle, « Shipping in Islamic Art : Seventh Through Sixteenth Century AD », *The American Neptune* XLIX/3, 1989, p. 170.-171 fig. 7. Comme le précise David Nicolle, la datation de cette mangeoire, non conservée, reste problématique. En effet, le minaret de la mosquée Ibn Tūlūn a été intégralement restauré au début du XIV<sup>e</sup> siècle par le sultan Lāghīn.

<sup>14</sup> L. Basch, « Le relief copte n° 9625 Des Staatliche Museen de Berlin et le gouvernail d'étambot », dans Harry Tzalas (dir.), *Tropis V (5th International Symposium on Ship Construction in Antiquity, (Nauplie 1993))*, Athènes, 1999, p. 43-51.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 37, fig. 1.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 41, fig. 8, 9, 10, 11.

<sup>17</sup> Nous nous plaçons dans l'hypothèse d'un certain respect des proportions entre les trois éléments de base du bateau : coque, mât, gouvernail.

<sup>18</sup> Voir, par exemple, D. Nicolle, *op. cit.*, p. 184, fig. 43 b, 43 c.

<sup>19</sup> Voir, par exemple, D. Nicolle, *op. cit.*, p. 186, fig. 56 a, 56 b ; p. 188, fig. 56 c.

debout, ce que paraîtrait confirmer, en l'occurrence, la silhouette probable des deux rameurs. Dans cette configuration, le mouvement est effectué en poussant sur les rames, dos face à l'arrière de la coque. Soulignons, par ailleurs, que les deux (ou trois) rames représentées<sup>20</sup> ne sembleraient être fonctionnellement opératoires qu'en relation avec une unité de taille modeste.

### *Bateau C*

Ce bateau, dont un peu plus de la moitié avant de la coque (de la proue à l'arrière du mât) est conservée, est celui qui soulève le plus d'interrogations.

La forme générale de la coque apparaît sensiblement similaire à celle des deux bateaux précédents. En revanche, l'absence de figuration de rames et l'importance prise par la représentation du gréement constituent deux aspects originaux propres au bateau C. Le mât, de section relativement faible par rapport à sa hauteur, s'achève par une sorte de crosse orientée vers la poupe. La forme très caractéristique de cet appendice sommital correspond à celle d'un calcet servant au passage de la drisse de l'antenne d'une voile latine dont l'une des plus anciennes attestations iconographiques, dans le contexte qui nous intéresse ici – celui de l'Égypte –, date de la première moitié du VII<sup>e</sup> siècle<sup>21</sup>. Ajoutons que l'on retrouve encore représenté ce type de calcet en forme de crosse dans des documents des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles<sup>22</sup>. Par ailleurs, si dans la majorité des figurations, la partie courbe du calcet est tournée vers la proue, elle apparaît aussi orientée, dans quelques rares documents, vers la poupe. C'est le cas, notamment, du voilier représenté sur une mosaïque du XIII<sup>e</sup> siècle de la basilique Saint-Marc, à Venise<sup>23</sup>.

Traditionnellement, le calcet en forme de crosse se trouve associé dans l'iconographie méditerranéenne, au sens le plus large du terme, à un gréement latin. Est-ce le cas de celui du bateau C ? La réponse n'est pas évidente.

Première interprétation : on peut supposer que les quatre traits obliques partant de la face antérieure du mât correspondent, pour les trois traits inférieurs, à des laizes et à une antenne<sup>24</sup> pour le trait supérieur. Dans cette hypothèse, le trait oblique s'étendant au-delà de la proue pourrait être assimilé à la bordure de la voile ou à un cordage destiné à la manœuvre du car de l'antenne<sup>25</sup>. Mais demeure inexpiquée l'absence du moindre indice d'une prolongation logique des traits (c'est-à-dire des laizes et de l'antenne) en arrière du mât.

Seconde interprétation : les traits obliques ne pourraient-ils pas plutôt correspondre à des balancines soutenant la vergue d'une voile carrée ? L'espar, disposé avec une certaine inclinaison, serait alors figuré en position de « repos ». Ce dispositif de soutien de la vergue est fréquemment attesté dans l'iconographie d'origine copte<sup>26</sup>. Sans insister une nouvelle fois sur le décalage chronologique existant

<sup>20</sup> Le document ne permet pas de savoir si les rames étaient manœuvrées en pointe ou en couple.

<sup>21</sup> L. Basch, « La felouque des Kellia. Un navire de mer à voile latine en Égypte au VII<sup>e</sup> siècle de notre ère », *Neptunia* 183, 1991, p. 2-10.

<sup>22</sup> Chr. Villain-Gandossi, *Le navire médiéval à travers les miniatures*, Éditions du Cnrs, Paris, 1985, pl. 83.

<sup>23</sup> *Ibid.*, pl. 83.

<sup>24</sup> La présence de ce qui pourrait correspondre à la silhouette recroquevillée

d'un homme ou d'un animal (un singe ?) en train de grimper le long de l'antenne ne serait pas aberrante dans ce cas.

<sup>25</sup> Voir, par exemple, Chr. Villain-Gandossi, *op. cit.*, pl. 17. Le bâtiment de droite est représenté avec sa voile latine établie. La partie inférieure de l'antenne (le car) est munie d'une manœuvre en patte d'oie appelant vers l'arrière du bateau : l'orse à poupe. C'est cette manœuvre spécifique au gréement latin qui pourrait avoir été figurée.

<sup>26</sup> L. Basch, *op. cit.*, p. 41, fig. 8, 11 ; p. 45, fig. 16, 17 ; p. 60, fig. 35, 36, 37, 38.

entre cette iconographie et le document étudié, une difficulté supplémentaire vient s'ajouter à cette interprétation. En toute cohérence technique, les balancines devraient être établies, et représentées, de part et d'autre du mât et soutenir la vergue sur toute sa longueur. Ce n'est pas le cas. La présence du personnage en forme d'orant <sup>27</sup>, en arrière du mât, suffit-elle à expliquer cette absence de figuration des cordages ?

Revenons un instant sur ce personnage. Ses bras ouverts et tournés vers le ciel rappellent étrangement, nous semble-t-il, « l'ornement » de la poupe de deux navires présents sur des documents coptes datant probablement du VII<sup>e</sup> siècle <sup>28</sup>.

## Le bateau du registre inférieur

### *Bateau D*

La silhouette de ce quatrième bateau ne laisse apparaître que les deux extrémités courbes de la coque, un aménagement en hauteur et un aviron de gouverne. Aucune indication d'un moyen de propulsion n'est décelable.

Si le profil général des extrémités évoque, à l'évidence, celui des autres bateaux, il possède cependant une particularité <sup>29</sup>. En effet, la proue et la poupe s'achèvent en forme de fer de hache à large tranchant courbe. Plusieurs documents peuvent être rapprochés de ce type d'extrémités dont une miniature d'un manuscrit copte égyptien daté des années 1179/1180 <sup>30</sup>, ou celle d'un manuscrit d'origine probablement syrienne du *Maqamāt* d'al-Hariri, daté des années 1222 <sup>31</sup>. Notons que la première miniature est le seul document chronologiquement proche de nos quatre bateaux.

L'aménagement situé à l'arrière de la coque se présente sous la forme d'une sorte de structure rectangulaire susceptible de correspondre à un abri (ou à son armature) et dont le toit pourrait également servir de plate-forme pour le timonier manœuvrant l'aviron latéral de gouverne. Il s'agit là de deux caractéristiques qui, venant s'ajouter au sens de navigation, à la position de la représentation et à la réalisation au trait (sans remplissage), différencient d'une manière relativement nette, nous semble-t-il, le bateau D des bateaux A, B et C. Quelle pourrait en être la signification ? On ne peut raisonnablement que formuler la question.

## ESSAI DE DATATION ET D'INTERPRÉTATION

La présence de ce décor de bateaux sur les murs d'une forteresse située dans le désert de Tih au Sinaï est troublante et il est en vérité malaisé de trouver une explication plausible à cela. La première difficulté est de savoir si la représentation qui nous est proposée a un lien quelconque avec l'histoire de la forteresse, avec un personnage éminent y ayant séjourné ou bien si elle est le fait d'un artiste,

<sup>27</sup> Les bras levés du personnage ont-ils une signification religieuse ou symbolique ou correspondent-ils à une attitude de travail ?

<sup>28</sup> L. Basch, *op. cit.*, p. 41, fig. 9, 11.

<sup>29</sup> Cette particularité est à relativiser dans la mesure où le bout des extrémités

avant et arrière des autres bateaux est en grande partie effacé.

<sup>30</sup> D. Nicolle, *op. cit.*, p. 174, fig. 17.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 176, fig. 22.

sans attache avec le site, convoqué simplement pour la décoration des murs de la salle d'archère. La présence d'un guerrier sur le bateau D du registre inférieur semble toutefois plaider davantage pour l'évocation d'un épisode remarquable que pour une représentation purement décorative.

Il est cependant difficile d'aller beaucoup plus loin sans essayer de préciser la date d'exécution de ce travail. Les éléments en notre possession permettent de proposer des bornes chronologiques entre lesquelles cette fresque a pu être réalisée. Les témoignages épigraphiques encore présents sur le site fournissent un terminus *post quem*. La portion de l'enceinte, à laquelle est adossée cette fresque, a été édifée entre les années 1185 et 1187<sup>32</sup>. En conséquence, cette représentation n'a pu être dessinée au plus tôt que dans les dernières années du règne du sultan Saladin (m. en 1193). Quant à la phase d'abandon, les monnaies trouvées dans les couches d'effondrement (*fals* d'al-Kāmil daté de la période 1226-1238 et *fals* d'al-Sāliḥ Nağm al-Dīn Ayyūb daté de 1246), bien que fournissant une datation beaucoup moins sûre, semblent indiquer que la fresque est d'époque ayyoubide et ne devrait donc pas avoir été réalisée après 1250. La construction de la banquette recouvrant une partie du registre inférieur de la fresque et la couverture de celle-ci par un enduit signifient par ailleurs que des aménagements ont été effectués dans cette pièce entre le moment où la fresque a été réalisée et la période d'abandon. En conséquence, il faut sans doute s'orienter pour situer la date d'exécution vers la première moitié de l'époque ayyoubide soit dans les dernières années du règne de Saladin, soit sous celui de son frère al-Ādil (1200-1218) ou au tout début de celui de son neveu al-Kāmil (1218-1238).

La présence d'un guerrier déjà signalée sur le navire D, le sens de navigation opposé entre les navires du registre supérieur et celui du registre inférieur, la différence enfin de traitement des couleurs entre les premiers navires peints en rouge et le dernier simplement dessiné au trait noir pourraient conduire à interpréter cette fresque comme la représentation d'un épisode remarquable de la guerre navale que se livrèrent musulmans et croisés dans les premières décennies de l'époque ayyoubide. Il faut cependant tout de suite remarquer que les combats navals entre les deux camps furent rares et que la flotte musulmane, durant les périodes où elle fut en état d'affronter les croisés, essentiellement dans la seconde partie du règne de Saladin, fut très souvent en position de faiblesse.

Les événements remarquables qui auraient pu être commémorés par cette fresque sont en fait peu nombreux et les liens qu'ils pourraient entretenir avec le site ne sont pas évidents. Si Saladin restaura à partir de la seconde moitié des années 1170 la marine de guerre égyptienne qui avait été pour une bonne part détruite dans l'incendie de Fuṣṭāṭ de 1168, à la fin de l'époque fatimide, il ne porta pas un intérêt majeur à la mer Rouge et à la protection des côtes du Sinaï, au point, semble-t-il, qu'aucun navire de guerre ne stationnait en permanence dans cette zone<sup>33</sup>. Cependant, deux épisodes eurent lieu durant son règne faisant intervenir la marine de guerre égyptienne, stationnée à Fuṣṭāṭ ou sur les côtes méditerranéennes, en mer Rouge. Le premier se situe en 1170 : Saladin prit alors la décision d'attaquer par voie de terre et par voie de mer le fortin d'Aylat, édifé par les Francs sur un îlot au large du golfe

<sup>32</sup> Voir à ce sujet S.S. 'Abd al-Mālik, J.-M. Mouton, « Autour des inscriptions de la forteresse de Şadr. Addendum », *AnIsl* XXX, 1996, p. 71-77.

<sup>33</sup> Sur la flotte de Saladin, voir A.S. Ehrenkreutz, « The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages », *JAOS* 75, 1955, p. 100-116 ; Y. Lev, *Saladin in Egypt*, Leyde, 1999, p. 161-184.

d'Aqaba<sup>34</sup>. Les navires mobilisés pour l'occasion furent transportés en pièces détachées depuis Fustât jusqu'au golfe d'Aqaba où ils furent assemblés et contribuèrent à la prise de cette forteresse qui fut par la suite réaménagée par Saladin et devint une étape essentielle pour protéger la route conduisant d'Égypte en Syrie. Il est fort possible que, lors de cette expédition, l'armée de Saladin soit passée par Şadr, mais à cette époque, la forteresse n'avait selon toute vraisemblance pas encore été construite, et Şadr n'était qu'une station du Sinaï aménagée autour d'un point d'eau.

Le second épisode, resté fameux, est la tentative effectuée par Renaud de Châtillon en 1182 en mer Rouge visant à piller les ports de la côte égyptienne comme 'Aydāb avant de se tourner vers les côtes d'Arabie pour aller profaner la tombe de Mahomet à Médine. La flotte égyptienne envoyée à la poursuite du seigneur de Kérak et dirigée par l'amiral Ḥusām al-Dīn Lu'lu' partit de Fustât et fut transportée à dos de chameaux et en pièces détachées jusqu'au port de Suez où elle fut remontée. Après la capture des hommes de Renaud de Châtillon à une étape de Médine, ceux-ci furent envoyés au Caire par la route du désert Oriental égyptien jusqu'à Qūş avant de descendre le Nil jusqu'à la capitale où ils devaient être exécutés<sup>35</sup>. Si cet événement dut avoir un retentissement certain à Şadr comme dans le reste du monde musulman proche-oriental, on constate néanmoins qu'aucun des acteurs de ce célèbre épisode n'est *a priori* passé par la forteresse, ce qui aurait pu constituer une explication à cette fresque.

En définitive, aucune des pistes proposées relatives aux événements de mer Rouge ne peut être retenue avec certitude. Dans l'hypothèse où cette fresque représenterait bien des navires musulmans et croisés, il faut aussi envisager la possibilité que l'on ait affaire à un épisode se déroulant en Méditerranée où les affrontements furent plus nombreux et plus durables. Aussi, à côté de l'expédition de Renaud de Châtillon en mer Rouge, d'autres affrontements se déroulant en Méditerranée marquèrent les imaginations, même s'ils ne furent pas particulièrement favorables aux musulmans, comme le siège d'Acre (1189-1191). À une époque plus tardive, lors du débarquement de la cinquième croisade (1217-1221) puis de la septième croisade conduite par saint Louis, dans le port de Damiette, la flotte ayyoubide ne s'opposa pas à la flotte franque au large des côtes méditerranéennes, mais mena une véritable guérilla sur le Nil à l'aide de navires adaptés au fleuve et construits essentiellement dans les arsenaux de Fustât<sup>36</sup>. Les maigres informations que nous livrent nos sources sur la flotte ayyoubide à l'occasion des croisades de la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle semblent indiquer clairement qu'après la mort de Saladin, cette flotte de guerre était essentiellement utilisée sur le Nil, aussi n'est-il que peu étonnant en définitive

<sup>34</sup> La source la plus précise sur cet épisode est : Ibn al-Furāt, *Tārīḫ duwal al-islām*, éd. Šammāf, Bašra, 1967, p. 126 sq. ; voir aussi : al-Bundārī, *Sanā al-barq al-Šāmī*, éd. F. al-Nabrāwī, Le Caire, 1979, p. 57 ; Abū Šāma, *K. al-rawḍatayn fī aḥbār al-dawlatayn* 1/2, éd. M. Aḥmad et M. Ziyāda, Le Caire, 1962, p. 486 ; Ibn al-Aṭīr, *Al-Kāmil fī l-tārīḫ* IX, éd. C.J. Tornberg, Leyde, 1863, p. 240 ; Sibṭ Ibn al-Ġawzī, *Mir'āt al-zamān* VIII/1, Hayderābād, 1951, p. 283 ; Abū l-Fidā', *Tārīḫ* III, p. 52 sq. ; Ibn al-Dawādārī, *Kanz al-durar wa ḡāmi' al-ḡurar* VII, éd. Munaḡḡid, Le Caire, 1961, p. 47 ; al-Ḍahabī, *Tārīḫ al-islām*, ms. Dār al-kutub, tārīḫ 42, f. 244 ; al-Nuwayrī, *Nihāyat al-arab* XXVIII, éd. al-hay'a al-miṣriyya al-šamma li l-kitāb, Le Caire, 1992, p. 391 ; Maqrīzī, *K. al-Sulūk*..., I/1, p. 44 ; *id.*, *al-Ḥiṭṭa* I, éd. Būlaq,

1270 H., p. 185 ; Ibn Taḡrībīrdī, *al-Nuḡūm al-zāhira* V, éd. Dār al-kutub, Le Caire, p. 385 sq. ; al-Ġazarī, *Durar al-fawā'id al-munazzama*, Le Caire, 1383 H., p. 496.

<sup>35</sup> Sur cet épisode, voir G. La Viere Leiser, « The Crusader Raid in the Red Sea in 578/1182-83 », *JARCE* XIV, 1977, p. 87-100. Ibn al-Dawādārī est le seul auteur à signaler que les prisonniers furent conduits au Caire par la route allant de 'Aydāb à Qūş (*Kanz al-Durar*..., VII, p. 71-72).

<sup>36</sup> Sur la flotte ayyoubide lors de la septième Croisade, voir A.-M. Eddé, « Saint Louis et la septième Croisade vus par les auteurs arabes », *Cahiers de recherches médiévales (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> s.). Croisades et idée de croisade à la fin du Moyen Âge* I, 1996, p. 65-92.

de trouver sur les murs de la forteresse de Şadr, des modèles de navire qui se rattachent à la tradition nilotique égyptienne. C'est sans doute des navires de ce type que les princes ayyoubides envoyaient en pièces détachées depuis Le Caire ou Qūş vers les côtes de mer Rouge lorsqu'un danger se faisait sentir<sup>37</sup>. Si cette tradition nilotique n'explique pas la raison de la présence de cette fresque au cœur du Sinai, elle permet de comprendre au moins l'origine des formes représentées.

Il est difficile d'aller au-delà dans l'identification de ces navires, si tant est que l'on soit effectivement en présence de navires de guerre. Des noms de navires nous sont donnés dans les différentes chroniques, mais, si l'on connaît à peu près leur fonction (transport de troupes, de montures), nous ignorons presque tout de leurs formes et il est à ce jour très difficile de mettre en rapport les noms de navire figurant dans les textes avec les représentations qui nous ont été conservées. À Şadr, aucun texte ne vient nous éclairer sur ce point.

Tout au plus peut-on faire quelques commentaires sur la couleur des navires si tant est que celle-ci réponde de la part de l'artiste à un souci quelconque de réalisme. Il est ainsi possible que la présence de l'utilisation de la couleur rouge pour peindre les navires du registre supérieur ne s'explique que par la disponibilité de cette couleur à Şadr. Le rouge est en effet la couleur la plus utilisée sur ce site : le fond des stèles épigraphiées est de couleur rouge tout comme les motifs des banquettes ou les points et les entrelacs de la frise décorant la pièce où se trouve la fresque que nous étudions. Toutefois, il faut signaler qu'Ibn Şaddād dans sa biographie de Saladin indique que la galère (*şīnī*) transportant en 588/1192 le roi d'Angleterre, Richard Cœur de Lion, venant secourir Jaffa assiégée par les armées musulmanes « était peinte en rouge, avec le pont couvert d'une tente rouge et portant un drapeau rouge<sup>38</sup> ». L'étude qui précède semble cependant clairement indiquer que les navires rouges représentés sur la fresque appartiennent plus à une tradition nilotique que franque.

Le navire D du registre inférieur est quant à lui dessiné simplement au trait noir sans que sa coque ne soit peinte. Ce navire est très proche de celui représenté à une époque voisine dans le manuscrit de Damiette daté de 1179 figurant Pierre marchand sur les eaux (fig. 14)<sup>39</sup>. Dans ce dernier cas, le dessin est aussi au trait noir, mais, de plus, la coque est peinte elle aussi en noir. Ce navire semblant par ailleurs être un navire à rames, il faut simplement rappeler que les sources arabes signalent que les galères de couleur noire portaient le nom de *gurāb*<sup>40</sup>. Ce type de galère servait selon Ibn Mammātī à transporter les guerriers et les rameurs<sup>41</sup>. Néanmoins, une telle identification du navire D, sans doute très hasardeuse, supposerait que l'on considère la présence des personnages représentés sur le pont comme symbolique et ne reflétant en rien les effectifs réels de ces embarcations qui comptaient plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines d'hommes.

<sup>37</sup> Sur ce dernier point, voir M. Chamberlain, « The Crusader Era and the Ayyūbid dynasty », in *The Cambridge History of Egypt*, éd. C.F. Petry, Cambridge, 1998, p. 227 ; Li Guo, *Commerce, Culture, and Community in a Red Sea Port in the Thirteenth Century. The Arabic Documents from Quseir*, Leyde, 2004, p. 65.

<sup>38</sup> Ibn Şaddād, *Sirat Şalāh al-Dīn*, éd. Ğ.D. al-Şayyāl, Le Caire, 1964, p. 227.

<sup>39</sup> Tétraévangile écrit en dialecte bohairique illustré de vignettes en couleur

avec des légendes en arabe. BNF, ms. copte n° 13, f° 75.

<sup>40</sup> Al-Nuwayrī, *Kitāb al-ilmān*, éd. A.S. Atya, E. Combe, Hayderabad, 1970, II, p. 230, III, p. 232. S.D. Goitein souligne cependant que le lien entre le nom du bateau et le corbeau (*gurāb* en arabe) n'est pas clairement établi (*A Mediterranean Society I*, Berkeley, 1967, p. 306 et n. 12, p. 477).

<sup>41</sup> Ibn Mammātī, *Kitāb Qawānīn al-dawāwīn*, éd. A.S. Atiya, Le Caire, 1943, p. 340 ; R.S. Cooper, *Ibn Mammātī's Rules for the Ministries*, thèse dactylographiée, university of Berkeley, 1973, p. 285.

## CONCLUSION

Il est clair que de nombreux détails, à peine esquissés, restent à étudier et à interpréter. Mais, rappelons-le, l'objectif limité de cette première analyse consistait principalement à identifier les grandes caractéristiques architecturales des quatre bateaux. Dans cette perspective, l'analyse des relevés graphiques et photographiques du document a conduit à établir un certain nombre de rapprochements entre l'architecture des bateaux du Sinaï et celle de tradition égyptienne, inscrite dans un contexte nautique à dominante fluviale. Mais il serait bien hasardeux d'aller au-delà de cette interprétation de l'architecture des quatre bateaux et de tenter, par exemple, de caractériser leur fonction de transport ou de guerre. Par ailleurs, et comme nous l'avons souligné à diverses reprises, la plupart des modèles architecturaux de comparaison utilisés proviennent de sources iconographiques coptes chronologiquement antérieures au document étudié. Dès lors, peut-on interpréter cette situation comme l'indice éventuel d'une permanence de certaines caractéristiques architecturales en relation avec un milieu nautique déterminé - le bassin du Nil - agissant comme un conservatoire de techniques ? Si l'on est en droit de formuler la question, on se gardera bien de conclure à ce stade d'avancement de notre recherche.

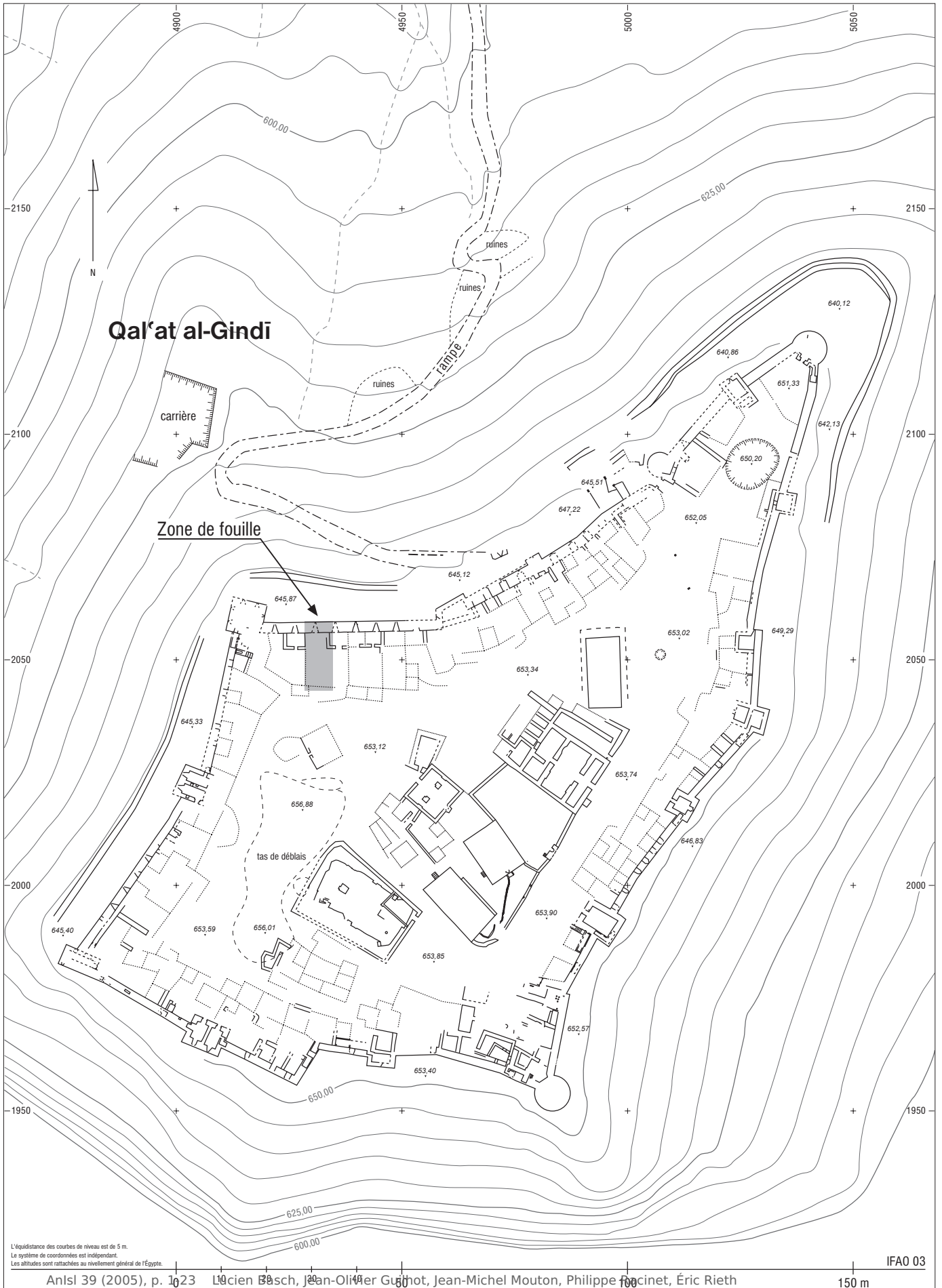


Fig. 1. Forteresse de Sadr. Localisation du secteur de fouilles. D'après L. Basch, Jean-Olivier Guignot, Jean-Michel Mouton, Philippe Racinet, Éric Rieth  
 AnIsI 39 (2005), p. 1023. © IFAO 2026. AnIsI en ligne. <https://www.ifao.egnet.net>



Fig. 2. Plan général de l'unité d'habitation. Del. J.-O. Guilhot.



**Fig. 3.** Vue des pièces A et I adossées au mur d'enceinte. Photo J.-O. Guilhot.

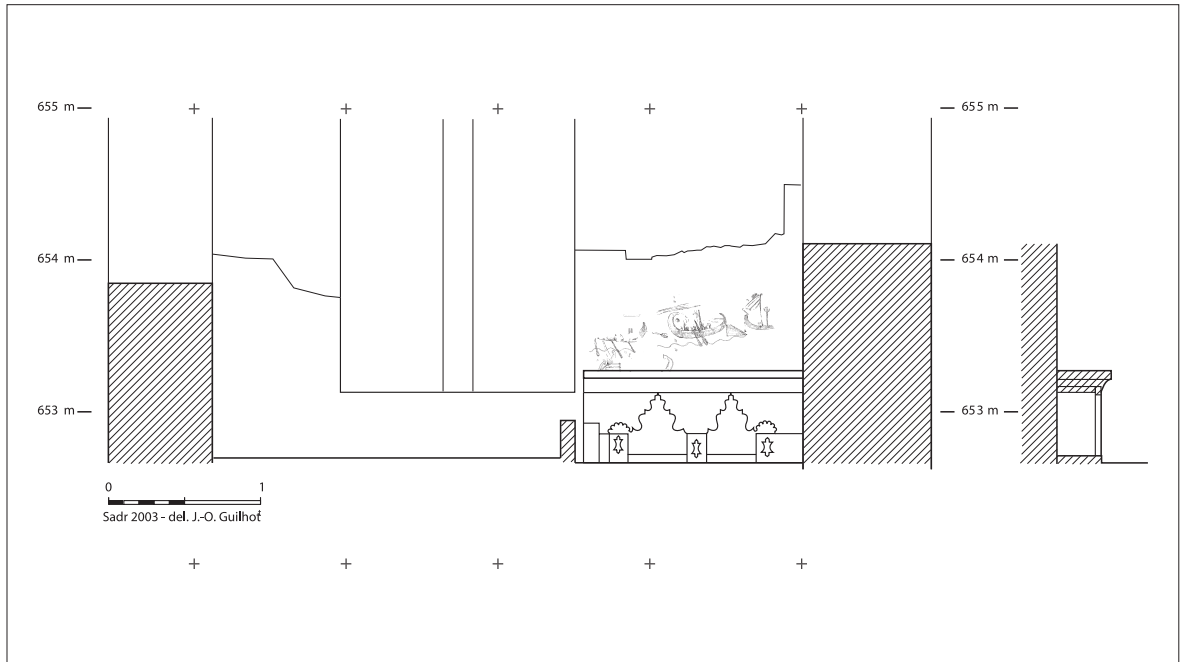


Fig. 4. Coupes du mur nord et de la banquette. Del. J.-O. Guilhot.



Fig. 5. Vue générale de la banquette et de la fresque aux bateaux. Photo J.-O. Guilhot.

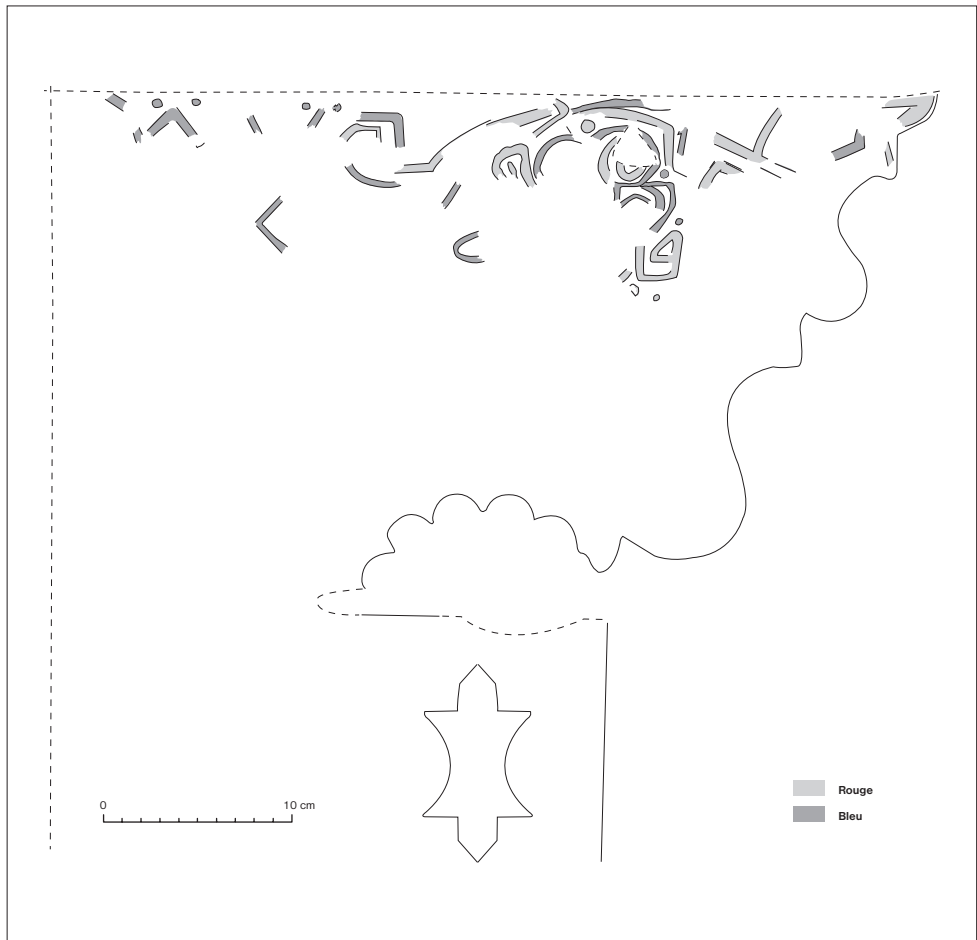


Fig. 6. Décor de la banquette. *Del.* A. Hussein / Ifao.



Fig. 7. Décor de la banquette. *Del.* A. Hussein / Ifao.

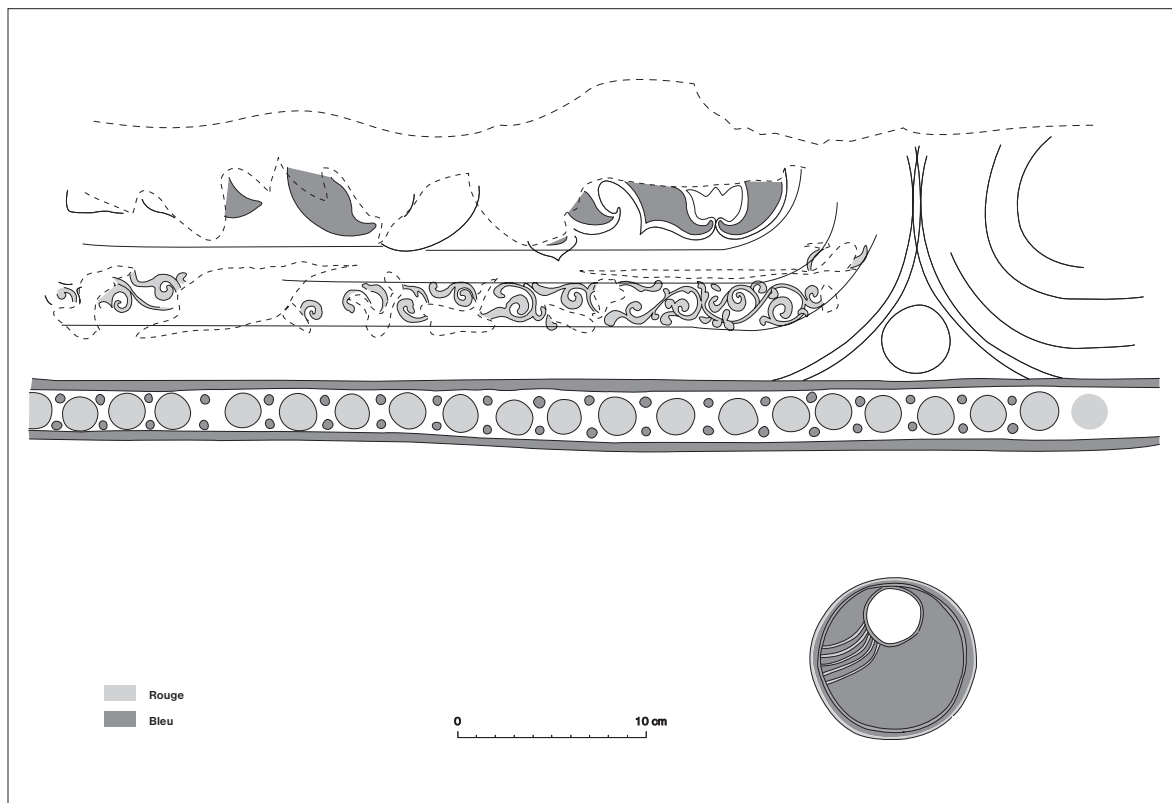


Fig. 8. Frise du mur est de la pièce A. Del. A. Hussein / Ifao.



Fig. 9. Détail du décor géométrique et végétal. Photo M. Wuttmann / Ifao.

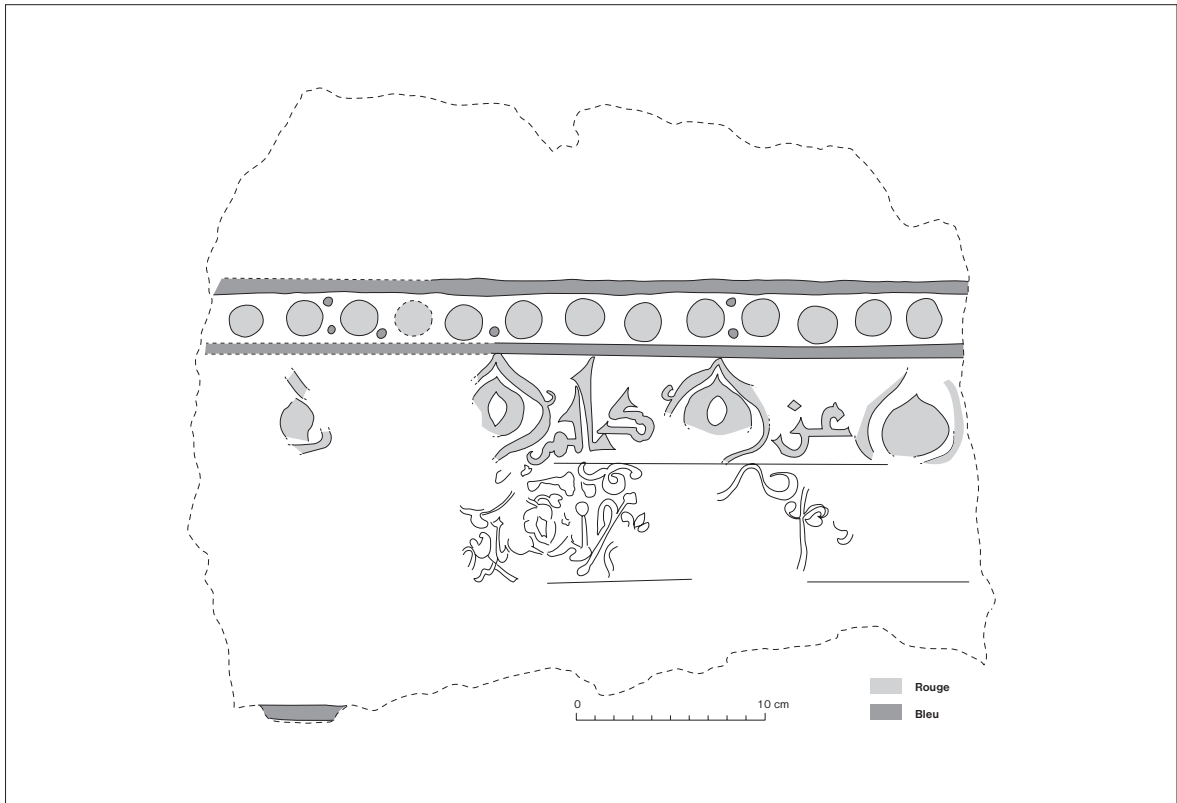


Fig. 10. Bloc décoré (piédroit gauche de l'archère). Del. A. Hussein / Ifao.

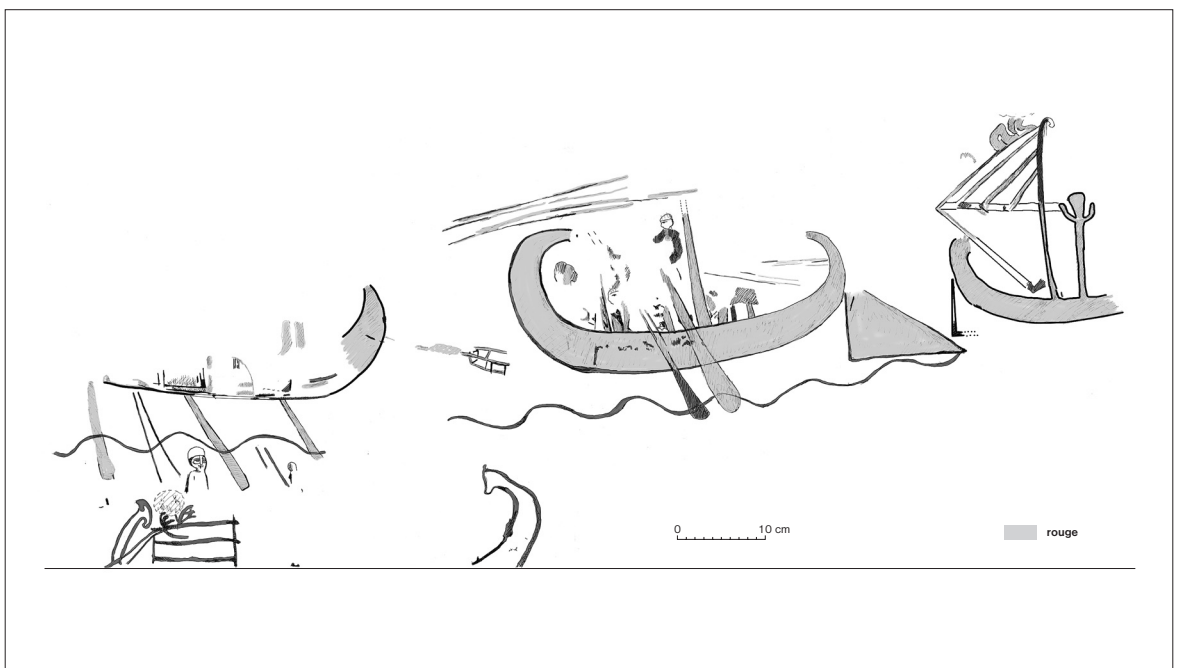


Fig. 11. Décor de bateaux. Del. A. Hussein / Ifao.



**Fig. 12.** Détail du bateau central (bateau B). Photo J.-O. Guilhot.



**Fig. 13.** Personnage casqué à l'arrière du bateau noir (bateau D). Photo J.-O. Guilhot.



Fig. 14. Représentation d'un navire sur un tétraévangile copié à Damiette en 1179 (Pierre marchant sur les eaux, © BNF, ms. copte n° 13, fol. 75).