Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds), *Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010.*

Oxford, Archaeopress (British Archaelogical Reports, International Series 2346, British Foundation for the Study of Arabia Monographs, 12), 2012, 249 p., 143 fig., 12 tableaux.
ISBN : 978-1407309293

Les Actes du 5e colloque du Red Sea Project, qui s'est tenu en 2010, paraissent sous le titre « Navigated Espaces, Connected places ». Il s'agit du 5e volume des actes des colloques tenus sur les activités menées depuis dix ans dans la région de la mer Rouge, tous publiés aux British Archaeological Reports (BAR), International Series, dans la collection de la Fondation Britannique pour l'Étude de l'Arabie.

Présentées en six parties, les 23 contributions de ce volume rendent compte des recherches de terrain ou de réflexions pluridisciplinaires sur la mer Rouge. Comme on pouvait s'y attendre, les sujets des contributions ne concernent pas exclusivement la période islamique. En effet, les données récentes sur le monde maritime autour de l'Arabie dans son ensemble ne sont pas assez nombreuses pour supporter une séparation chronologique. Il apparaît même préférable de ne pas scinder les mondes maritimes préislamiques et islamiques et d'accéder par ce type de rencontre et de publication à une connaissance globale de chaque sujet abordé.

La première partie, intitulée « Recollections », contient les articles de Jenny Balfour Paul « Travels with Machell in the Red Sea and Indian Ocean: The Voyages of Thomas Machell and Jenny Balfour Paul, 1848 and 2010 » et d'Antonin Besse « The Last of the Aden Dhows ». Le premier auteur a écrit deux livres sur l'indigo. S'apercevant qu'elle a fréquenté bon nombre des mêmes lieux que Thomas Machell au milieu du XIXe siècle, J.B.P. livre des extraits des cinq volumes du Journal de ce dernier. T. Machell a navigué sur les dhows, le Hamoody et le Futta Salam, puis sur un grand baghla, le Fath al-Khayh, de Mascate à Djeddah, en 1848. J.B.P. se découvre des points communs avec ce précurseur : T. Machell a travaillé plusieurs années dans une manufacture d'indigo au Bengale et, en 2010, elle décide de refaire un de ses voyages, en sens inverse, du canal de Suez à l'Angleterre. Dans le second article, Antonin Besse apporte son témoignage sur la compagnie d'import-export de son père à Aden dans les années 1950 qui fonctionnait avec ses propres dhows, fabriqués au lieu-dit Ma'alla hard. Envoyé par son père pour suivre un stage avec le charpentier de marine en chef, il relate le mode de construction d'un dhow, basé sur beaucoup d'empirisme et nous renseigne sur la nature du fret (camions, voitures, moutons, chèvres, épices, etc.) selon une unité de charge et de poids encore basée sur le panier de dattes d'Irak pesant 14 pounds (6,35 kg).

Le thème de la deuxième partie, « Early Navigation and Contact », fait l'objet de six contributions. Celle de Cheryl Ward, « Sailing the Red Sea: Pharaonic Voyages to Punt and Min of the Desert », est le récit d'un voyage expérimenté à l'aide d'un bateau, le Min of the Desert, construit en 2008 d'après le modèle représenté sur les reliefs de Punt dans le temple mortuaire de Hatshepsut à Deir al-Bahri datés de ca. 1480 av. J.-C. Le succès de l'opération, à la fois sur le Nil et en mer Rouge, démontre l'efficacité d'une technologie ancienne de 4 000 ans.

La contribution de Pierre Tallet, « A new Pharaonic Harbour in Ayn Sokhna (Gulf of Suez) », livre le résultat des fouilles conduites dans la première décennie des années 2000, condensé d'une importante monographie en cours de rédaction. Un plan de situation des secteurs de fouilles où sont indiquées les galeries de stockage, celles avec des fragments de bateaux et un atelier de métallurgie, permet de comprendre ces vestiges de plusieurs occupations dont la plus ancienne est datée de : *ca.* 2700-2200 av. J.-C.

Rodolfo Fattovich est l'auteur de « The Southern Red Sea in the 3rd and 2nd Millennia BC: An Archaeological Owerview », qui traite du panorama culturel de la fin du 3e-2e millénaire av. J.-C. dans le nord de la Corne de l'Afrique et le sud-ouest de l'Arabie, régions où le climat fut caractérisé par une aridité croissante à cette époque. La discussion sur l'évidence des contacts entre toutes les populations de ces régions est nourrie par les recherches archéologiques de l'auteur lui-même sur les sites de Mahal Teglinos (Kassala) et Aqiq, au Soudan et de Mersa (Wadi Gawasis), en Égypte.

Sous le titre « Nubians and the Others on the Red Sea, An Update on the Exotic Ceramic Materials from the Middle Kingdom Harbour of Mersa / Wadi Gawasis Red Sea, Egypt », la contribution d'Andrea Manzo traite de la céramique provenant des fouilles (2006-2010) du site de Mersa distant de 50 km au nord de Quṣayr (Myos Hormoz) comme moyen de déceler les marqueurs d'échanges. Il s'agit de l'identification et de la datation de tessons nubiens et de tessons importés du sud de la mer Rouge pouvant provenir de la côte yéménite ou de la région de Djibouti datant de la première moitié du 2e millénaire

BCAI 29 (2014) Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds): Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010., recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

av. J.-C. ou des niveaux les plus anciens d'Adulis sur la côte érythréenne. De nombreux parallèles sont établis avec les matériels d'une pléiade de sites (Askut, Mirgissa, Kerma, Debeira, Faras, Wadi es-Sebua, Ma'layba, Adulis, Hosh el-Guruf (mine d'or), El-Kab (inscription de Sebeknakht, etc.) qui ne sont pas cartographiés, ce qui affaiblit la démonstration.

Pour sa part, K. A. Kitchen s'intéresse à l'espace maritime partagé par les navigateurs des deux côtés de la mer Rouge : « Ancient Egyptian and Allied African Navigators' Use of Space on the Red Sea ». L'auteur s'emploie à définir l'espace de Punt à la lumière des textes datant du Moyen Empire découverts à Mersa Gawasis qui mentionnent, entre autre, les expéditions vers Punt du xxe et début du xixe siècle av. J.-C. La fameuse expédition vers Punt de la reine Hatshepsut au milieu du xve siècle av. J.-C. aurait suivi les mêmes modalités. Pour l'auteur, l'espace central de Punt constitue un losange limité à l'ouest par le Nil au niveau de la 5e Cataracte, au sud de Khartoum, puis par le Nil Bleu ; il est bordé au nord par une large ligne partant des environs de la 5e Cataracte jusqu'à la mer Rouge, au nord de Port Soudan ; à l'est, il s'arrête à la mer Rouge, du nord de Port Soudan jusqu'à l'extrémité sud de la baie d'Aqiq ; sa limite méridionale est parallèle, mais s'étendant d'est au sud-est, à la frontière du Soudan avec l'Érytrée et l'Éthiopie, de la mer Rouge jusqu'aux environs de Roseires. De plus, K. A. K. propose cette définition territoriale pour une période d'une durée de deux mille ans : de ca. 2600 à 600 av. J.-C. La carte produite dans l'article (p. 60) indique de nombreux toponymes, mais reste floue quant aux limites du royaume de Punt pourtant précisées dans le texte par l'auteur.

« The Semiticisation of the Arabian Peninsula and the Problem of its Reflection in the Archaeological Record » écrit par Roger Blench tient lieu de sixième et dernière contribution de cette deuxième partie. L'auteur rappelle que les ancêtres, à la fois des langues épigraphiques et des sudarabiques modernes, étaient des langues parlées au Proche-Orient plutôt qu'en Éthiopie. Mais la date et le processus par lequel les locuteurs de ces langues migrèrent et varièrent restent inconnus.

Son enquête linguistique le mène à remonter le temps avec l'archéologie jusqu'à la première occupation humaine en Arabie, il y a 100 000 ans, et aux premiers signes de la domestication de la vache (VIe ou VIIe millénaire av. J.-C.), des ânes et des moutons suivie, plus tard, de celle de la chèvre et du chameau (IIIe millénaire av. J.-C.). Il présente cinq tableaux par termes utilisés pour désigner « chameau », « âne », « vache », « chèvre » et « mouton » en sudarabique (en mahri, jibbâli, harsûsi, soqotri) avec les équivalents proche-orientaux (ougaritique, néo-assyrien, hébreu, arabe). De la confrontation des termes (leur similitude ou leur éloignement, leur présence ou leur absence, etc...), l'auteur tire d'intéressantes conclusions, par exemple, sur les pays précurseurs dans la domestication, l'agriculture et l'élevage en suivant l'occurrence des racines correspondant aux différents mammifères. Malgré l'ancienneté de la domestication de la chèvre, sa racine largement répandue n'est pas attestée épigraphiquement dans l'ancien Proche-Orient suggérant que l'apparition de la chèvre en Arabie a lieu plus tard que celle de la vache, des chameaux et des moutons.

La troisième partie, « The Sea in Classical Antiquity », comporte trois articles. Le premier, « Sacred Places and beings of the Red Sea Littoral Societies » d'Oscar Nalesini, aborde la question des croyances et des mythes générés par la peur de la mer et de ses monstres dans l'Antiquité mais, on le verra, bien avant encore. En partant, concrètement, de lieux sacrés situés sur le pourtour de la mer Rouge et dévolus aux rites de peuples bien identifiés, l'auteur s'oriente ensuite vers les signes de croyances et de dévotions – toujours en relation avec la faune marine – de populations moins connues (ichthyophages de la péninsule d'Oman, du Makrân) voulant ainsi montrer la manifestation de leur capacité spirituelle. Des êtres humains ont été enterrés avec des restes de tortue à Ra's al-Ḥamrā' en Oman au 5e-4e millénaire av. J.-C., avec des vertèbres de requin ou des sardines à Sahî Tump au Baluchistan pakistanais et une structure funéraire a été érigée avec des os de dugong au 4e millénaire av. J.-C. sur l'île d'Akad dans l'émirat d'Umm al-Quwayn, aux Émirats Arabes Unis.

Caroline Durand, auteur du deuxième article « Crossing the Red Sea:The Nabataens in the Egyptian Eastern Desert », s'intéresse aux déplacements des Nabatéens. Si les Nabatéens sont plus volontiers perçus comme des nomades marchands avec une capitale, l'emblématique Pétra, la discussion porte ici sur leur vocation maritime et leur port principal Leuké Kômé encore non identifié avec certitude. La tendance actuelle pour sa localisation penche en faveur du site portuaire près de al-Wajh, face à Myos Hormoz (Quṣayr al-Qadīm), plutôt que celui de 'Aynûna. Comment ont-ils fréquenté l'autre rive de la mer Rouge ? Pour répondre à cette question, C. D. croise les sources avec des centaines de graffiti nabatéens relevés le long des routes reliant la mer Rouge au Nil et concentrés sur le tronçon (14 lieux cartographiés, fig 10:1) entre le port de Myos Hormoz et la cité de Koptos (Qifṭ) sur le Nil.

Cette troisième partie s'achève par la contribution de Lucy Blue, J.D. Hill et Ross Thomas : « New Light on the Nature of Indo-Roman Trade: Roman Period Shipwrecks in the Northern red Sea ». Relevé

BCAI 29 (2014) Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds): Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010., recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

et identification de la cargaison de deux navires sont les résultats de la première opération de fouilles sous-marines du Red Sea Roman Shipwreck Project menée en 2010. Les épaves de Fury Shoals et d'Abu Fendera, situées respectivement à 25 km au nord-est et à 150 km au sud-est de Bérénikè, sont concernées. L'épave du Fury Shoals peut être datée par son contenu d'amphores à vin d'origines diverses (Campanie, Alexandrie AE4) du milieu du 1er siècle av. J.-C. au milieu du 3e ap. J.-C. À Abu Fendera, la chronologie des amphores relevées dans l'épave coïncide avec celle du Fury Shoals mais, en outre, il faut compter parmi les artefacts deux bols en bronze, cinq (?) ancres en fer, cinq clous en cuivre et quelques fragments de revêtement en plomb.

La quatrième partie s'intitule « From the Classical to the Islamic » et comprend cinq articles illustrant cette période de transition. « The Port of Babylon in Egypt » par Peter Sheehan inaugure brillamment le sujet. Dans le Vieux-Caire, le long de la rive orientale du Nil, subsistent les ruines impressionnantes de la forteresse romaine de Babylone datée de l'époque de Trajan. En réunissant sources et preuves archéologiques, l'auteur cherche à établir les maillons chronologiques du port de Babylone depuis sa plus ancienne fondation afin de démontrer la vocation maritime du canal reliant le Nil à la mer Rouge. Il conclut que le port de Babylone prend vie « à l'intérieur du contexte des colonies marchandes émergeant au début de la 26e Dynastie sur la Branche pélusiaque du Nil et s'étendit probablement au sud du temps du pharaon Amasis (526-570 BC). » Cependant, c'est depuis le début du second millénaire av. J.-C. que des ports font du commerce sur le canal pélusiaque avec l'Égée et le Levant. Pendant la conquête arabe, la forteresse de Babylone est le nucléus de la cité de Fusṭāṭ entraînant des modifications importantes du canal et donc du port qui ne cessa pas pour autant d'être actif, comme en témoignent les récits de Nāṣir-i Khusraw, al-Muqadassī, al-Kindī. Au xive siècle, la rive a reculé de 500 m à l'ouest et déconnecté les anciens bâtiments portuaires de leur fonction.

Le deuxième article de cette partie concerne l'exploitation d'archives de biographies d'évêques de Rome : « The Liber Pontificalis and Red Sea Trade of the Early to Mid 4th Century AD ». Eivind Heldaas Seland, son auteur, s'est intéressé au témoignage de l'évêque Sylvestre qui dirigea/occupa l'office pontifical durant le règne de Constantin 1er (312-337). Par le biais des mentions de produits achetés à Rome ou payés comme taxes par les États de l'Empire romain (aromates, poivre, canelle, huile de myrrhe, balsam, storax et safran) l'auteur remonte aux pays d'origine de ceux-ci au gré des itinéraires commerciaux autour de la mer Rouge. « La distribution des États en Syrie, Phénicie et Égypte souligne l'opération continue du commerce le long du couloir du golfe Persique-Euphrate, les axes Nord de la mer Rouge – Méditerranée et mer Rouge – Nil. » Les plantes aromatiques utilisées pour la liturgie dans la chrétienté signifient de grandes quantités d'argent investies dans le commerce de la mer Rouge à la période romaine tardive.

Dans « The Fatimids and the Red Sea (969-1171) », David Bramoullé s'interroge sur la politique commerciale en mer Rouge de cette dynastie. Pour l'auteur, si, d'après les sources historiques, le commerce dans cette région est florissant avant même son apogée au xiie siècle, il n'est pas la première préoccupation des Fatimides. Contrairement à ce que Lewis a écrit, à cette époque-là, les Fatimides n'ont aucune vue impérialiste sur la mer Rouge. Ils sont trop occupés à garder le contrôle sur la côte syro-palestinienne et les villes de Tripoli, Tyr et Ascalon. C'est plutôt à partir de 1073, sous Badr al-Ǧamālī et sa réforme, que, pour des raisons de survie, le commerce de la mer Rouge se développa : pour résister aux Turcs seljoukides et aux croisés, des fonds étaient nécessaires à l'Égypte. En 1134, les navires de commerce utilisent une route plus directe entre Aden et l'Égypte et ne font escale que dans quelques ports en particulier dans l'archipel de Dahlak et à Suakin.

Timothy Power, dans son article « Trade Cycles and Settlement Patterns in the Red Sea Region (ca. AD 1050-1250) », rassemble arguments historiques et archéologiques permettant d'établir le panorama de la situation économique durant ces deux siècles dans la région au sens large. Il examine tour à tour le cas de chacune des régions bordières de la mer Rouge (Levant méridional, Basse-Égypte, l'Arabie nord-ouest, la Haute-Égypte, l'Arabie sud-ouest et l'Afrique orientale nord), avec leurs ports principaux et leur capitale économique en tenant compte des ressources intérieures, notamment des mines d'or, d'argent ou de cuivre. Les ports de ʿAyla, al-Qulzum, al-Ǧār, ʿAynūna, al-Waǧh, al-Ḥawrā, ʿAyḏāb, ʿAṭṭār, Ġalāfiqa, Bādiʿ, Suakin et Dahlak sont évoqués. Après bien d'autres, et, en particulier Goitein, l'auteur constate que ces ports sont reconnus comme ruinés ou en déclin au xiie siècle ou au début du xiiie siècle pour des raisons variées. Djeddah, Aden et ʿAyḏāb résistent au déclin. « L'existence de communautés marchandes perses et juives à Djeddah, Aden et au Caire – qui canalisent l'accès à la mer Rouge par ʿAyḏāb – peut être considéré comme le facteur décisif. » En effet, ces communautés entretiennent d'étroits contacts sur les réseaux commerciaux de l'océan Indien et vont ainsi maintenir le négoce et la prospérité dans leurs ports. On sera donc beaucoup plus réservé pour assimiler le cas du déclin de Sharma, comptoir yéménite sur l'océan Indien, à ce mouve-

BCAI 29 (2014) Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds): Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010., recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

ment de récession économique, toute séduisante qu'en puisse paraître l'hypothèse.

Avec « Sailing with the Mu'allim: The Technical Practice of Red Sea Sailing during the Medieval Period » par Julian Whitewright, dernier article de la quatrième partie, est explorée la question de la pratique de la navigation en mer Rouge à la période médiévale. Dans ce domaine, les traités de navigation de Ibn Māǧid et de Sulaymān al-Mahrī sont incontournables. Parce que ces écrits sont méthodiques et truffés de calculs basés sur l'observation des astres, de la mer et du vent, l'auteur les revisite après Ferrand et Tibbetts. Il livre ici ses interprétations sous forme de graphiques comme le diagramme des caps possibles à partir du centre de la mer Rouge proposés par Sulaymān al-Mahrī ou celui de la vitesse moyenne de navigation en nœuds en Méditerranée, mer Rouge et océan Indien aux XIe, XIIe, XVe, XXe et XXIe siècles. Dans la bibliographie, l'absence de référence aux travaux de G. Ferrand est étonnante et l'on appréciera peu la faute d'orthographe sur le nom de famille de Henry de Monfreid.

La cinquième partie de cette publication forme un dossier consacré à « Suakin », port du Soudan, en trois articles. Le premier « Suakin: Paradigm of a Port » par Michael Mallinson aborde la question des toponymes (Suche de Pline, Ptolemaïs-des-chasses du Périple) et celle de la localisation exacte de ce port depuis 1600 av. J.-C, époque à laquelle son existence pourrait remonter. L'auteur passe en revue les traces tangibles de l'histoire de Suakin de l'époque romaine à nos jours. « Red Sea Hills Suakin – Berber Route » rend compte des prospections menées en 2008. Elles ont mis en évidence la présence d'éléments architecturaux d'époque romaine qui s'ajoutent aux citernes de même époque, découvertes par Chittick quarante ans plus tôt. L'architecture domestique à un ou deux étages de Suakin est plus volontiers comparée avec celle de Lamu qu'aux maisons-tours yéménites. Depuis les Portugais, on peut observer à partir de documents graphiques l'évolution de l'urbanisme de l'île. La présence ottomane exerça une grande influence sur son développement, de même que la création du canal de Suez et les aménagements liés au pèlerinage de La Mekke.

Le deuxième article sur Suakin, intitulé « Archaeology and the Archaeological and Historical Evidence for the Trade of Suakin, Sudan » et signé par L.M.V. Smith et al., expose le résultat des recherches archéologiques menées à l'intérieur de l'île de 2002 à 2010. Leur cartographie précède utilement la discussion (fig. 18.1). Il apparaît clairement qu'elles ont eu lieu dans des maisons (Bayt Khorshid Effendi, Bayt al-Basha, Bayt 'Osman Digna', Muhafaza ou résidence du gouverneur) et dans la mosquée de Shafa'i. La stratigraphie (3 m de profondeur) comme les tessons de céramique prouvent l'occupation de l'île au Xe (White and green glazed wares), au milieu du XIe (niveau dans Bayt al-Basha), aux XIIIe-XIVe (Yellow glazed wares, c'est-à-dire mustard ware du Yémen), aux XIVe-XVIIe (Turquoise glazed wares, c'est-à-dire plats à marlis de Kunj (Iran) et Thin grey wares, céramique grise ou jaune pâle fine et souvent incisée). Par contre, la datation (1750-1850) de la porcelaine chinoise bleu et blanc (fig. 18:16), bien connue dans le Golfe, s'avère plus précise que celle donnée ici par radiocarbone. Comme dans tous les ports (Quṣayr al-Qadīm, Zabīd, al-Šiḥr, Šarma, Qalhāt, Ṣuḥār, Ǧulfār) dont la mer bordière est en contact avec l'Inde depuis l'Antiquité, de la céramique indienne a été retrouvée à Suakin.

Jacke Phillips est l'auteur du dernier article sur Suakin : « Beit Khorshid Effendi: A 'Trader's' House at Suakin ». Il s'agit de la monographie d'une maison en ruines située sur la rive nord-est de l'île. Construite en pierres de corail recouvertes d'un enduit de plâtre, elle couvre une superficie de 851 m^2 : des pièces réparties sur le pourtour d'une cour ou *ḥawš*. L'auteur propose cinq étapes de construction à partir d'une habitation de deux pièces ouvertes sur la cour et en produit les plans. Ces *bayt*-s subiront une extension à l'est, au rez-de-chaussée et à l'étage, couverte d'une voûte et tenant lieu de diwan ou cœur de l'habitation. Elle aurait été construite après 1821 par Khorshid Abd Allah, officier du gouvernement, lors de sa venue au Soudan avec l'armée turque. L'auteur déplore le manque de comparaisons possibles, bien qu'il ait à sa disposition celle d'al-Luhayya sur la côte du Yémen. Pour ma part, je serais peu encline à caractériser cette maison de 'Red Sea Style' tant j'y vois de traits communs avec les maisons du Golfe de la même période.

« People and The Environment in the Red Sea Region » est le thème de la sixième et dernière partie de ce volume, illustrée par quatre articles. Intitulée « (Dis)located Spaces and Mediated Oppositions: Monks and Bedouin in the Deserts around the Red Sea », la contribution de Janet C.M. Starkey traite des routes de pèlerinage qui pouvaient relier des monastères chrétiens entre eux et des relations entre les moines et les bédouins des déserts situés autour du nord-est de la mer Rouge. L'auteur, en empruntant la route du pèlerinage à La Mecque, visita, en 2006, les monastères de Sainte-Catherine (Sinaï), de Rhaithou, de Saint-Antoine (à Ra's al-Zaʿfarāna) et de Saint-Paul (Ǧabal al-Ǧalāla al-Qibliyya). Pour J.C.M.S., l'opposition entre bédouins nomades et moines sédentaires n'est pas flagrante et, comme celle entre le tourisme de masse et la solitude sacrée, ne résiste plus face à l'offensive des nouveaux moyens de communication (Internet et portables).

BCAI 29 (2014) Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds): Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010., recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

L'article de P. Weschenfelder « The Integration of the Eastern Desert into the Islamic World: Beja Groups in Medieval Islamic Geography and Archaeological Records » cible l'émergence de ces groupes, à la période abbasside, dans tous leurs aspects, notamment commercial. Désignés sous ce nom (Beja) en Éthiopie depuis le IVe siècle, ils apparaissent chez Yaʿqūbī en tant que différents groupes dont les Ḥadāriba. D'abord assimilés aux travailleurs des mines d'or et d'émeraude en Égypte, ils furent connus pour le contrôle qu'ils opérèrent sur les ports de la mer Rouge et enfin pour les interactions qu'ils créèrent entre leurs territoires et les produits et les places de marché comme ʿAyḏāb, Aswān, Kom Ombo, Allaki, Suakin, Djeddah.

Le commentaire du résultat d'un sondage sur le niveau des connaissances dans le domaine « Vie, Géographie et Histoire de la mer Rouge » des étudiants (de 18 à 25 ans) de l'université King Abdulaziz à Djeddah tient lieu de troisième article. Son auteur, Sadig A. Malki, présente le questionnaire constitué d'interrogations élémentaires comme « quel est le nom de la ville sur la côte africaine de la mer Rouge la plus proche de Jeddah ? » et de plus complexes : « d'après vous, quel est le principal problème environnemental concernant la mer Rouge ? ». Malgré la place privilégiée de Djeddah, porte de La Mecque et principal port de l'Arabie Saoudite, qui centralise les activités d'un bon nombre d'institutions et d'entreprises ayant pour objet la mer Rouge, le niveau des connaissances des étudiants est faible. Ils jugent eux-mêmes qu'ils n'ont pas reçu un enseignement suffisant sur tout ce qui la concerne. À partir d'une analyse approfondie des réponses, l'auteur propose neuf résolutions pour remédier à cette faiblesse du savoir.

Philippe Provençal, auteur du dernier article de cet ouvrage, « Arabic Plant Names and Botany in Arabic Civilisation.The Contribution of Peter Forsskål (1732-1763) and Others », rend hommage au savant danois. Membre de la célèbre expédition pluridisciplinaire de Carsten Niebuhr (1761-1767), Peter Forsskål en était le botaniste et zoologue. Ces disciplines lui avaient été enseignées par Carl von Linné à Uppsala. En outre, il avait appris l'arabe, l'hébreu et l'araméen auprès de Johann David Michaëlis, un des meilleurs spécialistes en langues sémitiques de l'époque. Il mourut de la malaria au Yémen, mais son œuvre scientifique consignée dans trois volumes fut éditée par Niebuhr en 1775 et 1776 : l'un, sur la description des animaux, l'autre, sur celle des plantes, le troisième, sur les illustrations des Rerum Naturalium. Il s'acquitta de son devoir en respectant les consignes : relever les termes locaux et les écrire à la fois en arabe et en latin. L'Herbier de Forsskål déposé au musée d'Histoire naturelle du Danemark compte plus de 2 000 feuillets. L'auteur signale comme mise à jour de cette œuvre deux livres dont le sien, intitulé *The Arabic Plant Names of Peter Forsskål's Flora Aegypthiaco-Arabica* et publié en 2010.

Même si l'objectif premier de ce volume s'avère la mise en évidence des spécificités de la mer Rouge et de ses régions bordières, le caractère maritime de celles-ci les relie à d'autres ensembles comparables qui ne peuvent être ignorés. Certains auteurs en ont d'ailleurs tenu compte. À l'avenir, il est souhaitable que davantage de ponts soient établis avec la façade méridionale de l'Arabie ou avec le Golfe dont beaucoup de publications les concernant semblent inconnues. Malgré ces quelques défauts, cette livraison reste un bon exemple de confrontation de données pluridisciplinaires, d'autant plus précieuses qu'elles sont difficiles à obtenir dans cette région du monde.

Claire Hardy-Guilbert
CNRS - Paris

BCAI 29 (2014) Agius Dionisius A., Cooper John P., Trakadas Athena and Zazzaro Chiara (eds): Navigated espaces, Connected Places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter, 16-19 September 2010., recensé par Claire Hardy-Guilbert
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net