



Le port de Memphis à l'époque hellénistique : un port frontière entre Basse et Moyenne Égypte

Lucia ROSSI

LabEx Dynamite

Laboratoire Archéologies et Sciences de l'Antiquité (ArScAn)

Texte de la communication du 18 mars 2016

« Le 8ème descendant de ce roi (...) fonda Memphis, la ville la plus célèbre d'Égypte. Il avait choisi l'emplacement le plus convenable de tout le pays, l'endroit où le Nil se partage en plusieurs branches pour former (...) le Delta. Par cette position Memphis est en quelque sorte la clé d'Égypte et domine la navigation de la haute région ».

C'est ainsi que Diodore de Sicile décrit les qualités naturelles de Memphis en évoquant deux éléments majeurs de la réflexion qui nous occupe aujourd'hui, à savoir d'une part le rôle clé de la localité dans l'accès à la Vallée, et, d'autre part, la capacité que Memphis offrait aux pouvoirs politiques en place de contrôler les circulations humaines entre le Delta et la Vallée, notamment celles qui exploitaient la navigation fluviale. Le même auteur, quelques passages plus loin, soulignait l'inflexion que la création du port d'Alexandrie aurait engendrée sur les activités économiques liées aux ports de la ville d'Apis.

La littérature scientifique parue sur le sujet n'est pas abondante, et elle ne cesse de révéler les limites posées par les cloisonnements disciplinaires entre histoire et papyrologie. On soulignera qu'à ce jour les contributions majeures demeurent la seconde édition de l'ouvrage de D. Thompson, *Memphis under the Ptolemies* et la contribution succincte mais précieuse de H. Hauben sur le poste de garde de Memphis. On évoquera également les actes du colloque parus en 1980 dans la collection *Collectanea Hellenistica* ainsi que l'ouvrage, plus récent de S.-A. Ashton sur les recherches de Petrie relatives à Memphis hellénistique et romaine. Dans l'ensemble de ces ouvrages les activités portuaires de Memphis sont systématiquement évoquées et des rapports de continuité sont établis entre l'organisation des ports et de la fiscalité des ports d'époque lagide et romaine. Cependant aucune tentative de préciser le sens et l'évolution de la terminologie employée n'a été faite, notamment en ce qui concerne la concurrence apparente entre les termes *limên*, - enos, désignant un port et celui de *hormos*, ou désignant littéralement un mouillage. En effet il s'agit du terme qui domine dans



la documentation papyrologique d’Égypte pour désigner les installations portuaires éminemment fluviales et qui se retrouve également dans la toponymie. De la même manière, les relations de nature administrative qu’entretenaient les ports et les postes de garde situés à leur proximité n’ont pas été approfondies, de telle sorte que le dossier documentaire de Memphis, ses ports et ses forts résulte quelque peu éparpillé sur l’ensemble de la période hellénistique et romaine.

Je m’intéresserai aujourd’hui à ces deux points, qui sont révélateurs, me semble-t-il, du rôle joué par Memphis dans la régulation des circulations humaines sur le Nil, dans un espace qui marque la limite territoriale entre la Vallée et le Delta, tant pour les transports fluviaux que pour les transports empruntant les routes caravanières orientales et occidentales. Je me concentrerai essentiellement sur l’époque hellénistique, les termes chronologiques de mon étude étant la fondation d’Alexandrie d’une part et la création de la province romaine d’Égypte de l’autre. L’approche comparative avec l’époque romaine sera mobilisée dans une perspective de reconstitution rétrospective ; elle s’avère nécessaire à plusieurs égards dans le domaine du vocabulaire des ports et de leur rôle dans la définition des espaces de frontières entre la Basse et la Moyenne-Égypte. J’articulerai ma réflexion en trois temps, et traiterai successivement (1) du vocabulaire des ports nilotiques, (2) de la topographie portuaire de Memphis et du memphite et enfin (3) des formes d’administration de ce port-frontière d’Égypte.

1) Le vocabulaire des ports fluviaux sur le Nil

Le vocabulaire technique des ports en langue grecque se construit autour de deux mots, *limen*, *limenos* et *hormos*, *-ou*, attestés respectivement 6824 et 1204 fois dans le Thésaurus de la Langue Grecque, et 150 fois et 550 fois environ dans la documentation grecque d’Égypte toutes époques et provenances confondues. Je m’attarderai sur l’étude de ces deux mots, sur leurs usages dans la définition des espaces portuaires fluviaux, plus particulièrement nilotiques. Le mot *limên*, *-enos* est attesté déjà chez Homère pour désigner un port et métaphoriquement un refuge ; il s’agit du terme le plus largement employé par les auteurs grecs et notamment par les géographes anciens pour définir un port naturel, essentiellement dans un contexte maritime, et susceptible d’être aménagé par l’homme. Ainsi, les ports égyptiens situés le long de la côte méditerranéenne à l’est comme à l’ouest d’Alexandrie sont nommés *limenes* par Strabon qui cependant n’emploie jamais cette terminologie pour désigner des réalités portuaires égyptiennes situées en milieu fluvial ; dans



un seul cas il s'en sert pour désigner le port lacustre d'Alexandrie, à savoir Taposiris Magna. Au I^{er} s. ap. J.-C., l'auteur anonyme du Périple de la mer Érythrée, manuel d'instructions s'adressant aux marchands et voyageurs qui naviguaient entre l'Inde, l'Arabie et l'Égypte, s'en sert pour sa part lorsqu'il dénombre les qualités du port de Myos Hormos sur la côte égyptienne de la mer Rouge ainsi que certaines localités côtières d'Arabie et d'Inde (Syagros, Moscha Balitar). Dans des contextes géographiques similaires l'emploient aussi les auteurs du périple du Pont-Euxin (écrit entre 131 et 132 ap. J.-C.) et du Stadiasme de la grande mer, compilation géographique datant du V^e s. ap. J.-C., fondée sur des sources d'information plus anciennes. Les usages du mot *limên*, *-enos* pour désigner des ports en association avec des fleuves sont au contraire bien plus circonscrits. Chez Strabon, cette association se produit dans la description des aménagements portuaires situés à l'embouchure d'un fleuve ; plusieurs sont les contextes géographiques évoqués: Ampourias (en Espagne) où l'*ekbolê* (l'embouchure) du fleuve constitue un *limên* ; la péninsule italienne notamment dans la plaine du Pô et en Campanie (à Palinure) le Péloponnèse méridional, l'île de Caunos. On constate ainsi que du point de vue des géographes anciens, il n'existait pas de ports proprement dits, *limenes*, sur les cours fluviaux et que seules les embouchures des fleuves, qu'elles fussent deltaïques ou en estuaire, pouvaient offrir des environnements favorables à la présence de *limenes*. Cette particularité de vocabulaire s'explique très probablement en raison des caractéristiques environnementales qui permettaient, aux yeux des Anciens, de reconnaître un port dit *limên*. On relèvera à ce sujet que le grammairien Pollux décrit les qualités des ports situés dans les « *chôria epithalattida* » c'est-à-dire les terres situées près de la mer, et fait l'inventaire des éléments qui se présentent aux voyageurs arrivant par bateaux dans une cité. Ainsi, à la plage, au promontoire et à la côte, succède le port (*limen*) dont l'entrée (*stoma limenos*) est visible, ainsi que son extension et sa partie la plus reculée. Font suite un mouillage (*hormos*), un quai, des chantiers navals et de réparation des navires ainsi que des postes de douane. Plus loin, l'auteur inventorie aussi des structures aménagées par l'homme, tel le *deigma* (le lieu où sont exposés les échantillons des marchandises destinées à la vente), la jetée (*chôma*), l'*emporion* et l'*exairesis*, secteur où l'on déchargeait et contrôlait les marchandises. Cette description trouve des éléments de comparaison intéressants dans les instructions que Vitruve avait laissées à ses contemporains pour la construction d'un port, qu'il mentionnait parmi d'autres ouvrages d'utilité publique. Il distinguait avant tout entre ports naturellement bien disposés et sites qu'il était nécessaire d'aménager. La première catégorie de ports était donc pourvue de caps et promontoires qui, s'avancant dans la mer formaient un espace clos et angulaire et qui, de ce fait, étaient les plus à même de constituer un abri sûr



pour les navires. Ces ports pouvaient présenter des portiques, des *navalia*, des *emporia* et des tours de guet. La seconde catégorie, qui se rapproche davantage des sites portuaires fluviaux, pouvait être aménagée par différentes techniques, à condition que les courants ne fussent pas gênants (*flumen impeditus*) et qu'un mouillage fût présent (*statio*). Concrètement, cela donnait lieu à la création d'un bassin portuaire fermé au moyen de *pilae* (piliers) dont la répétition modulaire donnait lieu à des *moles* (équivalent du grec *chôma*) qui avaient aussi la fonction de digues. Leur emploi dans l'aménagement des ports lagunaires ou maritimes est bien connu, à Pouzzoles et Misène, ou bien encore à Anctium ; et à Alexandrie également, où l'Heptastadion (ainsi que le suggère Strabon), un *chôma*, faisait office de digue de séparation entre le *kibotos limên* et le *megas limên*, et assurait la communication terrestre avec l'île de Pharos depuis Alexandrie.

Dans la documentation papyrologique et épigraphique, puis dans celle littéraire se référant à l'Égypte et au Nil, les attestations de ports « *limenes* » sont rares ; pour l'époque qui nous intéresse ici elles s'élèvent à 4 et sont datés entre 259 et 209-207 av. J.-C. Dans trois cas, le mot se réfère assurément à des réalités portuaires extérieures à l'Égypte. Deux documents des archives de Zénon évoquent le port de Gaza (*o Gazaiôn limên*) (P. Cair Zen 59006 et 59804) ; tandis qu'un autre papyrus (Chr. Wick. 1) fait allusion au port de *Seleukie Pieria*. La quatrième occurrence du mot *limên* présente des difficultés interprétatives majeures, puisqu'aucun toponyme ne vient préciser la localisation du port évoqué. Le texte est une lettre envoyée par Zoilos, originaire d'Aspendos (Asie Mineure) au diocète Apollonios, concernant un rêve eu durant son séjour dans le sanctuaire de Sérapis, dans lequel le dieu lui aurait enjoint de se rendre à Alexandrie et de communiquer à Apollonios l'intention de bâtir un *temenos* (une enceinte sacrée) dans le quartier dit Hellénikon, situé près d'un port (*limên*). Par les informations inscrites au *verso* de la lettre, nous apprenons que Zoilos se trouvait à Berenikês Hormou (dans le nome Memphite) lorsqu'il avait rédigé cette lettre. En se fondant sur ces éléments et sur l'existence à l'époque romaine d'une taxe dite du « *limenos Mempheôs* », certains auteurs ont identifié le *limên* évoqué avec Memphis, tout en soulignant l'absence de parallèles pour l'époque. Pour ma part, je pense qu'il convient de distinguer le sens du mot *limên* dans ces textes (où il désigne clairement un port) et dans les reçus douaniers d'époque romaine, dans lesquels il se réfère selon moi à la douane établie à Memphis et à Syène, le terme *limên* traduisant ici le latin *portus* dans une acception fiscale.

Et en effet, le mot le plus largement employé dans le grec d'Égypte pour désigner des installations portuaires fluviales est le substantif *hormos*, *-ou*, littéralement mouillage, dont les sens et les usages diffèrent du mot *limên*. Les raisons de cette spécificité peuvent être



recherchées dans l'étymologie même du terme ; l'une des plus probables étant celle de métonymie de *hormos*, c'est-à-dire la chaîne de l'ancre, qui le relie ainsi à *erma*, rocher/pierre. Le dépouillement et l'étude des occurrences du mot dans le Thesaurus de la Langue Grecque illustre que le mot *hormos*, outre qu'un mouillage naturel peut aussi désigner une composante d'un port, *limên*, et en être une épithète, notamment dans ses formes composées *euhormos* (bon mouillage), *dyshormos* (mauvais mouillage), *anhormos* (sans mouillage). Les auteurs des périple de la mer Erythrée et de la mer du Pont, aussi bien que l'auteur du Stadiasme de la grand mer, notamment l'emploient dans cette acception. De même Arrien, dans l'Anabase et dans l'Indika fait état de ces acceptions dans le contexte maritime. Chez Strabon, sur un total de 16 occurrences, 4 se réfèrent à un contexte fluvial, mais jamais il n'est question du Nil, et encore moins de Memphis et du nome Memphite. Les récits d'Hérodote et de Diodore de Sicile conduisent également à des considérations semblables. En un seul cas un auteur ancien se réfère aux installations portuaires nilotiques par l'emploi du terme *hormos* ; il s'agit de Claudius Ptolémée à propos de la localité de Ptolémaïs Hormou dans le nome Arsinoïte, et là encore on pourrait se demander dans quelle mesure la toponymie a pu influencer sur le choix terminologique de l'auteur. Globalement, on a donc l'impression que la notion de port, au sens technique du terme ne peut s'appliquer qu'à un environnement maritime et que, lorsqu'il est susceptible d'exister en milieu fluvial, il s'agit toujours de l'embouchure du fleuve. On relèvera également la pauvreté du vocabulaire des géographes et auteurs anciens ayant traité du milieu nilotique, qui est peut-être révélatrice d'un écart considérable entre les catégories géographiques et techniques connues par ces auteurs pour identifier et décrire un port et les réalités portuaires du Nil, définies dans la documentation papyrologique d'Égypte comme des *hormoi*. Les occurrences du terme *hormos* et des mots qui en dérivent, tant dans les formes nominales que dans les formes verbales (comme *horméô*, *hormizô*, pour exprimer les actions d'amarrer, accoster et entrer dans un port) sont nombreuses, un millier environ. La distribution géographique de la documentation illustre l'importance de ces installations portuaires dans les nomes de la Moyenne et de la Basse-Egypte où aussi les toponymes ayant intégré le mot *hormos* sont aussi plus nombreux. Ces *hormoi* sont évoqués dans des formules qui se présentent de manière assez standardisée, quelles que soient la typologie et les fonctions des documents qui en font mention. Elles sont presque toujours introduites par des prépositions ayant une valeur locative, telles *epi*, *apo* et *eis*, suivies par *hormos* ; la localité en question était indiquée soit par le génitif du toponyme, soit par l'expression *kata* et accusatif du toponyme, désignant la proximité géographique entre le village et l'installation portuaire. Or, le dépouillement des occurrences relevées illustre



l'importance des *hormoi* de l'Arsinoïte (Ptolemaïs Hormou, Kainê, Krokodilon polis, Alsos) et de l'Hérakléopolite (Hérakléon polis, Ankyron polis, Bousiris), ainsi que la présence de plusieurs *hormoi* à Alexandrie. Memphis y apparaît une seule fois (BGU VIII 1817), tandis que trois sont les *hormoi* du nome Memphite, à savoir Berenikês hormos, Kerkê et Meia, situés respectivement au nord et au sud du nome.

2) La topographie portuaire de Memphis et du nome Memphite

Cet état documentaire intrigue si l'on songe au rôle majeur des installations portuaires dans les circulations fluviales en direction du Delta, d'Alexandrie ou bien dans le sens inverse en direction de la vallée, que suggèrent un certain nombre de documents officiels et privés. Ainsi, l'on voit que des opérations multiples étaient susceptibles d'avoir lieu dans les installations portuaires de Memphis et du Memphite entre le III^e s. et le I^{er} s. av. J.-C. :

- on pouvait y faire transiter des *kybaiai*, chargées de produits syriens et asiatiques, importés depuis Péluse et finalement acheminés à Alexandrie (P. Cair. Zen 59012, 59015, 59014);
- on pouvait y trouver à proximité des places de marché, tel un *emporium* (SEG 8.507; SB 5.7881) où des produits extrêmement diversifiés étaient présents ;
- on pouvait y faire parvenir des *lemboi* depuis la Méditerranée dans le cadre du ravitaillement alimentaire de l'armée de Ptolémée IV, ainsi qu'y faire réparer des navires nécessaires pour le transport du blé (P. Petr. II 20) ;
- on y faisait stationner des navires marchands assurant le transport du blé entre le nome Hérakléopolite et Alexandrie, sous la responsabilité des naoclères *hippodromitai* de Memphis, association professionnelle des naoclères, propriétaires et capitaines de navires au I^{er} s. av. J.-C. (SB V 8754 ; BGU VIII 1741-1742-1743)
- on pouvait y trouver des navires à affréter pour des transports marchands à destination de la *chôra* ou simplement s'y embarquer pour un voyage à destination de la Vallée (P. Cair. Zen 59031 ; 59788 ; P. Lond. 1940) ;
- on y contrôlait les cargaisons des navires qui y transitaient à destination d'Alexandrie, auxquels on imposait également le paiement d'un ou plusieurs *telê* (impôts indirects) frappant tant les marchandises que les acteurs du transport ; des personnels préposés aux écritures fiscales consécutives à ces contrôles (*grammateis*) étaient présents dans ces installations, à proximité de lieux de garde dits *phylakai*.

Ces documents suggèrent ainsi que des structures portuaires solides étaient bel et bien présentes à Memphis et qu'elles pouvaient également entretenir une relation, dont la nature



est à définir, avec des postes de garde nommés *phylakai*. Les textes de l'époque romaine illustrent que ces activités continuèrent d'avoir lieu à Memphis et que le rôle de port de frontière entre la Moyenne et la Basse-Egypte y persista, bien que la fonction de *Schédia* engendra probablement des sensibles variations dans les volumes des trafics concernés.

D'une manière générale, nous l'avons vu, les installations portuaires nommées *hormoi* par les géographes anciens pouvaient être naturelles et artificielles ; l'intervention de l'homme dans l'aménagement de *hormoi* permettait notamment d'offrir un abri sûr aux navires et aux opérations de déchargement et chargement de ces derniers. Tel était le cas des « *hormoi cheiropoioi* » évoqués par Strabon à propos de Pouzzoles et telle devaient être aussi la qualité des *hormoi apodedeigmenoi*, des ports désignés, qualifiés parfois des très sûrs, évoqués dans le périple de la mer Erythrée (32, 6 : καὶ μετ' αὐτοὺς ὄρμος ἀποδεδειγμένος τοῦ Σαχαλίτου λιβάνου πρὸς ἐμβολήν), dans les contrats de transport et dans les ordonnances royales, conservés sur papyrus et se référant à des installations portuaires sur le Nil (p.aberd 20 ; p.hib 2 198 ; p.laur 1 6 ; p.lond 2 295 ; p.oxy.hels 37 ; p.ross.georg 2 18 ; p.warr 5).

Les typologies d'activités qui avaient lieu à Memphis, que nous avons évoquées plus haut présupposent l'existence de structures permanentes aménagées, et à défaut de pouvoir proposer une reconstitution précise du ou de(s) ports de Memphis, il convient de s'attarder sur l'étude des éléments hydrauliques qui entraînent en jeu dans la construction d'aménagements portuaires dans un espace où le cours du Nil subit des modifications considérables relatives à ses ramifications, à la pente naturelle du lit et aux variations de son débit.

Le premier élément qui intervenait dans l'aménagement d'un port par l'homme était les digues, en grec *chômata*. Nous disposons de nombreux exemples de l'utilité de ces digues, dont le facies portuaire en Égypte n'était que l'une des fonctions possibles, aux côtés de fonctions plus proprement agricoles. Si Diodore de Sicile et Hérodote font état de l'importance des digues aux fins de l'établissement même des structures urbaines lors de la fondation de Memphis, les papyrus d'époque lagide témoignent de la persistance de ces structures et de l'attention que les autorités publiques accordaient à leur entretien et à celui des canaux et des digues. Les occurrences papyrologiques relatives aux travaux effectués sur les digues « *kata Memphin* » à Memphis ne sont pas nombreuses mais leur chronologie témoigne de la continuité de ces activités du III^e s. av. J.-C. au III^e s. ap. J.-C. L'intérêt des digues se comprend lorsqu'on songe au rôle qu'elles jouaient dans la stabilisation des sols après l'aménagement de canaux (éventuellement navigables) et dans la création de quais. Outre la digue dont Diodore et Hérodote attribuent la construction au fondateur de Memphis afin de protéger la ville des inondations du Nil, d'autres sont connues par le PSI 488. Les



digues se succédant du sud au nord de la ville y sont précisément mentionnées, tout comme leur situation topographique grâce à la mention des quartiers et monuments à proximité. Ainsi, la plus méridionale d'entre elles se situait près du quartier « *syropersikon* », ensuite nous retrouvons celle dite de Paasu, enfin celle liée au temple et au canal de Ptah (PSI 5 488, 10-12 : « [Α]πολλωνίωι διοικητῆι χαίρειν Ἀρμάις. κατὰ πόλιν Μέμφεως ἐστὶν τὰ κατὰ μέ[ρος](*)/χώματα σχοινίων ρ. τούτων Συροπερσικοῦ σχοινίων ιβ, Πασυ ζ, τὰ ἐπάνω τ[ῆς(?)] /Ἡφαίστου κρηπίδος καὶ τὰ ὑποκάτω δ»). Dans ces environs a été traditionnellement situé le port de la ville, entretenant un rapport topographique étroit avec le temple de Ptah et le canal qui le bordait. Sur les techniques de construction nous disposons de plusieurs types d'information qu'il n'est pas toujours aisé de préciser. En effet, si Vitruve fait état des techniques d'édification des digues (*moles*) au moyen de piliers (*pilae*) sur lesquelles on aurait pu ensuite établir des rues comme à Pouzzoles et à Misène ou bien encore à Alexandrie, de nombreux textes papyrologiques témoignent de l'emploi de techniques différentes sur le Nil, où on employait le plus souvent le remblai fourni par la terre déblayée lors de la construction ou du nettoyage d'un canal, même si l'utilisation de pierres et de briques n'est pas à exclure (BGU 1031).

Le deuxième élément constitutif du port fluvial de Memphis étaient assurément le réseau de canaux navigables reliant les aménagements portuaires au Nil ainsi qu'aux différents secteurs urbains à vocation culturelle, notamment les sanctuaires d'Hephaestion et de Serapis, ainsi que probablement un Iseion. La terminologie usitée dans les papyrus permet souvent de distinguer les canaux ayant une fonction agricole et ceux qui assuraient la navigation entre le Nil et ses ports. À Memphis, le canal navigable le mieux documenté est celui connu sous le nom de canal de Phchet, qui suivait probablement un cours parallèle au Nil et qui assurait les communications entre le sanctuaire d'Hephaestion et les autres espaces urbains. Ce canal se développait dans le sens sud-nord en assurant ainsi l'accès à la zone des sanctuaires depuis le nord de Memphis et se prolongeait dans le canal de Memphis qui rejoignait le Bahr Youssouf, et par là l'Arsinoïte et l'Hérakléopoite. La fonction des canaux dans les structures portuaires nilotiques est assez bien documentée, tant par les textes que par l'archéologie. Assurant l'acheminement de l'eau depuis le Nil ou l'une de ses branches (nommées *potamoi*) jusqu'aux voies d'eau de distribution, les canaux navigables liés aux aménagements portuaires assuraient l'accès aux bassins portuaires depuis le Nil et/ou ses ramifications. Dans le même temps, en assurant la circulation de l'eau entre les bassins portuaires ils réduisaient, comme dans les contextes maritimes et lacustres, les risques d'ensablement engendrés par les dépôts fluviaux. Les exemples archéologiques pertinents



pour notre propos se retrouvent dans le Delta, notamment à Taposiris Magna, près d'Alexandrie, à Hérakleion-Thonis dans la branche canopique, ainsi que dans la branche pélusiaque, à Avaris. L'étude archéologique de ce dernier bassin portuaire illustre la tradition séculaire développée en Égypte dans le creusement de canaux et bassins artificiels susceptibles d'abriter des navires et des activités liées à la navigation fluviale. Il s'agit, me semble-t-il, d'une spécificité des structures portuaires nilotiques.

Un dernier élément, fondamental, dans la construction d'un port qu'il fût maritime, lacustre ou fluvial était le bassin portuaire, désigné par un vocabulaire technique relativement bien documenté, reproduisant des données naturelles : *kolpos* en grec, *sinus* en latin désignent des cavités naturelles, enfermées par des promontoires (*akra* en grec, *acroteria* ou *promontoria* en latin). Dans le contexte nilotique où des promontoires et des cavités naturelles abritant un golfe faisaient défaut, les ouvrages d'ingénierie hydraulique occupaient une place majeure et des bassins portuaires devaient, dans la plupart des cas, être aménagées par l'homme, notamment par le creusement de lacs, *limnai* en grec, *lacus* en latin, qui a donné lieu au grec *lakkos*, désignant au sens premier des réservoirs d'eau. Les lacs constituent un aspect récurrent des descriptions que les géographes et plus généralement les auteurs grecs et latins ont fait des régions du Delta et de la Moyenne-Egypte jusqu'à l'Arsinoïte et à l'Hérakléopolite. Le paysage apparaît parsemé de lacs au point que Scylax Periégète affirme que la terre égyptienne était à ces endroits un ensemble de lacs (*limnai*) et de marécages (*helê*) (Periplus Scylacis, cod. P. 95, p. 75). De même Strabon, lors de son arrivée par le canal d'Alexandrie depuis Schédia, observait la présence de nombreux lacs devant Memphis. Le témoignage de Diodore de Sicile relatif à la fondation de Memphis est particulièrement instructif à cet égard : la ville aurait été en effet élevée suite à la construction d'une digue (*chôma*) du côté sud pour contenir la crue et pour servir de citadelle défensive. Un lac artificiel (*limnê*) aurait été creusé afin de recevoir les excès d'eaux du fleuve et protéger la ville des risques liés à la crue. À proximité de ce lac et au sud de la ville avait été érigé le sanctuaire de Ptah (Ephesteion), dont la digue et le canal sont connus par les textes papyrologiques. Les informations relatées par Hérodote vont dans le même sens. Ces éléments pourraient ainsi suggérer un premier élément de réponse à ce que les ports fluviaux de l'Égypte et notamment de Memphis étaient aux yeux des géographes et érudits anciens : rien d'autre qu'une succession de lacs, canaux et digues, qui dûment articulés constituaient les « *apodeideigmenoi kai asphaltotatoi hormoi* » évoqués dans les papyrus du III^e s. av. J.-C. au III^e s. ap. J.-C. On remarquera par ailleurs, que le port d'Abousir, traditionnellement localisé près du Serapeum de Memphis, donc dans le secteur nord de la ville (à l'opposé du temple



d'Héphaïstion) est le toponyme grec pour l'égyptien *P-shi-n-Per-aa* que l'on traduira par « le lac du Pharaon », identifié avec l'Achérousia Limnê évoquée par Diodore (I, 96).

De parallèles se retrouvent aujourd'hui dans la documentation relative au Delta, à l'Arsinoïte et à l'Hérakléopolite. Concernant les parallèles archéologiques, on évoquera le port d'Avaris, dans la branche pélusiaque durant la seconde période intermédiaire, entre 1650-1550 av. J.-C., dont le bassin portuaire était sis dans une cavité lacustre naturelle, aménagée ensuite avec des structures pour le stockage, auquel on avait accès grâce à un système de canaux, connectés à la branche pélusiaque. Selon une configuration similaire, mais bien plus complexe et bien plus proche de celle de Memphis d'un point de vue chronologique, le port de Thonis – Hérakléion regroupait au moins trois bassins portuaires, dont la toponymie rappelle la nature de lacs artificiels, reliés entre eux par des canaux, qui assuraient également les communications avec le Nil ; dans ce même sens l'on pourrait évoquer les aménagements portuaires de Taposiris Magna, dans le secteur septentrional du lac Moeris. Concernant les parallèles écrits, il convient d'évoquer le toponyme hérakléopolitain de Thmoinepsi la « nouvelle terre du lac », ainsi que la documentation hiéroglyphique se rapportant à l'Arsinoïte et à la dépression lacustre que les recherches archéologiques récentes conduisent à interpréter comme un bassin portuaire, faisant officie d'avant-port. Ces éléments, me semble-t-il, peuvent aider à la reconstitution des installations portuaires situées à Memphis et de celles définies dans la documentation papyrologique comme des *hormoi* du nome Memphite, à savoir : Kerkê au sud, dont les connexions avec l'Arsinoïte et, plus au sud, avec l'Hérakléopolite, sont attestées sans solution de continuité entre le III^e s. av. J.-C. et le III^e s. ap. J.-C. (61 documents) ; Berenikês Hormos, attestée dans 14 textes datant du milieu du III^e s. av. J.-C., située au Nord du nome Memphite, à proximité d'Héliopolis. Ces relais portuaires, assuraient les communications avec la capitale du nome Memphite et avec les autres nomes placés au sud dans la région, et il conviendrait songer à leur fonctionnement possible comme véritable système portuaire, dans lequel Memphis au Nord et Hérakléopolis au Sud, assuraient dans le même temps les fonctions de postes de gardes militaire et policier.

3) Formes de contrôle et d'administration du port de Memphis.

La simple position géographique de Memphis suffirait en effet à légitimer la présence de structures liées au contrôle du fleuve et du territoire environnant. Comme nous l'avons évoqué plus haut, ces structures étaient nommées en grec *phylakai*. Leurs fonctions étaient multiples : prison, poste de contrôle des gens qui y transitaient, de telle sorte qu'il est parfois



très compliqué de démêler ce qui relève du lieu dit, *Hê Phylakê* et ce qui relève d'une action de *phylakê*, mise en sûreté ou mise en garde. Les textes pertinents en langue grecque s'élèvent à 8 pour toute la période lagide. Au dossier papyrologique en langue grecque il faut ajouter 5 textes en démotique datés entre 513 et 197 av. J.-C. Ce dossier documentaire a fait l'objet d'une étude par H. Hauben en 1986, relative à l'emplacement au sud et nord de la ville des postes de garde ; les éléments qui feraient de ces *phylakai* un lieu d'imposition fiscale et la chronologie de leur établissement me paraissent, en revanche, beaucoup moins probant. Je me concentrerai ici sur les éléments textuels qui pourraient éclairer les relations fonctionnelles et administratives entre le poste de garde « *Phylakê* » et les aménagements portuaires situés dans les différents secteurs de la ville.

- Dans un registre (P. Hib. I 110) inventariant les frais liés au transport fluvial de blé entre le village de Hiéra Nesos et Alexandrie, datant de 271-253 av. J.-C., il est question d'une série de paiements faits au titre du *grammatikon phylakês*, soit la taxe à payer pour les frais d'écriture de la *phylakê*. Cette expression laisse ouverte la possibilité que les frais d'écriture de la garde regardent tantôt les papiers dont les responsables du transport étaient pourvus, tantôt les marchandises transportées. Les lieux où les paiements avaient été faits étaient : a) un lieu situé à la sortie du nome Hérakléopolite probablement ; b) Memphis (mais on relèvera que la *phylakê* n'est pas mentionnée) ; c) la *phylakê* septentrionale de Schédia ; d) Alexandrie. Ce transport se faisait certainement par bateau ; la mention du *grammatikon* à Memphis prouve qu'à cette époque la distinction entre poste de garde du Nord et du Sud n'était pas encore définie, ou du moins qu'il n'était pas nécessaire de le préciser comme c'était le cas pour Schédia.

- Dans une lettre datant de 258 av. J.-C., un certain Poseidon écrit au dioecète Apollonios pour lui demander de se référer aux personnels préposés « *tais phylakais* » aux postes de gardes. L'affaire portait sur la confiscation abusive de métaux présents sur le navire du plaignant. La requête adressée à Apollonios prouve que les coupables étaient des collecteurs d'impôts et qu'ils stationnaient dans des *phylakai*, mais rien ne permet de préciser leur emplacement dans la ville et surtout leur rapport topographique avec le port.

- dans une lettre (P. Lond. 7 1945) envoyée par Iatroklês à Zénon en 257 av. J.-C., il est question du voyage entrepris par un certain Apollodoros à destination d'Hérakléopolis. Iatrokles mentionne des lettres qu'Apollodoros devait recevoir à un emplacement de garde situé *epanô*, au sud ; comme la lettre est écrite à Memphis, on a vite fait le rapprochement;



toutefois le fonctionnaire référant dans cette affaire étant le stratège d'Hérakléopolis, l'emplacement à Memphis de la *phylakê* reste à prouver¹.

- Le papyrus UPZ 149, datant de 208-206 av. J.-C., est un compte de dépenses. Il inventorie les frais engendré par un transport fluvial à destination d'Alexandrie. Après la mention du montant du *naulon* et du *phorettron* il est question des fournitures de vin livrées au personnel servant dans un poste de garde à Memphis (cf. Thompson 1988). Un compte de 210 av. J.-C. enregistre les frais de nourriture que les auteurs du document avaient eu à Memphis dans un lieu désigné comme *phylakê* mais pour lequel toute précision topographique fait défaut ; un rapport avec un transport fluvial et de surcroît avec un port semble en revanche suggéré par la mention d'un *naulon* (la rémunération due à l'armateur du navire) quelques lignes avant.

- Dans une lettre officielle, adressée au stratège du nome Memphite, il est question d'une *phylakê en Memphei*, donc d'un poste de garde ou d'une prison à Memphis ; là encore tout rapport avec un port fait défaut.

- La première attestation assurée d'un poste de garde situé dans le secteur nord de la ville, puisque nommé « *hê hypokatô Mempheôs phylakê* » se retrouve dans un contrat de prêt datant de 89 av. J.-C. et suggère que la *phylakê* du nord pouvait faire office de *grapheion*, bureau d'enregistrement des contrats de prêt, de mariage ainsi que des testaments.

Les témoignages en langue démotique antérieurs d'un siècle environ se réfèrent pour leur part à des portions septentrionales du nome Memphite, et non pas à la ville-même. Ainsi, le seul élément se rapportant à l'exercice d'une surveillance militaire des territoires et probablement d'une garde, daterait de l'époque perse et se retrouve dans la titulature du maître de la flotte, responsable de la région comprise entre la limite méridionale de Memphis et Syène, ce fonctionnaire ayant son siège dans la ville d'Hérakléopolis.

Le système portuaire gravitant autour de Memphis et des autres aménagements portuaires du nome était un système complexe, dont les connexions dépassaient les limites territoriales et administratives établies entre les nomes, notamment avec les nomes méridionaux de l'Hérakléopolite et de l'Arsinoïte. Nous sommes dès lors en droit de nous demander quelles étaient les formes d'encadrement de ces espaces assurant la mobilité à différentes échelles du territoire égyptien.

On relèvera en premier lieu qu'aucun fonctionnaire spécifiquement préposé aux ports de Memphis (*en Memphei/kata Memphein*), de Kerkê ou de Berenikes Hormos n'est attesté à

¹ Une lettre très fragmentaire (P. Zen. Pest. 61) fait état de l'existence d'un personnel préposé à un phy(lakeiou), une prison ; l'auteur de la lettre écrivait au sujet d'un certain Philokrates, envoyé depuis Memphis, probablement vers le Delta ou Alexandrie.



ce jour, pour les époques ptolémaïque et romaine. Le *limenarchês Mēmpheôs*, autrefois identifié avec le chef du port, doit désormais être considéré comme le fermier de la douane de Memphis.

D'autres fonctions sont attestées en relation avec le port de Memphis, dont le caractère permanent et proprement officiel demeure pour l'heure difficile à prouver :

- un *pros tais apostolais* (P. Lond. VII 1963) est attesté en 256 av. J.-C. ; il s'agit du reçu certifiant le paiement du salaire au bénéfice de ce « préposé aux expéditions (par bateau) » par un banquier de Memphis, sur ordre écrit par le diécète Apollonios. La somme était prélevée du compte personnel du diécète, ce qui semble suggérer que ce préposé exerçait ses fonctions au service particulier de ce dernier. Cette fonction a été identifiée avec celle d' *apostoleus* (littéralement « celui qui envoie ») attestée dans un document datant de l'année 256.

- dans une correspondance officielle de 217 av. J.-C. (P. Petr. 2 20), différents fonctionnaires sont appelés à intervenir pour le transport fluvial du fourrage nécessaire aux éléphants à Memphis, quelques mois avant la bataille de Raphia ; il s'agit d'une part de l'économe et d'autre part du personnel subordonné d'un certain Antiklês qui avait la responsabilité du blé à exporter et qui supervisait des navires stationnant à Memphis.

- des *pros têi naulôsêi*, fonctionnaires préposés aux fournitures navales et institués au milieu du II^e s. av. J.-C. (P. Erasm. II 156) sont recrutés parmi les professionnels du transport présents à Memphis et connus sous le nom de naoclères *Hippodromitai* de Memphis. Il est probable qu'ils exerçaient leurs fonctions à Memphis où des navires stationnaient et étaient exploités dans le cadre du transport du blé (SB V 8754, BGU VIII 1741-1743).

On relèvera donc que ces fonctions ne sont pas attachées au port au sens strict du terme mais aux activités de nature fiscale et/ou privée qui étaient susceptibles d'y prendre place. Ces fonctionnaires relevaient de fonctionnaires nomiques préposés à l'administration civile et policière du nome, l'économe au III^e s. av. J.-C., et dès le II^e s. av. J.-C., le stratège et le scribe royal, ainsi qu'en dernier instance le diécète. Une ordonnance royale datant de 99 av. J.-C. destinée et exposée à Memphis permet de connaître l'organisation hiérarchique de ces fonctions dans le nome Memphite : τῶι στρατη[γ]ῶι τοῦ Μεμφίτου κ[αί] τῶι φρουράρχῳ [καὶ τ]ῶι ἐπισ[τά]τη/τῶν φυλα[κι]τῶν καὶ ἀρχιφυλακίτη καὶ τῶι ἐπὶ [τ]ῶν προσόδ[ων] καὶ βασιλι[κ]ῶι /[γρ]αμματεῖ καὶ τοῖς ἐπιστάταις τῶν ἱερ[ῶ]ν καὶ ἀρχιερεῦσ[ι](*). [καὶ] τοῖς ἄλλοις τοῖς /[τ]ῶν βασιλικῶν πραγματευομένοις (UPZ I 106). Au sommet de cette hiérarchie se trouvait le stratège du nome Memphite, suivi par le commandant de garnison et par les personnels de police, notamment l'épistate des policiers et le chef des policiers ; à un niveau



hiérarchique inférieur se trouvaient en revanche les fonctionnaires civils, tel l'intendant des revenus et le scribe du nome, ainsi que les clergés, notamment les épistates des temples et les grands-prêtres ; enfin étaient évoqués les « autres fonctionnaires de l'administration royale ». Cette ordonnance fait également état de l'institution d'un *phrouarque*, le commandant de garnison, dans le nome Memphite inconnue jusqu'alors.

De la même manière, une ordonnance royale datant du milieu du Ier s. av. J.-C. fait état du maintien des fonctions par le stratège dans le contrôle des mobilités humaines et marchandes transitant, entre autres, par le port de Memphis. Ainsi, les souverains Cléopâtre VII et Ptolémée XIII interdisaient à quiconque d'acheter des céréales afin de le vendre ailleurs qu'à Alexandrie et préconisaient d'adresser la dénonciation des contrevenants au stratège du nome. La copie de cette ordonnance avait été transmise vraisemblablement dans tous les nomes susceptibles d'être concernés, donc également et surtout le nome Memphite, dont la métropole est désignée ici comme un véritable port-lieu de frontière entre la *katô-chôra* et la Moyenne-Egypte. Il est intéressant de s'attarder sur l'expression qui désigne la Moyenne-Egypte, *hoi hyper Memphin nomoi*, les nomes situés au-delà de Memphis. Attestée pour la première fois dans la copie d'un testament rédigé à Tebtynis en 192, elle se retrouve dans 96 papyrus, dont le plus grand nombre provient de l'Hérakléopolite. L'intérêt de ces informations s'explique pour deux raisons ; d'une part parce qu'elles soulignent l'importance des rapports administratifs entretenus entre Memphis et Hérakléopolis, tant par le fonctionnement de leurs ports respectifs tant par les dispositifs de contrôle territorial que les Lagides y avaient établis (et en cela la mention d'un *phrouarque* à Memphis en 99 av. J.-C. mériterait d'être approfondie). D'autre part, l'expression « hyper Memphis » évoque la fonction de la ville comme limite administrative ; de telle sorte qu'on a l'impression de retrouver ici la Memphis dont Diodore relatait la fonction de clé de l'Égypte. Décorée de temples et de ports, pourvue d'un appareil administratif aussi important que celui établi dans les nomes les plus productifs en revenus fiscaux pour la couronne, à savoir l'Arsinoïte et l'Hérakléopoïte, les Ptolémées continuent d'attribuer à la ville Ptah et d'Apis une valeur politique, administrative et culturelle qui ne paraît pas amoindrie par la construction d'Alexandrie et de ses ports.