



# Le p'tit Champollion illustré D'Alexandrie au Lac Nasser

Édition du samedi 25 octobre 2025 (J<sub>9</sub>)

Abou Simbel – Amada – Wadi Es-Seboua

©-Pierre-Yves DENIZOT / 2025 - <http://pierre Yvesdenizot.fr/>

## LE PROGRAMME DU JOUR (sous réserve de modification) :

Après le lever du soleil, navigation sur le lac Nasser. Passage devant les ruines de Qasr Ibrim, seul monument de Nubie à ne pas avoir été déplacé. Vue panoramique sur le site depuis le pont supérieur du bateau. À Amada, visite du temple de Thoutmosis III, aux peintures préservées, déplacé d'un seul tenant sur la rive gauche. Puis, visite du temple de Derr, dédié à Ramsès II, et de la tombe de Pennout, ancien vizir responsable des carrières de Nubie. Navigation vers l'oasis de Wadi es-Séboua.



50 km  
(4 à 5h)



0 km

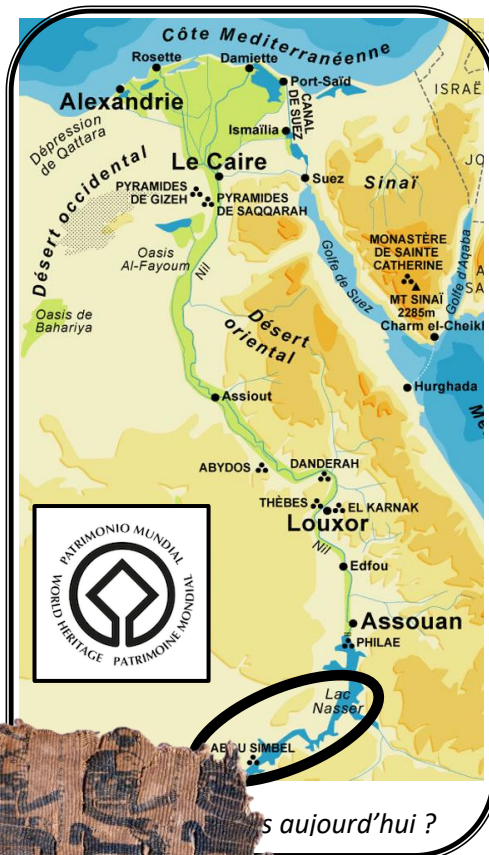


1 km

## Quelques précisions sur notre journée

Une journée plus calme, contemplative pourrait-on même dire. Nous aurons l'occasion de prendre la mesure de la Nubie et des modifications qu'elle a pu subir au moment de la création du lac Nasser. Au fil de notre remontée vers le nord, nous aurons l'occasion de voir ou de visiter des édifices moins connus, mais non moins importants de l'Égypte antique. Pour parachever cette belle journée de navigation, le complexe des temples de Wadi es-Seboua s'offrira à nous, avec un faux air de Louxor avec son allée de Sphinx et ses bâtiments dédiés à Ramsès II...

*Illustration de haut de page : le profil tourmenté du Lac Nasser*



Fragment de tapisserie de Qasr Ibrim représentant une frise de divinités, composée d'une chaîne en lin et d'une trame en coton. (British Museum)

## L'info du jour : encore un temple sauvé des eaux...



Le temple d'Amada, l'un des plus anciens temples de Nubie a, lui aussi, été sauvé de la montée des eaux provoquée par la construction du Haut Barrage d'Assouan. Situé à l'origine sur la rive gauche du Nil, entre les deuxième et troisième cataractes, le temple a été déplacé dans le cadre de la grande campagne de sauvetage menée par l'UNESCO pour préserver les trésors archéologiques menacés par le lac Nasser. Construit sous les règnes de Thoutmôsis III et d'Aménophis II (XV<sup>e</sup> siècle av. J.-C. - XVIII<sup>e</sup> dynastie), puis complété sous Thoutmôsis IV, il était dédié aux dieux Rê-Horakhty et Amon-Rê. Bien que modeste en taille, ce temple est d'une importance capitale pour l'histoire de l'art égyptien : il renferme certaines des peintures murales les mieux conservées de la période du Nouvel Empire, avec des couleurs encore vives malgré les millénaires. Le temple fut transformé en église copte à l'époque chrétienne, puis redécouvert au XIX<sup>e</sup> siècle par des

explorateurs occidentaux. Son état de conservation exceptionnel en fait un patrimoine à la fois archéologique, artistique et historique à préserver à tout prix. L'exemple du sauvetage du temple d'Amada fut différent de celui de Philae ou Abou Simbel et nécessita une approche unique. En effet, contrairement à d'autres temples démontés pierre par pierre, le temple d'Amada fut déplacé intact, en un seul bloc. Ce choix fut motivé par la volonté de préserver les peintures murales fragiles, qui auraient pu être endommagées ou perdues si le temple avait été démantelé. Le projet, réalisé entre 1964 et 1975, fut conduit par des ingénieurs français en collaboration avec les autorités égyptiennes et l'UNESCO. Voici les grandes étapes du déplacement :

**1- Renforcement de la structure** : avant tout mouvement, les murs, plafonds et soubassements du temple furent consolidés. Une coque en béton armé fut construite tout autour du monument pour assurer sa rigidité et protéger les peintures intérieures. **2 - Découpage et levage du socle** : le sol autour du temple fut creusé pour isoler la structure du

substrat rocheux. Le temple fut ensuite découpé avec son socle en un bloc d'environ 800 tonnes. Des rails furent installés pour permettre son glissement. **3 - Transport sur rails** : une rampe inclinée longue de 3 kilomètres fut aménagée vers un site plus élevé, à 65 mètres au-dessus du niveau originel et à 2,5 kilomètres du site initial, hors de portée des eaux du lac. Le temple fut lentement tracté à l'aide de vérins hydrauliques, puis hissé progressivement jusqu'à sa nouvelle position. Il faudra 6 mois pour le déplacer l'ensemble, à raison de 25 mètres par jour au maximum. La structure sera chargée sur une sorte de train : on monte et on démonte des rails sur des traverses en bois et on avance ainsi. **4 - Réinstallation** : Une fois sur place, le temple fut installé sur une nouvelle base. Les ingénieurs s'assurèrent que son orientation soit fidèle à celle d'origine. Enfin, des travaux d'aménagement furent réalisés pour reconstituer l'environnement du temple. Le déplacement du temple d'Amada fut un exploit à la fois technique, logistique et culturel. C'était la première fois qu'un monument antique était déplacé dans son intégralité, avec des décorations aussi fragiles. Cela montrait une évolution dans l'approche patrimoniale : préserver non seulement l'architecture, mais aussi l'authenticité artistique et historique dans son ensemble.

<https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/afe86000218/le-sauvetage-du-temple-d-amada>

## ~~Un livre, un film~~ ou plutôt une Bande Dessinée

**Précurseurs de l'égyptologie, le couple que formaient Giambattista Belzoni et Sarah Banne a laissé de savoureux journaux que Grégory Jarry, Lucie Castel et Nicole Augereau ont adaptés en bandes dessinées.**

Au retour d'un voyage en Égypte, Grégory Jarry et Nicole Augereau se plongent dans les carnets des grands voyageurs du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils découvrent un étonnant bourlingueur. Il a pour nom Giambattista Belzoni et son journal de 600 pages est une merveille. Le personnage vaut son pesant de pierres taillées. Immense, il mesure plus de 2

mètres et gagne sa vie en tordant des barres de fer dans un cirque.

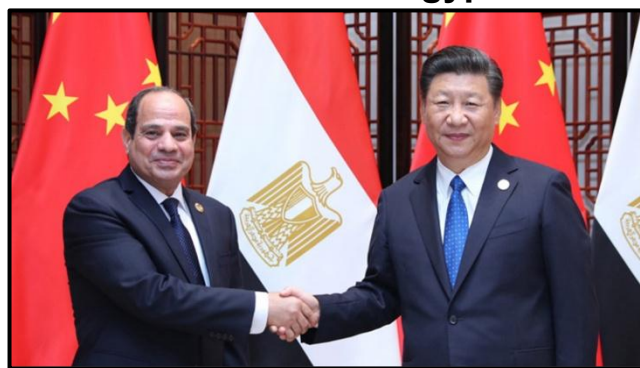
Belzoni a fui son Italie natale pour ne pas avoir à supporter l'occupation des troupes napoléoniennes. Aventurier dans l'âme, le voici au pays des pyramides. Il se passionne vite pour ce qu'on n'appelle pas encore l'égyptologie, et qui consiste alors à piller les vestiges de l'Antiquité. Ce qui me plaît dans le personnage, c'est que dans son périple, il est sans arrêt en train de s'opposer aux Européens plus bourgeois que lui. Il apprend l'arabe et n'hésite pas à mettre la main à la pâte : il tire sur les cordes, il pousse, il mouille la chemise. Une lecture en entraînant une autre, Grégory Jarry et Nicole Augereau découvrent que la femme de Belzoni a, elle aussi, tenu son journal. Presqu'aussi grande que son homme, Sarah Banne n'est pas moins dégourdie. Du haut de son mètre quatre-vingt-quatorze, elle va arpenter le Moyen-Orient, seule, jusqu'en Palestine. Costumée, déguisée en mamelouke, elle pénètre dans les lieux saints. C'est Nicole Augereau qui adapte son récit pour mêler ses pages à celle de son compagnon. Au début, elle participe un petit peu aux fouilles. Mais ce qui l'intéresse de plus en plus dans ce voyage, c'est de voir comment vivent les femmes dans ce monde d'hommes. De sa campagne égyptienne des années 1830, Belzoni rapportera des merveilles, comme ce buste de Ramsès II, de plus de sept tonnes, trouvé à Louxor. Le jeune Memnon trône aujourd'hui au British Museum de Londres. « **Voyages en Égypte et en Nubie** » de Giambattista Belzoni, bénéficie du coup de crayon vigoureux de Lucie Castel, qui réussit à marier les scènes burlesques aux décors grandioses de la vallée du Nil, directement arrachés des documents d'époque. La BD est parue en 3 tomes aux éditions Flibl.

<https://www.radiofrance.fr/franceinfo/podcasts/bd-bande-dessinee/>

## Dans le quotidien des Égyptiens : les investissements chinois en Egypte

Depuis le début du XXI<sup>e</sup> siècle, les relations entre la Chine et l'Égypte se sont considérablement intensifiées, à la faveur d'une convergence d'intérêts économiques et géopolitiques. Dans le cadre de l'initiative chinoise des « Nouvelles Routes de la Soie » (Belt and Road Initiative – BRI), l'Égypte occupe une position géographique stratégique : à la croisée de l'Afrique, du Moyen-Orient et de la Méditerranée, et surtout en contrôle du canal de Suez, un point névralgique du commerce mondial. C'est dans ce contexte que la Chine multiplie ses investissements dans ce pays, ciblant des secteurs clés comme les infrastructures, les transports, l'énergie, les télécommunications et l'industrie. Ces engagements reflètent la volonté de Pékin

d'ancrer son influence en Afrique du Nord tout en offrant à l'Égypte des opportunités de modernisation. Les relations sino-égyptiennes se sont institutionnalisées à travers la signature de multiples accords bilatéraux. En 2014, le président égyptien Abdel Fattah al-Sissi s'est rendu en Chine, posant les bases d'un partenariat stratégique global. En 2016, lors d'une nouvelle visite officielle, les deux pays ont signé une trentaine d'accords économiques et de coopération technique. Pékin soutient le développement de l'Égypte tout en garantissant à ses entreprises un accès privilégié aux marchés et aux ressources égyptiennes. L'un des projets phares des investissements chinois en Égypte est la participation à la construction de la **Nouvelle Capitale Administrative (NAC)**, située à 45 km à l'est du Caire. Conçue pour désengorger la capitale historique, cette ville futuriste vise à accueillir les institutions gouvernementales, les ambassades, les sièges d'entreprises, des logements modernes et de nombreuses infrastructures. La China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), l'une des plus grandes entreprises de BTP au monde, est chargée de la construction du quartier central des affaires (Central Business District), qui comprend une vingtaine de gratte-ciel, dont la tour Iconic Tower, appelée à devenir la plus haute d'Afrique (385 mètres). Ce projet, d'une valeur estimée à plus de 3 milliards de dollars, témoigne du poids croissant de l'expertise chinoise dans les mégaprojets africains. La modernisation des infrastructures de transport est un autre pilier des investissements chinois. La Chine a notamment





participé à des projets d'autoroutes dans le cadre du « **National Roads Project** » Lancé en 2014 par le président égyptien Abdel Fattah al-Sissi, le National Roads Project s'inscrit dans une vaste stratégie de développement territorial et économique, visant à moderniser les infrastructures de transport, améliorer la connectivité entre les régions, soutenir l'urbanisation et dynamiser l'investissement, notamment industriel et logistique. À l'origine de ce projet, un double constat : d'une part, le réseau routier égyptien était vieillissant, souvent saturé, mal entretenu et peu étendu vers certaines zones désertiques ou rurales ; d'autre part, le développement économique du pays nécessitait une base logistique solide, capable de soutenir la croissance démographique, l'expansion urbaine et les projets industriels, notamment dans les zones économiques spéciales comme celle du canal de Suez. L'objectif initial annoncé en 2014 était la construction de 4 400 km de nouvelles routes, pour un budget estimé à 36 milliards de livres égyptiennes (environ 4,7 milliards de dollars à l'époque). Le programme a été ensuite élargi à plus de 7 000 km, incluant à la fois des routes express, des autoroutes, des périphériques, des ponts, des tunnels et des liaisons vers des zones industrielles, agricoles ou nouvelles villes. Depuis son lancement, le projet a donné lieu à de nombreuses réalisations concrètes avec plusieurs grandes autoroutes qui ont été construites ou réhabilitées, notamment entre Le Caire et Alexandrie, Le Caire et Assouan, ou encore entre la mer Rouge et les gouvernorats du Delta. De nombreux tronçons relient désormais Le Caire à la Nouvelle Capitale, facilitant les déplacements gouvernementaux, logistiques et résidentiels. Plusieurs ouvrages d'art ont également été édifiés, en particulier dans le Sinaï, pour franchir les obstacles naturels ou relier les deux rives du canal de Suez. Enfin, autour des grandes villes comme Le Caire, Alexandrie ou Ismaïlia, de nouvelles ceintures routières ont été construites pour décongestionner les centres urbains. Au total, à l'horizon 2025, plus de 22 grandes routes devraient être achevées, s'ajoutant à des milliers de kilomètres de routes secondaires ou tertiaires, avec un impact important sur la mobilité nationale. Un autre foyer majeur d'investissement est la **Zone économique du canal de Suez** (Suez Canal Economic Zone – SCZone), une zone franche industrielle et logistique de plus de 460 km<sup>2</sup>, destinée à devenir un pôle de production et de transit régional. La China-Africa TEDA Investment Co. Ltd., entreprise conjointe sino-égyptienne, y développe une zone industrielle dans la région d'Aïn Sokhna, sur la mer Rouge. Cette zone attire des entreprises chinoises de secteurs variés : fabrication de fibres textiles, production de matériaux de construction, industries électroniques, etc. L'objectif est double : pour l'Égypte, attirer les capitaux étrangers et créer des emplois ; pour la Chine, disposer d'un hub industriel offshore à proximité immédiate de l'Europe et de l'Afrique. Plusieurs dizaines d'usines chinoises y sont déjà en activité, et de nouveaux investissements sont annoncés régulièrement. Le secteur de l'énergie est un autre domaine d'intervention. La Chine a investi dans des **centrales électriques, des parcs solaires** (notamment à Benban, au sud d'Assouan), et des projets d'électrification. Par ailleurs, **Huawei**, le géant chinois des télécoms, est très actif en Égypte. Il fournit des équipements pour les infrastructures de télécommunications, collabore avec les autorités pour le développement de la 5G, et contribue à la mise en place de « villes intelligentes », en particulier dans la Nouvelle Capitale. L'entreprise a aussi ouvert un centre de formation à la technologie numérique au Caire. Des ONG et analystes mettent en garde contre une possible perte de souveraineté économique, notamment si l'Égypte venait à contracter des dettes excessives envers la Chine. Toutefois, jusqu'à présent, le gouvernement égyptien semble maîtriser ces relations et les intégrer dans une stratégie de diversification de ses partenariats extérieurs, notamment en parallèle des aides occidentales et des investissements en provenance du Golfe.

## Société : le barrage de la discorde (2/3)



Depuis le lancement du projet en 2011, les critiques pleuvent concernant le surdimensionnement du barrage. Contrairement aux pratiques habituelles, l'ouvrage a, en effet, été dimensionné par rapport au débit de pointe de la rivière (pendant la saison des pluies), et non par rapport au débit moyen.

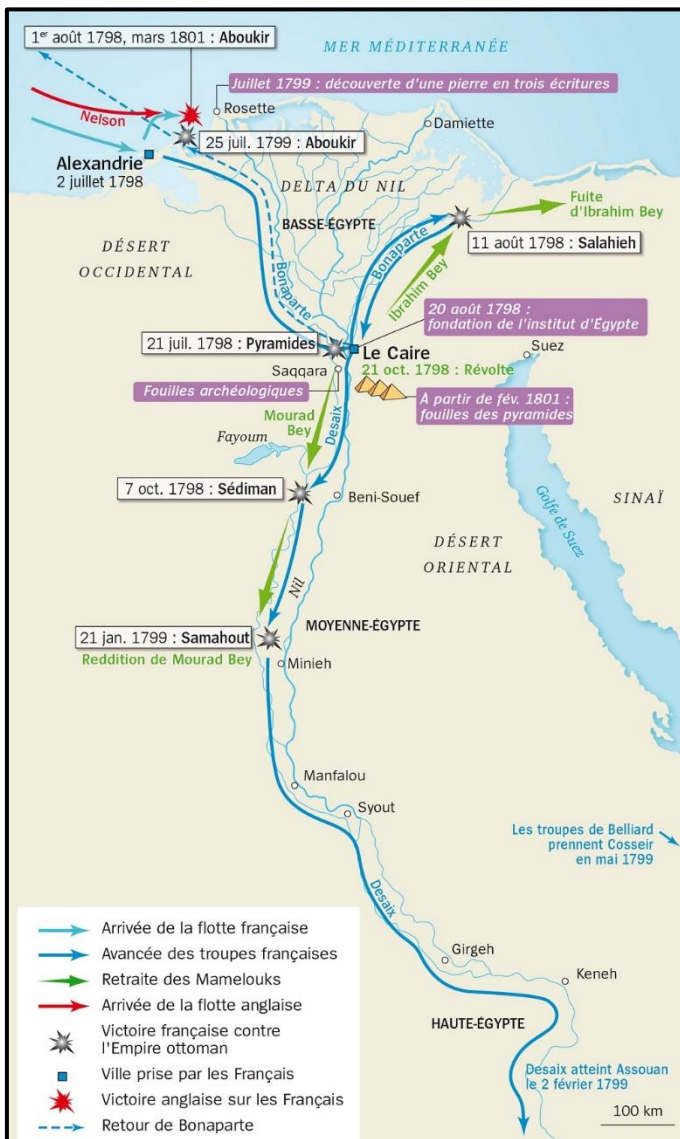
Concrètement, cela signifie qu'il est impossible que le barrage produise 6 450 MW pendant plus de 3 mois dans l'année et que plus de la moitié des turbines utilisées pour produire de l'électricité seront rarement utilisées. Ainsi, le facteur de charge de la centrale, c'est à dire la production réelle d'électricité divisée par la production potentielle si le barrage était en permanence à pleine capacité, devrait être d'environ 30 % contre 45 à 60 % pour d'autres petites centrales hydroélectriques en **Éthiopie**. Les critiques ont donc conclu qu'un barrage (beaucoup)

plus petit aurait été plus rentable... Et aurait généré (beaucoup) moins d'impacts dans les pays en aval. Lors de l'étude initiale menée par les États-Unis, le réservoir prévu avait d'ailleurs un volume de 11 milliards m<sup>3</sup> d'eau contre 74 milliards m<sup>3</sup> dans le projet actuel. Le Nil Bleu étant une rivière dont le débit varie très fortement au cours de l'année, le barrage devrait également permettre de réduire les inondations en aval, c'est à dire au Soudan et sur le tronçon de 15 km en Éthiopie. L'ouvrage a, en effet, été dimensionné pour gérer un débit maximum de 38 500 m<sup>3</sup>/s, ce qui correspond à une inondation se produisant moins d'une fois tous les 10 000 ans. Enfin, le gigantesque volume d'eau stocké dans le réservoir facilitera l'irrigation d'environ 500 000 ha de nouvelles terres agricoles. Si on ajoute à cela le fait que le barrage a déjà créé jusqu'à 12 000 emplois pendant la phase de construction et qu'il a été en grande partie auto-financé par l'État et les citoyens, les éthiopiens voient ce projet comme un signe de modernité, d'espoir, de réduction de la pauvreté, de développement et de fierté nationale. Le 4 juillet 2025, le Premier ministre éthiopien Abiy Ahmed déclare la construction officiellement terminée, avec une inauguration prévue pour septembre de la même année. Et pourtant, tout avait si mal commencé... Le projet a été lancé sans consultation des pays de l'aval, à savoir le Soudan et l'Égypte. Pire, jusqu'à présent, le gouvernement éthiopien n'a produit aucun document sur les impacts

environnementaux et sociaux du barrage. Quand on sait qu'en France, la réglementation impose (à juste titre) la réalisation d'une étude d'impact et d'une enquête publique pour l'installation de quelques grandes éoliennes, on se dit qu'un barrage géant d'un coût de 4,8 milliards aurait bien mérité une étude préalable de quelques millions de dollars. Devant l'absence totale de transparence, l'ONG *International Rivers* a chargé un chercheur local d'effectuer une visite de terrain afin de mieux évaluer les impacts de l'ouvrage. Mais en Éthiopie, il est aujourd'hui risqué d'enquêter ou de critiquer les projets entourant l'hydroélectricité. Pour preuve, en juin 2011, la journaliste éthiopienne Reeyot Alemu a été emprisonnée après avoir « posé trop de questions » sur le barrage Renaissance. Le personnel d'International Rivers a également reçu des menaces de mort. Au final, le comité d'experts recommande « une évaluation complète des impacts environnementaux et sociaux transfrontaliers menés conjointement par les trois pays » : on l'attend toujours ! Selon *International Rivers*, 20 000 personnes ont dû changer de lieu de résidence en raison de la construction du barrage Renaissance (seulement 800 personnes selon l'estimation du gouvernement Éthiopien). Cela comprend à la fois les personnes vivant en aval direct de l'ouvrage mais aussi les villages situés dans la zone du réservoir. En Égypte, la création du barrage d'Assouan entre 1958 et 1970 avait entraîné le déplacement de plusieurs centaines de milliers de Nubiens, contraints par les autorités de s'exiler vers des terres reculées et arides, sans infrastructures médicales ni écoles. Le port fluvial soudanais de Wadi Halfa avait été totalement submergé et remplacé par une ville nouvelle aux bords du nouveau lac Nasser.

à suivre...

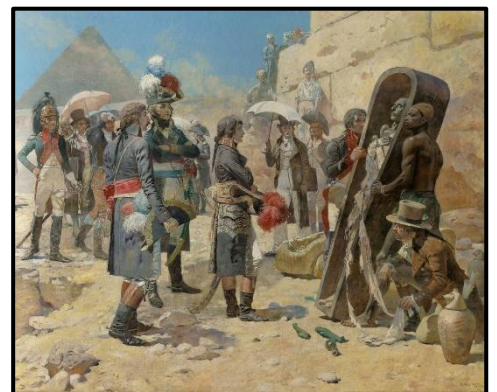
## Égyptologie : la campagne napoléonienne en Égypte (2/3)



**Les préparatifs et le départ :** la liberté de Bonaparte, dans l'organisation de son entreprise, est totale. Il s'entoure des meilleurs éléments de l'armée pour encadrer un corps expéditionnaire de 38 000 hommes. L'armada emporte avec elle 167 savants, ingénieurs et artistes, membres de la Commission des sciences et des arts : le géologue Dolomieu, Henri-Joseph Redouté, le mathématicien Gaspard Monge (un des fondateurs de l'École polytechnique né à Beaune en Côte d'Or - *youti*), le chimiste Claude-Louis Berthollet, Dominique Vivant Denon, le mathématicien Jean-Joseph Fourier, le physicien Malus, le naturaliste Étienne Geoffroy Saint-Hilaire, le botaniste Alire Raffeneau-Delile, l'ingénieur Nicolas-Jacques Conté du Conservatoire national des arts et métiers. À l'origine, ils sont destinés à aider l'armée, notamment percer le canal de Suez, tracer des routes ou construire des moulins pour faciliter la logistique militaire. Ils fondent l'Institut d'Égypte qui a pour mission de propager les *Lumières* en Égypte grâce à un travail interdisciplinaire (amélioration des pratiques agricoles, apport de techniques d'architecture...). Une revue scientifique est créée, la *Décade égyptienne*. Leurs travaux fondateurs de l'Égyptologie moderne donna lieu à la *Description de l'Égypte*, publiée sous les ordres de Napoléon Bonaparte de 1809 à 1821. Il emmène, enfin, un noyau d'administrateurs civils dont il compte faire l'embryon du gouvernement de la colonie. Montée sur une flotte de 55 bâtiments de guerre et 280 transports, l'expédition quitte Toulon le 19 mai 1798.

**La conquête :** le 10 juin, Napoléon est devant Malte, position d'une importance stratégique au milieu de la Méditerranée. En trois jours, l'île est conquise sur les chevaliers de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem. Une semaine plus tard, la flotte reprend la mer. Échappant par miracle à Horatio Nelson, qui cherche sans succès à l'intercepter, elle touche le rivage Égyptien le 1<sup>er</sup> juillet, à Aboukir, et s'empare sans difficulté d'Alexandrie à peine défendue par une faible garnison turque. Trois semaines plus tard, c'est

aux Mamelouks que s'affronte l'armée française. Ceux-ci sont les véritables maîtres du pays, ne reconnaissant au sultan ottoman qu'une autorité toute théorique. C'est aux environs du Caire, au pied des Pyramides et du Sphinx de Gizeh, qu'ils attaquent le 21 juillet 1799. Mais les charges fougueuses de leur cavalerie (10 000 hommes, l'intégralité de leurs forces) se brisent sur les carrés disciplinés de l'infanterie française et son feu de mousqueterie. Vaincus, laissant sur le terrain 2 000 morts, ils se replient vers la Haute-Égypte où Napoléon Bonaparte les fait poursuivre par le général Louis Charles Antoine Desaix. Après un si glorieux commencement, l'expédition subit pourtant presque aussitôt un revers décisif. Le 1<sup>er</sup> août, Horatio Nelson surprend la flotte française dans la rade d'Aboukir et la détruit : cette déroutante scelle l'échec de l'entreprise. Napoléon est prisonnier de sa conquête.



à suivre...