MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

BULLETIN
DE L'INSTITUT FRANÇAIS
D'ARCHÉOLOGIE ORIENTALE

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

BIFAO 69 (1971), p. 253-266

Claude Vandersleyen

Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.

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

9782724711219	*Gateway to Africa. Cultural Exchanges Across the Cataracts*	Valentina Gasperini (éd.), Gihane Zaki (éd.), Giuseppe Cecere (éd.)
9782724711264	*La chapelle d'Osiris Ounnefer Neb-djefaou*	Laurent Coulon
9782724711752	*Guide du Caire Islamique*	Hadrien Collet
9782724711660	*Mélanges de l'Institut dominicain d'études orientales 41*	Adrien Candiard (éd.)
9782724711745	*Bulletin archéologique des Écoles françaises à l'étranger (BAEFE)*	
9782724711271	*Du côté de chez Zeus*	Emmanuel Botte (éd.), Hélène Cuvigny (éd.), Michel Reddé (éd.)
9782724711677	*La Description de l'Égypte*	Paul-Marie Grinevald
9782724711714	*La pensée et la pratique pharmacologiques d'Avicenne*	Sylvie Ayari

© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire

DES OBSTACLES QUE CONSTITUENT LES CATARACTES DU NIL

Claude VANDERSLEYEN

Les avis sur la difficulté des cataractes sont extrêmement variables : ouvrages techniques et récits de voyageurs se contredisent parfois, non seulement sur leur navigabilité, mais aussi sur leur nombre. Ce problème, géographique et nautique à la fois, a quelque importance si l'on veut comprendre au milieu de quelles réalités Touthmosis Ier mènera contre Kouch l'expédition navale du début de son règne [1].

Hérodote (II 29) signale les dangers de la cataracte d'Eléphantine, mais il l'estime franchissable : «pour avancer, il faut attacher le bateau des deux côtés, comme un bœuf; s'il échappe à ses liens, il est emporté par la violence du courant»; au delà d'une zone calme où le Nil s'élargit au point qu'Hérodote a cru qu'on lui décrivait un lac, on rencontre une nouvelle difficulté : «vous quitterez ensuite votre bateau et cheminerez le long du fleuve pendant 40 jours ; car dans cette partie du Nil émergent des rochers aigus, et il y a beaucoup de récifs à fleur d'eau, à

[1] L'expédition de Touthmosis Ier en Nubie est connue par les témoignages d'Ahmès fils d'Abana (*Urk.* IV 8-9) et d'Ahmès Pennekhbet , lequel se contente d'une sèche mention (*Urk.* IV 36, 5-8), par la grande stèle royale de Tombos, datée du 15e jour du 2e mois d'Akhet, an 2 (*Urk.* IV 82-86) et quatre petites inscriptions royales non datées, du même site (*Urk.* IV 87-88), par un graffito daté de l'an 2, à Tangour, dont il sera question ci-après dans la note 1, p. 261 et par trois inscriptions gravées aux environs de la 1re cataracte, datées du 22e jour du premier mois de Chemou, an 3 (*Urk.* IV 88-90); enfin, une inscription gravée sur le rocher dit Hagar el-Meroua, en amont de la 4e cataracte (cf. Porter & Moss, *Topogr. Bibliogr.* VII, p. 233 et Vercoutter, *Kush* 4, 1956, pp. 68 et 70, n° 7) atteste que Touthmosis Ier s'est aventuré bien au delà de Tombos. Qu'il ait atteint les abords de la 4e cataracte par bateau est quasi certain puisque nous savons par la biographie d'Ahmès fils d'Abana et par l'inscription de Tangour que le roi avait fait passer une flotte par-dessus la grande cataracte : ce gigantesque effort eut été insensé si le roi avait par ailleurs renoncé à en tirer parti en n'utilisant pas sa flotte sur le long tronçon du Nil qui pouvait le mener, sans le moindre obstacle naturel, de Tombos à Napata. Mon article a précisément pour but de justifier la phrase qu'on vient de lire.

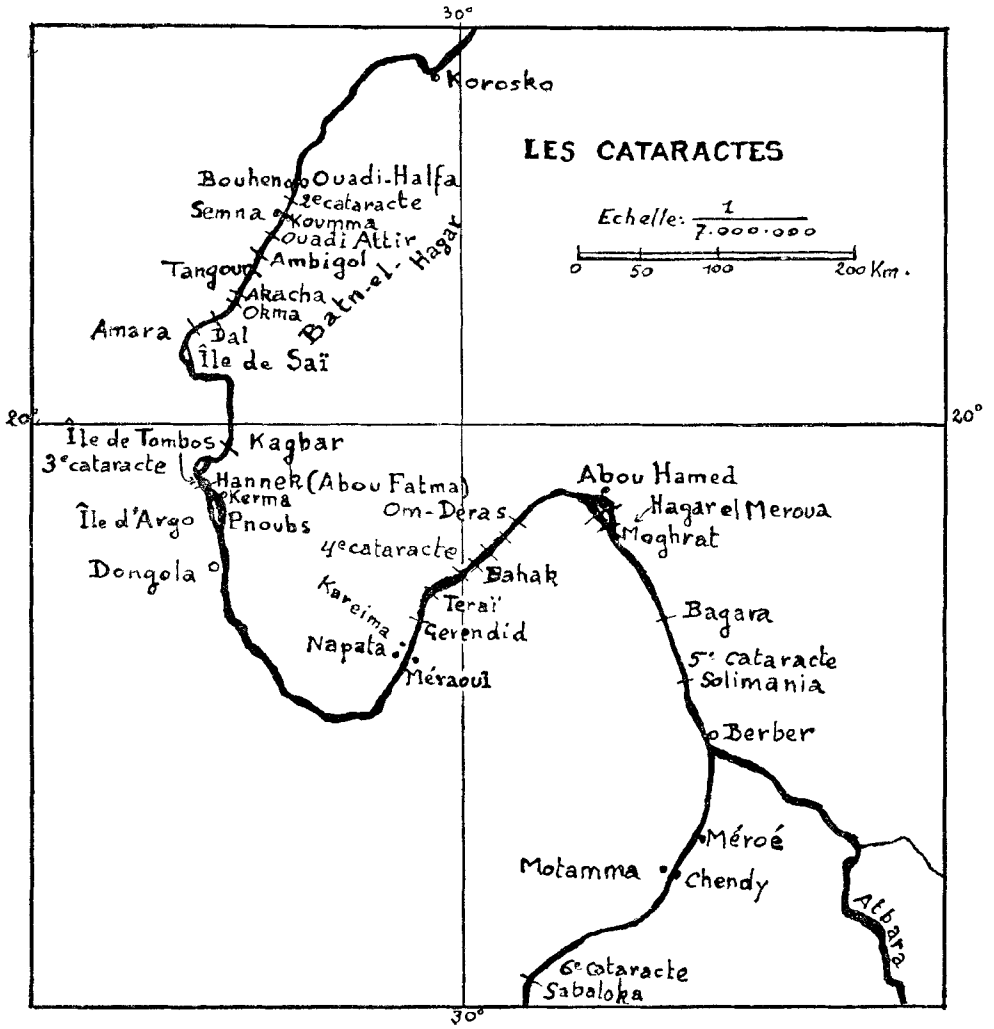
BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

travers lesquels la navigation est impossible», après quoi on peut reprendre un bateau qui mène en 12 jours à Méroé. Cette nouvelle difficulté était évidemment la 2e cataracte, mais les 40 jours sont un temps tellement long qu'on ne devait assurément reprendre le bateau qu'après la 3e cataracte, ou plutôt même après la 4e, selon l'interprétation qu'il faut donner au toponyme Méroé [1].

[1] Hérodote précise qu'il faut 4 jours pour traverser la cataracte d'Eléphantine et que cette zone mesure 12 schènes. Claire Préaux, *CdE* 32 (1957), pp. 296-297, estime qu'il y a eu confusion entre la partie difficile du Nil et la région du Dodécaschène qui commencent toutes deux à Assouan ; à raison de 10 km. et demi par schène (Gardiner, *Gramm.*3, § 266, 2), cette dernière province couvrirait 120 km. environ ; Claire Préaux en déduit une vitesse de 30 km. par jour pour la navigation dans cette région. Pourtant Hérodote désigne expressément la zone difficile et très restreinte de la 1re cataracte et s'exprime comme si 4 jours étaient requis pour franchir ces rapides. Selon A. Chélu, *Le Nil, le Soudan, l'Egypte* (1891), p. 56 (cf. ci-dessous, p. 259), il faut 5 à 7 jours pour remonter les 12 km. de la cataracte de Dal, relativement simple pourtant par rapport à ce qu'était la 1re cataracte (cf. ci-dessous p. 258) ; celle-ci s'étend sur 10 km. et 4 jours de navigation et d'efforts ne sont pas excessifs. Il faut se souvenir que la longueur de l'*itrw* ou schène a été très discutée et que tout n'est pas encore éclairci à ce sujet (cf. P. Montet, *Géographie de l'Egypte ancienne,* II, 1961, pp. 8 et sqq.), que Sethe, dans son fameux mémoire intitulé *Dodekaschoinos,* Unters. II (1901), pp. 57-92, défendait une dimension dix fois moindre et réduisait d'autant la longueur du Dodécaschène ; l'hésitation actuelle est due d'ailleurs aux contradictions de la documentation classique sur Hiérasykaminos et Tachompso qui marqueraient la limite sud du Dodécaschène ; des confusions ont donc pu se produire dès l'antiquité. Le texte d'Hérodote est en tout cas parfaitement clair quand on adopte la petite dimension pour le schène, car ces 12 km. ne diffèrent pas tellement des 10 km. que mesurait réellement la 1re cataracte au siècle dernier (sur le schène en général, on verra désormais A. Schlott, *Die Ausmasse Ägyptens,* 1969, pp. 138-169 ; sur son caractère variable, spécialement pp. 141-143).

Une fois dépassée la zone des remous, la navigation peut être plus rapide à la voile que 30 km. par jour. Les données anciennes manquent pour la remontée du fleuve, mais en 1846, Harriet Martineau, *Eastern Life, present and past* (1850), p. 29, signale avoir accompli 80 miles en 23 heures, «a good progress», entre le Caire et Beni Souef, soit environ 128 km. en une journée. Monk, *The golden Horn* (1851), pp. 314-315, signale la vitesse maximum entre Beni Souef et Minia de 83 miles en 24 heures, avec fort vent, en fin décembre. Il a peut-être fallu moins des 7 ou 8 jours calculés par Claire Préaux pour atteindre le pied de la 2e cataracte. En tout cas, 30 km. par jour semblent trop peu pour la région qui va de Kerma à Kareima, toujours balayée par un vent violent, du nord (cf. les récits de Breasted, *Second Preliminary Report of the Egyptian Expedition* (1908), pp. 48-50 et 83, par exemple) ; ce vent refoule parfois les bateaux qui — sans voile bien sûr —

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net



tentent de descendre les rapides (Chélu, *o.c.*, pp. 144-145).

De plus, les 40 jours dont parle Hérodote pour aller de Ouadi Halfa à un point de rembarquement au sud sont excessifs pour les 200 km. de la 2e cataracte, et même pour 400 km. si l'on englobe la 3e cataracte dans la 2e. Cl. Préaux estime la marche journalière sur la rive à 10 km. seulement, donc 3 heures de marche à 3,5 km./heure; or on est souvent frappé de l'endurance et de la vivacité d'allure que montrent les Egyptiens et les Nubiens même sur le sable, et si l'on envisage l'emploi d'animaux, on se souviendra qu'un âne maintient aisément cette vitesse pendant longtemps; il ne serait pas du tout rentable de n'utiliser que 3 heures sur les 24 de la journée. La comparaison avec les chameaux, non encore utilisés au temps d'Hérodote, semble-t-il, est

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Claude Ptolémée [1] ne parle que de la petite et de la grande cataracte, c'est-à-dire de celle d'Eléphantine et de celle qui commence au Sud de Ouadi Halfa, mais il englobe probablement dans celle-ci ce qu'on appelle aujourd'hui la 3e cataracte ; en effet, il arrête l'énumération des villages de Basse Nubie à Pselkis (Dakka) (ch. 5) ; il la reprend au ch. 7, quand il étudie l'Ethiopie au sud de l'Egypte, dans les termes suivants : «le reste du Nil, après la grande cataracte, sera décrit par les villages qui sont sur ses bords» (IV 7,5 = Müller, p. 767, 8 sqq.). Or le premier village de la rive est, cité au delà de la grande cataracte, est Pnoubs, dans l'île d'Argo [2], donc au sud de la 3e cataracte. L'argument n'est pas décisif parce que le nom est suivi de toponymes non identifiés avec certitude, à l'exception de Napata, et, dans la liste des toponymes de la rive ouest, est cité — en face de Pnoubs — Tasitia, suivi à 16' d'arc par Boon, qu'on s'accorde à identifier à Bouhen et dont les coordonnées de latitude correspondent assez exactement à ce site (Ptol. 21° 44', contre env. 21° 53') ; mais ce dernier détail est, en lui-même, peu rassurant, car pour le site le plus indiscutablement identifié, Napata, il y a un décalage de 1° 45' env. entre la coordonnée de Ptolémée et celle des cartes actuelles, et pour Pnoubs, un décalage de 2° 30' env., à la pointe nord de la longue île d'Argo. Il y a assurément beaucoup d'éléments incertains et le fait que la liste des villes de la rive droite

intéressante par la rapidité même des déplacements ; d'après la carte de Fr. Cailliaud, *Voyage à Méroé* (1823-1827), les caravanes de chameaux vont d'Assouan à Berber en 16 jours ; de Sebou — aux environs de Korosko — à Abou Hamed en 9 jours ; en 44 heures, d'Argo à Gebel Barkal. Linant de Bellefonds s'est donc extraordinairement attardé — et son récit le prouve — quand il met 50 jours avec son chameau pour aller de Ouadi Halfa au delà de la 4e cataracte (cf. *Journal d'un voyage à Méroé dans les années 1821 et 1822* (1958), pp. III-IV, calendrier de sa progression) ; Linant avait même choisi de voyager à dos de chameau dès son départ d'Assouan (p. 1). Du haut de la 4e cataracte à la vraie Méroé, les 12 jours de navigation qu'indique Hérodote sont possibles. Claire Préaux envisageait comme terme de cette navigation la Méroé qui se trouve en face de Napata (Méraoui).

Quoi qu'il en soit, il ne fait aucun doute qu'Hérodote ne songe nullement à distinguer une 2e et une 3e cataracte, lorsqu'il parle de contourner les récifs.

[1] Cf. Ball, *Egypt in the classical Geographers* (1942), pp. 112-113.

[2] S'opposant à la localisation généralement admise de Pnoubs entre la 1re et la 2e cataracte, Sauneron et Yoyotte, *BIFAO* 50 (1952), pp. 164-168, voulaient situer ce lieu près de la 3e cataracte ; les fouilles suisses dirigées par Charles Maystre ont confirmé leurs déductions en identifiant Pnoubs à l'île d'Argo, immédiatement au sud de Kerma (cf. Ch. Maystre, *BSFE* 55, 1969, p. 9).

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

qui sont au sud de la grande cataracte commence par Pnoubs n'est donc pas une preuve absolue que Ptolémée englobait bien sous le nom de grande cataracte la 2e et la 3e ; c'est toutefois un indice à retenir, indice qui prend une force supplémentaire du fait que Ptolémée emploie le terme *μείζων* pour désigner la 2e cataracte, ce qui montre qu'il n'en envisage que deux [1], celle d'Assouan et celle de Ouadi Halfa, bien qu'il cite des villes après Napata qui ne peuvent être qu'au delà de la 4e. Il a donc considéré la 3e cataracte comme négligeable, ou bien il l'a jointe à la 2e [2].

La division en cataractes n'est en effet pas rationnelle et elle n'est pas constante. Benoît de Maillet au début du 18e siècle interrogeant les Nubiens sur l'état du Nil au sud d'Assouan apprenait «qu'il s'en (sc. des cataractes) trouve sept ou huit de remarquables depuis l'île de Saï au-dessous de Dongola jusqu'à Assouan» [3]. Maillet et ses informateurs comptaient donc les rapides sans chercher à les grouper ; ainsi encore les étudie Chélu [4], tout en admettant la numérotation traditionnelle en cataractes ; mais c'est la nature qui dicte ces groupements en accumulant ou en espaçant les obstacles. Si la 1re cataracte — bref, mais sérieux rapide de 10 km. — est séparée de Ouadi Halfa par plus de 300 km. d'un cours aisé que vient à peine compliquer l'étranglement de Kalabcha, depuis Ouadi Halfa jusqu'à Amara les rapides se suivent d'assez près, avec un écartement maximum de 38 km. d'eau libre entre la fin de la cataracte d'Amara et le début de celle de Dal ; sur les quelques 200 km. qui séparent ses points extrêmes, la 2e cataracte présente — selon Chélu — 72 km. de rapides à franchir, dont le rapide de Ouadi Halfa, ou 2e cataracte proprement dite, constitue la partie la plus difficile et la plus longue (17 km.). D'Amara jusqu'à la 3e cataracte, il y a un bief de 118 km. sans encombres, limité par la barre de Kagbar, seuil granitique très court (0,400 km.), après quoi, 63 km. en amont, on se heurte aux rapides de Hannek, très violents, mais s'étendant seulement sur 7 km. Ensuite s'allongent 336 km. d'eau libre jusqu'au delà de Napata, jusqu'au pied de la 4e cataracte, laquelle, sur quelque 200 km., présente environ 80 km. de difficultés sévères. Si l'on ajoute qu'aux hautes eaux, les rapides de Hannek et la barre de Kagbar sont noyés complètement, ne se révélant que par

[1] Cf. Ragon, *Grammaire grecque* (1952), § 239.

[2] C'est probablement par confusion que le géographe Delisle (carte de 1745) appelle «grande» la 1re cataracte et «petite» la seconde.

[3] B. de Maillet, *Description de l'Egypte* (éditée par l'abbé Lemascrier, 1735), p. 42. Cf. aussi les «trente-six» cataractes mentionnées par Aelius Aristide (Desanges, *CdE* 44, 1969, p. 142 et n. 5).

[4] Chélu, *o.c.*, pp. 29-73.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

la violence du courant, on comprend que Chélu estime indu le titre de 3e cataracte [1] et même les modernes ont tendance à traiter ensemble la 2e et la 3e [2].

La 1re cataracte, 10 km. environ, était toujours franchissable même aux basses eaux. A cette affirmation de Chélu (p. 68) s'ajoutent les témoignages des voyageurs du 19e siècle [3] et les travaux des anciens Egyptiens eux-mêmes pour améliorer la navigabilité d'un passage difficile, mais indispensable et fréquenté [4] ; Touthmosis Ier au retour de la longue expédition qu'il mena en Nubie en l'an 2 et en l'an 3 de son règne repassa la 1re cataracte avec une partie de sa flotte au moins [5] au moment des plus basses eaux, mais peut-être après les travaux exécutés à la même date (*Urk.* IV 88-90) [6].

[1] *Ibidem,* p. 49, 52, 54. L'importance que J. Laporte, *Première descente du Nil de l'équateur à la Méditerranée,* (Paris 1959), pp. 223-230, donne à la 3e cataracte et aux rapides de Kagbar ne modifie guère l'opinion de Chélu ; Laporte et ses deux compagnons, en kayaks, voyageaient en mai, au moment des basses eaux ; ensuite, ils descendaient le fleuve à l'aventure, sans reconnaissance préalable des difficultés, et les passes utilisées ne sont pas nécessairement les meilleures (p. 230) ; enfin, le souci de faire palpiter le lecteur l'emporte parfois sur le désir d'informer : que l'on essaie par exemple de lire sans respirer — comme lui l'a vécue — la longue description du chavirement de son canot (pp. 227-228). Laporte attribue aussi beaucoup plus d'importance à la 3e cataracte qu'à la 5e et à la 4e dans l'article qu'il a publié dans la *Revue du Caire* n° 159 (1953), sous le titre : « *Le Nil classique* », notamment p. 295.

[2] Cf. Claire Préaux, *CdE* 32 (1957), pp. 291, n. 1 et 296 ; Sauneron et Yoyotte, *l.c.,* pp. 168-169 ; déjà le *Guide Murray* (1907), p. 548.

[3] Sur les difficultés de la montée, cf. Monk, *The golden Horn* (1851), pp. 140-142 ; sur la descente, *ibid.,* pp. 215-217, et Belzoni, *Voyages en Egypte et en Nubie* I (1821), pp. 351-352, aux hautes eaux.

[4] Inscriptions de Ouni (Breasted, *Ancient Records* I, § 324), de Sésostris III (*ibid.,* §§ 642-647), qui creuse un chenal de 75 m. × 10 m. × 7 m., de Touthmosis Ier (*Ibid.,* II §§ 75-76) et de Touthmosis III (*Ibid.,* §§ 649-650).

[5] Cette restriction n'est qu'une hypothèse dictée par la prudence ; elle est énoncée plus complètement ci-après p. 265. Sur l'expédition de Touthmosis Ier, cf. les références ci-dessus p. 253, n. 1.

[6] C'était le 22e jour du 1er mois de Chemou, an 3 ; la date de l'avènement du roi (21e jour du 3e mois de Peret) correspond — selon Hornung, *Untersuchungen zur Chronologie und Geschichte des neuen Reiches* (1964), p. 108 — au 23 mars ; Touthmosis Ier aurait donc franchi la cataracte en mai, donc à l'étiage, moment qui convient assurément pour des travaux de creusement dans le lit même du fleuve.

Dans la tombe de Sirenpout I, à Assouan, il y a une allusion à la navigation sur les eaux tumultueuses de la cataracte (*Urk.* VII, 2, 4), cf. Edel, *ZÄS* 87 (1962), p. 100.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

L'acception de l'appellation *Batn el-Haggar* donnée à la 2e cataracte est aussi sujette à variations selon les auteurs ; pour Chélu (p. 57), c'est «la région sauvage et désolée qui s'étend entre Dal et Wady-Halfa, sur une longueur de plus de 160 kilomètres» ; pour Breasted, en 1908 [1], ce sont tous les rapides au sud de Semna ; de même Chittick, dans un article intitulé : *The Antiquities of the Batn-el-Hajjar* [2], en fait exclusivement la partie sud de la 2e cataracte, depuis Sarras, à 10 km. au nord de Semna, jusqu'à Akacha au sud, soit sur une distance d'environ 80 km. seulement [3]. Les difficultés de cette cataracte sont unanimement reconnues comme les plus graves.

Breasted, descendant le Nil au mois de février, quitte son bateau avant le rapide d'Amara [4] ; la felouque continue à descendre, chargée seulement de son équipage ; elle passe Amara et Dal ; il lui faut 3 jours pour les rapides de Tangour (p. 106) ; elle passe le 3 mars la barre de Semna sans que Breasted éprouve le besoin de le noter, mais elle perd son gouvernail quelques kilomètres plus loin près de l'île de Kaginger, donc au sortir du rapide ; Breasted n'a plus jamais d'ailleurs revu cette felouque, car il allait beaucoup plus vite sur la terre ferme (p. 108).

Le témoignage de Breasted est corroboré par les études de Chélu et par l'expérience de Laporte qui descendit ces lieux en kayak. A ce dernier, le rapide d'Amara a paru extrêmement aisé aux basses eaux [5], mais Chélu (p. 55) le déclare facile à toute période. Le rapide de Dal est navigable aux hautes eaux selon Chélu (p. 56) ; il faut 5 à 7 jours pour remonter ses 12 km., mais Laporte (p. 235) le descend à l'étiage sans presque le remarquer. Tangour est au contraire très dangereux (Chélu, p. 58) et donne à Laporte l'occasion de longs récits (pp. 236-239). Les rapides d'Ambigol et de Ouadi Attir sont déjà moins dangereux (Chélu, pp. 59-60) et nous avons vu que Breasted n'en parlait pas [6]. Ensuite vient Semna. La vraie difficulté de Semna n'est pas la profondeur de la faille par où passe le Nil,

[1] Breasted, *Second Preliminary Report* ... fig. 1 et p. 102.

[2] *Kush* 5 (1957), p. 42.

[3] Notons que dans l'*Atlas* de l'Egypt Exploration Fund (1894), pl. 2, General Map ..., Batn el Hajar est inscrit entre Ouadi Halfa et Semna, tandis que le *Guide Bleu*, dû à Mlles Baud et Parisot, et le guide de Mmes Hell et Brunner-Traut donnent seulement ce nom aux 17 km. de la 2e cataracte proprement dite ou rapide de Ouadi Halfa.

[4] Breasted, *o.c.*, p. 100.

[5] Laporte, *o.c.*, p. 234.

[6] Notons que Breasted voyageant par la terre ferme ne pouvait suivre le Nil dont les rives sont le plus souvent impraticables dans la région ; Laporte, *o.c.*, p. 240 en haut, remarque l'impossibilité pour le piéton de voir ce qui se passe dans ces tronçons du Nil, ce qui explique probablement les silences de Breasted.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

mais l'impossibilité de trouver des points d'appui pour haler le bateau [1] ; le danger vient plus bas comme l'a éprouvé Breasted et comme le note Laporte (p. 241 en bas). Enfin la 2e cataracte proprement dite, ou rapide de Ouadi Halfa, est le point le plus dangereux entre Khartoum et Assouan (Chélu, p. 62) ; Laporte et ses compagnons sont obligés de porter leurs kayaks sur la majeure partie de la distance (pp. 243-245) et les différents fouilleurs des forteresses qui s'échelonnent le long du fleuve dans ce long goulot multiplient les indications de détail sur les difficultés du lieu [2] ; certaines régions sont beaucoup plus aisées aux basses eaux [3], mais généralement les hautes eaux sont plus favorables, non seulement aux bateaux du siècle passé [4], mais même à ceux d'aujourd'hui, comme l'ont démontré les steamers des Sudan Railways qui ont franchi toute la cataracte en automne 1964 [5].

Quant à la 3e cataracte, nous avons dit plus haut sa brièveté et sa disparition quasi complète aux hautes eaux [6], donc vers septembre. On notera à ce sujet que la grande stèle gravée à Tombos sur l'ordre de Touthmosis Ier et qui célèbre l'écrasement des ennemis est datée du 25e jour du 2e mois d'Akhet en l'an 2, c'est-à-dire vers novembre ; la flotte aurait donc probablement passé les rapides pendant la crue, quelques temps plus tôt, et la 3e cataracte n'avait dû que médiocrement inquiéter les bateliers. Il est également remarquable qu'un scribe ait été placé spécialement au sud du rapide de Tangour pour compter les bateaux qui remontaient vers Kouch ; c'est la seule inscription privée qui nous informe sur cette

[1] Linant de Bellefonds, *o.c.*, p. 5.

[2] Cf. J.W. Ruby, *Kush* 12 (1964), p. 54 ; Vercoutter, *BSFE* 52 (1968), pp. 11-12 ; Dows Dunham, *Uronarti, Shalfak, Mirgissa* (Second Cataract Forts II) (1967), p. 3. Säve-Söderbergh, *Aegypten und Nubien* (1941), p. 89, remarque que les deux zones les plus difficiles se situent entre Bouhen et Mirgissa et entre Chalfak et Semna. Cf. aussi Cl. Préaux, *CdE* 32 (1957) p. 296 et n. 1.

[3] Cf. ci-dessus p. 259 et Ruby, *l.c.*, p. 54.

[4] Cf. Säve-Söderbergh, *o.c.*, p. 89 ; Monk, *o.c.*, p. 154 ; Dows Dunham, *o.c.*, in fine, malgré le pessimisme de Belzoni, *o.c.* I, p. 141 ; celui-ci ne s'est pas risqué sur l'eau à cet endroit, non plus que Linant de Bellefonds, *o.c.*, pp. 3 et 5, lequel manifeste au contraire un optimisme déplacé.

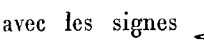
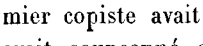
[5] Vercoutter, *RdE* 19 (1967), p. 207.

[6] Elle est d'ailleurs franchissable à toute époque, au moins pour les petits bateaux (cf. Dows Dunham, *El Kurru*, 1950, p. 5) ; notons que, selon Chélu, « on ne peut s'y aventurer que pendant trois mois chaque année après quoi la navigation devient dangereuse et bientôt après complètement impossible » (*o.c.*, p. 55) ; pourtant Breasted l'a passée en janvier (*o.c.*, pp. 48-50), c'est-à-dire presque aux plus basses eaux (qui sont en février-avril, cf. Chélu, *o.c.*, p. 38).

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

mémorable expédition [1], alors que Touthmosis Ier, outre la grande stèle de Tombos, a encore fait graver au même endroit quatre petites stèles sans indication chronologique et, dans la région d'Assouan, trois inscriptions datées cette fois avec précision, 7 mois après la date de Tombos [2]. L'inscription du scribe Ahmès à Tangour est très soignée, elle comporte date et cartouche : ne serait-elle pas aussi une inscription gravée sur ordre royal? Il est significatif que ce scribe ait été placé au sortir du dernier obstacle qui menaçait la flotte et qu'il recensait ainsi les rescapés [3].

Dans sa biographie, Ahmès fils d'Abana (*Urk.* IV 8, 5-10) parle d'une difficulté rencontrée sur le Nil par la flotte de Touthmosis Ier remontant vers Khent-hen-nefer, c'est-à-dire ici vers Kouch [4]. Cette navigation correspond sûrement à l'expédition de l'an 2, la seule expédition nubienne connue de ce roi et dont l'ampleur est bien attestée. Ce que nous avons dit des cataractes et de leurs difficultés en même temps que la présence du graffito de Tangour ne laissent guère de doutes: cette difficulté a dû se présenter au passage de la 2e cataracte et les images que Caillaud nous a conservées du halage des bateaux d'Ismaïl — comme les récits de voyageurs — ne doivent pas être différentes de celles qu'offrait le passage de la flotte de Touthmosis Ier [5]. Selon la savante étude de Černý [6], Ahmès fils d'Abana a halé (*s;s;*) les bateaux sur le seuil rocheux (*pn'yt*) dans l'eau mauvaise ; on ne sait si le guerrier parle ainsi de toute la 2e cataracte ou d'un rapide déterminé.

[1] Il n'y a pas deux inscriptions de l'an 2 de Touthmosis Ier à Tangour ; si l'on compare la photo Breasted du graffito avec le texte publié par Birch, *PSBA* 7 (1884-1885), p. 121, et corrigé par Sethe, *Die Thronwirre unter den Nachfolgern Königs Thutmosis' I* (Unters. I, 1896), § 54, p. 41, il devient évident que c'est le même texte ; l'apparente indication du mois est due à une confusion avec les signes  où le premier copiste avait vu  ; Breasted avait soupçonné cette confusion (*o.c.*, p. 105).

[2] Cf. ci-dessus, p. 253 n. 1.

[3] Le seul passage de Semna par la flotte d'Ismaïl, au début du 19e siècle, coûta 12 bateaux (cf. Cailliaud, *o.c.*, p. 342 ; Chélu, *o.c.*, p. 60, semble prendre les bateaux pour des hommes !).

[4] Sur la localisation de Khent-hen-nefer, on se reportera à mon étude sur *Les guerres d'Amosis, fondateur de la XVIIIe dynastie* (sous presse), pp. 64-68.

[5] Les bateaux étaient tirés avec des cordes. Cf. ci-après et n. 6, et Cailliaud, *o.c.*, planches 21, 30 et 32 ; aussi les récits d'Hérodote et de Monk cités ci-dessus p. 253 et p. 258 n. 3.

[6] Černý, *Mél. Michalowski* (1966), pp. 51-52 ; une démonstration identique à celle de Černý pour le sens de *s;s;* a été publiée quasi simultanément par M. A. Korostovtsev, *Commentaires sur Urk. IV 8-10* (en russe), dans Древнии Египет и Древняя Африка (Moscou 1967), pp. 81-82.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Dans ce dernier cas, l'action d'Ahmès fils d'Abana se serait limitée à faire franchir à la flotte un des multiples obstacles de la 2e cataracte, obstacles de difficultés variées, mais dont aucun ne s'impose au point de faire oublier les autres. Etant donné l'anonymat de ce «seuil rocheux», il me paraît plus vraisemblable qu'il s'agisse de l'ensemble de la 2e cataracte : y vaincre une difficulté serait sans intérêt si on ne peut les vaincre toutes et l'existence globale de cette succession d'étranglements et de rapides était sûrement aussi connue des habitants de Haute Egypte, compatriotes d'Ahmès fils d'Abana, au 16e siècle avant J.-C. [1] qu'elle l'était à l'époque d'Hérodote.

Ceci suppose évidemment que les conditions de navigation sur la 2e cataracte aient été identiques à celles qui ont pu être observées récemment encore ; mais des différences sensibles entre des niveaux plus anciens et le niveau actuel du Nil (avant les barrages modernes d'Assouan et de Chellal) ont été constatées en divers points du Soudan, soit par les géographes retrouvant des alluvionnements des rives bien au-dessus du niveau de l'inondation d'aujourd'hui, soit par les égyptologues lisant les inscriptions par lesquelles les anciens Egyptiens avaient noté la hauteur du Nil, spécialement à Semna [2], sans que les différences constatées par les uns aient à priori quelque rapport avec celles que les autres ont lues. Quoi qu'il en soit, on pourrait penser que la répartition des divers paliers de la cataracte et des récifs a pu être jadis bien différente de celle d'aujourd'hui. Toutefois, dans un article récent, Vercoutter a montré, d'une façon qui me paraît convaincante, que le relèvement général du plan d'eau du Nil attesté au sud de la passe de Semna par des inscriptions du Moyen Empire étaient dû à la main de l'homme [3] ; ce relèvement était d'ailleurs trop important (7 à 8 m. au-dessus de la moyenne du haut Nil actuel) pour qu'il se soit agi de crues naturelles, si fortes fussent-elles. Ce changement de niveau peut être daté de la fin du règne de Sésostris III ou du début de celui d'Amenemhat III [4] : à ce moment, un barrage aurait été installé sur les îles

[1] Cf. *JEA* 3 (1916), p. 100, un texte où l'on parle d'habitants d'Edfou revenant de Kouch dans leur pays d'origine.

[2] Chélu, *o.c.*, p. 60 ; Leclant, *Orientalia* 33 (1964), p. 382 et *Orientalia* 37 (1968), p. 119. Sur Semna, Breasted, *o.c.*, p. 106 ; Lyons, *The Physiography of the river Nile* (1906), pp. 259 et 261, et l'article de Vercoutter, cité ci-après, notes 20, 21 et 96.

[3] Vercoutter, *Semna South Fort and the Records of Nile Levels at Kumma,* Kush 14 (1966), pp. 125-164.

[4] *Ibidem,* p. 164 : certainement après l'an 10 de Sésostris III et — nn. 94 et 96 — au plus tard en l'an 3 d'Amenemhat III.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

rocheuses séparant Semna de Koumma, barrage ne coupant peut-être pas complètement le lit du fleuve, mais rétrécissant considérablement le passage des eaux. La première inscription témoignant de ce relèvement est de l'an 3 d'Amenemhat III [1]; la notation des niveaux se poursuit assez régulièrement jusqu'au règne du premier roi de la 13e dynastie, Sebekhotep Ier, ou peut-être même jusqu'à l'an 1 de son successeur immédiat [2]. Vercoutter donne à l'édification de cet énorme ouvrage d'art un mobile stratégique : noyer les récifs du Batn el-Haggar pour faciliter la navigation au sud de Semna [3]. Le même savant a relevé d'autres traces de barrages au nord de la passe de Semna et il se pourrait donc que toute la 2e cataracte ait été rendue plus navigable par concentration de toutes les eaux dans un seul chenal [4]; les travaux de terrassement menés sous Sésostris III dans la 1re cataracte ne furent peut-être qu'un des aspects d'une gigantesque entreprise visant à aménager une voie de pénétration aisée par bateau jusqu'au Soudan [5].

Toutefois, cette situation favorable à la navigation a dû être de courte durée et elle n'aura pas facilité la campagne de Touthmosis Ier; Vercoutter situe en effet la rupture du barrage de Semna dans le courant de la 13e dynastie, date suggérée par l'arrêt des notations de la hauteur du Nil à Semna après le règne de Sebekhotep Ier ou de son successeur immédiat [6]. Bien qu'une partie des dates aient probablement été perdues lors de l'effondrement du barrage [7], cette interruption définitive doit correspondre à peu près à la disparition de l'ouvrage et je serais tenté d'en voir un indice dans la date de la crue exceptionnelle mentionnée à Askout, environ 35 km. plus bas, en l'an 3 du successeur de Sebekhotep Ier, Amenemhat Senbouf [8]. Cette crue, supérieure de 7 m. env. à la norme actuelle, donc de même ampleur que celles notées à Semna depuis Amenemhat III, n'est

(1) Cf. p. 262 n. 4.

(2) Vercoutter, *l.c.*, nos 40 bis et 94.

(3) *Ibid.*, pp. 154-155. Seul le rapide de Ouadi Attir aurait été supprimé par le relèvement du plan d'eau; celui d'Ambigol, peut-être légèrement atténué; mais le dangereux rapide de Tangour dont le niveau est supérieur de 22 m., 40 à celui de Semna n'aurait nullement été amélioré (cf. les hauteurs données par Chélu, *o.c.*, p. 72); de plus, en relevant de plusieurs mètres le plan d'eau à Semna, les Egyptiens auront accéléré le courant au point de rendre la passe infranchissable aux bateaux. Les mobiles stratégiques des travaux exécutés sous le Moyen Empire dans cette partie de la vallée du Nil ne m'apparaissent donc pas encore clairement.

(4) Vercoutter, *l.c.*, pp. 146-147 et pl. 15-17; pp. 162-163.

(5) *L.c.*, pp. 154-155.

(6) *L.c.*, p. 157.

(7) *L.c.*, pp. 145 et 152.

(8) *L.c.*, pp. 139-140.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

évidemment pas due à l'ouvrage de Semna puisqu'elle fut observée au *nord* de ce barrage ; il ne peut s'agir d'un phénomène régulier s'étendant sur toute la 2e cataracte, car une élévation de 7 m. au-dessus de la crue normale du Nil aurait à coup sûr détruit bien des sites qui ont survécu jusqu'à ces tout derniers temps [1]. Vercoutter est embarrassé par cette crue d'Askout, mais bien qu'il renonce finalement à lui donner une explication [2], il pense à un barrage analogue à celui de Semna qui aurait existé au nord d'Askout [3]. Pourtant, le fait qu'Askout n'ait livré qu'un seul témoignage de crue exceptionnelle et le fait que cette crue ait succédé directement dans le temps à la série des crues de Semna m'incitent à formuler une autre hypothèse : le niveau du Nil noté à Askout ne conserverait-il pas le souvenir du passage de la masse d'eau énorme qui a dû déferler quand le barrage de Semna s'est rompu et que son bassin de retenue — qui s'étendait certainement sur plusieurs dizaines de kilomètres en amont de Semna [4] — s'est brusquement vidé? Le commandant de la place d'Askout a vu passer la crête du flot et a voulu perpétuer par un «monument» cette inondation mémorable qui se produisit pendant qu'il était en fonction — cela me paraît clairement exprimé dans l'inscription. Si cette hypothèse se confirmait, nous connaîtrions l'année exacte où le cours du Nil est revenu à son état naturel.

Vercoutter explique la rupture du barrage de Semna par la puissance d'une inondation particulièrement importante [5]. On peut se demander si le Nil n'a pas été aidé dans sa besogne soit par le manque d'entretien du barrage, soit par une intervention volontaire des hommes: on comprendrait que les Egyptiens aient eux-mêmes provoqué la rupture, car, si les ambitions de la 13e dynastie n'étaient plus suffisantes pour mener ses rois au delà de Semna, les facilités de navigation créées par la retenue d'eau ne servaient plus qu'aux ennemis de l'Egypte, les Kouchites, dont la pression se faisait effectivement de plus en plus forte à cette époque.

Que la rupture se soit produite ou non en l'an 3 d'Amenemhat Senbouf, aucun indice n'invite à penser que les améliorations du cours du Nil aient survécu à la 13e dynastie. Même le chenal de Sésostris III à travers la 1re cataracte a dû être curé au début de la 18e dynastie et il ne le fut que pour le *retour* de l'expédition

[1] *L.c.*, p. 141.
[2] Cf. *l.c.*, p. 157 et n. 126.
[3] *L.c.*, pp. 140-142 et surtout 158-159, et n. 114 bis.
[4] Près de 30 km., vraisemblablement (cf. le tableau de Chélu, *o.c.*, p. 72).
[5] Vercoutter, *l.c.*, p. 145.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

de Touthmosis Ier (*Urk.* IV 89-90). Vercoutter a montré que le niveau normal du Nil — si l'on excepte le tronçon sûrement amélioré pendant une brève période par le barrage de Semna — était à peu près le même que celui d'aujourd'hui. Les difficultés de navigation rencontrées par l'expédition de Touthmosis Ier, telles que les évoque Ahmès fils d'Abana, invitent à penser que la navigabilité de la 2e cataracte devait être analogue à ce qu'elle était encore tout récemment, c'est-à-dire extrêmement réduite, puisque le même Ahmès ne fait jamais la moindre allusion au passage de la 1re cataracte, passage qu'il dut vivre pourtant assez souvent et qui présentait de très sérieuses difficultés, comme on l'a vu plus haut; il ne fait donc mention, dans son récit, que d'un obstacle tout à fait exceptionnel.

Le fait que l'inscription du scribe qui comptait les bateaux de Touthmosis Ier soit après Tangour est peut-être un indice que les cataractes de Dal et d'Amara en amont ne causaient pas d'inquiétudes. En dehors de l'expédition de Touthmosis Ier, il est difficile d'estimer si les Egyptiens choisissaient toujours les hautes eaux plutôt que la décrue pour passer les rapides : aux hautes eaux, on avait l'avantage que les récifs étaient noyés, mais le désavantage de la violence du courant et de la chaleur; il faut se souvenir que Sésostris III, en l'an 19, vers février-mars, a mené une expédition dans la 2e cataracte où le bas niveau de l'eau paraît avoir été le principal handicap [1].

Qu'Ahmès fils d'Abana parle avec tant d'emphase de l'exploit qui lui valut son grade supérieur de «chef d'équipage» ne prouve pas que ce passage d'une flotte fût exceptionnel; peut-être est-ce le fait qu'il y a été mêlé qui le fut pour lui [2]. Il est pourtant vraisemblable qu'un effort aussi gigantesque ne pouvait se justifier que lorsqu'un long déplacement sur l'eau au sud des 2e et 3e cataractes était prévu, comme c'était précisément le cas pour Ismaïl et pour Touthmosis Ier. Il n'est même pas certain que Touthmosis Ier ait fait redescendre toute sa flotte par après; une fois l'occupation assurée jusqu'à la 4e cataracte, un service de transport fluvial, civil et militaire, était souhaitable, de même qu'aujourd'hui encore, les bateaux joignent Kareima, station finale du chemin de fer venant de Abou Hamed, à Kerma. Toutefois de Ouadi Halfa à Kerma, rien n'existe aujourd'hui, ni rail, ni route, ni service fluvial, et la voie de chemin de fer coupe à travers le désert pour éviter la boucle

[1] Cf. Säve-Söderbergh, *o.c.*, p. 78; aussi Posener, *Kush* 6 (1958), p. 54, et Vercoutter, *l.c.*, pp. 154-155.

[2] Cf. *CdE* 45 (1970), pp. 71, 74-75.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

du Nil, laissant dans l'isolement la région pourtant si prospère du Dongola [1]. Il est donc assez probable que le passage d'une flotte importante par-dessus la 2e cataracte ait été un acte isolé au 16e siècle avant Jésus-Christ comme au 19e de notre ère.

[1] Cf. Breasted, *o.c.*, pp. 44-45.

BIFAO 69 (1971), p. 253-266 Claude Vandersleyen
Des obstacles que constituent les cataractes du Nil.
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net