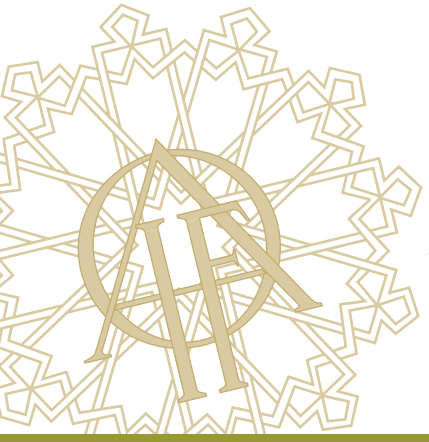
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE



ANNALES ISLAMOLOGIQUES

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

AnIsl 30 (1996), p. 41-70

Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton

La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.

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

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
9782724711899	*BCAI 40*	

© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire

Jean-Michel MOUTON, Sāmī Ṣāliḥ ʿABD AL-MĀLIK
Olivier JAUBERT, Claudine PIATON

LA ROUTE DE SALADIN (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) AU SINAÏ

Au début du siècle, Charles Clermont-Ganneau s'intéressa à la route qu'empruntait Saladin dans les années 570 de l'hégire (1174-1183) pour relier Le Caire à Damas [1]. Le savant français, à travers les renseignements puisés dans le *Kitāb al-Rawḍatayn* d'Abū Šāma, s'efforça de recenser les étapes de cet itinéraire et de les identifier topographiquement. Pour ce qui est du Sinaï, qui nous intéresse plus particulièrement ici, les étapes repérées par Clermont-Ganneau après Suez étaient ʿUyūn Mūsā, Ḥiṭā, Ṣadr et Aylat. Les avancées effectuées depuis un siècle dans la connaissance de cette route ont été limitées, seule l'étape de Ṣadr a pu être identifiée par G. Wiet comme étant la forteresse d'al-Ǧindī [2].

Cet itinéraire dans sa partie sinaïtique porte le nom de «route de Ṣadr à Aylat» (*ṭarīq Ṣadr wa Ayla*). En fait, on ne le trouve régulièrement cité que lors d'une très brève période qui va de 570/1174 à 580/1184 et, à chaque fois ou presque, les chroniqueurs mentionnent cette route à l'occasion des passages que Saladin effectue entre la Syrie et l'Égypte [3]. Sans doute, cet itinéraire fut-il emprunté durant une période plus longue mais qui ne doit pas aller bien au-delà du règne du sultan ayyoubide. En effet, nous avons montré dans un précédent travail qu'après la prise de Jérusalem par Saladin en 1187, l'essentiel des liaisons entre la

[1] Ch. Clermont-Ganneau, «La marche de Saladin du Caire à Damas avec démonstration sur Kérak», *RevBibl* III, 1906, p. 464-471. R. Röhricht s'était déjà intéressé à cette route mais uniquement dans sa partie syrienne (*Geschichte des Königreichs Jerusalem*, Innsbrück, 1874, p. 396).

[2] G. Wiet, «Les inscriptions arabes de la Qalʿah Guindi», *Syria* III, 1922, p. 145-152. Dans son étude récente sur la route du pèlerinage, Sh. Tamari évoque la route de Saladin du moins à travers les étapes de ʿUyūn Mūsā et Ṣadr; le savant israélien voit dans cet itinéraire une variante de la route du pèlerinage. Cependant le tracé proposé manque de vraisemblance: l'étape suivant ʿUyūn Mūsā et Ṣadr serait, selon cet auteur, Ṭuġrat Ḥāmid. Il propose ainsi, contre toute logique, une progression en direction du nord-ouest et non en direction de l'est (Sh. Tamari, «Darb al-ḥajj in Sinai, an historical-archeological study», *MALinc*, série VIII, vol. XXV, 1982, p. 447 et 448, n. 4).

[3] À titre indicatif citons: pour l'année 570/1174-1175, al-Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, éd. M. Muṣṭafā Ziyāda, Le Caire, 1934, p. 58; pour 578/1182-1183, Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* II, éd. Būlāq, 1286 H., p. 28; al-Bundārī, *Sanā l-barq al-šāmī*, éd. F. al-Nabrāwī, Le Caire, 1979, p. 195; pour 579/1183-1184, Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 80; Ibn Wāṣil, *Mufarriǧ al-kurūb* II, éd. Ǧ.D. al-Šayyāl, Le Caire, 1957, p. 140; Ibn al-Aṯīr, *al-Kāmil* X, éd. Tornberg, Leyde, 1863, p. 326; pour 580/1184-1185, al-Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 83 et 87.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ 'Abd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Syrie et l'Égypte s'effectuait de nouveau par la route du nord Sinaï, l'antique Via Maris [4]. Si au début du VII[e]/XIII[e] siècle, la route de Saladin était encore connue, elle nous est cependant décrite par al-Sarūğī comme pénible et accidentée [5] ; de plus, au cœur même du Sinaï central, le *darb al-ḥağğ*, nouvel axe plus direct qui évitait le détour par les stations de ʿUyūn Mūsā, Ḥiṭā et Ṣadr, se substituait peu à peu à la route de Saladin [6].

La relecture récente de l'ouvrage d'Abū Šāma nous a permis de découvrir la présence sous l'année 576/1180-1181 d'un poème d'al-ʿImād al-Iṣfahānī fournissant des éléments nouveaux sur cette route, en particulier la liste complète des stations la jalonnant. Nous donnons ici le texte arabe et la traduction du passage concernant l'itinéraire emprunté par Saladin dans sa traversée du Sinaï.

وردنا من الزيتون حسمى وايلة * وجزنا عقابا كان مسلكها وعرا
الى قلتة الراعى الى نابع الى * جراول فالنخل الذى لم يزل قفرا
الى منزل فى روضة الجمل اغتدت * به عيسنا فى صدر شارحه صدرا
ودون حثا لما حثثنا ركابنا * عيون لموسى لم يزل ماؤها مرا
هناك تلقانا الوفود ببرهم * فسروا بنا نفسا وزادوا بنا بشرا

TRADUCTION

Nous arrivâmes par Zaytūn, Ḥismā et Aylat puis nous passâmes par ʿUqāb : la traversée fut difficile
nous nous dirigeâmes ensuite vers Qultat al-Rāʿī [7], *Nābiʿ et Ğarāwil puis ce fut Naḫl, endroit encore déserté,*
vint ensuite le lieu nommé Rawḍat al-Ğamal où notre caravane arriva de grand matin, puis Ṣadr où nous fûmes comblés de bonheur [8] ;
avant d'arriver à Ḥiṭā nous pressâmes nos équipages, puis ce fut ʿUyūn Mūsā où les eaux sont toujours amères
Ici nous fûmes accueillis avec bonté par plusieurs délégations, elles étaient heureuses de nous voir et remplies de bonheur [9].

[4] J.-M. Mouton, « Autour des inscriptions de la forteresse de Ṣadr (Qalʿat al-Ğindī, au Sinaï », *AnIsl* XXVIII, 1994, p. 48.

[5] Al-Ğazīrī, *Durar al-fawā'id al-munaẓẓama fī aḫbār al-ḥāğğ wa ṭarīq Makka al-muʿaẓẓama*, al-maṭbaʿa al-Salafiyya, Le Caire, 1964, p. 485.

[6] Voir Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 447-456.

[7] Le texte présenté ici se fonde sur les deux manuscrits du *Kitāb al-rawḍatayn* d'Abū Šāma conservés à Paris (BN, arabe 1700, feuillet 160 r°) et au Caire (Dār al-kutub, ta'rīḫ 108, feuillet 20 r°). La lecture que nous proposons pour ces vers est semblable à celle de l'édition de Būlāq (Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* II, Būlāq, p. 20) à une modification près : on lit nettement sur les deux manuscrits قلتة الراعى alors que l'édition de Būlāq propose قلة الراعى comme lecture de ce toponyme.

[8] Le texte arabe joue sur le mot *ṣadr*, littéralement, il faudrait traduire : « puis Ṣadr où notre poitrine (*ṣadr*) se dilata ».

[9] Nous voudrions remercier M. Abdel-Majid Turki qui a bien voulu réviser cette traduction.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

La lecture de l'ensemble du poème nous apprend qu'il existait vingt-huit stations entre Le Caire et Damas : six entre Le Caire et Suez, dix pour la seule traversée du Sinaï et douze autres pour rejoindre Damas. Il fallait, selon que l'armée de Saladin était seule ou accompagnait une caravane, selon que les haltes se prolongeaient ou non, de 19 à 26 jours pour parcourir ce trajet [10].

Pour ce qui est de la traversée du Sinaï central, qui représentait près du tiers du trajet, ces quelques vers d'al-ʿImād al-Iṣfahānī nous fournissent des indications précises sur le tracé de la route et attestent l'existence de plusieurs stations jusque-là inconnues. Les témoignages que nous possédons concernant la durée du trajet à travers le Sinaï central montrent qu'il fallait près d'une semaine à une caravane pour couvrir les quelque 260 kilomètres que compte l'itinéraire entre Suez et l'île de Graye (Qalʿat Ayla), soit une moyenne proche de 40 kilomètres par jour [11]. Si l'on rapporte ces chiffres aux dix stations, on s'aperçoit que certaines d'entre elles fonctionnaient comme des étapes secondaires et devaient servir de halte pour le repos plus que de lieu pour dresser le camp. Les critères retenus dans ce dernier cas semblent avoir été l'abondance du site en eau (ʿUyūn Mūsā) et la proximité d'une garnison militaire (Ṣadr, Qalʿat Ayla).

[10] – En 570/1174, Saladin effectue le trajet Birkat al-ḥāǧǧ-Damas en 19 jours (Ibn Wāṣil, *Mufarriǧ al-kurūb* II, p. 19 ; Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 58) ;
– en 572/1176, le trajet Damas - Le Caire est accompli en 23 jours (les deux éditions égyptiennes d'Abū Šāma réalisées à partir du manuscrit de Dār al-kutub donnent 13 jours et indiquent que l'arrivée du sultan au Caire eut lieu le 16 rabīʿ I 572 (*K. al-Rawḍatayn* I, 2, M. Ḥilmī Muḥammad Aḥmad et M. Muṣṭafā Ziyāda, Le Caire, 1962, p. 683 et éd. Būlāq I, p. 264 et 266), le manuscrit de Paris donne pour date d'arrivée au Caire le 26 rabīʿ I, ce qui correspond à 23 jours de voyage et se rapproche des autres durées de voyage en notre possession (BN, arabe 1700, 142 r°) ;
– en 573/1177-1178, Le Caire - Damas en 23 jours (Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* I, 2, Muṣṭafā Ziyāda, p. 707 ; Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 65) ;
– en 576/1180-1181, Damas - Le Caire en 26 jours (Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* II, p. 19 ; Ibn Wāṣil, *Mufarriǧ al-kurūb* II, p. 101) ;
– enfin en 578/1182-1183, Le Caire - Damas en 22 ou 23 jours (Ibn Wāṣil, *Mufarriǧ al-kurūb* II, p. 114).

[11] Saladin ne met ainsi que cinq nuits en 578/1182 pour aller de Birkat al-ḥāǧǧ à Aylat (Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* II, éd. Būlāq, p. 28 ; al-Bundārī, *Sanā al-Barq*, p. 195) ; il lui avait fallu huit ou neuf jours pour couvrir le même trajet en 573/1177-1178 (Abū Šāma, *K. al-Rawḍatayn* I, 2, p. 707 ; Maqrīzī, *K. al-Sulūk*, I, 1, p. 65).
Des témoignages plus tardifs de voyageurs et de pèlerins nous sont aussi parvenus ; leur itinéraire, il est vrai, diffère quelque peu de la route de Saladin ; ils suivent généralement la route du pèlerinage plus septentrionale mais aussi plus directe que la route de Saladin (voir carte). Il faut ainsi en 668/1269-1270 trois jours à al-ʿAbdarī pour aller de Birkat al-ḥāǧǧ à Suez, trois jours également pour aller de Naḫl à ʿAqabat Ayla, soit une distance représentant environ la moitié de la traversée du Sinaï central. Sa traversée du Sinaï dure environ sept jours (Al-ʿAbdarī, *Riḥla*, éd. M. al-Fāsī, Rabat, 1968, p. 157). Le pèlerin chrétien Reboldi qui se rend à Sainte-Catherine en 1331 couvre le trajet Le Caire - ʿUyūn Mūsā en 4 jours (*Itinerarium ad Sepulcrum domini et ad Montem Sinai*, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Sancta* III, p. 337) ; Al-Ǧazīrī, au XVI^e siècle, indique qu'il faut huit jours pour relier Le Caire à Aylat en suivant la route du pèlerinage (*op. cit.*, p. 441).

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

LES FONCTIONS DE LA ROUTE DE SALADIN

Saladin est le véritable « créateur » de cette nouvelle route du Sinaï central. Après avoir pris le pouvoir au Caire (1169), reconquis Aylat sur les Croisés (1170) et installé son pouvoir à Damas (1174), l'aménagement de cette route devenait une nécessité pour assurer les liaisons entre les deux parties de son empire. Sa première fonction dans les années 570 (1174-1183) et 580 (1184-1193) était bien stratégique et militaire ; l'aménagement par Saladin des forteresses de Ṣadr et de Aylat durant ces années témoigne de l'enjeu que représentait cet axe. L'assurance de liaisons permanentes entre la Syrie et l'Égypte était une des forces de Saladin dans sa lutte contre les croisés ; elle lui permettait de menacer le royaume de Jérusalem sur deux fronts. Par ailleurs, à tout moment le sultan pouvait acheminer des renforts militaires d'Égypte pour le soutenir dans sa lutte contre les princes musulmans de Syrie du nord. Les cas de transfert de troupes d'une partie à l'autre de l'empire via le Sinaï central sont nombreux.

Cette route devint, dès cette époque, l'axe principal reliant l'Égypte à la Syrie musulmane. Elle n'était pas réservée à l'usage exclusif des armées de Saladin, les civils l'empruntaient également, de préférence à toute autre. En effet, elle constituait l'itinéraire le plus sûr entre ces deux contrées du monde musulman. En cette période de relations tendues entre croisés et musulmans, la présence de points de repli et d'abri tels que les citadelles de Ṣadr et d'Aylat offrait une garantie de sécurité. Les musulmans avaient d'ailleurs dans leur traversée du Sinaï tout autant sinon plus à redouter les attaques des bédouins que les raids des croisés tels que pouvait les pratiquer Renaud de Châtillon. Le fait que cet axe était utilisé par les armées permettait aux civils et aux caravanes de voyager dans le sillage des troupes et de bénéficier de leur protection. On rencontre ainsi à plusieurs reprises des commerçants et d'autres civils avec femmes et enfants accompagnant Saladin et son armée dans ses multiples allées et venues entre Le Caire et Damas. La protection des caravanes était d'ailleurs une des principales préoccupations du sultan et ce sont les risques encourus par celles-ci qui le poussèrent à effectuer, dès les premiers mois de son installation au pouvoir au Caire, la reconquête d'Aylat. Durant les périodes troublées se mettait en place un système d'escorte des caravanes ; on voit ainsi en 580/1184-1185, le gouverneur de la province de Šarqiyya, dont Ṣadr relevait, accompagner avec ses troupes une caravane entre Ṣadr et Aylat et une autre au retour. Avec la mise en place de ce système, la traversée du Sinaï était alors relativement sûre, la partie la plus périlleuse du trajet, celle où se concentraient les attaques des croisés, étant la Syrie du sud.

Les fonctions militaires et commerciales de cet itinéraire avaient déjà été signalées par Gaston Wiet. Un sujet de controverse demeure cependant, concernant une des fonctions de cet itinéraire : la route du Sinaï central était-elle utilisée sous le règne de Saladin comme route du pèlerinage et si tel était bien le cas, cet itinéraire correspondait-il exactement à la route de Saladin ? G. Wiet a répondu par l'affirmative aux deux questions alors que Sh. Tamari voit dans la route de Saladin une des variantes sinaïtiques, à caractère secondaire, de la route du pèlerinage.

En fait, la route du Sinaï central n'était pas à l'époque de Saladin, la principale route empruntée par les pèlerins du Maghreb et d'Égypte pour se rendre à La Mecque. Ceux-ci

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

préféraient passer par la vallée du Nil jusqu'à Qūṣ avant de rejoindre, après la traversée du désert oriental, le port de ʿAyḏāb et d'embarquer pour Ǧidda. Cette route était à n'en point douter la plus sûre, et Saladin en avait facilité l'emprunt en abolissant taxes et droits de douanes prélevés à ʿAyḏāb sur les pèlerins [12]. Les témoignages montrant l'utilisation de cette route par les pèlerins abondent tout au long des années 570 (1174-1183) et 580 (1184-1193). Le cortège funèbre qui en 580/1184-1185 conduit les dépouilles du père et de l'oncle de Saladin pour qu'elles soient enterrées à Médine emprunte cette route [13]. Le célèbre voyageur Ibn Ǧubayr, qui en 579/1183 effectue le pèlerinage à partir de l'Égypte, suit la même route en regrettant de ne pouvoir utiliser la « voie directe » (*al-sabīl al-qāṣida*) qui passe par ʿAqabat Ayla à cause du danger représenté par les Francs [14]. À chaque fois, la route de ʿAyḏāb (*ṭarīq al-baḥr*) est préférée à la route du Sinaï (*ṭarīq al-barr*). Le cas le plus tangible est sans doute celui du fidèle compagnon de Saladin, al-Qāḍī al-Fāḍil, qui en 576/1181 se rend de Damas au Caire où il reste deux jours avant de repartir effectuer le pèlerinage [15]. Cette fois, il ne repasse pas par la route du Sinaï central qu'il vient par nécessité d'emprunter mais il lui préfère celle de ʿAyḏāb ! Il faut attendre la première moitié du VII^e^/XIII^e^ siècle pour retrouver dans les sources, de façon régulière des pèlerins passant par le Sinaï ; la route de ʿAyḏāb est encore utilisée concurremment à cette époque [16]. Ce n'est que dans la seconde moitié du siècle que la route du Sinaï l'emporte définitivement.

La seconde question est de connaître le tracé exact à travers le Sinaï de la route du pèlerinage, empruntée sous Saladin par des pèlerins téméraires, puis plus régulièrement à partir du début du VII^e^/XIII^e^ siècle. Tout porte à croire qu'elle se confondait avec la route militaire de Saladin et que les pèlerins se rendant à La Mecque, à l'image des marchands se rendant en Syrie, recherchaient la protection des armées et des citadelles qui jalonnaient l'itinéraire. La preuve, à notre sens définitive, de l'identité de ces deux routes se trouve chez al-Munḏirī. En 607/1211, alors que cet auteur revenait de La Mecque, l'un des pèlerins du groupe auquel il appartenait mourut dans le Wādī Naḫl et fut enterré un jour plus tard « sur la terre de Ṣadr » [17].

L'abandon de la route de Saladin par les pèlerins dut avoir lieu au milieu du VII^e^/XIII^e^ siècle. À cette date, la menace croisée s'était éloignée et la forteresse de Ṣadr avait perdu sa raison d'être ; aussi le crochet des pèlerins par ʿUyūn Mūsā et Ṣadr qui rallongeait l'itinéraire

[12] Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 64.

[13] Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 51 et 87.

[14] Ibn Ǧubayr, *Riḥla*, éd. anonyme, Dār wa maktabat al-Hilāl, Beyrouth, 1986, p. 44, trad. Gaudefroy-Demombynes, première partie, Paris, 1949, p. 82 *sq.*

[15] Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 71 ; Ibn Wāṣil, *Mufarriǧ al-kurūb* II, p. 101. D'autres cas peuvent être mentionnés : en 578/1183, Renaud de Châtillon lors de sa célèbre tentative contre les Lieux saints pille d'abord ʿAyḏāb où il rançonne une caravane de pèlerins (Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 1, p. 79).

[16] Maqrīzī signale sous l'année 651/1254 que les deux routes sont empruntées (Maqrīzī, *K. al-Sulūk* I, 2, p. 389) ; l'année suivante le cadi d'Égypte Badr al-Dīn se rend à La Mecque en effectuant la traversée de ʿAyḏāb à Ǧidda et revient par la route terrestre (Sibṭ Ibn al-Ǧawzī, *Mir'āt al-zamān* VIII, 2, éd. Hayderabad, 1952, p. 792). Pour la route de ʿAyḏāb : en 625/1228, ʿAbd al-Muḥsin b. ʿAbd al-Karīm, pèlerin égyptien, meurt dans un naufrage en se rendant à La Mecque (Ibn Raǧab, *Ṭabaqāt al-ḥanābila* IV, p. 176) ; un pèlerin andalou, Muḥammad b. Aḥmad al-Laḫmī utilise ce même itinéraire en 635/1237-1238 (Maqrīzī, *K. al-Muqaffā*ʿ V, éd. Muḥammad al-Yaʿlāwī, Dār al-ġarb al-islāmī, Beyrouth, 1991, p. 210-211).

[17] Al-Munḏirī, *al-Takmila li-wafayāt al-naqala* II, éd. Baššār ʿIwād Maʿrūf, Beyrouth, 1981, p. 197.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

d'environ une journée de marche ne se justifiait plus pour des raisons de sécurité. Seul le problème de l'approvisionnement en eau demeurait. Celui-ci fut définitivement résolu sous les Mamelouks avec l'aménagement d'une nouvelle station munie de bassins à al-Qibāb, à une trentaine de kilomètres au nord de Ṣadr, sur un axe beaucoup plus direct reliant Suez à Aylat [18].

LES STATIONS

Nous reprenons ici une à une les stations du Sinaï mentionnées par al-ʿImād al-Iṣfahānī dans sa description de la route de Saladin.

AYLAT

L'itinéraire suivi pour entrer au Sinaï devait passer par la cité d'Aylat (aujourd'hui ʿAqaba) puis emprunter la route côtière et longer le golfe d'Aqaba jusqu'à la forteresse de l'île de Graye (Qalʿat Ayla) [19]. Les voyageurs devaient effectuer une halte ou peut-être même dresser leur campement à proximité de la citadelle. Sans doute était-ce autour du point d'eau le plus proche du site, le bi'r Ṭabā', creusé dans le lit du wādī du même nom, qu'ils s'installaient.

ʿUQĀB

Littéralement les « obstacles ». Il s'agit vraisemblablement du non pré-mamelouk des vingt-deux kilomètres de traversée de la montagne dominant le golfe d'Aqaba et connue à la fin du Moyen Âge sous le nom de Naqb. À l'époque ayyoubide, cette route utilisait encore pour l'essentiel les passages naturels pour le franchissement de la montagne, le seul aménagement notable qu'elle avait connu datait de l'époque toulounide. Ce n'est qu'avec les Mamelouks que des travaux d'envergure seront entrepris pour l'aménager, en lui donnant un tracé plus direct [20].

QULTAT AL-RĀʿĪ

Le nom de cette station n'apparaît pas à notre connaissance dans d'autres sources ou récits de voyage. Par ailleurs, le nom n'a pas été non plus conservé par les tribus bédouines qui habitent aujourd'hui la région, aussi est-il impossible de proposer une localisation exacte de cette station ; tout au plus sa position dans la liste donnée par al-ʿImād al-Iṣfahānī nous permet de la situer entre la montagne dominant le golfe d'Aqaba et Ṭamad. Le nom, qui veut littéralement dire « la passe du pâtre », peut indiquer que l'on est encore assez proche de la montagne, dans une région accidentée, sans doute pas très éloignée de la station mamelouke de ʿAqabat al-ʿUrqūb.

[18] Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 449-457.

[19] Voir à ce sujet, J.-M. Mouton, S. ʿAbd al-Mālik, « La forteresse de l'île de Graye (Qalʿat Ayla) à l'époque de Saladin, étude épigraphique et historique », *AnIsl* XXIX, 1995, p. 75-90.

[20] Sh. Tamari qui a étudié cette route ne lui connaît que le nom d'al-Naqb (*op. cit.*, p. 517-525).

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

NĀBIʿ

Cette station, à notre connaissance, n'est citée dans aucun autre récit de voyage. Cependant la racine NBʿ est assez commune au Sinaï et sert à désigner une source dont l'eau est de bonne qualité ; il est donc tout à fait normal de trouver ce nom utilisé comme toponyme pour désigner une étape le long de cet itinéraire.

Nous n'avons pas pu repérer dans la région où logiquement doit se situer cette station de site portant le nom de Nābiʿ. Il faut noter néanmoins qu'à environ trois kilomètres de Ṭamad se trouve un wādī portant le nom de Nabʿa [21]. En cet endroit est situé un cimetière ancien et important où se font enterrer les membres de la tribu des Aḥaywāt, notamment ceux de la branche des Banū al-Šawāfīin. La racine commune des deux toponymes peut permettre d'envisager une identification entre Nābiʿ et Nabʿa, d'autant plus que les toponymes dans cette région ont, comme l'a bien montré Sh. Tamari, beaucoup fluctué au cours des siècles [22].

ĞARĀWIL

Cette station située entre Ṭamad et Naḫl n'a pu être formellement localisée, le nom de ce toponyme n'a pas été gardé par la tribu des Aḥaywāt qui habite la région. Cependant, il est possible que l'on ait là un des nombreux noms qui a servi à désigner au cours des siècles la station d'al-Qurrayṣ ; pas moins de six ont déjà été recensés. Plusieurs éléments vont dans le sens d'une telle identification. Tout d'abord aucun autre point d'eau remarquable qui pourrait correspondre à Ğarāwil n'est attesté entre Ṭamad et Naḫl. Ensuite, le plus ancien toponyme repéré par Sh. Tamari à partir du IXe siècle pour désigner le site d'al-Qurrayṣ semble être al-Kursī ; or le savant israélien constate que ce nom tombe en désuétude dans la seconde moitié du XIIe siècle et que ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XIIIe siècle qu'un nom nouveau est attesté, celui de Abyār al-ʿAlā'ī [23]. Il est donc fort possible que durant l'époque ayyoubide le site d'al-Qurrayṣ ait changé de nom et ait été appelé Ğarāwil.

NAḪL

Les différentes étapes de l'histoire de la station de Naḫl ont été reconstituées grâce à une solide documentation par Sh. Tamari [24]. Cependant quelques zones d'ombre demeurent quant à l'ancienneté de l'occupation du lieu. Comme l'a souligné le savant israélien, le toponyme Naḫl apparaît au IXe siècle chez al-Ḥarbī et au Xe siècle chez al-Mutanabbī. Cependant l'identification avec la station du Sinaï central encore connue aujourd'hui sous ce nom est loin d'être évidente. Sh. Tamari démontre que ce Naḫl du haut Moyen Âge peut tout aussi bien désigner al-Qurrayṣ, station située au sud-est du Naḫl actuel. Il retient comme étant la

[21] Lieu cité par N. Šuqayr (*op. cit.*, p. 265) et encore connu aujourd'hui sous ce nom.

[22] Voir l'exemple voisin de la station d'al-Qurrayṣ (Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 491-504).

[23] Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 492-493. On aurait pu rapprocher phonétiquement Ğarāwil de la station d'Ebjarolala citée par J. von Hammer (« Pilgerstrasse von Kairo nach Mekka, nach Hadschi Chalfa », *Wiener Jahrbuch der Literatur*, 92, 1840, p. 48) et R. Weill (*La Presqu'île du Sinaï*, Paris, 1908, p. 116), d'après le *Jiḥān Numā* de Ḥāğğī Ḫalīfa. Cependant ces deux stations n'ont rien à voir entre elles ; Ebjarolala n'est qu'une déformation par ces deux auteurs de Abyār al-ʿalā (J.R. Wellsted, *Travels in Arabia* II, Londres, 1838, p. 458).

[24] Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 468-490.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ 'Abd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

plus ancienne mention certaine de la station, celle du voyageur maghrébin al-ʿAbdarī qui écrit en 668/1269-1270 [25].

Le poème d'al-ʿImād al-Iṣfahānī permet de faire reculer dans le temps, à la fin du XII^e^ siècle, la première mention authentifiée de la station de Naḫl. Sa position dans la liste des étapes du Sinaï que nous livre le chroniqueur permet d'exclure toute identification avec al-Qurrayṣ. Cette mention confirme également le rôle secondaire de cette étape, « endroit encore déserté ». Tout au plus devait-il y avoir sur le site, comme le signalera al-ʿAbdarī au siècle suivant, un puits de faible capacité susceptible d'étancher la soif des pèlerins. Cet élément renforce la démonstration de Sh. Tamari qui estimait que les premiers gros aménagements hydrauliques du lieu, à savoir la construction de réservoirs et le creusement d'un autre puits ne remontaient pas au-delà du XIV^e^ siècle.

Quant à la date à partir de laquelle le site commença à être occupé, les deux campagnes de fouilles menées par le service des Antiquités de l'Égypte permettent d'apporter des premiers éléments de réponse [26]. Ces premières campagnes ont essentiellement consisté à nettoyer le site afin de dégager un plan clair de la citadelle mamelouke, à l'intérieur de laquelle se trouvait le puits. Ce fort, bombardé pendant la guerre de 14, était resté en l'état. Bien qu'aucune fouille en stratigraphie n'ait encore eu lieu, le matériel trouvé dans les décombres de la citadelle suggère que l'occupation du site est plus ancienne que ce que l'on supposait, notamment à travers la présence de lampes à huile caractéristiques des deux premiers siècles du califat ʿabbasside. Ces éléments demandent à être confirmés durant les prochaines campagnes de fouilles mais d'ores et déjà, on peut reconsidérer les textes d'al-Ḥarbī et d'al-Mutanabbī à la lumière de ces indices.

RAWḌAT AL-ĞAMAL

Sous ce nom, qui signifie littéralement « le jardin du chameau », se cache un affluent du wādī al-ʿAriš situé au nord de la montagne de Munaydara al-Kabīra. Ce wādī, dont le tracé est sud-nord, est situé entre le wādī al-Buṭūm à l'est et le wādī Umm Siyyāl à l'ouest. Il est coupé transversalement par le Darb al-Šaʿawī. Le nom de Rawḍat al-Ğamal est connu des bédouins Ḥuwayṭāt et Aḥaywāt qui habitent la contrée ; ce wādī leur est aussi connu sous le nom de Rawḍ al-Ğamal. Ce nom à n'en point douter vient de la végétation qui occupe le lit du wādī et qui contraste avec l'aspect désertique des wādī-s voisins. Les recherches que nous avons pu mener dans ce wādī ne nous ont pas permis de repérer le moindre point d'eau permanent ni la moindre trace d'occupation. Il est fort possible que l'on ait là simplement une halte qui permettait aux chameaux de s'alimenter et aux hommes de se reposer. Toutefois, il faut signaler qu'il existe un peu plus au nord, dans le wādī Suḥaymī, une citerne (*harāba*) creusée à même le lit du wādī et qui était remplie, lors des orages, par les eaux de pluie qui gonflaient le wādī et pénétraient dans la citerne par une ouverture circulaire d'environ un mètre de diamètre.

[25] Al-ʿAbdarī, *op. cit.*, p. 154 ; Sh. Tamari, *op. cit.*, p. 469-472.

[26] Campagnes menées en 1993-1994 et en 1995, sous la direction de Sāmī ʿAbd al-Mālik, inspecteur du Service des antiquités de l'Égypte.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Cette station continua à être fréquentée longtemps après la mort de Saladin. Rawḍat al-Ğamal est citée au XVII^e siècle par Ḥāğğī Ḫalīfa qui y fait étape lors de sa traversée du Sinaï [27]. Il semble qu'entre ces deux dates il y eut fréquentation continue du site : al-Ğazīrī nous parle ainsi au XVI^e siècle d'une étape secondaire sur la route du pèlerinage appelée Munaydara [28]. Comme il s'agit là du nom de deux petites éminences du désert de Tīh (Munaydara al-Kabīra et Munaydara al-Ṣaġīra) facilement contournables car orientées est-ouest, il est vraisemblable qu'al-Ğazīrī voulait signifier qu'une station se trouvait au pied de l'une de ces deux montagnes et, vu la configuration du terrain, sans doute au nord de celle-ci ; de là une possible identification avec Rawḍat al-Ğamal.

ṢADR

Nous avons dans de précédents articles longuement parlé de Ṣadr, de sa construction et de son importance sur la route de Saladin. Nous désirons revenir ici sur la situation de la citadelle dans son environnement immédiat et sur l'exploitation de cet environnement pour renforcer la position stratégique du lieu. Le choix du site a tout d'abord été conditionné par la présence d'une éminence, sans doute une butte témoin, dégagée du Ğabal al-Rāḥa sur son flanc oriental. La construction d'une citadelle en ce lieu permettait de contrôler et de limiter l'accès à l'une des routes traversant cette montagne qui était la dernière barrière naturelle avant Le Caire. Cependant l'emprunt d'autres voies de pénétration était possible aussi bien par le nord que par le sud [29]. Aussi, l'importance de ce site résidait-elle tout autant sinon davantage dans la proximité immédiate d'un point d'eau à ʿAyn Ṣadr. Pour le voyageur venant d'Aylat, la traversée du Sinaï central était particulièrement pénible tant les points d'eau étaient rares sur ce parcours ; on n'y trouvait que quelques puits et de très rares sources. En revanche, à ʿAyn Ṣadr, à quatre kilomètres au sud de la forteresse, la source qui coulait était pérenne [30] et pouvait permettre l'approvisionnement en eau d'une caravane ou d'une armée.

Ce point d'eau dont la protection était assurée par la forteresse servait bien évidemment à l'approvisionnement de la garnison. Mais l'éloignement relatif de la source ne permettait plus en cas de siège d'assurer le ravitaillement en eau de la place ; aussi, fut-il imaginé pour pallier cette éventuelle pénurie de diversifier les points d'approvisionnement par la construction d'un barrage-réservoir de wādī et de constituer des réserves grâce à la construction de deux citernes à l'intérieur de l'enceinte de la citadelle.

Le barrage est situé au nord-nord-ouest de la citadelle à environ un kilomètre et demi ; il a été érigé à la confluence de deux wādī-s, affluents du Wādī Kuḥayla, dont il barre les cours. Cette situation n'est pas le fruit du hasard ; en effet sur ce glacis, les wādī-s descendant

[27] Chez Ḥāğğī Ḫalīfa cette station porte les noms de Rawḍ al-Ğamal et de Waṣt al-Tīh. L'itinéraire suivi par cet auteur se trouve dans le *Jihān Numā* et une traduction de ce passage nous est donnée par J.R. Wellsted (*op. cit.* II, p. 457-459).

[28] Al-Ğazīrī, *op. cit.*, p. 491.

[29] Voies qui correspondent aux routes actuelles vers Ra's Sudr et vers Suez.

[30] N. Šuqayr, *op. cit.*, p. 41 ; indications confirmées par les bédouins de la tribu des Ḥuwayṭāt qui vivent sur le site.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

du Ǧabal al-Rāḥa sont nombreux. L'élément majeur qui a guidé ce choix est avant tout la situation par rapport à la citadelle : ce barrage est à la fois beaucoup plus près de Ṣadr que la source et surtout situé au nord de la citadelle, c'est-à-dire tout à fait à l'opposé de la source. Le contrôle par une armée ennemie de ʿAyn Ṣadr au sud laissait la possibilité à la garnison de s'approvisionner au nord avec les eaux de retenue du barrage. Ce site était de plus beaucoup plus difficilement repérable que la source dont la végétation signalait de très loin la présence [31].

L'ultime recours et moyen de survie en cas de siège rapproché était l'utilisation des deux citernes de la citadelle, qui étaient non seulement approvisionnées par l'eau que l'on pouvait aller puiser à la source ou au barrage mais aussi par les eaux de pluies, certes rares mais qui pouvaient servir d'appoint. Les principaux bâtiments de la citadelle étaient munis de collecteurs de pluie et ces eaux une fois recueillies étaient acheminées aux moyens de petites canalisations dans les deux citernes. Ignorant le nombre d'hommes qui constituaient la garnison de cette forteresse, il est difficile d'estimer le temps durant lequel elle pouvait résister à un siège. Ces capacités devaient être assez voisines de celles de la citadelle d'Aylat qui avait été aménagée dans les mêmes conditions et dont les citernes une fois remplies pouvaient permettre de soutenir un siège de deux mois [32].

Le barrage : notice technique

Bien que partiellement masqués par les alluvions du wādī et les dépôts de sables éoliens, les vestiges de l'aménagement nous permettent de reconstituer sa forme initiale. L'ouvrage était composé de deux barrages distants d'une trentaine de mètres (fig. 1). Ne restent visibles du barrage amont que l'assise supérieure très érodée des ailes, et du barrage aval, la face externe.

Le barrage amont : dans l'état actuel de comblement, ce barrage ne peut être décrit précisément. Tout au plus pouvons-nous émettre quelques hypothèses quant à sa fonction. À son rôle de paroi amont de réservoir, s'ajoutait celui de filtre. En période de crue l'eau s'accumulait contre l'ouvrage, se déchargeait d'une grande partie des sédiments du wādī, puis coulait dans le bassin de retenue par le large déversoir d'une dizaine de mètres.

Le barrage aval : l'ouvrage, long de 23 m sur une hauteur maximale de 5 m est un barrage-poids [33]. Sa largeur varie de 1,50 m au sommet à 1,60 m à la base. Un sondage effectué le long de la face amont, sur une hauteur d'un mètre, a révélé la quasi verticalité des deux parois.

La technique de construction en est simple : le mur est rectiligne et deux parements de pierres de taille en calcaire enserrent un blocage central, lié par un mortier riche en charbon de bois [34]. La crête est voûtée et enduite. Le dispositif est muni sur sa face aval de trois

[31] Ce barrage, signalé et sommairement décrit par H. Sadek (« Salah el-Din's fort on ras el-Gindi in Sinai », *BIE* II, 1919-1920, p. 116-117), n'avait fait jusque-là l'objet d'aucune étude particulière.

[32] Al-Ǧazīrī, *op. cit.*, p. 496.

[33] Cf. M. Mary, *Les barrages,* Paris, 1965, p. 5. Un barrage-poids est selon la classification usuelle un « ouvrage résistant à la poussée de l'eau par son seul poids ».

[34] G. Wiet mentionne l'emploi fréquent de mortier

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

contreforts, deux d'entre eux renforçant l'ouvrage au niveau du déversoir. Celui-ci, élément technique essentiel du barrage, permettait l'évacuation des eaux en période de crues.

Sa construction est particulièrement soignée. Il est vrai que c'est la partie la plus sollicitée de l'ouvrage : le phénomène d'accélération de l'eau entrant dans le pertuis engendre de fortes contraintes. Bien que le seuil déversant et les angles amonts des bajoyers soient très érodés, les restes d'enduit nous permettent de reconstituer sa forme. Son profil était tracé de manière à épouser la face inférieure de la lame d'eau, qui était ensuite conduite le long d'un parement incliné jusqu'au pied du barrage (coupe, fig. 2).

Ce procédé permettait de dissiper l'énergie de l'eau et évitait ainsi l'érosion du lit au point de chute. L'ensemble du déversoir était revêtu d'un enduit hydraulique partiellement conservé qui protégeait la maçonnerie calcaire.

Le barrage ne comporte pas de traces de rupture. Seule l'érosion occasionnée par le nouveau cheminement de l'eau commence à attaquer la base et les flancs aval de la construction.

L'hypothèse d'un aménagement permettant l'irrigation de culture est à écarter. La localisation dans une zone au relief transversal très accentué qui ne facilite pas l'étalement de l'eau sur les terres situées en amont ou en aval, exclut l'utilisation de la réserve pour l'irrigation. Par ailleurs, aucune trace de canaux de dérivation ou de système de prise d'eau n'a été relevée.

Le choix du site d'implantation est exemplaire. Naturellement encaissé dans le plateau calcaire, il permettait à la fois d'approfondir la réserve, de limiter sa surface d'évaporation et d'assurer son étanchéité [35]. Mais le stockage de l'eau dans ce réservoir, qui n'était alimenté qu'en saison de pluies et qui restait malgré tout sujet à une forte évaporation (vitesse du vent et température de l'air élévées), ne pouvait être que temporaire.

Les aménagements de ce type ont été peu étudiés car leur impact sur le milieu est négligeable : l'histoire des barrages en Orient [36] se confond souvent avec celle de l'irrigation. De petits ouvrages similaires sont signalés dans le Neguev [37]. Ils constituaient des réserves d'eau pour l'approvisionnement des postes de garde le long de la route commerciale entre Aylat et Gaza. Datés pour la plupart du IIIe siècle apr. J.-C., leur technique de construction (rapport hauteur-largeur et appareil) est cependant assez proche de celle du barrage de la forteresse de Ṣadr. Leur système d'évacuation des crues relève néanmoins d'une technique beaucoup plus fruste.

chargé de cendres de bois dans le monde musulman, la technique serait héritée des byzantins (« Le mortier dans le monde musulman », *Histoire générale des techniques*, sous la direction de M. Daumas, tome 1, *Les origines de la civilisation technique*, Paris, 1962). Ici, les nodules de charbons qui affaiblissent la résistance mécanique du mortier ne peuvent être considérés comme adjuvants. Ils résulteraient plutôt d'un mauvais criblage des résidus de combustible après la cuisson de la pierre à chaux.

[35] À propos des barrages réservoirs voir J. Larras, *L'aménagement des cours d'eau,* Paris, PUF, 1965, p. 18.

[36] Pour l'étude des barrages liés à l'irrigation, voir Y. Calvet, B. Geyer, *Barrages antiques de Syrie*, Collection de la Maison de l'Orient méditerranéen n° 21, Lyon, 1992.

[37] Voir J. Peleg, *Geschichtliche Staumauern im Negev* in Historische Talsperren 2, éd. Wittwer, Stuttgart, 1991, p. 100.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ 'Abd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

PETITE MOSQUÉE-CITERNE

Nous présentons ici quelques observations faites lors du relevé préalable à l'étude d'un édifice dit « petite mosquée-citerne » [38], situé au cœur de l'espace central de la forteresse. Celui-ci se distingue des autres constructions présentes sur le site, par le type de couverture employé et par la qualité de certains détails de maçonnerie. La forme générale et les principales dimensions montrent une compacité et une cohérence toutes particulières. Le soin apporté à l'exécution témoigne de la qualification des ouvriers et de l'intervention vraisemblable d'un maître d'œuvre. Ces éléments ont retenu notre attention et nous ont décidé à poursuivre le relevé de ce bâtiment, puis d'en proposer une restitution.

Son identification repose sur l'inscription encore en place – le texte de fondation [39] précise qu'il s'agit d'une citerne édifiée en l'an 581/1185 – et sur les vestiges d'un *miḥrāb*. Au cœur de la citadelle et du terre-plein réservé aux édifices à caractère communautaire, cette mosquée-citerne est aujourd'hui enclavée entre l'esplanade du *muṣallā* (578/1183), dont elle semble réduire l'étendue, et la grande mosquée-citerne (582/1187) à l'élévation imposante. Ses abords sont dégagés et ne s'y trouvent que très peu de blocs épars. L'orientation générale selon un axe nord-ouest / sud-est est commune à ces trois aménagements ; nous avons noté les écarts de 17° entre le mur de *qibla* du *muṣallā* et celui de la petite mosquée d'une part, et de 9° entre celui du *muṣallā* et celui de la grande mosquée d'autre part.

Au premier regard, le bâtiment se perçoit tel un massif rectangulaire de faibles dimensions, 11,60 m de long et 8,70 m de large. Une maçonnerie de pierres grossièrement taillées délimite une plate-forme surélevée de 1,90 m environ, parfaitement aplanie. Pour accéder à ce niveau, celui de la mosquée de plein air, un court emmarchement fait saillie en façade sud-ouest. Au milieu du mur de *qibla*, une ouverture, surmontée de l'inscription et du *miḥrāb* mentionnés ci-dessus, débouche sur les escaliers menant à la citerne. Creusée de 4 m dans la roche directement au-dessous de l'oratoire celle-ci se développe pour ses deux tiers en infrastructure (fig. 4). Les dimensions de la pièce unique qui la constitue sont donc exactement celles de la plate-forme réduites de l'épaisseur de la maçonnerie qui double les parois et supporte la couverture, soit 9,84 m de long et 6,91 m de large. Trois arcs en plein cintre, d'une portée de 6,91 m, disposés perpendiculairement aux grands côtés, délimitent quatre travées identiques. En leurs extrados s'élèvent des murs sur lesquels prennent appui des dalles de calcaire formant une voûte en berceau surbaissée [40], profil favorable à l'allègement de la structure. La plus grande hauteur sous plafond mesurée est de 5,61 m. Le palier d'accès est situé à presque 4 m du sol. De là, deux escaliers opposés desservent, pour le premier, un niveau intermédiaire servant autrefois de palier de puisage, et pour le second, le fond de la citerne [41]. De cette disposition nous avons estimé la contenance entre 130 et 170 m^3.

[38] Ainsi nommée dans l'article de J. Barthoux, « Description d'une forteresse de Saladin découverte au Sinaï », *Syria* III, 1922, p. 44-57.

[39] Cf. J.-M. Mouton, *op. cit*, inscr. n° 2, p. 48.

[40] Seul exemple de ce type de couverture parmi les différentes constructions de la forteresse : berceau hémicylindrique pour la grande citerne, berceau et arcs doubleaux en plein cintre pour le magasin nord et coupoles pour le magasin sud.

[41] Un aménagement très semblable se retrouve dans la grande citerne voisine, et dans la petite citerne de la forteresse de Aylat. Pour celle-ci, se reporter aux travaux de S. El-Alfy, *Island of Pharaoun. Citadel of Salah Al-Din*, Le Caire, Egyptian Antiquities Organisation Press, 1986.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Deux types d'enduits recouvrent l'ensemble des parois. Un mortier gris est utilisé pour le sol et sur une hauteur de 4 m, il assure correctement la planéité des surfaces et devait être étanche à son origine. Au plafond, un second type d'enduit, blanc et de faible épaisseur, épousant parfois les irrégularités de l'appareil, nous semble de facture plus récente. Ils sont largement dégradés et laissent entrevoir l'ossature. Un appareillage aux assises inégales est ainsi visible sur l'élévation intérieure ouest et dans l'angle nord-ouest. Les blocs ont une hauteur moyenne de 0,60 m. On remarque à 1,55 m du sol un lit d'attente parfaitement horizontal et continu : il s'agit du sommier plan où démarrent les arcs. À l'inverse des murs, ceux-ci montrent un appareil tout à fait admirable de précision et de régularité. Les claveaux rayonnants ont un profil à crossettes [42]. Nous supposons que ce détail augmente la cohésion des arcs en évitant toute possibilité de mouvement relatif ou glissement entre les différentes assises. Il assure aussi un bel effet décoratif, accentué aujourd'hui par la coloration de la roche qui varie du jaune au rouge, dans une alternance pouvant paraître, en quelques endroits, très ordonnée. En l'état de nos recherches nous ne pouvons confirmer la présence à l'origine de l'enduit blanc, et par conséquent, la réelle fonction décorative des crossettes et l'éventualité d'un appareil *ablāq*. La parfaite géométrie de l'arc et du sommier, ainsi que la présence d'une première assise en saillie, tendraient à prouver l'emploi d'un cintre étroit et mobile, lors de la construction. Le franchissement de 1,90 m de l'espace inter-arc est obtenu au moyen de longues dalles de calcaire horizontales dont la mise en œuvre pouvait se faire sans échafaudage, selon une progression alternée, depuis les abords.

Enfin il nous semble important de mentionner les traces encore existantes de conduits d'adduction d'eau. Dans le mur est, légèrement au-dessous du niveau du sol extérieur, se trouve l'arrivée d'une canalisation souterraine. Agissant tel un drain, celle-ci captait les eaux de pluies s'infiltrant dans le sol du *muṣallā*. Visitant le site après une période d'orage, nous avons constaté les traces de flaques d'eau qui se forment au voisinage de la citerne. Une seconde conduite franchit le seuil de la porte, à l'aplomb du *miḥrāb*, et coupe en deux le palier d'accès. Ce dernier est très encombré de débris, et ne livre aucun détail remarquable, l'orientation et la maçonnerie de briques du caniveau sont heureusement nettement identifiables sur un tronçon extérieur d'un mètre environ. Le caniveau est apparemment issu de l'aménagement précédant l'entrée de la grande citerne. Nous avons pour hypothèse que cet ensemble formait un dispositif facilitant le déchargement des caravanes, en provenance de la source et du barrage, et l'alimentation simultanée des deux citernes. L'installation, sous cet aspect, ne peut être antérieure à l'édification de la grande citerne, de quelques années plus récente. Afin de prélever de l'eau sans être obligé de pénétrer dans le bâtiment, une petite trémie est ménagée à la clef de voûte d'une des travées centrales. Dans le mortier de sol de la mosquée, une empreinte témoigne de l'utilisation d'un couvercle.

[42] Cf. A. Raymond, B. Maury, J. Revault, M. Zakariya, *Palais et maisons du Caire*, II : *Époque ottomane (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris : CNRS, 1983, p. 314 et pl. LXXXIII, et K.A.C. Creswell, *Muslim Architecture of Egypt*, II, Oxford University Press, 1959, p. 172, pl. 53a et 54a.

[43] Quelques blocs plus importants, 0,50 m par 0,60 m de grand côté, assuraient toutefois l'appui et la stabilité de l'emmarchement du *minbar*.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ 'Abd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

La mosquée n'étant pas mentionnée dans le texte de fondation, nous ne saurions dater avec certitude, sans recherche complémentaire, les divers éléments émergeant de la terrasse. L'absence presque totale de pierre d'éboulement sur le pourtour de la construction, le fait qu'aucune base de mur ne soit conservée, et surtout, les traces d'enduit au sol et sur les faces latérales du massif constitué par le *miḥrāb* et son *minbar* associé, nous amènent à penser que la mosquée n'était pas couverte. La niche du *miḥrāb* est conservée sur une hauteur de 0,60 m environ. Sans lien solide avec le fondement [43], une maçonnerie de petits blocs de pierre reçoit les différentes couches de mortier nécessaires à la réalisation des modelés, notamment des colonnes et des chapiteaux. Des fragments de ces éléments de décoration ont été retrouvés. La restitution présentée du bâtiment prend en compte l'ensemble des structures archéologiques existantes et s'enrichit de l'observation, en ce qui concerne la partie supérieure du *miḥrāb*, des élévations des autres constructions de la forteresse (fig. 5).

Ces aménagements lourds à caractère hydraulique ne sont qu'un élément de plus qui s'ajoute à la liste déjà longue des réalisations onéreuses effectuées pour la construction de la citadelle. De telles dépenses s'accordent mal en vérité avec l'utilisation somme toute très brève de l'édifice. La construction de la citadelle devait s'inscrire dans la durée et l'édifice devait non seulement assurer un point d'ancrage sur la route reliant la Syrie à l'Égypte mais aussi constituer, si les relations entre les deux contrées venaient à être coupées, une position de défense avancée pour l'Égypte. L'initiateur de ce projet, n'en doutons pas, fut Saladin en personne. Sa marque est ici beaucoup plus forte qu'à Aylat qui participe pourtant du même projet politique. Le nom du sultan apparaît à maintes reprises sur les inscriptions ; l'étoile à six branches, son emblème, est également présente en plusieurs endroits du site, que ce soit sur l'entrée monumentale ou encore dans le *ḥammām* dont les occulis reprennent la forme de l'étoile [44]. On est bien ici en présence d'une fondation sultanienne de grande ampleur et, devant les moyens déployés pour la réalisation de cet édifice, on peut s'interroger sur la vision politique du sultan jusqu'à la veille de la prise de Jérusalem. Les travaux, les inscriptions le prouvent, ne cessèrent qu'en 583/1187 et les moyens mis en œuvre pour leur réalisation durent être considérables. Visiblement, jusqu'à la chute de Jérusalem, Saladin ne dut pas avoir le sentiment qu'il aurait les moyens de s'emparer de la Ville sainte et de rayer de la carte le royaume de Jérusalem. S'il avait eu clairement conscience qu'un tel dessein politique était réalisable à terme, il n'aurait sans doute pas investi tant de moyens dans une citadelle du Sinaï central dont la position stratégique devenait caduque avec l'effondrement du royaume de Jérusalem et la réouverture de la Via Maris.

Le dernier point que nous voudrions évoquer ici est la dimension religieuse de cet édifice. La présence de trois lieux de prière, une mosquée et deux *muṣallā*-s, nous fournit un premier indice ; cette multiplication des lieux de culte ne se retrouve pas à notre connaissance dans les autres citadelles de même dimension. Certes, cette route était empruntée par des pèlerins mais il est peu probable en vérité que ceux-ci aient eu la possibilité de séjourner à l'intérieur

[44] L'étoile à six branches de l'entrée a aujourd'hui disparu, cependant sa destruction est récente et date des années 1980 ; elle était encore visible dans les années 70 au moment où B. Rothenberg photographia l'entrée de la citadelle (*Le Sinaï, Pharaons, mineurs, pèlerins et soldats*, Berne, 1979, pl. 25).

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

des murs de la citadelle. Il semble bien en revanche que Ṣadr ressemblât par certains aspects aux *ribāṭ*-s qui fleurissaient alors dans l'Occident musulman. On trouve en effet à Ṣadr dans les années 570 (1174-1183) ou 580 (1184-1193) un soufi, Abū Muḥammad ʿAbd Allāh b. Ibrāhīm al-Anṣarī qui séjourne durant un certain temps à l'intérieur de l'enceinte de la citadelle et qui profite de cette retraite pour écrire un recueil de *ḥadīṯ*-s [45]. Le caractère militaire de l'endroit, son existence directement liée à la Croisade et la présence en ce lieu de soufis tendent bien à montrer que dans la mentalité des hommes de ce temps cette citadelle était située sur la ligne de front, au contact direct des infidèles. Les religieux qui pouvaient s'y trouver s'inscrivaient dans le mouvement de *ǧihād* qui avait été relancé par Saladin.

La traversée du Ǧabal al-Rāḥa s'effectuait en deux temps : la route de Saladin remontait tout d'abord le wādī al-Rāḥa, qui débouche sur le plateau de Tīh à environ deux kilomètres au sud de la citadelle, puis empruntait le wādī al-Ḥiṭā pour la descente en direction du golfe de Suez.

AL-ḤIṬĀ

Il s'agit d'un wādī qui prend sa source dans le Ǧabal al-Rāḥa et se jette dans le golfe de Suez. Ce wādī, d'orientation générale est-nord-est - ouest-sud-ouest, est situé à une quinzaine de kilomètres au sud de ʿUyūn Mūsā, il s'intercale entre le Wādī Kurḍiyya au nord et le Wādī Sudr au sud. Il ne figure plus aujourd'hui sur les cartes sous son nom médiéval de Ḥiṭā mais sous celui de Lāḥaṭa ; ce changement d'appellation est en fait des plus récents : tous les voyageurs du XIX^e^ siècle nomment ce wādī : al-Aḥṭā, soit un nom très proche du nom médiéval [46]. Les bédouins Ḥuwayṭāt et Tarābīn qui l'habitent aujourd'hui le dénomment plus volontiers sous le nom al-Aḥṭā ou al-Iḥṭā que sous celui de Lāḥaṭa.

Il est difficile de dire si al-ʿImād al-Iṣfahānī désigne dans le poème une étape précise ou bien si seulement il signale le wādī comme voie de passage sur l'itinéraire de Saladin. Les prospections que nous avons pu faire dans ce wādī ne nous ont pas permis de repérer l'étape éventuelle des armées. Celle-ci, si elle existait, était obligatoirement près d'un point d'eau. Les seuls points d'eau que nous avons repérés sont trois puits très étroits : d'amont en aval bi'r Umm Išṭān, bi'r Abū Zayd et bi'r Abū Quṭayfa [47]. Toujours utilisés par les bédouins, ce

[45] Al-Munḏirī, *al-Takmila* I, p. 250-251.

[46] Voir par exemple : E. Robinson en 1838 (*Biblical researches in Palestine, Mount Sinai and Arabia Petraea* I, Boston, 1841, p. 91 et sur la carte de H. Kiepert jointe à l'ouvrage et effectuée à partir d'un relevé de 1841) ; l'archimandrite Porphyre Ouspensky en 1845 (in O.V. Volkoff, *Voyageurs russes en Égypte*, IFAO, Le Caire, 1972, p. 178-179) ; M. Lottin de Laval en 1850 (*Voyage dans la Péninsule arabique du Sinaï et de l'Égypte moyenne*, Paris, 1855-1859, p. 182) ; et encore au début de ce siècle N. Šuqayr, *Taʾrīḫ Sīnāʾ*, Le Caire, 1916, p. 23, 41 et 42).

[47] Les seules traces d'occupation que nous avons trouvées dans le wādī sont situées très légèrement en aval du bi'r Abū Quṭayfa. Ce sont tout d'abord des implantations militaires aujourd'hui désaffectées et qui ne remontent guère au-delà du début du siècle et ensuite le tombeau, récent lui aussi, du šayḫ Ǧilaydān de la tribu des Tarābīn.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

sont des puits de fond de wādī et toute trace de céramique qui pourrait se trouver alentour est ainsi régulièrement balayée ; quant aux puits eux-mêmes, ils ont fait l'objet de maintes restaurations qui empêchent toute datation.

ʿUYŪN MŪSĀ [48]

La mention de ʿUyūn Mūsā (les sources de Moïse) présente dans le poème d'al-ʿImād al-Iṣfahānī est l'une des plus anciennes attestations de ce toponyme sous sa forme arabe [49]. Pourtant les fouilles archéologiques récentes montrent que l'occupation remonte au moins à l'Antiquité tardive [50]. Le site tire son nom de la tradition biblique : les pèlerins se rendant à Sainte-Catherine y voyaient la première station des enfants d'Israël après le franchissement de la mer Rouge ; selon cette tradition ʿUyūn Mūsā serait à identifier avec le site de Mara mentionné dans l'Exode [51]. En ce lieu, Moïse aurait jeté un bâton dans une des fontaines et en aurait rendu les eaux potables, permettant ainsi au peuple d'Israël d'étancher sa soif.

Au Moyen Âge, le site était avant tout connu pour ses sources et ses puits qui en faisaient une station fréquentée par les voyageurs. L'eau que l'on pouvait y boire était, comme le souligne al-ʿImād al-Iṣfahānī et après lui bien d'autres voyageurs, particulièrement saumâtre et amère. Cependant la rareté des points d'eau dans la région en faisait une étape obligée, d'autant plus que cette eau était abondante et susceptible d'abreuver une caravane ou une armée [52]. Le site ne semble qu'avoir peu changé entre la fin du Moyen Âge et l'époque moderne : aussi bien al-Sarūǧī au XIII^e siècle que Jean Palerne au XVI^e nous parlent des eaux qui sourdent dans des mares situées en légère élévation au sommet de petits tertres [53]. Seul le nombre de ces sources varie d'un récit à l'autre. Le plus ancien témoignage que nous possédions quant à leur nombre, celui du seigneur d'Anglure à la fin du XIV^e siècle, ne fait état que d'une source qui vient d'être aménagée ; à la fin du siècle suivant, Ariosto en compte deux ou trois [54] ; au XVI^e siècle enfin le nombre varie entre sept et douze selon les voyageurs [55].

[48] Ce site a suscité un certain nombre d'études, voir notamment : A. Boddy, « Les sources de Moïse », *BSGE* V^e série, n° 10, 1901, p. 619-625 ; A. Azadian, « Note sur la fontaine de Moïse », *BSGE* XVII, 1929, p. 13-17 + 3 pl.

[49] Le même site est aussi appelé parfois par Abū Šāma Wādī Mūsā (*K. al-Rawḍatayn* II, éd. Būlāq, p. 28) ; Ch. Clermont-Ganneau voyait dans cette forme une variante de ʿUyūn Mūsā tout en constatant une homonymie avec le wādī de Syrie du sud. Il s'agit à notre sens d'une confusion entre cette portion de l'itinéraire au Sinaï et celle de Syrie du sud.

[50] Pour un bref survol de ces fouilles, voir *Maǧallat ʿālam al-aṯār* XLIII, juin 1986.

[51] Tradition que l'on trouve notamment au XV^e siècle chez Anselme Adorno (*Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, éd. J. Heers, Paris, 1978, p. 221) et au XVII^e siècle chez Anthoine Morison (*Le Voyage en Égypte*, IFAO, Le Caire, 1976, p. 45).

[52] Anselme Adorno y rencontre en 1470 la caravane du nouveau gouverneur de Ṭūr qui se compose de 400 chameaux (*op. cit.*, p. 221).

[53] Al-Sarūǧī cité par al-Ǧazīrī (*op. cit.*, p. 485) ; J. Palerne, *Le Voyage en Égypte, 1581*, IFAO, Le Caire, 1971.

[54] A. Ariosto, *Viaggio nella Siria, nella Palestina, nell' Egitto fatto dal 1475 al 1478*, éd. Giuseppe Ferraro, Ferrare, 1878, p. 70.

[55] Seigneur d'Anglure, *Le Saint Voyage de Jhérusalem*, éd. F. Bonnardot et A. Longnon, Paris, 1878, p. 54 ; P. Belon, *Le Voyage en Égypte*, IFAO, Le Caire, 1970, 123b-124a ; S. Kiechel, *Voyages en Égypte des années 1587-1588*, IFAO, Le Caire, 1972, p. 56 ; Chr. Harant, *Voyage en Égypte*, IFAO, Le Caire, 1972, p. 103.

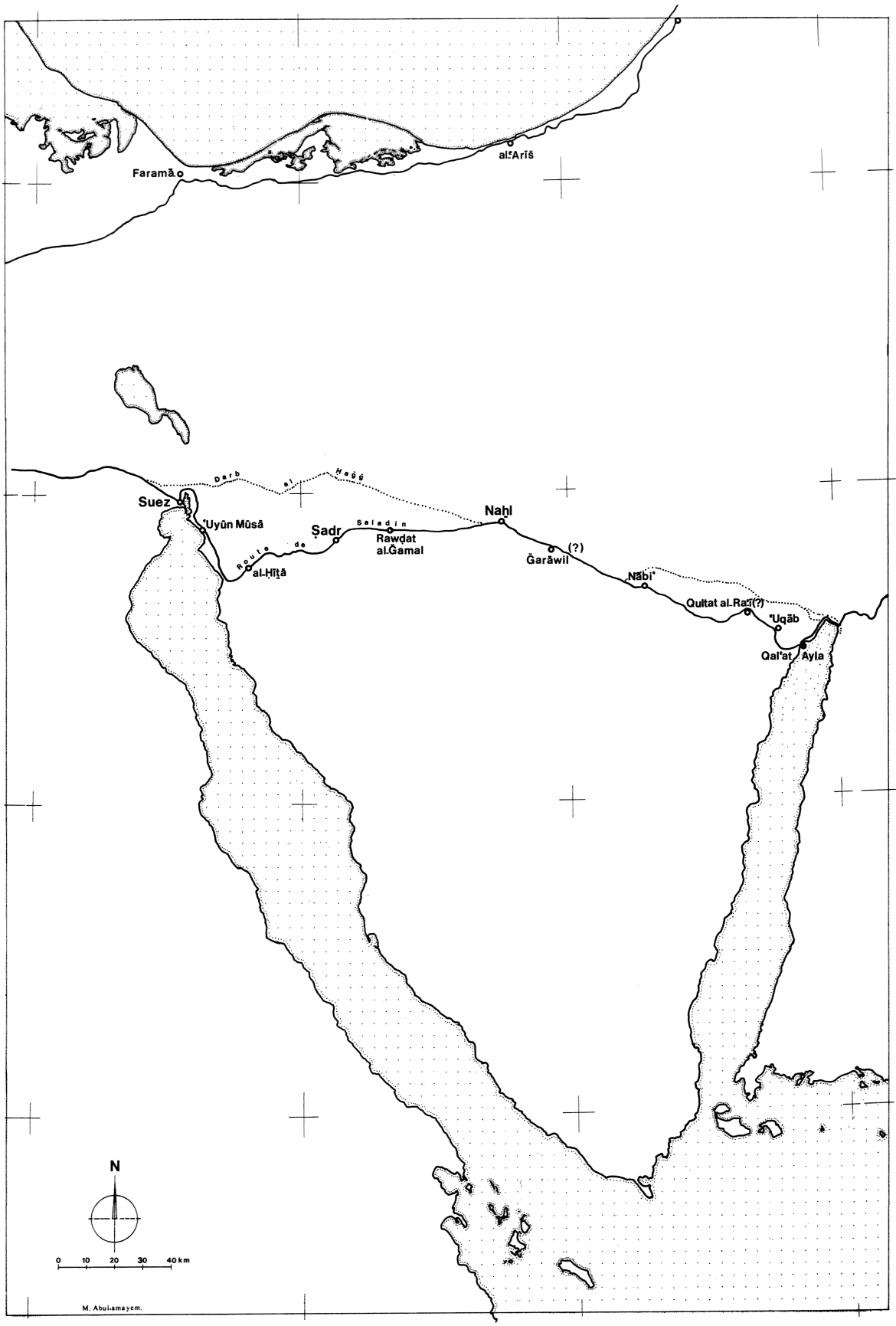
AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

Sur le tracé de la route de Saladin, ʿUyūn Mūsā constituait l'étape de transition idéale entre Ṣadr et Suez. Cependant sa position trop méridionale par rapport à l'axe direct Suez-Aylat fit que le site connut le même destin que la citadelle et fut abandonné au XIII[e] siècle par les pèlerins musulmans à cause du détour que cela aurait occasionné. Le passage de la caravane du pèlerinage par ʿUyūn Mūsā ne nous est signalé qu'une seule fois, sous l'année 901/1495 et encore pour des raisons bien particulières. Les pèlerins de retour de La Mecque découvrirent que les puits de Naḫl étaient à sec et la caravane dut se résoudre à passer par ʿUyūn Mūsā où les eaux sont pérennes. Ibn Iyās, qui nous compte l'anecdote, précise bien que ce changement d'itinéraire occasionna un détour [56].

Cependant ʿUyūn Mūsā ne connut pas le sort de Ṣadr ; la station survécut à l'abandon de la route de Saladin car elle se trouvait être située également sur la route du monastère de Sainte-Catherine. En fait, depuis Le Caire et jusqu'à ʿUyūn Mūsā les deux routes devaient avoir des tracés identiques avec les mêmes lieux d'étapes. Ce n'est que quelques kilomètres au sud de ʿUyūn Mūsā qu'elles divergeaient, au passage du Wādī Ḥiṭā : la route de Saladin remontait alors le wādī en direction de l'est tandis que celle de Sainte-Catherine continuait vers le sud.

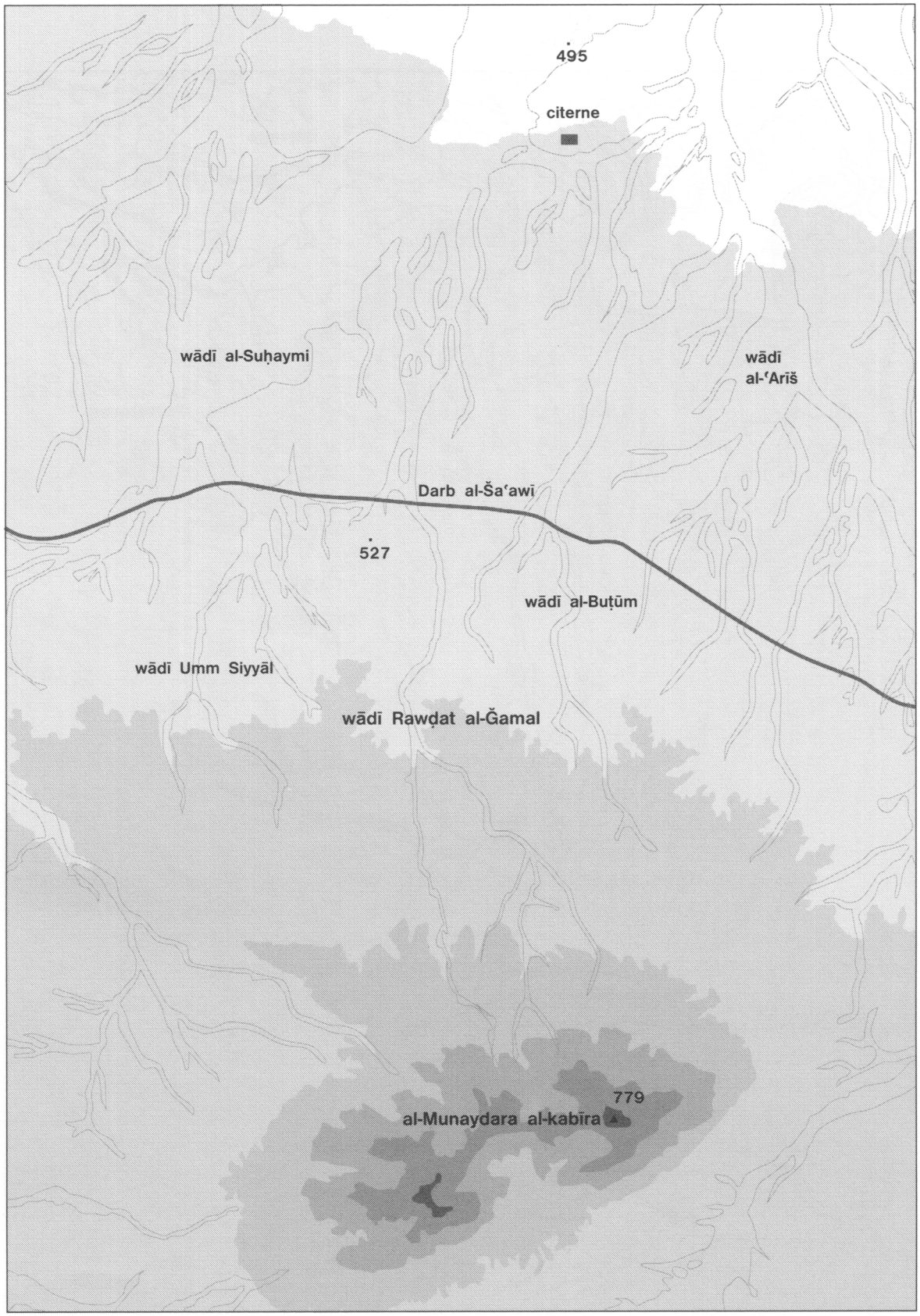
[56] Ibn Iyās, *Badā'iʿ al-zuhūr* III, éd. M. Muṣṭafā, Le Caire, 1963, p. 315.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Carte 1. La route de Saladin au Sinaï.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

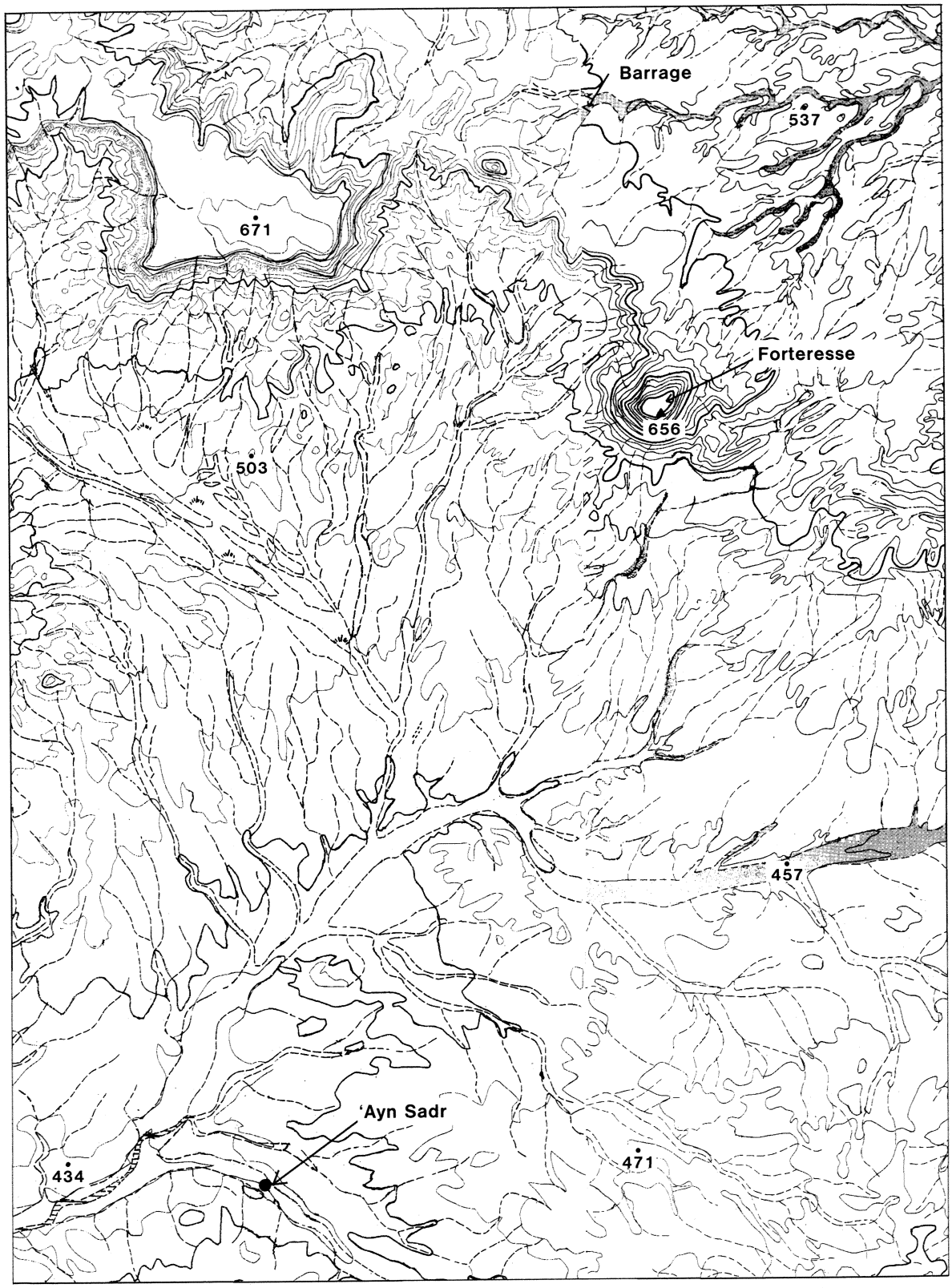


Réalisation : Vincent Legros,
Laboratoire d'Archéologie de l'Université de Picardie.

0 km 2 km

Carte 2. Rawḍat al-Ğamal.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

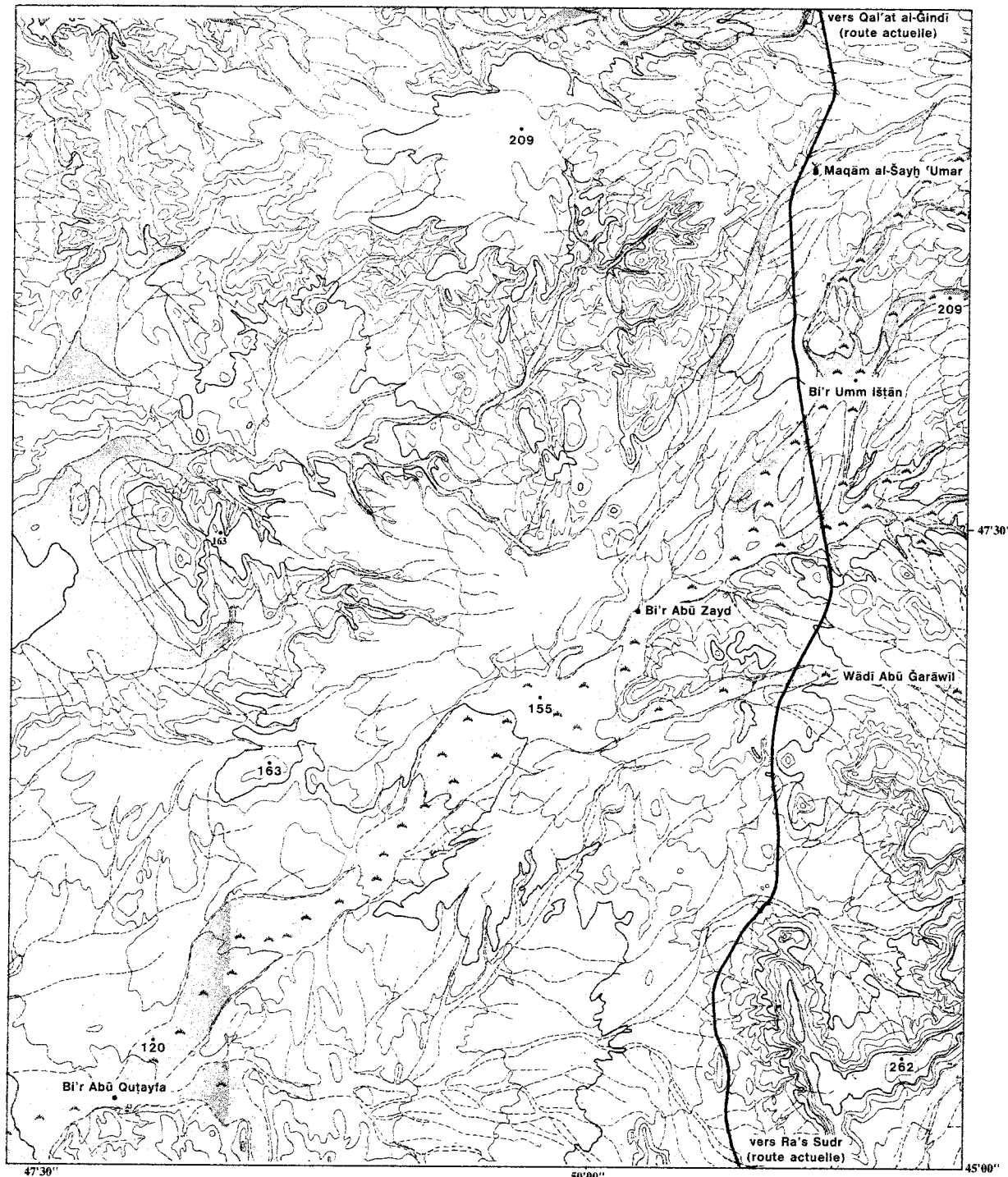


Carte 3. Ṣadr et ses environs.

1 km

Réalisation : Mahmoud Bekhit
URA du CNRS 1077

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Réalisation : Mahmoud Bekhit
URA du CNRS 1077

Carte 4. Wādī al-Ḥiṭā (partie amont).

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ 'Abd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

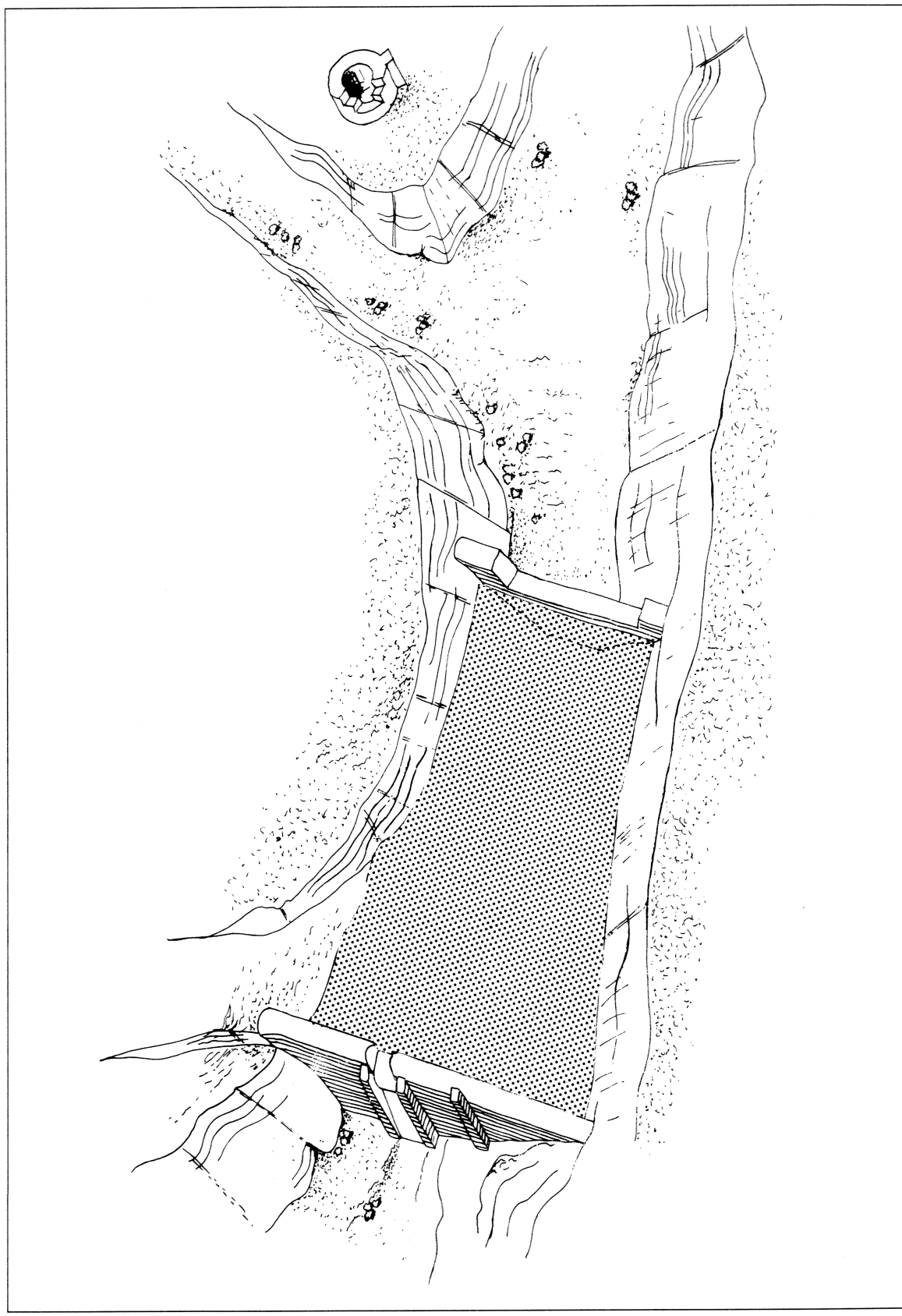


Fig. 1. Barrage-réservoir : hypothèse de restitution.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

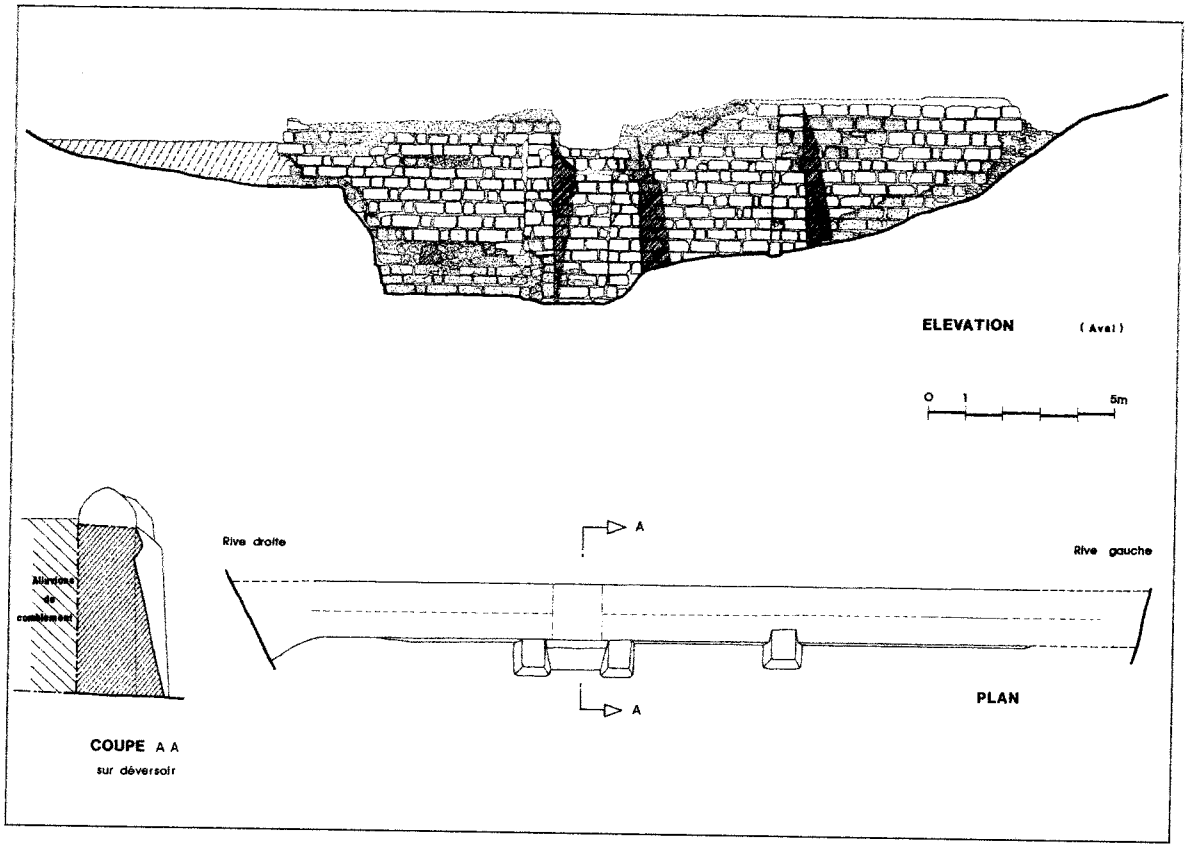


Fig. 2. Barrage aval : plans.



Fig. 3. Barrage aval : photographie.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

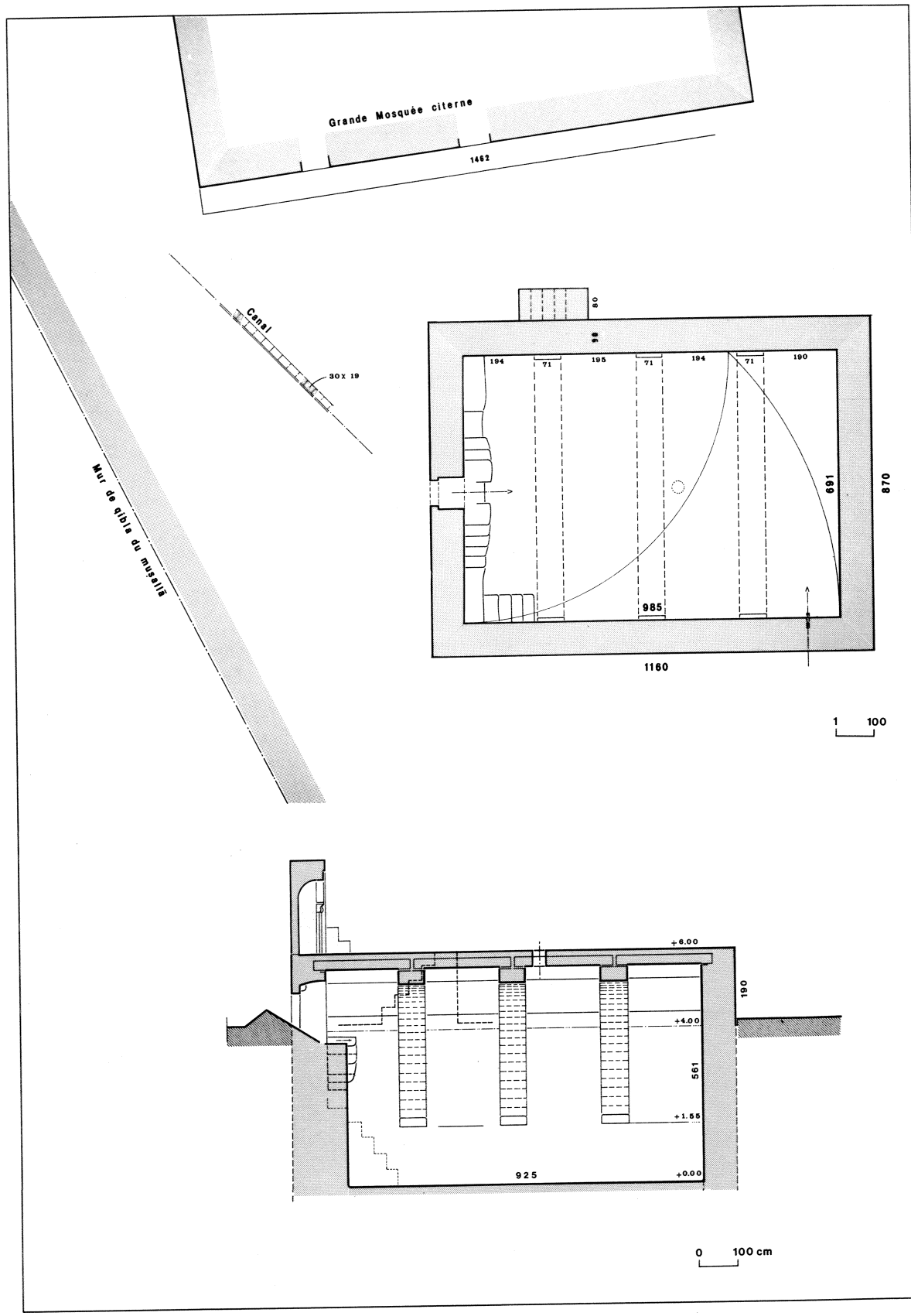


Fig. 4. Petite mosquée-citerne : plan et coupe longitudinale.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

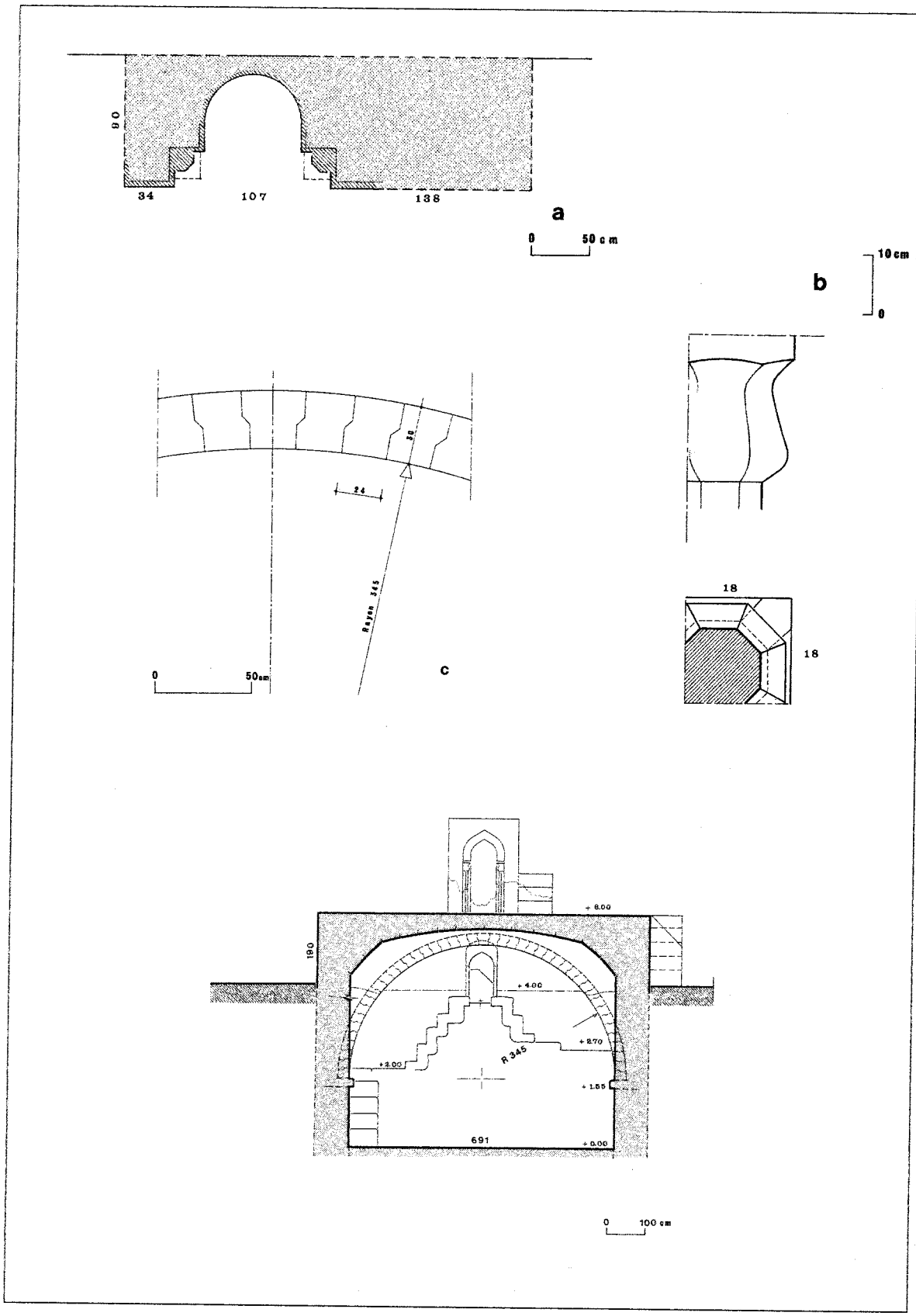


Fig. 5. Petite mosquée-citerne : coupe transversale et détails.
a. Plan du *miḥrāb*. — b. Chapiteau du *miḥrāb*. — c. Arc à crossettes de la citerne.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

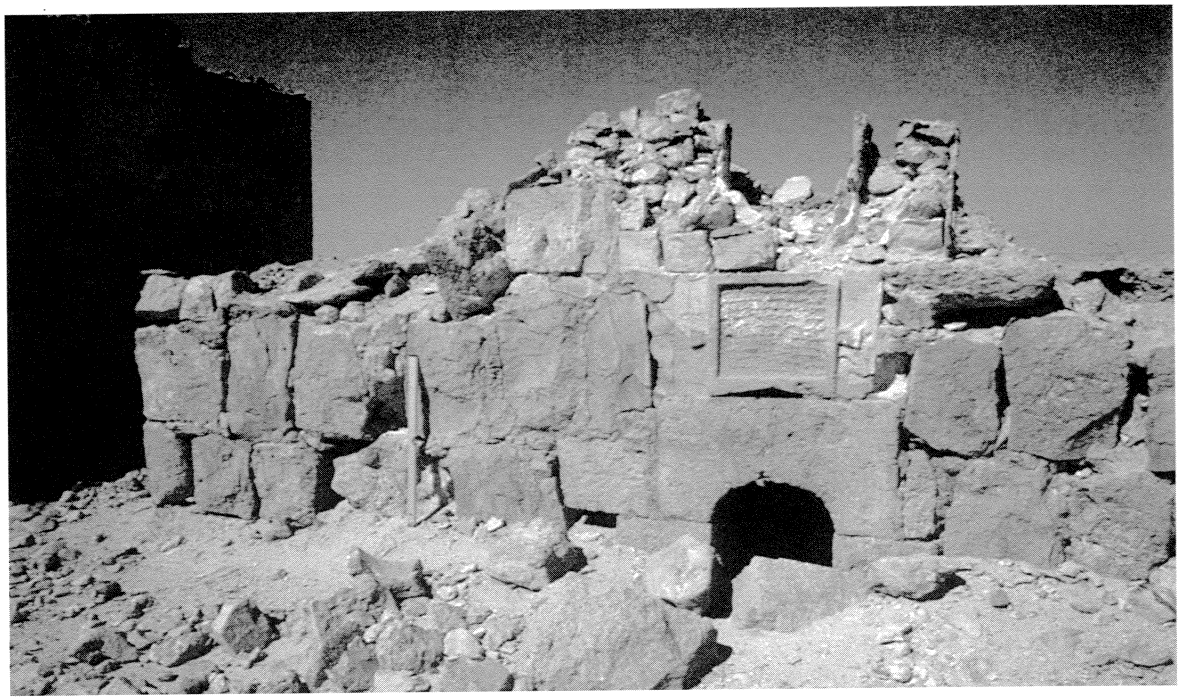


Fig. 6. Petite mosquée-citerne : élévation extérieure du mur de *qibla*.



Fig. 7. Petite mosquée-citerne : intérieur de la citerne.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 8. Le wādī Rawḍat al-Ǧamal et le Ǧabal Munaydara al-Kabīra.



Fig. 9. La forteresse de Ṣadr vue de l'ouest.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net



Fig. 10. Le barrage et la forteresse de Ṣadr.

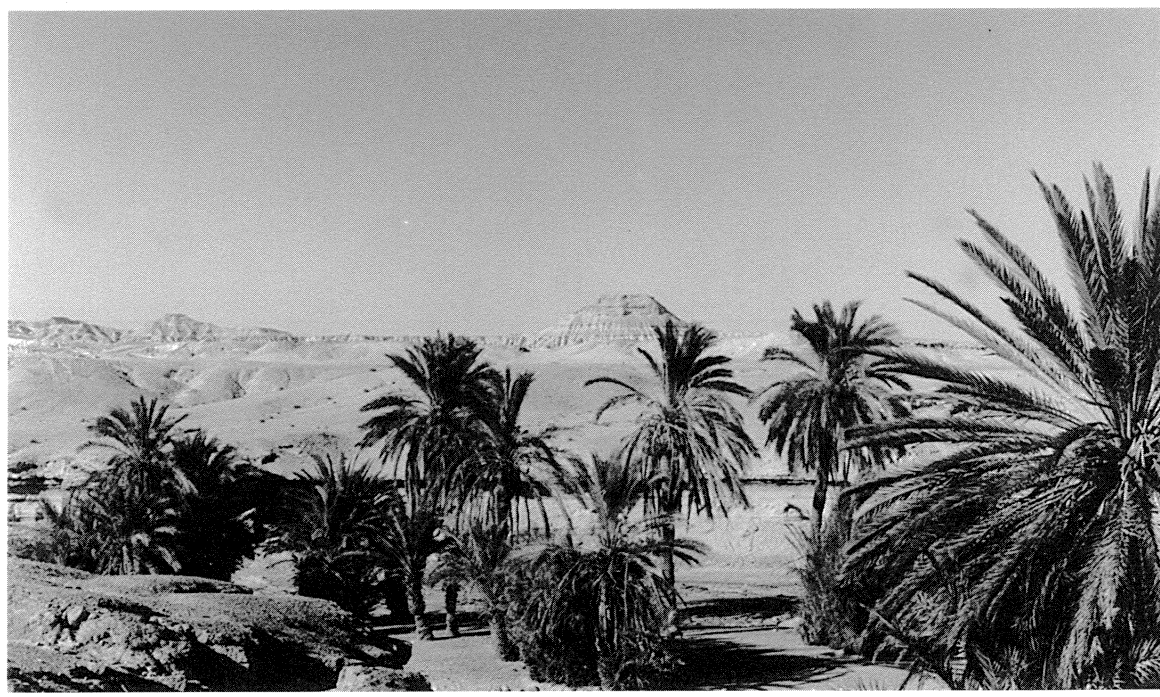


Fig. 11. ʿAyn Ṣadr (premier plan) et la forteresse de Ṣadr (arrière plan).

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

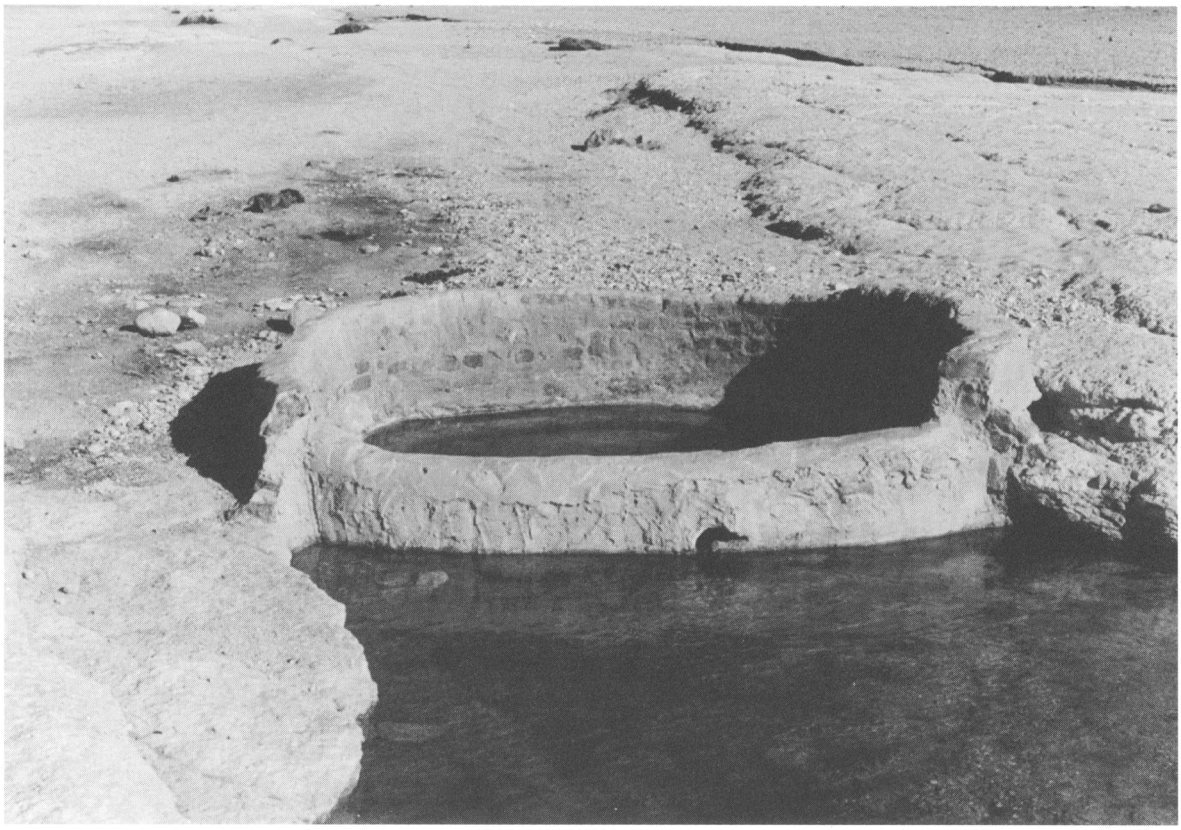


Fig. 12. ʿAyn Ṣadr, la source.



Fig. 13. Le wādī al-Ḥiṭā et le bi'r Umm Išṭān.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net

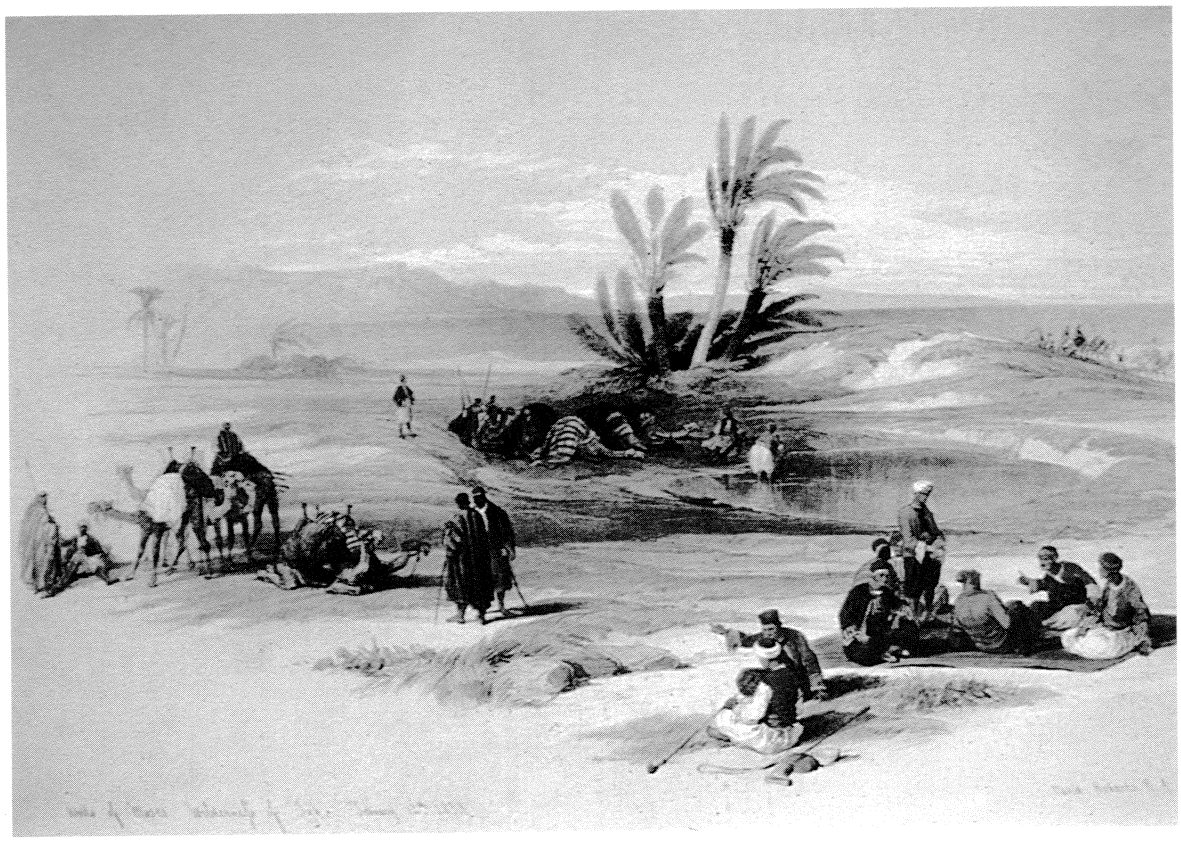


Fig. 14. ʿUyūn Mūsā d'après David Roberts.



Fig. 15. ʿUyūn Mūsā au début du siècle.

AnIsl 30 (1996), p. 41-70 Jean-Michel Mouton, Sāmī Ṣāliḥ ʿAbd Al-Mālik, Olivier Jaubert, Claudine Piaton
La route de Saladin (ṭarīq Ṣadr wa Ayla) au Sinai.
© IFAO 2026 AnIsl en ligne https://www.ifao.egnet.net