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 17 (1920), p. 103-119

Jean Clédat

Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].

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

NOTES SUR L'ISTHME DE SUEZ[1]

(SUITE)

PAR

M. JEAN CLÉDAT.

VIII. — LES CANAUX.

Je ne reviendrai pas, après tant d'autres, sur le tracé du vieux canal qui partait du Nil et allait à la mer Rouge. Il a été parfaitement décrit et relevé par Lepère, puis par Linant; tout récemment le *Survey Department of Egypt*, dans la carte de cette région publiée par lui, en donne à grande échelle une fidèle reproduction. Le développement de l'agriculture efface peu à peu les traces de ce canal, dont les cavaliers sont employés à combler, avec d'autres terres apportées du désert, les parties basses et les lagunes. De l'œuvre des rois anciens on en peut prévoir la fin dans un temps assez court. Cependant, je noterai que ce canal empruntait le bassin des lacs Amers, et longeait dans sa partie méridionale, sans le traverser, le lac Timsah, par la vallée de Saba-Abîâr. Évidemment, les ingénieurs ont intentionnellement tourné le seuil de Toussoum, dit du Sérapéum; ce n'est pas, je crois, le motif admis généralement. Les difficultés matérielles pour traverser ce seuil n'entraient pour rien dans leurs décisions, car nous verrons ces mêmes ingénieurs franchir le seuil d'El-Guisr, beaucoup plus important[2].

Au nord du lac Timsah, à quelques centaines de mètres de la route qui conduit d'Ismaïliah à l'Hôpital, au pied de la colline sur laquelle s'élève cet établissement, on trouve les restes d'un grand canal[3], de 80 mètres de large au plafond, et bordé par d'énormes cavaliers, indices d'un travail considérable pour le creusement. Ce canal prenait sa source à la branche Pélusiaque,

[1] Voir les paragraphes I-VII de cette série au tome XVI du présent *Bulletin*, p. 201.

[2] LINANT DE BELLEFONDS, *Mémoires*, p. 125, 184 et suivantes, p. 233.

[3] LINANT, *ibid.*, p. 232; le P. Sicard (*Lettres édifiantes*, vol. IX, p. 150) dit avoir reconnu parfaitement des indices incontestables du canal qui commençait à Phacusa.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

vraisemblablement au coude qu'elle fait à gauche de *Tell Defenneh*. Ce n'est qu'à une distance de 15 kilomètres environ, au sud, qu'il apparaît, au point où finissent les lagunes du lac Menzaleh et où commencent les dunes qui bordent de ce côté le plateau d'El-Guisr. De là, il se dirige vers le sud-est, sur le lac Timsah, après avoir traversé le canal d'eau douce d'Ismaïliah à Port-Saïd, à moins d'un kilomètre sud de l'écluse-pont de Chagarat-el-Abid. Pendant son trajet, le canal, assez tortueux mais parfaitement aligné, traverse le seuil d'El-Guisr. Ses traces, comme le remarque Linant, « sont aussi distinctes que si son creusement avait eu lieu il y a peu de temps ». Cependant, il a échappé à l'observation des ingénieurs de l'Expédition française. Après avoir traversé le lac, un chenal partant du pied de petites ruines situées dans la partie méridionale du lac, à droite du gebel *Garrh* (ou Marîam), le faisait communiquer au canal de Bubaste, près d'un poste militaire, probablement romain, dont les vestiges se voient à l'ouest de bîr Abou-Ballah. L'*euripe* dont parlent Diodore de Sicile (liv. I, 1) et Strabon (XVII, 12) était certainement construit à ce point-là. Les historiens anciens comme les modernes [1] ont généralement confondu ces deux canaux. On peut en donner la raison suivante : Diodore comme Strabon n'ont pas vu les lieux qu'ils décrivent. Ce n'est que sur un rapport, peut-être indirect, qu'ils parlent du canal. Ils ont entendu divers récits, contradictoires en apparence — pour eux — sur la source des canaux, mais d'accord pour l'aboutissant. De là ce manque de précision ou d'hésitation que l'on observe chez tous les auteurs postérieurs à Hérodote. On remarque encore le même flottement pour l'emplacement de l'*euripe*. Ces deux canaux, partis en un point différent de la branche Pélusiaque ou Bubastique, aboutissaient au golfe de Suez, après réunion au lac Timsah.

On ne sait pas le nom du prince à qui revient l'honneur de son percement. Cependant, je le crois moins ancien que celui qui traverse le ouâdî Toumîlât.

[1] M. de la Blanchère a déjà fait cette remarque (voir Daremberg, *Dictionn. des Ant.*, à l'article *Fossa*, p. 1331). Mais il admet la réunion du canal du nord à la Méditerranée d'après Linant, qui fait passer ce canal au pont de Qantarah. Linant donne au pont (voir la carte annexée à son Mémoire) une direction ouest-est, ce qui est faux. En réalité, et tel que l'a relevé l'ingénieur Larousse (carte manuscrite de la Compagnie du Canal, en 8 feuilles, 1853-1856), il se rapproche d'une ligne nord-sud, afin de permettre le passage des eaux d'un autre canal (ancien canal de Zarou) venant également du Nil, mais suivant une direction ouest-est. J'en reparlerai. La carte de l'Expédition marque aussi cette position.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

J'incline à croire que le constructeur de ce dernier canal fut l'un des rois de la XVIII^e^ ou XIX^e^ dynastie; peut-être même sa construction est-elle antérieure à ces princes. On sait, en effet, que les rois de la XII^e^ dynastie développèrent considérablement les canaux servant à l'irrigation des champs; d'autres furent construits pour faciliter les communications avec l'extérieur. Ainsi à Assouan nous voyons Ousortesen I^er^ occupé à faire creuser un canal à travers les rochers de la cataracte[1], travail autrement difficile et pénible que celui du Nil à la mer Rouge. En conséquence, je ne crois pas trop m'avancer en supposant que déjà à cette époque lointaine on ait songé à munir d'eau, par la voie d'un canal, une région propre à la culture. Ce pays était peuplé de nombreuses tribus sémites, pastorales et agricoles. Ces populations devaient, peu après, franchir les limites des terres qui leur étaient assignées, envahir la Basse-Égypte, s'infiltrer dans l'administration, enfin s'emparer du trône. En outre, les expéditions aux mines du Sinaï ainsi que les voyages par mer au pays de Pount (côte des Somalis) se multipliaient. Il était donc nécessaire de pourvoir à leurs exécutions et en faciliter la marche. Des routes par terre et par eau s'imposaient. Celle du Nil à la mer Rouge devait entrer en première ligne dans ces projets. L'hypothèse d'une haute antiquité du canal est corroborée par une tradition arabe. Cette tradition veut que le canal ait été fait par un roi d'Égypte, nommé Tarsis-ben-Malia, qui régnait au temps d'Abraham[2], dont la descente en Égypte correspond à cette époque. Il est même probable, comme l'admet M. de la Blanchère, qu'on se servit de l'ancien lit d'une branche du Nil, qui allait déverser ses eaux à la mer Rouge, par le ouâdî[3]. Ce tracé facilitait singulièrement la tâche des ingénieurs, en même temps qu'il explique pourquoi les premiers constructeurs ont évité le seuil du Sérapéum. En outre, à cette époque il ne pouvait être question d'une ligne directe avec la Méditerranée, et la route par la vallée de Saba-Abîâr était la plus normale[4]. On ne

[1] J. de Morgan, *Catal. des Inscr.*, I, p. 86, n^os^ 20 et 30.

[2] D'après Schems-Eddin, cité par Lepère, *Mémoires*, p. 163. Ne peut-on voir dans le nom du roi égyptien une forme corrompue de Ousortesen fils d'Amenemhat?

[3] J. de Morgan, *Recherches sur les origines de l'Égypte*, p. 40, note 1.

[4] On observera aussi que dans les vieilles traditions, il n'est question que d'un canal du Nil à la mer Rouge. Ce n'est que plus tard qu'apparaît dans les récits la pensée de la réunion des deux mers. Mais comme je le montre, la réunion directe ne fut, à aucune époque, exécutée. Je ne nie pas pour cela qu'il ne fut mis en projet.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

pensait pas alors, comme le firent plus tard les Ptolémées, à des relations directes entre l'Occident et l'Orient. L'Égypte était pour les souverains égyptiens le centre du monde. Tout l'ensemble du commerce extérieur aboutissait à ses ports, soit que les marchandises provinssent de l'Arabie ou de l'Inde, soit qu'elles fussent amenées des États voisins de la Méditerranée. Je pense que la création du canal du Nord au lac Timsah appartient au roi Ptolémée II Philadelphe; c'est celui nommé Πτολεμαῖος ποταμός. Moins de deux siècles après, il n'était plus praticable, si l'on admet avec Plutarque[1] la tentative de la grande Cléopâtre de faire passer — pour échapper à Octave — ses navires de la Méditerranée dans le golfe Arabique, par-dessus l'isthme. Dion Cassius (21,7)[2] ne parle pas de cette entreprise. Il est douteux, par conséquent, que l'eau ne pénétrait plus, à ce moment, dans le canal. Dans tous les cas, il fut restauré et utilisé par les Romains, puis maintenu en état jusqu'à la fin de leur domination. C'est à cette date, sauf pour le canal du Nil par le ouâdî, conservé pour les besoins des relations avec l'Arabie, que les canaux situés à l'orient du Nil furent abandonnés et cessèrent, peu de temps après, de fonctionner[3].

On voit par ce qui précède, contrairement à ce que dit Linant, et après lui M. de la Blanchère, que les Égyptiens n'effectuèrent dans aucun temps la communication directe entre les deux mers. On peut cependant tenir pour certain qu'ils y ont songé. Mais, si le projet n'a pas été mis en exécution, la cause n'est pas, comme on pourrait le croire, à des empêchements techniques, mais à la crainte d'une inondation du Delta par les eaux de la mer Rouge, que l'on supposait plus élevées[4]. L'on sait que cette erreur dura jusqu'au percement du canal actuel. C'est cette idée de submersion, tellement vive chez les anciens, qui a conduit les ingénieurs de Ptolémée à rompre par des

[1] Plutarque, *Antonin*, 69.

[2] Bouché-Leclercq, *Histoire des Lagides*, II, p. 316 et note 2.

[3] La branche Pélusiaque était, sous la domination romaine, la plus importante (Plutarque, *Antoine*, 3; Virgile, *Géorg.*, I, 228) des branches du Nil. Elle avait beaucoup perdu de son importance depuis l'occupation des Arabes. En 1798, Prétot (*Reconnaissance de l'Isthme et du Canal de Suez*, p. 20) observait qu'il n'existait plus aucune trace de cette branche. Au XIVe siècle le Nil ne comptait que deux branches principales : celle de Rosette et celle de Damiette (Maqrizi, trad. Bouriant, p. 150), au lieu de sept qu'indique Hérodote.

[4] Cette opinion, certifiée par tous les auteurs anciens, a été mise en doute dans la *Décade égyptienne*, I, p. 210. L'obstacle pour un tracé direct entre les deux mers étaient les dunes au sud de Péluse.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

sinuosités la ligne droite que rien n'empêchait, puisque cette branche, du point de départ à l'aboutissant au lac Timsah, ne touchait aucune localité. Et le seul obstacle qui pouvait les arrêter, le seuil d'El-Guisr, a été franchi sans aucune difficulté, au moins apparente.

IX. — LE CANAL DE ZAROU.

L'eau douce dans la région de l'isthme était d'un intérêt particulier. Cette question paraît avoir fortement préoccupé, depuis une haute antiquité, les souverains égyptiens. L'eau des puits, toujours un peu alcaline dans ces parages, pouvait amplement suffire à l'alimentation des tribus bédouines habitant le territoire. Mais, lorsque sous l'influence des princes de la XII^e^ dynastie, surtout sous les rois des XVIII^e^ et XIX^e^ dynasties, la frontière fut élargie jusqu'à la dépression de l'isthme, des colons égyptiens et étrangers, la plupart sémites, s'installèrent dans le pays, au milieu des tribus soumises; des villes et des villages s'édifièrent dans cette vaste plaine marécageuse, couverte en grande partie de lacs et de sable. C'est la région que les Arabes nommèrent Djifâr, parce qu'elle était couverte d'eau. De désert qu'il était, le pays devint vite riche et prospère. Cette prospérité dura jusqu'à la fin de la souveraineté romaine. Sa colonisation est un des faits les plus importants de l'histoire de l'isthme. Les produits de son sol avaient acqui dans le monde un grand renom. On citait particulièrement son lin; le vin et les dattes de *Soun* (Péluse) étaient très estimés; ses fabriques d'étoffes de lin, la menuiserie de *Kasios,* étaient bien connues à l'étranger. Donc, parmi les travaux destinés à assurer la vie agricole et matérielle des populations, il était urgent d'approvisionner d'eau la région [1].

Au temps des Romains, le pays était sillonné par un grand canal ayant de nombreuses dérivations distribuant l'eau du Nil dans tout le territoire. Mais avant eux, comme je l'ai dit, il n'y eut que quelques tentatives de faites par les Égyptiens. Entre la branche orientale du Nil, la Pélusiaque, et la ligne de l'isthme de Suez, le pays était largement pourvu d'eau et les champs

[1] C'est la même méthode employée par les Romains pour coloniser la province d'Afrique. Sur ce sujet, on lira avec fruit le chapitre « Les Campagnes » du beau livre de M. G. Boissier, *L'Afrique romaine.* On consultera aussi J. Toutain, *La colonisation romaine dans l'Afrique romaine.*

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

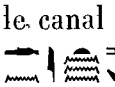
abondamment arrosés. A l'est, au contraire, l'aspect change : le désert gagne du terrain vers la Méditerranée, de sorte que les terres cultivables sont à peu près nulles aux environs d'El-Arîch. En outre, les populations eurent à lutter constamment contre les sables envahisseurs. Toutefois, le sol n'était pas aussi improductif qu'il l'est actuellement. Thoutmès III, Séti Ier, rapportent de leurs victoires contre les Shasous nomades, habitant le pays, un riche butin, consistant probablement en chèvres et moutons. David pille les pays d'Amaleq, Gessouri et Gerzi, sur la route de Chour (Zarou). Plus tard, les Francs, en 1243, débarquent à Ostracine; ils ravagent le territoire jusqu'à Qatieh. Qatieh était une ancienne localité, peut-être sur l'emplacement d'une ville amalécite. Les pharaons ne semblent pas avoir colonisé cette partie de l'Égypte. Quelques puits ou citernes, construits près d'une forteresse, entretenus et gardés par les troupes chargées de la surveillance de la région [1], sont les seuls travaux connus d'eux. Il semble bien qu'il n'y ait jamais eu d'autres améliorations jusqu'à l'arrivée des Romains.

Les canaux du côté occidental de l'isthme étaient nombreux. Le plus ancien est celui de , *Zedkou* ou *Pezedkou*, précédé de l'article égyptien, mot qui signifie «le canal». Il arrosait *Hat-ouârt*, ville et forteresse célèbre, bien connue sous le nom grec Αὔαρις, Avaris, dont la prise par le roi Ahmès Ier libéra totalement l'Égypte de la longue domination des Asiatiques ou Hyksos. Cette ville, située à l'orient du Delta, n'a pas été encore reconnue sur le terrain. Les identifications proposées ne sont pas justifiées. Il est certain qu'elle était à la limite du territoire égyptien : son nom l'indique. *Hat-ouârt* signifie en effet «le château» ou «la forteresse du départ»; c'est peut-être le nom ancien de *Zarou* «l'enceinte, la citadelle», qui n'apparaît que plus tard dans les inscriptions; *Khetam* ou *Etham* est la désignation, pendant tout le Moyen Empire, de la même localité sous sa forme sémitique. Ces trois noms : Hat-ouârt, Zarou et Khetam sont trois expressions différentes du même nom. Je suis d'autant mieux disposé à le croire que, d'après les textes, ces trois localités sont fixées sur le même territoire. De même, les monuments nous apprennent que la ville de Zarou était le point de concentration des troupes

[1] Ces soldats avaient à leur tête des  «chefs des gardes (des archers) de la *Khnoumit* (réservoir)». Ces gardes étaient probablement des bédouins, armés de l'arc (voir Maspero, *Sinouhit*, p. 93).

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

royales; c'était de ce lieu qu'elles quittaient l'Égypte — d'où le nom de *Hat-ouârt* — pour aller à la conquête de l'Asie, en suivant la vieille route habituelle de Syrie, «les chemins d'Horus».

En conséquence, et d'après tout ce que je viens de dire, je considère que le canal *Zedkou* est le même que celui nommé au temps de Séti Ier, , *ta denat* «la coupure», autrement dit «le canal». Ce canal dérivé du Nil prenait sa source à l'ouest de Daphnœ. Il passait probablement par cette localité, atteignait Ẓarou, pour déverser ses eaux dans le lac de *Zarou* ou *She-Hor*[1], aujourd'hui lac Ballah.

A Zarou, ou près de cette ville, le canal passait sous un pont défendu aux extrémités par deux tours en pierres de taille, carrées et à étages. Ces tours étaient semblables à celles de l'enceinte, comme le montre le relief de Karnak. J'observe en passant que les tours en briques que j'ai déblayées en mai 1914 sont rondes. Cela prouve que les murs de la ville furent complètement détruits et saccagés, et que les Romains refirent l'enceinte sur un plan nouveau. On ne sait pas si le pont de Zarou, sur lequel passait la route de Syrie, était construit en pierres ou en bois. Les travaux du percement du canal maritime de Suez ont détruit un vieux pont qui se trouvait près de la gare actuelle de Qantarah. Il servait au passage d'un canal allant du Nil au lac Ballah et de la route de Syrie. Vraisemblablement construit par les Romains, il était formé de trois arches en briques et mesurait 15 m. 60 cent. de long et 6 m. 75 cent. de large. L'eau du canal atteignait à cet endroit 1 m. 65 cent. de profondeur[2]. Le village moderne d'El-Qantarah, près des ruines de Zarou, doit son nom à ce pont. On peut supposer que le pont, construit d'abord en bois, a été remplacé par un autre plus solide et plus grand, en briques, sur le même emplacement; car rien ne prouve, comme pourrait le faire croire la gravure de Karnak, qu'il ait été construit dans la ville. L'examen attentif de cette représentation, malheureusement un peu endommagée, paraît montrer au contraire que le pont se trouvait en avant de la forteresse. Ce fait, s'il était prouvé, supposerait que la route passait en dehors de la ville.

[1] Un des noms du lac. Le pays est appelé «Champ d'Horus». On le trouve employé avec le déterminatif des lieux. Dans ce cas, il signifie «la ville de l'Étang d'Horus». Pour le nom du lac de Zarou, voir *Rec. de trav.*, vol. XXXVIII, p. 22.

[2] La Jonquière, *L'expédition d'Égypte*, vol. IV, p. 52, note 1.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Pour ma part, je crois que la route pratiquée aujourd'hui par les caravanes est sensiblement la même que l'ancienne. Elle peut, tout au plus, avoir subi une légère déviation vers le nord, de quelques centaines de mètres au plus, par suite de l'allongement du cimetière antique, qui va des ruines de Zarou jusqu'aux premières lagunes du lac Menzaleh — près de trois kilomètres. Elle a changé surtout par suite de l'ensablement du sol, occasionné par les constructions funéraires. Enfin elle passait entre Zarou et un petit poste militaire, dont les ruines se voyaient un peu au nord-est du pont, et ont disparu, avec le pont, dans les travaux du canal moderne. Du reste, dans cette région, mieux que partout ailleurs, les ruines que l'on rencontre le long de la route moderne sont les marques les plus manifestes du tracé de l'ancienne.

Le canal de Zarou, jusqu'à l'époque romaine, ne dépasse pas cette ville. En prenant possession de l'Égypte, les Romains comprirent immédiatement ce que l'on pouvait tirer de richesses d'un sol légèrement sablonneux, mais semblable, tant qu'au fond, à celui de la vallée du Nil, et par conséquent susceptible d'une grande culture. Les nombreux restes de cette civilisation que l'on trouve dans ces parages sont l'indice certain de l'œuvre de colonisation qu'ils introduisirent dans le pays. Aux puits et aux citernes des Égyptiens, les Romains substituèrent l'eau du Nil au moyen d'un grand canal. Cette immense et plate étendue est naturellement palustre. Les Romains ne manquèrent pas de l'assécher, et c'est à leurs travaux que les anciens durent la fertilité et le peuplement de la contrée. Ils créèrent, à cet effet, une série de canaux d'écoulement ou *émissaires* du lac *Sirbonis* et de la plaine marécageuse qui entoure le lac. Depuis, le pays a subi trop de changements (le plus important est l'invasion du sable) pour qu'il soit facile de retrouver les traces de leurs ouvrages.

Ce nouveau canal, qu'un seul auteur nous fait connaître [1], était évidemment le prolongement de celui de Zarou, probablement amélioré. Il aboutissait à la Méditerranée, aux environs d'Ostracine, ville située à l'extrémité orientale de la *Sabkhat el-Bardouîl,* ou lac de Baudouin, ancien *Sirbonis;* il passait par Qatieh, où sont les ruines d'une ville considérable, probablement romaines, couvertes par le sable. On voit des restes de ce canal à El-Khouénat, ruines

[1] M. Capella, c. 6.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

d'une forteresse à l'ouest d'*Ostracine* (El-Flousiyeh). J'ai reconnu la position exacte de cette ville en 1914 [1]. Un souvenir du canal reste dans le nom de زرنيق, *Zaranîq,* qui désigne le territoire compris entre les ruines d'El-Flousiyeh et le lac. Ce terme désigne « un ruisseau, une rivière ». Les Arabes disent aussi *Zarnouq,* expression signifiant la terre arrosée par des rigoles et par des ruisseaux. Les Arabes ont encore le souvenir de ce canal, et disent qu'il se prolongeait jusqu'aux puits d'El-Mesoudiah, près d'El-Arîch. Enfin, la carte de l'Expédition française marque nettement le tracé de la vallée qu'il traversait, aux mêmes lieux où je l'ai vu [2], tandis que les auteurs de la grande carte anglaise, publiée par le Ministère de la Guerre en 1915, ne paraît pas l'avoir reconnu. Ils ont négligé également de marquer la plupart des sites antiques, très visibles cependant.

X. — LES ROUTES.

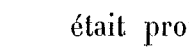
Au sud de l'isthme de Suez, entre le grand bassin des lacs Amers et la ville de Suez, on voit, nettement tracés sur le sol, quelques vestiges de voies romaines. C'est le seul point du territoire syro-égyptien où l'on remarque des traces visibles de l'ancien réseau routier de cette région. Nos informations sur ce réseau routier ne remontent pas au delà de l'époque romaine. Nous n'avons aucun renseignement sur l'établissement et le régime administratif des routes pendant l'empire égyptien. Il est probable, comme pour l'administration des canaux, que la direction des travaux était confiée à des ingénieurs, et le travail exécuté par une corvée d'ouvriers levée à cet effet. Quelques textes mentionnent, dès la XII[e] dynastie, la vieille route d'Égypte en Syrie, qu'ils appellent *Hor-Harou* « Chemins d'Horus ». Elle doit ce nom en souvenir de ce dieu, poursuivant par cette voie, jusqu'en Asie, son frère Set meurtrier de son père Osiris. Les savants ne sont pas d'accord sur la signification de ce terme *Hor-Harou.* G. Maspero [3] y voit le nom d'une forteresse à la frontière orientale, peut-être

[1] Dans *Annales du Service des Antiquités, Fouilles à Khirbet el-Flousiyeh,* t. XVI, 1916, p. 6.

[2] Voir J. Clédat, *Autour du lac Baudouin,* dans *Annales,* t. X, 1910, p. 232.

[3] Maspero, *Les Mémoires de Sinouhît,* p. xlv et 134. Probablement par ressemblance des deux noms. Je crois que *Her* est le mot sémitique חר ou חור correspondant à l'égyptien  avec le sens de « être supérieur, ce qui est supé-

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Tell el-Her, entre Zarou et Péluse. Erman[1] pense au contraire que c'est le nom du nome pour lequel Zarou était la capitale. Je crois que l'opinion de Meyer[2] est préférable. Cet historien suppose que c'est la route conduisant de la vallée du Nil en Syrie, celle que la Bible appelle « Chemin des Philistins[3] ». Elle était protégée par  « Inou, déesse de Zarou, (qui est) dans Hor-Harou (les chemins d'Horus) ». On sait, et c'est tout, que cette route traversait la citadelle de Zarou, ville-forteresse frontière. Son trajet était à peu près le même que celui suivi par la route moderne.

Les grandes voies de l'Égypte étaient, primitivement, d'anciennes pistes tracées par les pieds des animaux. Au Moyen Empire, l'emploi des chars dans l'armée autorise à croire que ces pistes subirent une sérieuse réfection. On les régularisa, afin de les rendre propres au passage des convois. Elles étaient en terre battue, pour rendre le sol plus résistant, comme l'étaient les routes funéraires allant de la ville à la nécropole. On peut voir un bel exemple de ces routes à Meir, dans la moudirieh d'Assiout. Mais ce sont les Romains qui établirent les premiers, sur le sol égyptien, de véritables chaussées, dont j'ai reconnu, avec M. Couyat, les derniers vestiges.

Linant de Bellefonds a signalé dans sa carte trois tronçons de ces routes, mais il ne semble pas leur avoir accordé une grande importance. En outre, il commet une grave erreur en disant que l'une d'elles était l'ancienne route des pèlerins allant à la Mecque[5]. Ces tronçons sont au nombre de cinq : quatre sont visibles à l'ouest du canal maritime, et un à l'est. Ce dernier morceau est certainement le prolongement de l'une des voies occidentales, ainsi que l'indique ma carte de la région[6] adjointe au commencement de ces notes. En

rieur, élevé », et par suite une « montagne ». *Tell el-Her* serait simplement « la montagne de la montagne ». Ce nom aurait été donné à cause de l'aspect d'un mont qu'ont ces ruines au milieu de la plaine déserte. La même expression est employée dans les *Nombres* pour désigner la montagne où mourut le grand prêtre Aaron.

[1] Erman, *Aeg. Zeitschr.*, vol. 43, p. 72.

[2] *Histoire de l'antiquité*, trad. Moret, II, p. 178.

[3] *Exode*, xiii, 17. L'expression « viam terræ Philistiini » de la *Vulgate* semble opposé à une voie de mer, dont Péluse (?) était le point de départ. Je ne pense pas, comme le croit l'abbé Vigouroux (*Dict. de la Bible*, Philistins, col. 292), que les Israélites rejetèrent cette voie parce qu'ils n'étaient pas de force à lutter contre les habitants de ce pays, mais parce qu'ils ne purent franchir la frontière à Etham (Zarou).

[4] Dümichen, *Geogr. Inschr.*, II, 29.

[5] Linant de Bellefonds, *Mémoires*, p. 151 et 153.

[6] Voir *Bull. Inst. franç.*, t. XVI, planche.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

résumé, le nombre des routes dans cette partie de l'isthme était de quatre, dont trois avaient 10 mètres de large, et une 6 mètres seulement. A en croire sa carte, M. Couyat aurait trouvé une autre route latérale au canal, sur la rive ouest; toutefois, la route étroite n'est pas indiquée. En outre, je doute fort : 1° de l'existence de la voie latérale au canal, en direction nord-sud; 2° de l'existence de toute la partie orientale depuis les abords des lagunes de l'isthme, de la route marquée ouest-nord-ouest est-sud-est; 3° enfin le tronçon oriental du canal est placé trop haut. Cette erreur vient, comme je l'ai dit ailleurs, de la fausse position de la route arabe dite « des pèlerins ». De cette double erreur résulte l'indication de deux routes sur le versant oriental de l'isthme. Si l'on fait état de ces observations, le réseau routier présenté par M. Couyat s'éclaire, et reçoit de ce fait une meilleure explication; enfin, son relevé est identique au mien.

Le procédé de construction de ces routes appartient au système désigné par Ulpien[1], *viae glarea stratae*, qui consiste à recouvrir la chaussée de cailloux et de gravier pilés ensemble, et à la rendre parfaitement unie et nivelée. De chaque côté, pour en marquer la limite, elle était bordée par une ligne continue de cailloux roulés. Les vestiges les plus remarquables de cet état sont visibles dans le tronçon oriental.

La première, et la plus importante de ces routes, est située à l'occident du canal. Elle venait du nord en traversant le grand bassin des lacs Amers. A la sortie du lac, où elle commence à être visible, elle se dirige vers le sud, à travers les plateaux du Gebel Abou-Hassa et du Gebel Mourr, que domine à l'ouest la longue chaîne de montagnes du Genefeh. Cette voie, que l'on trouve, à 2 kilomètres environ, à l'ouest de la station de Qabret, longue de plus de 20 kilomètres, passait à gauche d'un petit temple et d'une stèle au nom de Ramsès II. Après un coude marqué, en direction de Suez, elle atteignait une seconde stèle au nom du même prince. Puis, après quelques centaines de mètres, elle s'arrête brusquement en face d'une dépression de terrain, atteignant à cet endroit plus d'un mètre de profondeur. C'est la voie signalée par l'*Itinéraire d'Antonin*, Memphis-Babylone-Clysma, en passant par Héroopolis et Sérapiu, localité située à l'extrémité septentrionale du lac. Cela prouve

[1] Cité dans Saglio, *Dictionnaire des Antiq.*, au mot *Via*, p. 785.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

qu'au temps des Romains les lacs étaient, au moins en partie, desséchés. En outre, la direction de la route est une précieuse indication pour fixer la position de *Clysma*. Par celle-ci on voit que cette localité correspond exactement aux ruines que l'on trouve à Suez, qui portent le nom de *El-Gismel*, dans lequel on peut facilement reconnaître, légèrement altéré, celui de l'ancienne Clysma.

La seconde route venait, en droite ligne, du *Vico Judæorum*, d'où elle se détachait de la grande route Péluse-Memphis. Elle traversait le plateau au nord du Gebel Oumm-Qamer et du Gebel Geneffeh, ensuite elle atteignait les lacs Amers près d'un poste, dont les ruines sont situées au sud de la station du chemin de fer de Fayed. De là, elle longeait le lac pour franchir la route d'Héroopolis à Clysma, entre le lac et le canal d'eau douce moderne. Un peu avant d'arriver à ce point, les premiers vestiges de cette route apparaissent; ils disparaissent aux abords de la dépression marécageuse de l'isthme, pour réapparaître sur la rive est du Canal, à la hauteur du Gebel Chalouf. Par un coude brusque, encore visible, elle accuse une direction sud, sensiblement parallèle au canal maritime. Cette voie desservait vraisemblablement les établissements de la presqu'île du Sinaï. Après avoir franchi l'isthme et après un trajet de deux ou trois kilomètres, la route, comme la précédente, s'arrête brusquement en face d'une seconde fracture, qui n'est ici que de un ou deux décimètres. Le terrain, après ces deux ruptures, au lieu d'être plat et presque uni, est entièrement bouleversé; il forme une zone de plissements qui s'étend très loin dans le sud. Je n'ai relevé aucune trace de route depuis ces fractures jusqu'à la hauteur de Suez. Je présume que cette transformation est due à un mouvement sismique, postérieur à l'occupation romaine. Il serait bon d'en relever l'étendue et la profondeur. Ce phénomène conduit à des remarques très intéressantes; jusqu'à ce jour on a cru que le fond du golfe de la mer Rouge s'était sensiblement relevé, tandis que le Delta du Nil s'enfonçait; cet affaissement aurait produit le lac Menzaleh, le lac Baudouin et toute la région avoisinante. Il est surprenant et très regrettable que M. Couyat, lorsqu'il fit le relevé des routes, n'ait pas observé cette déchirure. M'appuyant sur ce fait et sur des considérations archéologiques, je crois : 1° que le sol du fond du golfe de la mer Rouge, du fait d'un tremblement de terre postérieur à l'occupation romaine, s'est affaissé et non soulevé; 2° que l'affaissement du

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Delta est dû au glissement des vases, dépôts nilotiques, qui supportent les sables agglomérés, dépôts littoraux, sur lesquels les villages et villes étaient construits[1]. Ce phénomène a eu lieu à des périodes différentes. Les anciens ont pensé qu'il était le résultat d'un tremblement de terre; mais de la façon dont le fait est raconté par les historiens, une action directe du tremblement de terre sur les terres du Delta est incertaine. Néanmoins, il a dû précipiter le mouvement d'affaissement[2].

A quelle époque peut-on rapporter l'affaissement méridional de l'isthme? Ainsi que je l'ai montré, il est postérieur à la période romaine; par conséquent, le tremblement de terre signalé par Strabon (I, 3, 9) qui détruisit un chemin conduisant du mont Kasios en Phénicie, ne saurait être considéré[3]; pas davantage, je crois, celui décrit par Sozomène, survenu le 21 juillet 365, ni celui ressenti sous le règne de Justinien, qui dura un an, et que mentionne Jean de Nikiou. Car il est très probable qu'à cette époque les deux routes eussent été rétablies. Les itinéraires confirment cette opinion. Donc, c'est à la période arabe qu'appartient le cataclysme. Mais on a le choix entre deux dates : le premier eut lieu le 31 avril 1112 de J.-C., sous le patriarche d'Alexandrie, Macaire; il se fit sentir au Caire et dans la plus grande partie des villes d'Égypte. Le second tremblement de terre, en 702 de l'hégire (1324 de J.-C.), visita la côte égyptienne et causa un affaissement général de la plage.

En conséquence, j'estime que le mouvement de bascule prêté au bassin de l'isthme n'existe pas; que géographiquement, il diffère peu de ce qu'il est aujourd'hui, sauf pour le littoral méditerranéen, transformé, à la suite d'un glissement des terres, en lacs et lagunes; que le sud de l'isthme s'est affaissé, mais sans modifications appréciables, au moins à la surface du sol.

[1] L. Cayeux, *Fixité du niveau de la Méditerranée à l'époque historique* (*Annales de Géographie*, XVI, 1907, p. 97-116). Cf. Jondet, *Les ports submergés de l'ancienne île de Pharos*. Le phénomène a été observé sur plusieurs points du littoral africain.

[2] Strabon, I, 3, 9; XVI, 18; Zotenberg, *Jean de Nikiou*, p. 157; Sozomène, *Hist. ecclés.*, VI, 3; Basset, *Le Synaxaire arabe jacobite*, p. 16; Neroutsos bey, *Études sur l'ancienne Alexandrie*, p. 20.

[3] A remarquer que Maqrizi (= Bouriant, p. 506) mentionne une route allant d'El-Arîch à Chypre. Selon cet historien elle aurait été détruite dans le tremblement de terre de 251 de l'ère de Dioclétien (an 525 de J.-C.).

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

XI. — ÀΦΝΑΙΟΝ.

Après la notation de la frontière d'Égypte et de Palestine, Ὅροι Αἰγύπτου καὶ Παλαιστίνης, la carte de Madeba marque *Rhinocoroura* (El-Arîch), *Ostracine* (El-Flousiyeh), *Kasios* (El-Guels), *Pentaschoinon* (Mahemdiah), puis dans une cassure, un nom commençant par τὸ A..... La destruction de cette partie de la mosaïque est particulièrement regrettable pour nous; elle a fait disparaître une partie notable du littoral méditerranéen touchant l'Égypte, et détruit le désert sud-ouest de la Palestine, qui est le désert syro-égyptien, c'est-à-dire toute la région de l'isthme.

Comme l'a soupçonné le Père Lagrange[1], je reconnais dans τὸ A..... l'*Aphnaion* des listes épiscopales, fautivement écrit Αφεις dans la liste donnée par Gelzer[2]. La carte de Madeba montre que cette localité était située au bord ou près de la mer, à la suite de Pentaschoinon. Cette position est conforme à la liste d'Hiéroclès[3]. Celle de Gelzer la situe entre Péluse et Kasios. En examinant les deux listes, on note de nombreuses divergences. L'ordre suivi dans la liste de Gelzer est certainement fautif. Ephaistos, placé entre Kasios et Gerra, de même Panéphysis, entre Ostracine et Péluse, est impossible. La position de ces villes à l'occident de Péluse est connue depuis longtemps; elles sont donc à rejeter de la série des villes comprises entre Péluse et Rhinocoroura. Enfin Gerra est à placer avant Kasios. Dans Hiéroclès, au contraire, je ne relève qu'une seule confusion de noms : pour lui, Pentaschoinon, Gerra et Skenna sont trois localités différentes; en fait, ce sont trois noms différents de la même ville. Ainsi corrigée, la liste se présente ainsi : Rhinocoroura, Ostracine, Kasios, Pentaschoinon (*Gerra, Skenna*), Aphnaion et Péluse. Cet ordre est exactement celui des *Itinéraires romains* et de la *Table de Peutinger,* moins Aphnaion, créée à l'époque byzantine et disparaissant immédiatement après. Justinien en est peut-être le fondateur. D'après cela, on peut admettre que Péluse, figurée après la cassure, était la seule ville marquée après Aphnaion. L'indication sur la carte, de la ville de Tennîs à la suite de Péluse, que l'on sait avoir existé proche la mer, entre Péluse et Tanis, ville que je reconnais

[1] RR. PP. Cléophas et Lagrange, *La mosaïque géographique de Madaba,* dans *Revue Biblique,* 1897, p. 179.

[2] Dans *Byzantinische Zeitschrift,* vol. II, p. 25.

[3] Hiéroclès, *Synecdemus,* édit. Burchardt, p. 726-727.

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

dans les ruines de l'île de Tennîs actuelle, est une précieuse indication pour la configuration du littoral, tel que l'entendait le géographe de la mosaïque. Selon lui, et contrairement à l'opinion de Ptolémée et Peutinger qui donnent à la côte une ligne générale droite, le littoral affectait la forme d'une cuvette s'étendant de la frontière de Palestine à Damiette, et peut-être jusqu'à la branche Bucolique, Βουκ[ολικόν], les deux points les plus avancés du littoral égyptien dans la mer.

On notera que dans la mosaïque, comme du reste dans la *Table de Peutinger,* Péluse est située à l'occident de la branche Pélusiaque. Il est possible que les auteurs des deux cartes aient puisé leur information à la même source : c'est un point à vérifier. Ptolémée, au contraire, décrivant la côte, cite Τανιτικὸν στόμα, Πηλουσιακὸν στόμα, Πηλουσιακὸν πόλις, ce qui met la ville à l'orient de la branche du Nil. C'est ainsi que l'a compris l'éditeur des *Tabulæ.* Les ruines de cette ville s'étendant sur une longueur de 3 kilomètres, à l'est du fleuve, donnent raison au célèbre géographe égyptien. Cette branche du Nil est aujourd'hui complètement ensablée depuis la mer au lac Menzaleh; mais elle est toujours reconnaissable aux laisses de coquillages marins qui recouvrent le sol.

Entre Péluse et Mahemdiah (*Pentaschoinon*), dont la distance n'est que de 12 kilomètres environ [1], on ne trouve qu'un seul site dont les ruines peuvent répondre à la position d'Aphnaion. Il est connu sous les noms d'*El-Kenisseh* «l'église», *El-Mellahah,* parce qu'il est plongé dans le marais, et plus souvent par l'expression *El-Khirbet,* mot générique servant à désigner les ruines en général. Il se trouve à 1500 mètres à l'ouest de Mahemdiah seulement. Actuellement ces ruines sont vues entre deux dunes de sables parallèles à la mer : la méridionale porte le nom spécifique قصر مشرف, *Qasr Michrif,* le château de Michrif [2]; la septentrionale est désignée par ام الجرد, *Oumm el-Garad,* nom qui indique une dune absolument nue. En effet, cette colline de sables est entièrement nue. Aux temps anciens ces collines n'existaient pas, et les constructions d'Aphnaion pouvaient se voir du rivage de la mer, dont elles n'étaient

[1] L'*Itinéraire d'Antonin* donne XX milles. Il y a certainement une erreur. Il faut évidemment corriger le texte et diminuer de moitié, ce qui donne 1481 mètres, chiffre à peu près exact.

[2] مشرف est peut-être le participe passif du verbe شرف «être haut, élevé; noble». Pris avec ce dernier sens, *Qasr Michrif* désignerait le «château noble».

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

distantes que de quelques centaines de mètres. Ces ruines, en apparence, semblent peu importantes, et la surface développée par elles n'est pas très grande. Il faut dire aussi que la partie nord s'enfonce sous les sables du *Gebel* Garad. Les constructions sont elles-mêmes cachées par le sable, aucune d'elles n'est apparente. Seuls l'humus formé par les briques en putréfaction, quelques briques cuites, des débris de pierres, de nombreux fragments de poteries et verroteries, signalent l'emplacement d'une ancienne localité. Aphnaion n'est mentionnée que dans les listes des villes épiscopales. Les itinéraires romains l'ignorent, et les itinéraires arabes ne la connaissent pas davantage. Comme sa voisine Pentaschoinon, elle semble avoir disparu après l'invasion arabe. Le nom, en effet, de ces deux localités n'apparaît plus dans les textes. Les itinéraires de cette époque signalent Ouaradah (*Ostracine*), Ghoraïbeh [1] (*Kasios*), puis d'une traite on allait à Farama (Péluse).

Je pense qu'Aphnaion naquit avec le christianisme, très développé dans cette région. Comme dans les déserts de Thébaïde, de Nitrie, de Scété, la péninsule Sinaïtique jusqu'à la mer attira de nombreux moines qui vinrent s'y réfugier. Par la suite, le territoire syro-égyptien se couvrit de monastères, d'églises ou de lieux sanctifiés par le séjour de moines illustres. Fréquemment on trouve dans les textes la mention de ces monastères et de ces églises. C'est évidemment un de ces lieux saints sur lequel s'éleva l'église d'Aphnaion, qui fut élevée à la dignité d'évêché. La destinée historique d'Aphnæum a été déterminée par les conditions religieuses du pays, car nulle nécessité économique n'indique l'utilité de cette fondation. Elle est l'œuvre d'une foule en délire; elle disparaît avec elle. Si quelque chose en subsiste encore, ce qui n'est pas impossible, ce sera certainement une église, autour de laquelle on trouvera groupés des établissements religieux. Pour cela, Aphnaion mériterait une exploration.

Toutefois, on sera grandement surpris de la proximité d'Aphnaion avec Pentaschoinon, également désigné dans les listes d'évêchés. La réponse, cette fois, appartient à l'archéologie.

Dans trois campagnes consécutives, 1909-1911, j'ai exploré les ruines de Mahemdiah, dont le rapport n'a pas encore été publié. C'est la seule ville de

[1] D'autres listes donnent *Oumm el-Arab* à la place de Ghoraïbeh (Maqrizi, trad. Bouriant, p. 669 et 670). La tradition arabe accorde à ce lieu la naissance d'Agar, mère d'Ismaël.

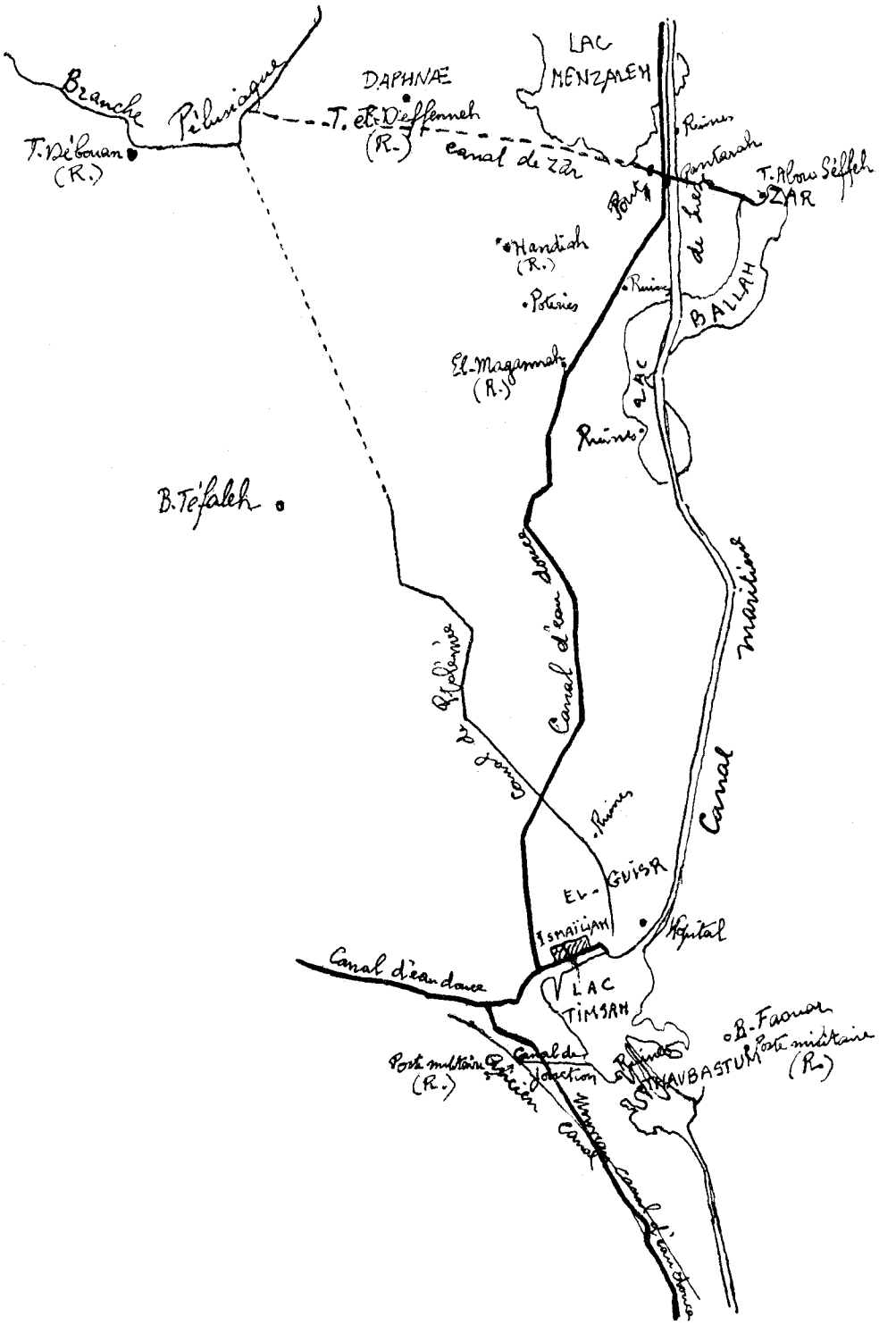
BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

la côte édifiée sur le littoral. Péluse, Kasios, Ostracine, Rhinocoroura, Raphia, étaient établies à l'arrière, à une distance moyenne de deux ou trois kilomètres de la mer. Pentaschoinon était autrefois protégé par un quai, dont les vestiges sont visibles sous l'eau, à quelques mètres du rivage. Les monuments civils et religieux s'étalaient, face à la mer, sur une petite dune de 10 mètres au maximum de hauteur. Ce sont des thermes, un petit temple à colonnes, deux vastes autels accouplés, le tout d'époque romaine. En arrière, de moindres constructions et des habitations de même date. Mais dans aucun cas je n'ai relevé de constructions postérieures aux Romains. A l'ouest, touchant la cité, la nécropole, très étendue, a été l'objet de mes recherches. Cette nécropole se divise en quatre sections bien définies : deux cimetières romains, deux chrétiens. De ces remarques, que faut-il conclure? Je suppose qu'au début du christianisme, les assemblées des premiers chrétiens se tinrent en dehors de l'enceinte de Pentaschoinon. Peu à peu de nombreuses constructions s'élevèrent; une église, peut-être un monastère, furent construits, et bientôt le lieu de ces assemblées fut assez important pour devenir le siège d'un évêché. Cette fondation porta le nom d'Aphnaion « la riche, l'opulente ». Dès lors, nous nous expliquons pourquoi nous ne trouvons aucun édifice chrétien dans la vieille ville; pourquoi les deux cimetières chrétiens auprès des cimetières païens; enfin, pourquoi nous trouvons, par exemple dans le *Synecdème* d'Hiéroclès : Pentaschoinon, Aphnaion, Gerras, et Skennas, comme autant d'évêchés différents, alors qu'en réalité, ces quatre noms sont l'expression d'une seule et même localité.

J. Clédat.

(*A suivre.*)

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net



BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

BIFAO 17 (1920), p. 103-119 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez (§ VIII-XI) [avec 2 planches].
© IFAO 2026
BIFAO en ligne
https://www.ifao.egnet.net

