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 23 (1924), p. 27-84

Jean Clédat

Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [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

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

© Institut français d'archéologie orientale - Le Caire

NOTES SUR L'ISTHME DE SUEZ[1]

(SUITE)

PAR

M. JEAN CLÉDAT.

XIX. — LES VOIES DE COMMUNICATION (SUITE).

3. — ROUTE D'ARABIE.

La *route d'Arabie* est aussi ancienne que «les Chemins d'Horus». Dans un chapitre précédent j'ai essayé de montrer ce qu'avaient été les relations de commerce de l'Égypte et de l'Arabie, par la mer Rouge. Nous avons constaté que ces rapports étaient très anciens et remontaient pour le moins aux premières dynasties de l'Ancien Empire égyptien. Il est probable que les rapports par terre sont, sinon antérieurs, au moins aussi vieux que ceux par mer. Malheureusement, pour résoudre cette question nous ne pouvons nous aider d'aucun document contemporain. Les plus anciens ne dépassent pas l'époque grecque. Et comme tout semble éternel et immuable sur la terre d'Égypte, j'estime que la route d'Égypte en Arabie a été de tout temps ce qu'elle est aujourd'hui. Un coup d'œil jeté sur la carte montrera qu'il ne pouvait en être autrement. En effet, depuis Héliopolis jusqu'à Yathrib, dans le Yémen, la route traversait des pays absolument incultes, inhabités, où les caravanes n'avaient à leur disposition que de rares puits, souvent très éloignés les uns des autres; c'étaient autant d'étapes pour les voyageurs. Ces points d'eau et de haltes sont les mêmes que ceux utilisés de nos jours. Du reste il n'y en a pas d'autres. C'est la route suivie à plusieurs reprises par Moïse, pour se rendre chez son beau-père Jéthro, au pays de Madian, situé au nord-ouest

[1] Voir les paragraphes I-XIX de cette série aux tomes XVI (p. 201), XVII (p. 103), XVIII (p. 167), XXI (p. 55 et 145) et XXII (p. 135) du présent *Bulletin*.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

et sur la côte de la péninsule arabique. La route moderne dite des Pèlerins, *Darb el-Hagg,* représente l'ancienne route.

De Memphis, point de départ de toutes les grandes artères de l'empire égyptien, jusqu'à Héliopolis, la route d'Arabie se confondait avec celle de Palestine. A Héliopolis les deux routes se séparaient : l'une, celle de Palestine, continuait sa marche vers le nord, en suivant le bord des terres cultivées; l'autre, celle d'Arabie, tournait à droite, en se dirigeant directement vers Suez; elle traversait un vaste plateau rocailleux, appelé abusivement *djebel Tîh* « montagne de l'Égarement »; ce nom appartient seulement à la région désertique à l'est de l'isthme de Suez; en effet c'est dans ce lieu, après le passage de la mer Rouge, que les Hébreux errèrent pendant quarante ans, avant d'atteindre « la Terre promise ».

La traversée de ce plateau est pénible; à chameau, elle dure trois journées environ, avec deux points d'eau seulement : *El-Bittar,* à peu près à mi-chemin du Caire à Suez, et *Adjeroud,* avec une ancienne forteresse, un caravansérail et un abreuvoir pour les animaux [1]. Cette station est à 20 kilomètres de Suez. C'est à ce point que la route, après avoir traversé une large vallée, entre les chaînes du Djeneffeh et de l'Attaqâ, débouche dans la plaine de Suez. C'est une très agréable surprise que la vue de la ville dans le lointain et celle des cultures verdoyantes qui l'entourent. Mais le plaisir du voyageur dure peu : à peine sortie de Suez, ou plutôt de la dépression de l'isthme, la route, passant à 5 ou 6 kilomètres au nord de la ville, c'est-à-dire au-dessus des dernières lagunes du golfe, pénètre dans une région aussi désolée et aussi aride que la précédente.

Je n'ai rien à ajouter de nouveau au sujet de Suez, ancienne *Clysma;* je me suis étendu suffisamment ailleurs sur cette localité, son importance et sa fonction [2]. Jusqu'à *Aïlah,* ancienne *Aïlath,* sur le golfe Aqabah, golfe *Æla-*

[1] Ce trajet est le plus souvent adopté par les caravanes; quelquefois on prenait une route plus méridionale, au sud du *djebel Moqattam,* quelquefois aussi les voyageurs passaient plus au nord. Ce dernier est le chemin de l'ancienne ligne de chemin de fer du Caire à Suez. Sur ce parcours on trouve deux anciens postes romains, à droite et à gauche du *ouâdi Djiaffra.* L'un d'eux a été décrit par W. G. Kemp, dans *Letter to the Director-General of Antiquities on Ruins found at n° 3 Station on the Suez Road* (*Annales du Serv. des Antiq.,* t. VII, p. 13-15). A *bîr el-Bittar* la route bifurquait en direction de Belbeïs.

[2] *Notes sur l'isthme de Suez,* dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVIII, chap. xv, *Ânbouḥeq = Zarou,* p. 185; t. XXI, chap. xviii, p. 178.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

nitique des Grecs, opposé à celui de Suez, la route est uniformément plate et unie jusqu'à En-Nakhl; puis, jusqu'à *Aïlah,* elle devient rocheuse et montagneuse, ce qui lui a valu le nom de *El-Aqabah* «la montée». La première partie du voyage s'effectue généralement en quatre jours à la *hamlah,* c'est-à-dire à la marche du chameau de charge, soit 4 kilomètres à l'heure. De loin en loin, mais à des distances inégales, la route est jalonnée d'énormes piliers construits en blocs calcaires maçonnés, de 2 à 3 mètres de hauteur; ces bornes ont la forme d'énormes obus. J'en ai vu trois; elles ne portent ni signes, ni inscriptions. Elles ont été dressées par les Arabes et servent de marques indicatrices aux voyageurs.

Le plus vieux document mentionnant cette voie est la *Carte de Peutinger.* Tous les autres *Itinéraires* appartiennent aux Arabes.

La carte romaine indique les stations suivantes :

Babylonia.
Arsinoé.
Clisma.

.....OCIA.....	XL	= 48 kilom.	880	170 kilom. 192.
Phara.....	LXXX	= 97	760	
Haila.....	XVI	= 23	552	

Arsinoé, comme je le démontre plus loin, était un port situé sur les bords du lac Timsah. Donc à l'époque où a été faite la *Carte,* la route pratiquée par les caravanes n'était pas celle du désert, mais bien celle du *ouâdî* Toumîlât. C'est la voie de *Memphis à Clisma* de l'*Itinéraire d'Antonin,* avec bifurcation sur *Aïlah.* La route ne passait pas exactement à *Arsinoé;* mais il est possible que les marchands allaient jusqu'à ce port, pour leurs affaires commerciales.

Après *Clisma,* la *Carte de Peutinger* donne un nom mutilé, dont il ne reste que la fin. C'est certainement [ΜΕ]ΔΕΙΑ, l'actuel *El-Médileh,* que les Arabes prononcent *El-Mécileh* ou *El-Mézileh.* On y voit un puits antique, et les ruines d'une petite localité, sur laquelle nous ne savons rien. Des fouilles nous apprendraient probablement que ces vestiges marquent l'emplacement d'un petit fort romain, comme il s'en voit beaucoup dans l'isthme.

Phara est représenté aujourd'hui par la forteresse d'*En-Nakhl,* située dans le *ouâdî* el-Arîch. C'est le פארן *Pharan* de la Bible. Cette localité a donné son nom

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

à la région avoisinante, que le texte biblique appelle « désert de Pharan ». En-Nakhl semble aussi correspondre au *Phoinikon* des Grecs [1], dont le nom « ville des Palmiers » est la traduction du mot arabe. La Bible, au *Livre des Juges*, chap. I, 16, et chap. III, 13, mentionne une « ville des Palmiers ». D'après la description, il faut y reconnaître sans aucun doute notre localité. Le fortin d'En-Nakhl est une grande construction bâtie sur les ruines d'une ancienne forteresse. Les habitants, les Tijaahs, sont groupés dans des masures de terre, autour de la citadelle; dans celle-ci sont logés le gouverneur de la province et le commandant. On y voit également une petite mosquée et deux sources. La position d'En-Nakhl au croisement de plusieurs routes lui a donné, au temps des Romains, une certaine grandeur, attestée par les ruines groupées autour de la forteresse.

Jusqu'à En-Nakhl, depuis le golfe de Suez, la route est restée à peu près plate et unie. Le passage fréquent des caravanes, et depuis la plus haute antiquité, l'a marquée fortement; les tempêtes de sable, qui effacent généralement les chemins des caravanes, se font à peine sentir sur cette voie. Le sol est dur, sablonneux ou pierreux par endroits, mais sans aspérités, comme si un compresseur avait passé par là. L'espace ainsi travaillé par le pas des hommes ou des animaux est de 10 à 15 mètres de large; par places il est beaucoup plus large.

Après le passage du *ouâdî* el-Arîch, large à cet endroit de 1.500 mètres, la route jusqu'à *Haïla, Aïlah,* أيلة, des Arabes, traverse une région montagneuse, difficile d'accès, aride et dénudée comme toutes les montagnes de la péninsule du Sinaï. Nous sommes en plein centre méridional du pays des Édomites.

Aïlah est situé au fond du golfe Aqabah, à l'embouchure d'une profonde dépression, à double versant, que l'on appelle *El-Ghôr,* ancien *Corys* d'Hérodote (liv. III, 9) [2]. La ligne de partage est à égale distance de la mer Morte et du golfe *Aqabah,* ancien *Ælanitique.* Cette dernière section porte le nom spécial de *ouâdî el-Aqabah.*

[1] Procope, *De Bellis,* I, 19; cf. Lagrange, dans *Revue Biblique,* 1896, p. 638.

[2] Le nom grec *Corys* est la transcription du mot arabe الغور, *el-ghôr,* dérivé du radical غار, *ghâr,* qui signifie *terra depressa.* Le Corys a son embouchure dans la mer Érythrée, nous dit Hérodote. Le mot est employé généralement pour désigner le « ouâdî Arabah », mais il s'applique aussi à la vallée du Jourdain (Vigouroux, *Dictionnaire de la Bible,* au mot *Arabah*).

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Aïlah [1] était autrefois un port important et une place forte. C'était aussi une station très fréquentée par les caravanes venues du sud de l'Arabie, d'Égypte, de Syrie et de Palestine. Sa position particulière lui a valu, à l'époque romaine et arabe, une certaine influence sur le commerce oriental, et à plusieurs reprises d'être assiégée et dévastée. Elle fut, pendant quelque temps, en possession des Croisés.

Depuis *Aïlah* jusqu'au Yémen la route suit constamment le littoral occidental de la mer Rouge. Mais nous n'avons pas à nous occuper de cette dernière partie de la route.

Si la *Carte de Peutinger* est le seul document que nous possédions de cette voie pour l'époque gréco-romaine, nous avons, par contre, une masse de renseignements transmis par les écrivains arabes. Mais ceux-ci, généralement, se bornent à la seule mention des stations; rarement ils renferment quelques brèves observations sur les lieux ou le pays. Il est vrai que ce dernier, à cause de son effrayante sécheresse et nudité, son invariable monotonie, ne retient ni les regards, ni l'attention du voyageur. C'est, comme l'appellent les Arabes, le *mâdbâr Ethâm* «le désert absolu, complet», dans toute la force du terme.

Avant de passer à l'examen des listes arabes, nous croyons nécessaire de faire remarquer que, sauf dans l'itinéraire du géographe Yâqout, la ville de Suez ou Qolzoum n'est jamais citée. C'est que, à l'époque arabe, Qolzoum n'était qu'une simple bourgade, complètement déchue, ne méritant pas l'arrêt des caravanes et les quelques kilomètres supplémentaires qu'on avait à faire pour atteindre cette ville. Mais le principal obstacle à cet arrêt à Suez était le manque absolu d'eau, comme nous l'apprennent les historiens arabes et les voyageurs modernes. Depuis cette époque l'eau douce est amenée du Nil à Suez par un canal traversant le *ouâdî* Toumîlât, en reprenant les fonctions du canal de Trajan et d'Amrou.

[1] Au sujet d'*Aïlah*, consulter l'ouvrage de M. R. Weill, *La Presqu'île du Sinaï*, 1908, p. 108-120, où se trouvent réunis la plupart des matériaux concernant cette localité. Dans nos études nous n'avons pas à nous en occuper directement.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

ITINÉRAIRES DES HISTORIENS ET GÉOGRAPHES ARABES.

1° Ibn Khordâdbeh (Barbier de Meynard, *Livre des Routes,* dans *Journal asiatique,* 1865, p. 510) :

Adjeroud, Demeh, Kersen, Hofair, Menzil, Aila.

2° Barbier de Meynard, *Itinéraires des routes et des provinces,* p. 250 :

Fostât, El Djoubb «le puits», Boaïb, Ibn-Sadakah, Adjeroud, Demeh, Kersen, Hofaïr, (station inconnue), Eilah.

3° Mouḳaddasî (*Zeitschrift der Deutsch. Pal. Vereins,* 1884, p. 229) :

Adjerout, (Demeh?), El-Korsi, El-Hafar, El-Menzil, Aila.

4° Edrîsî (trad. A. Jaubert, I, p. 339; Dozy et Goeje, *Description de l'Afrique,* p. 194); deux routes :

1re route : Missr, El Djoub, El-Bouaïb, Menzil ebn-Sadkah, Adjroud, Rouïtha, Kersa, Hafar, Ailah.

2e route : Missr, Aïn Chams, Matarié, Birket el Djobb, Adjroud (puits), le puits d'el A'djouz, Colzoum, Batn Moghaïra (puits), le golfe de Faran, Merbad, Iathran ou Bathran.

Cette dernière voie, depuis Qolzoum, traversait la presqu'île du Sinaï, au sud du *djebel* Tîh.

5° Hadjî Khalfâ (J. V. Hammer, *Pilgerstrasse von Cairo nach Mekka,* dans *Wien-Iahrb. der Litter.,* 1840, p. 48) :

Adjroud, Ain Moussa, Moussarif, (station sans nom), entrée du Tih Bne-Israel, Randhol-Djemal, Batn-Nakhl, Wadiol-Ghaina, Wadiol-Koreidh, Ebja-rolala, Melaha, Reesobrekjib, Sathol, Aakaba.

6° Yâqout (Blochet, *Histoire d'Alep*) :

De Fostât au Djûb-Omaira	6 milles.
Du D. Omaira à Adjroûd	40 milles.
De Ad. à Kolzoum	35 milles.
De K. à l'étang de Thadjar	2 jours.
De T. à l'étang de Kours	1 étape.
De K. à Râs-ʿAkisa	1 étape.
De A. à Ilah	1 étape.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

ITINÉRAIRES DES VOYAGEURS MODERNES.

1° 1658, THÉVENOT, *Voyages tant en Europe qu'en Asie et en Afrique,* publié en 1727, chap. III, § II.

Kalaat Adjrout, Navatir, Rastagara, Kalaat el Nathal (En-Nakhl), Abiar Alaina.

2° 1721, SHAW, *Travels or Observations relating to several Parts of Barbary and the Levant,* 2e édit., p. 477 :

Adjerout, Rasty Water, Teah Wahad (Ouâdî Tîh), Callah Nahar (Kalaat en-Nakhl), Ally, Callah Accaba.

3° 1738, POCOCKE, *Description of the East,* vol. I, p. 265 :

Adjerout, Newhateer, Wahad Te (Ouâdî Tîh), Newhail, Allahaih, Soot, Achaba.

4° 1816, BURCKHARDT, *Travels in Syria,* p. 455-456 :

Adjerout, Wady Tyh, Castell Nakhel, Sath el Akaba, Castell Akaba.

5° 1822, RÜPPELL, *Reisen in Nubien,* p. 241 :

O. Hadj, O. Kubab (ruines), Neghele (Nezileh), O. Tamat, Ras es Sat, Akaba.

6° 1838, ROBINSON, *Biblical Researches,* vol. I, p. 559 :

Adjrout, En Navatir, Djebel Hasan, Nakhl, Wadi el Kureis, El Themed, Ras en Nakb, El Akaba.

Actuellement le voyage de Suez à En-Nakhl s'effectue à la *hamlah,* en quatre petites journées de marche, et six étapes, dont deux sont de simples arrêts, pour le repos des hommes et des animaux :

Bîr M'baoug بير مبعوق, El-Gebâb الجباب (puits), El-Ethân الحطان, Gebel Hassan, Ouâdî Nezileh-el-Hagg وادى نزيلة الحج, El-Nakhl.

L'examen de ces listes montre que s'il y a désaccord sur le nom des lieux, il y a concordance sur le nombre des stations. Dans les listes modernes les noms de lieux sont mal transcrits, et quelquefois ils paraissent être la traduction du mot arabe. On constatera également que la localité d'*En-Nakhl*

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

n'est pas citée dans les *Itinéraires arabes*. Cela prouve que le nom est récent, qu'il s'est substitué à un autre qui semble avoir été *Hofair* ou *Hafar,* dont le sens «le puits», ou «les puits» au pluriel, convient très bien avec la station d'En-Nakhl. En-Nakhl est la traduction arabe de *Phoinikon,* nom donné à ce lieu par les Grecs. C'est un retour au nom ancien de la localité, comme nous le constatons quelquefois en géographie.

Si l'on accepte la concordance de *Hofair* avec *En-Nakhl,* on aboutit à cette conclusion :

1. Adjeroud.
2. El-Adjouz = bîr Gismel.
3. Qolzoum = Suez.
4. Demeh = Rouïtha (d'Edrîsî) = étang de Thadjar = Navatir, var. Newhater = bîr M'baoug.
5. Kersen, var. Korsi, Kersa = étang de Kours = Rastagara, var. Rasty Water = Wady Tyh, var. Wahad Te, Teah Wahad = O. Kubab = El-Gebâb.
6. Hofair, var. Hafar = Ras-ʿAkisa = Newhail = Kalaat en-Nachl = El-Nakhl.

4. — ROUTE DE NABATHÈNE.

L'apparition du peuple *nabathéen* sur le marché oriental produit un grand mouvement économique dans le monde méditerranéen. *Pétra* était la capitale et le centre de commerce du peuple *édomite* ou *iduméen;* elle devint ensuite celle des *Nabathéens.* Cette ville s'élevait au sud-est de la mer Morte, au milieu des rochers; d'où son nom. Les tribus édomites, essentiellement nomades, vivaient ordinairement du produit de leurs troupeaux. Ératosthène, IIIe siècle avant notre ère, désigne Pétra comme la principale station de commerce entre l'Égypte et Babylone. Les *Nabathéens* s'emparèrent de ce territoire, quelque temps après la captivité de Babylone, vers le VIe siècle. Ils étaient les principaux intermédiaires du commerce dans le Levant, entre les différents ports arabes de la mer Rouge, de la Syrie et même de l'Égypte. Nous savons, en effet, qu'ils conduisaient les marchandises, par caravanes, dans les ports de Gaza, Rhinocorura, Péluse et de là à Alexandrie. Sur la mer Rouge, ils fréquentaient les ports d'Aïlah et de Clysma. C'est probablement aux Nabathéens, ou aux Édomites, que Cambyse, roi des Perses, rêvant de la conquête de l'Égypte, s'adressa, pour faciliter le passage de son armée à travers les

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

déserts d'Arabie. L'une des conditions du traité, et l'essentielle, était la fourniture de l'eau (Hérodote, liv. III, 9). Le résultat et la manière adoptée nous sont inconnus. Mais le récit d'Hérodote nous permet d'entrevoir la marche générale de l'armée perse [1].

Celle-ci se rendit, semble-t-il, directement de Perse en Égypte. Après avoir franchi le Chatt-el-Arab, en face de Suse, les troupes de Cambyse traversèrent la Moabitide de l'est à l'ouest, s'engagèrent dans le pays d'Édom, la terre des Troglodytes, en passant peut-être à Pétra, à travers d'innombrables et profonds ravins, dont la plupart débouchent dans le *ouâdî* el-Arabah et d'autres dans le *ouâdî* el-Arîch, que les Perses traversèrent probablement au nord du *djebel* Hellal. Après avoir franchi une vaste vallée sauvage, où poussent quelques touffes d'herbe, ils pénétrèrent dans le *ouâdî* Maghâra, qu'ils remontèrent jusqu'à sa source, à *bîr* Maghâra. A ce point la route, par un étroit passage, escalade le *djebel* Maghâra pour atteindre le plateau sablonneux du *badiet* et-Tîh, que les anciens appelaient *midbâr Chour*. En sortant de la montagne du Maghâra, Cambyse se dirigea directement vers l'embouchure de la branche Pélusiaque, où, près de Péluse, il rencontra les Égyptiens. Dans la narration de l'historien grec on ne voit pas que les Perses aient éprouvé de sérieuses difficultés devant les Égyptiens. Le combat eut lieu, vraisemblablement, entre Péluse et Zarou, peut-être devant *tell* el-Ḥer, ou s'élevait une forteresse appelée plus tard *Magdolum*. A ce moment les deux célèbres citadelles n'étaient pas en état d'arrêter une armée disciplinée, comme devait l'être l'armée perse. En effet à cette époque (VI^e siècle), Zarou était en pleine décadence, et Péluse à peine fondée ne pouvait soutenir un long siège; en outre, sous la faible autorité de Psamétique III, l'Égypte était absolument incapable de résister à une puissante armée; aussi le roi d'Égypte fut-il vaincu sans coup férir, d'abord à Péluse, ensuite à Memphis où il fut fait prisonnier. C'est cette route, fortifiée par les Romains, que suivaient les marchands nabathéens [2]. On trouve encore de nombreux restes de cette fortification sur le sommet des collines du *djebel* Hellal et du Maghâra, pour ne

[1] Jean Clédat, *Pour la conquête de l'Égypte*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVI, p. 189.

[2] Procope, *De Bello Persico*, 61, 261; Eutychius, *Annales*, liv. II, 161; Jean Malalas, *Chroniques*, 417; Zotenberg, *Chronique de Jean de Nikiou*, p. 132; G. Lumbroso, *Anedotti di Archeologia Alessandrina*, p. 12.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

citer que le territoire que j'ai visité. Cette organisation remonte à l'empereur Trajan, mais par la suite les empereurs Anastase et Justinien complétèrent l'œuvre de Trajan.

Des restes de cette voie ont été signalés par le P. Savignac à l'est de Aïn Qedeis, et bien avant lui par deux autres voyageurs, H. Palmer et le R. P. Holland [1].

La route suivie par l'armée de Cambyse était celle des caravanes, voie très ancienne certainement, mais sur laquelle nous n'avons aucun renseignement avant l'époque romaine. Dans son long trajet se détachaient plusieurs voies secondaires : 1° à la sortie du *ouâdî* el-Arabah on rencontrait, à droite, le chemin conduisant en Palestine et à Rhinocorura (Strabon, liv. XVI, 6); 2° une autre route partait de Rhinocorura, longeait le *ouâdî* el-Arîch, jusqu'au *djebel* Hellal, traversait ensuite la route de Pétra à Péluse, passait à *bîr* Maïn, au *ouâdî* Djerafeh et rencontrait le *darb* el-Hagg, à *bîr* Moufrag. Elle servait au transport des marchandises, arrivant par mer, du port d'Aïlah à Rhinocorura; dans ce port elles étaient embarquées et dirigées sur les principales stations de la Méditerranée; 3° au débouché du *djebel* Maghâra une branche se détachait de la voie principale et se dirigeait directement, en traversant une plaine au sol dur et uni, vers le *ouâdî* Toumîlât pour se rendre de là à Babylone, puis à Memphis; 4° enfin j'ai signalé quelques restes d'une route romaine coupant obliquement le petit bassin des lacs Amers. Du côté est elle paraît se diriger vers la grande voie nabathéenne; du côté ouest ce tronçon se dirige sur le *djebel* Djeneffeh, sur un point de la montagne qui est ici abrupte et ne présente aucun passage : aussi ne puis-je m'expliquer son usage et son rôle dans l'antiquité.

[1] *Revue Biblique*, 1906, p. 596; H. Palmer, *The Desert of the Exodus*, 1871. Le R. P. Holland (*Brief report on his recent journey to Sinai, Proc. of the Royal Geogr. Soc.*, 1878, t. VI, p. 455) dit qu'il découvrit à Aïn Qedeis une ancienne voie, qui le conduisit à Ismaïliah, vers l'ouest, par une région montagneuse (le *djebel* Maghâra) inexplorée jusqu'alors, et le long de laquelle on trouva de nombreux puits et d'anciennes mines. Il s'agit ici, probablement, des montagnes et de la région d'El-Mougrah, près d'Aïn Qedeis, sur la ligne *Rafah—El-Aqabah*, où Holland remarqua beaucoup de vestiges d'anciennes habitations d'un temple et de cultures. Il faut ajouter à ces relations celle de E. B. H. Wade, *A report on the delimitation of the Turco-Egyptian Boundary between the vilayet of the Hejaz and the Peninsula of Sinai*, 1906, *Survey Department Paper No. 4*, p. 73, qui donne sur cette région des renseignements précieux, malheureusement trop succincts. Cette région demande une exploration archéologique.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

5. — ROUTES DE PÉLUSE, GERRON, OSTRACINE À AÏLAH.

Pline (*Hist. nat.*, VI, 33, 3 et 4), dans un passage assez obscur, raconte : « Néanmoins, tout ce trajet depuis la mer d'Égypte (à la mer Rouge) se fait par terre; il y a trois itinéraires : l'un part de Péluse, et traverse les sables, où l'on ne peut retrouver son chemin qu'à l'aide de roseaux fixés en terre, parce que les vents effacent la trace des pas. Un second commence à 2.000 pas au delà du mont Cassius et rejoint, au bout de 60.000 pas, la route de Péluse. Les Arabes Antéens habitent sur ce trajet. Le troisième part de Gerrhum, qu'on appelle Agipsum (la ville du gypse), traverse le pays des mêmes Arabes, et plus court de 60.000 pas; mais il franchit d'âpres montagnes et est pauvre en eau. Toutes ces routes aboutissent à Arsinoé, fondée dans le golfe de Charandra, sous le nom de sa sœur, par Ptolémée Philadelphe, qui, le premier, explora la Troglodytique, et qui appela Ptolémée un fleuve passant à Arsinoé. »

Dans ce récit on voit que Pline parle de routes reliant trois ports de la Méditerranée avec le golfe Aqabah, qui portait le nom de *Charandra,* au début de l'ère chrétienne. Il y aurait eu, au fond du golfe de *Charandra,* une ville appelée *Arsinoé,* opposée à une autre *Arsinoé* située dans l'isthme de Suez. Cette coïncidence en soi est étrange. Mais le texte montre par la suite qu'il y a erreur, et l'explication est donnée par Pline lui-même. Il nous dit en effet qu'un fleuve passait à Arsinoé, et que ce fleuve portait le nom du roi Ptolémée II Philadelphe; c'est ce que nous apprend également Diodore de Sicile (liv. I, 1). Ce dernier passage du texte montre que Pline a mêlé deux récits et qu'il faut éliminer de la géographie l'*Arsinoé* du golfe Aqabah.

Les trois ports désignés sur la mer d'Égypte, ou mer Méditerranée, étaient : Péluse, Gerron et Ostracine. Ce dernier port n'est pas cité, mais il n'est pas douteux. En passant, je ferai observer que la distance de Casius à Ostracine est trop courte; l'*Itinéraire d'Antonin* donne XXVI milles romains, chiffre plus exact.

La description du premier itinéraire, de Péluse à Charandra, prouve que la route traversait une région particulièrement sablonneuse, au moins dans l'une de ses parties. Cette région s'étendait depuis les *Barathra* de Péluse jusqu'à la

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

hauteur de la chaîne du Maghâra. Au delà elle passait dans une contrée tantôt sablonneuse, tantôt pierreuse, et aboutissait, par la montagne, à la grande route des Pèlerins, probablement à En-Nakhl, nœud de routes, avant d'atteindre le golfe Aqabah. La section sablonneuse, ainsi que nous l'apprend Pline, était marquée par des roseaux fixés en terre. Ce procédé n'est pas perdu, et les Arabes emploient toujours ces mêmes signaux pour reconnaître leur chemin dans ces vastes étendues de sable aride, que certains auteurs appellent «mouvant», probablement parce qu'il est «immuable». Il est vrai que par suite d'accidents bien connus, il peut se produire de nouveaux bancs, par exemple à la suite de la création d'une palmeraie, d'une plantation, ou d'une construction. Arrêté dans sa course, le sable peu à peu s'accumule autour de l'obstacle, et le banc prend plus ou moins d'importance suivant les dimensions et le volume de l'obstacle. C'est ainsi que l'on voit souvent des palmiers submergés entièrement par le sable. Une fois l'œuvre d'enlisement terminée, ce que l'étude des ruines antiques montre surabondamment, la dune cesse de s'accroître. Donc ce sont ces jeux fréquents et très naturels qui ont fait supposer que les sables de l'isthme étaient mouvants. L'étude du Djifâr, contrée la plus envahie actuellement par le sable, autrefois très habitée, très cultivée et très boisée, nous donne un excellent exemple de ce que je viens de dire, surtout si l'on compare cette région au plateau de Tîh, qui a été toujours inhabité et est demeuré inculte. Là au contraire, sauf dans la région sud-est de l'isthme de Suez et sur quelques points de la montagne, c'est un sol absolument plat, dénudé, sec, uni, n'offrant aucun obstacle au passage du sable; cette région est en conséquence privée de dunes ou à peu près. Un autre exemple de ce phénomène, plus facile à vérifier, se voit à Ismaïliah. Dans un vaste terrain, autrefois marécageux, nommé Abou Raham, surnommé plaisamment «Bois de Boulogne», la Compagnie du Canal a transformé ce sol insalubre en une superbe promenade couverte d'arbres. Avant la fondation d'Ismaïliah ce lieu était comme tous les endroits marécageux qu'on voit dans l'isthme, et même dans les parties non plantées d'Abou Raham. Avant les plantations, c'était une suite ininterrompue de petites boursouflures sablonneuses, à fonds humides et spongieux, aux crêtes couvertes de plantes maigres ou de petits arbrisseaux secs. Depuis sa transformation en forêt, cette région est envahie par le sable; les premières lignes des arbres, du côté ouest, sont

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

entièrement pénétrées, et ce n'est que par de pénibles efforts que les allées sont protégées. Mais quoi qu'on fasse, un simple relâchement fera que le sable aura raison de tous les efforts humains. C'est le même phénomène qui s'est produit dans la province du Djifâr. En outre, on remarquera que l'accumulation du sable a toujours lieu dans la direction des vents dominants. Dans l'isthme de Suez, c'est le vent nord-ouest qui est le plus fréquent et aussi le plus violent. C'est toujours de ce côté que viennent les fortes tempêtes et les cyclones effroyables, dont les auteurs de l'antiquité se sont plu à nous raconter les ravages. Donc il est constant que les accumulations de sable dans les sites antiques et autour des plantations d'arbres se sont exercées du côté nord-ouest. Elles cessent immédiatement après l'enlisement des plantes ou des constructions. A Qasr Gheit, près de Qatieh, endroit très sablonneux, les amoncellements de sable se sont portés sur deux grandes constructions encore debout, mais absolument noyées; ailleurs, le sol est resté à peu près le même depuis l'antiquité. Pour terminer cette question, je dirai que les sites antiques, entourés par les lacs ou les marais, protégés par l'eau, sont indemnes de sable. On peut observer ce phénomène à Péluse ainsi que sur toutes les collines de ruines situées dans les marais, dans le lac Menzaleh et dans le lac de Baudouin; à Ostracine, la ville maritime est dépourvue de sable, tandis que la cité intérieure, située en arrière du marais, en est totalement inondée et toujours dans le sens que j'ai indiqué.

Les deux autres routes signalées par Pline passaient dans la même région, mais un peu moins sablonneuse dans le nord et un peu plus rocheuse et montagneuse dans le sud. Cela tient à la physionomie du pays. En résumé, les trois chemins n'avaient dans l'économie du territoire syro-égyptien qu'une importance secondaire. Le commerce entre Péluse, Gerron, Ostracine avec Clysma était certainement plus important; les routes étaient plus faciles et moins accidentées. Du reste, le long de ces routes on ne rencontrait que quelques puits, éloignés les uns des autres et point de lieux habités, sauf En-Nakhl, où le voyageur pouvait s'abriter et se reposer.

Péluse, à cause de sa position, était le point de départ de deux autres routes très importantes, qui nous sont connues par l'*Itinéraire d'Antonin* (édit. Parthey, p. 72) et que nous allons étudier.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

6. — ROUTE DE PÉLUSE À MEMPHIS

PAR DAPHNÆ, TACASARTA, THOU, SCENAS VETERANORUM ET HELIOU.

Toutes ces stations se trouvent à l'orient de la branche Pélusiaque, moins Memphis. C'est la route suivie par les conquérants depuis la conquête grecque. Elle remonte sûrement à la fondation de Péluse, et cesse d'être pratiquée après la destruction de cette place par les soldats d'Amaury Ier, roi de Jérusalem, en 1167. Ce fut peut-être la dernière armée qui suivit cette voie. C'est à tort, je crois, que M. Schlumberger fait passer l'armée d'Amaury par *tell* el-Ḥer et Qantarah[1]. Ce n'était pas le chemin régulier pour se rendre au Caire; les voyageurs, comme les caravanes, suivaient généralement la route que j'étudie en ce moment. C'est également cette voie suivie par Alexandre et plus tard par 'Omar, lorsqu'ils envahirent l'Égypte. Du reste, une marche par Qantarah obligeait à un long détour, parfaitement inutile à ce moment, puisque *Magdolum* (*tell* el-Ḥer) était, semble-t-il, rasé, et *Silé* (Qantarah) était remplacée par un petit hameau sans importance, à tel point que les *Itinéraires* ne la citent pas.

La première station, *Daphnæ,* s'est conservée, jusqu'à ce jour, sous le nom de *tell* el-Defenneh. Cette localité n'est pas marquée dans la *Carte de Peutinger*. A sa place, les itinéraires arabes indiquent un lieu nommé *Djardjir* ou *Garir* qui n'a laissé aucune trace, mais paraît avoir été situé un peu au sud de Defenneh. Cette région, très marécageuse, est presque partout impraticable. Aujourd'hui elle est inhabitée, et il faut aller près de Salahieh pour trouver quelques huttes de Bédouins.

Le nom hébreu de Daphnæ est transcrit תַּחְפַּנְחֵס *Thaḥpanehès,* que les Sep-

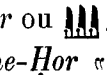
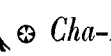
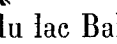
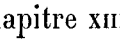
[1] *Journal des Débats,* 30 mai 1916 : *Les Croisés au désert du Sinaï.* Cet article a été reproduit dans *Récits de Byzance et des Croisades,* Paris, 1917, p. 124-131. Cette publication est le résultat d'une lettre de M. Charles Beaugé (*La route d'El-Kantara à El-Arîch et Rafaa*) au *Journal des Débats,* 21 mai 1916. En réalité, ce dernier article, où la bonne foi du *Journal des Débats* et de M. Schlumberger a été surprise, n'est qu'un vulgaire démarquage de M. Beaugé, inspecteur des Chemins de fer égyptiens, lequel est coutumier de semblables faits. Ce travail a été publié dans le *Bulletin de la Société khédiviale de Géographie,* 6e série, p. 103, par M. Paoletti, ingénieur des Télégraphes égyptiens chargé par le Gouvernement de poser la ligne télégraphique entre Qantarah et Rafah. C'est à la suite de sa mission que M. Paoletti a livré ses observations sur la région traversée par cette ligne.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

tante ont rendu par Τάφναι et Τάφνη; Hérodote (liv. II, 30) donne la leçon Δάφνη. Le nom égyptien reste encore à découvrir. Griffith [1] a cru le reconnaître, sans certitude, dans l'expression : *Taḥapabennu* « la maison du Phénix ».

Cette conjecture, comme du reste le remarque son inventeur, n'est rien moins que certaine; mais il est fort possible que Defenneh soit la ville du *Bennou* (le phénix ou vanneau?) [2], et son territoire celui de « la terre du Bennou » souvent citée dans les textes égyptiens. En somme, sur cette question nous ne pouvons émettre que des probabilités. Peut-être faut-il voir dans le mot grec *Daphné* et l'arabe *Defenneh,* une forme simple dérivée de l'égyptien TBENNOY ou TABENNOY, comme semble l'indiquer la transcription grecque.

Les territoires exactement connus du XIV[e] nome de Basse-Égypte, ou *Khent-âbet,* dont faisait partie Daphnæ, sont d'après un texte d'Edfou [3] :

1°  *Chā-Ḥor* ou  *Sekhet-Ḥor* « le Champ d'Horus », nom qui alterne avec  *Che-Ḥor* « la terre de l'Étang d'Horus », d'où le nom de  *Che-Ḥor* ou  *Cha-Ḥor* donné parfois à la ville de Zarou, est le territoire situé autour du lac Ballah. C'est l'ancien *Chîhor* de la Bible, ainsi que je l'ai montré au chapitre XIII de ces *Notes,* contrairement à l'opinion de M. Gardiner, qui voit dans *Chîhor* la partie inférieure de la branche Pélusiaque [4]. Et naturellement, comme conséquence, « le Champ d'Horus » ou « la terre de l'Étang d'Horus » devient le territoire de Péluse. Mais j'ai dit aussi que le *Chîhor,* qui produisait le sel et laissait pousser les joncs sur ses rives, ne pouvait pas être, à cause de cela, la branche du Nil, qui ne produisait ni l'une ni l'autre de ces matières, tandis que le lac Ballah, aujourd'hui desséché, était une étendue d'eau salée de même nature que le lac Timsah et les lacs Amers. Actuellement encore, bien que le lac ne soit plus qu'un vaste

[1] Dans PETRIE, *Tanis,* vol. II, chap. XIV, QANTARAH, p. 108.

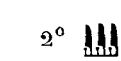
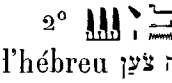
[2] Dümichen (*Geographische Inschriften,* vol. II) pense que  *Khens* serait le nom hiéroglyphique de *Daphnæ.*

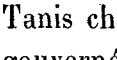
[3] DÜMICHEN, *Geographische Inschriften,* vol. II, pl. 62 :  (sic) « le nome de *Khent-âbet,* (chef-lieu) *Zarou,* les territoires de *Che-Ḥor,* de *Bennou* et celui marécageux de *Sekhet-Zâ(n)*, la ville de *Mesen* (nom religieux de la capitale du XIV[e] nome) ».

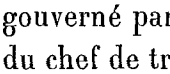
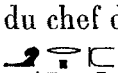
[4] A. H. GARDINER, *The Delta Residence of the Ramessides,* dans *Journal of Egyptian Archæology,* vol. V, 1922, p. 251-252.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

marais, il y a toujours sur le sol des efflorescences salines, ce que l'on chercherait en vain sur l'une quelconque des branches du Nil.

2°  *Sekhet-Zân* « le Champ de Zân », correspond exactement à l'hébreu שְׂדֵה צֹעַן et au grec *ἐνπεδίῳ Τάνεως*. Ce sont les fameux champs de Tanis chantés dans le psaume LXXVIII, aux versets 12 et 43. Ce district était gouverné par un personnage du rang de *ḥâ*, ainsi que nous l'apprend la statue du chef de troupes, *Meraḥ*, qui vivait peut-être sous les premiers Ptolémées :  « gouverneur du district de *Sekhet-Zân* (Tanis) »[1].

3° Le territoire du *Bennou* , également mentionné comme faisant partie du XIV^e^ nome, avait pour chef-lieu la ville du .

Selon Brugsch, cette ville serait un des noms de Tanis[2]; Griffith, comme je l'ai dit plus haut, pense au contraire que c'est Daphnæ. L'identification de Brugsch est absolument impossible. La preuve est donnée par le texte d'Edfou, cité ci-dessus, où le territoire du Bennou est mentionné à côté de celui du « Champ de Zân ». Un autre texte appuie l'opinion de Griffith; c'est la grande inscription géographique d'Edfou :  « il (le Nil) inonde le territoire du *Bennou*, à la saison de l'année; il répand l'eau fraîche sur la terre marécageuse de *Tanis*[3] »; c'est-à-dire que le Nil, par son inondation, arrosait à la fois les terres du *Bennou* et les terres de *Zân* qu'il traversait. Tanis ou *Zân* est située en face de *Daphnæ*, et ces deux villes ne sont séparées que par la branche Pélusiaque; il est donc certain que dans notre inscription le cours d'eau ne peut désigner que le bras du Nil; le *Bennou* serait en conséquence le territoire de *Daphnæ*. Cela concorderait parfaitement avec un autre texte d'Edfou et aussi avec les renseignements fournis par les fouilles. Le texte nous apprend que la ville de Bennou était fortifiée ou tout au moins avait une forteresse ou château fort nommé  *Ḥat-Bennou*[4]; et M. Flinders Petrie a justement retrouvé les restes de cette for-

[1] G. Daressy, *Statues de basse époque du Musée de Gizeh*, dans *Recueil de travaux*, t. XV, p. 150. Statue d'Amenpiom, intendant des irrigations des nomes nord-est.

[2] Brugsch, dans *Zeitschr. für ägypt. Sprache*, 1872, p. 19.

[3] Dümichen, *Geographische Inschriften*, vol. I, pl. XIV.

[4] Rochemonteix-Chassinat, *Le Temple d'Edfou*, t. I, p. 307.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

teresse : elle remonterait à la XXVI^e dynastie [1]. D'autre part, nous savons que Psamétique I^er avait placé à Daphnæ et à Péluse un corps de troupes grec pour arrêter les incursions des Bédouins et des Syriens (Hérodote, liv. II, 30); et d'après les poteries trouvées dans les fouilles, il semble que les soldats stationnés dans ce camp étaient en grande partie phocéens [2].

La station suivante est nommée *Tacasarta* dans l'*Itinéraire* romain, qu'il faut identifier avec *Phacusa*. Cette localité a fait dans ces *Notes* l'objet d'une étude particulière, à laquelle je renvoie le lecteur [3].

Après *Tacasarta* on gagnait *Thau*. Cette troisième localité nous transporte à l'entrée du *ouâdî* Toumîlât. Nous verrons, dans l'*Itinéraire de Memphis à Clysma*, que Thou est à chercher dans la partie centrale de la vallée, et je ne vois aucun site convenant mieux qu'Abbâssah. Les stations mentionnées après *Thou* sont les mêmes que celles marquées dans la route de *Memphis à Clysma*, que nous allons étudier.

7. — ROUTE DE MEMPHIS À CLYSMA.

Cette voie empruntait le *ouâdî* Toumîlât. Elle suivait d'abord la route de Syrie, ou « Chemins d'Horus », jusqu'à cette vallée. Mais contrairement aux documents égyptiens, le routier romain donne les principales stations de cette voie antique.

Au lieu de Memphis l'*Itinéraire* marque *Scenas Mandras*. C'était le nom du camp de Memphis où étaient concentrées les troupes, gardiennes de la cité. Ce camp, situé aux portes de Memphis, était la vieille enceinte fortifiée appelée par les Égyptiens « Mur Blanc », *Ânbou-ouz*.

De là, après avoir passé le Nil, on atteignait, en suivant la rive du fleuve, *Babylonia*, aujourd'hui Masr el-Atîqa ou Vieux-Caire. Cette localité est omise dans la liste des stations de la route de Péluse à Memphis. Babylone était à ce moment une importante forteresse, *κασ7ρόν*, construite par l'empereur Trajan, d'après une tradition rapportée par Jean de Nikiou [4]. De cette forteresse

[1] Flinders Petrie, *Nebesheh and Defenneh*, dans *Tanis*, vol. II.

[2] Mallet, *Les premiers établissements des Grecs en Egypte*, p. 60; Gardiner, dans *Journal of Hell. Studies*, 1889, p. 123-134.

[3] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez*, chap. xiv, *Tacasarta*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVIII, p. 173.

[4] Zotenberg, *Chronique de Jean de Nikiou*, p. 413.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

il reste encore le mur de l'enceinte avec les deux tours qui défendaient la porte d'entrée. Dans l'une d'elles est installée une église grecque. De nos jours la forteresse porte le nom de *Qasr el-Cham*ʿ « le château de la chandelle »; il abrite une population copte et juive. On voit à l'intérieur du Qasr plusieurs églises, dont la plus célèbre est celle d'Abou-Serga, ainsi qu'une synagogue.

Heliu, dérivé du nom grec Ἡλιούπολις, est la traduction de l'égyptien  *Pa-Râ* « la demeure de Râ » ou « du Soleil » nommée ordinairement  *Án* ou  *Án-Ḥa* « An du Nord », pour la distinguer de An du Sud ou Hermonthis, près de Thèbes. Le nom est transcrit en hébreu אוֹן *On* et en grec Ὄνιου. C'était la demeure du dieu Toum, principale divinité de la localité; d'où le nom donné parfois à la ville de Pa-Toum, , qu'il ne faut pas confondre avec *Pitoum* de la Bible.

L'*Itinéraire* cite ensuite *Scenas Veteranorum*. Ce « camp des Vétérans » a généralement été reconnu dans les ruines de *tell* el-Yahoudieh, l'ancienne *Onion*. Quelques savants, dont M. Amélineau, pensent qu'il correspond à Chibîn el-Qanâtir, ce qui est inexact, étant donné la position de cette localité à l'ouest de deux canaux et à l'intérieur des terres cultivées. La route longeait le désert et par conséquent ne touchait que les lieux situés à la limite des terres cultivées. C'est encore le chemin pratiqué de nos jours par les caravanes. Ce fut également la route suivie par le général Bonaparte se rendant en Syrie, route que fait connaître Detroye, officier d'ordonnance qui accompagnait le général dans sa campagne [1].

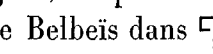
[1] *Journal de Detroye*, dans DE LA JONQUIÈRE, *L'Expédition d'Égypte*, vol. IV, p. 184. L'importance de ce document pour la géographie de l'isthme me détermine à donner cet itinéraire :

RÉSUMÉ DE LA ROUTE DE BONAPARTE.

22	pluviôse,	du Caire à Belbeïs	10 lieues		Bonne eau.
23	—	à Koraim	6 —		—
24	—	à Salheyeh	5 —		—
25	—	Au delà du 4e passage d'eau	8 —	18	
26	—	à Katieh	10 —		
27	—	à Bir el-Abd	4 —	23	Point d'eau.
28	—	à Amoudiab	15 —		
29	—	à El-Arich	4 —		

Le 4e passage d'eau paraît correspondre à El-Qantarah; Amoudiab désigne généralement Mahemdieh, mais ici il représente certainement *Ostracine* (El-Flousiyeh). C'est une confusion

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

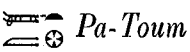
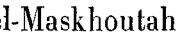
A 12 milles plus au nord on atteignait *Vico Judæorum*. Ce lieu n'est pas cité dans l'*Itinéraire;* il rappelle le nom de *tell* el-Yahoudieh «la Colline des Juifs» que nous avons reconnu pour être l'emplacement de *Scenas Veteranorum*. Si l'on tient compte des distances de ces localités, nous voyons que *Vico Judæorum* se trouve à mi-chemin de *Scenas Veteranorum* et de *Thou,* soit à Belbeïs ou dans les environs. C'est ce qu'a pensé Jomard. Belbeïs, en effet, est une ville antique qui a eu une certaine importance; par conséquent le site conviendrait très bien à la position de *Vico Judæorum*. Du reste, dans les *Itinéraires arabes,* Belbeïs est toujours cité parmi les stations de Fostât à Gaza, entre Fostât et la mosquée de Qodâ'ah, qui se trouvait vraisemblablement à l'entrée du *ouâdî* Toumîlât, aux environs de *Thou*. Malheureusement nous ne connaissons rien encore de son histoire avant l'époque copto-arabe; son nom égyptien est encore inconnu. Brugsch, et après lui d'autres égyptologues, ont proposé de reconnaître le nom de Belbeïs dans  *Pa-Baires,* localité qui possédait un temple dédié à la déesse Bast. Mais cette identification n'est pas satisfaisante; en tout cas elle ne repose que sur l'assonance des deux mots. On a voulu y voir également la ville de Βύβλος, mentionnée par Étienne de Byzance. Rien, non plus, ne permet de supposer que Belbeïs, à un moment donné, possédait une colonie juive. On trouve cependant, un peu au sud de Belbeïs, de petites ruines que Linant, sur sa carte, appelle El-Yahoudieh [1]. Au-dessous de ce nom il a écrit *Vicus Judæorum,* assimilant par cela cette localité avec le tell en question. Un peu à gauche est le village de Géhètré, à corriger en Gheitah. C'est le nom actuel désignant ces ruines. Elles ont été fouillées par M. Fl. Petrie, qui y a recueilli divers objets d'un caractère

de Detroye. L'observation «point d'eau» pour la dernière partie du voyage est exagérée, sinon fausse. Les récits des voyageurs indiquent au contraire que toute la plaine est remplie d'eau. Les officiers et les ingénieurs de l'Expédition l'assurent eux-mêmes : «On trouve presque partout, dit le général Reynier (DE LA JONQUIÈRE, *ibid.*, vol. III, p. 182), de la bonne eau; en creusant dans le sable, la première qui vient est bonne». Maqrîzî (trad. Bouriant, p. 623) dit : «le Gofar tout entier était extrêmement prospère et couvert d'eau, de villes, d'habitations au temps de Moïse», ce qui indique chez l'écrivain arabe une haute antiquité. Detroye, qui a vu très rapidement les lieux, n'a trouvé sur son passage que de l'eau saumâtre, ayant vu la lumière depuis plusieurs heures. On sait avec quelle rapidité l'eau découverte dans ces lieux se corrompt facilement.

[1] Voir aussi ses *Mémoires sur les principaux travaux exécutés en Égypte,* p. 144. Lapie (*Recueil des Itinéraires anciens*) appelle ce site Tell Ioudieh el Ghetteh, et y reconnaît également le *Vicus Judæorum*.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

particulier, surtout des scarabées hyksôs, montrant qu'il y a eu là une population sémitique[1]. La dénomination *Vicus Judæorum* accordée à ce site paraît ainsi justifiée.

On se rendait ensuite à *Thou*, grec Θῶυ, située à l'entrée du *ouâdi* Toumîlât et, je suppose, sur l'emplacement actuel d'El-Abbâssah, localité sur la route de Syrie[2]. Suivant la tradition, elle aurait été fondée au IXe siècle et portait le nom de la princesse Abbâssah, fille du calife Ahmed ibn Touloun. Mais rien n'empêche que ce lieu n'ait été construit sur les ruines d'une ancienne ville. Les variantes du nom ont permis de penser que *Thou* représentait l'ancienne *Pithôm* de la Bible, jusqu'au jour où M. Naville, à la suite de ses fouilles à *tell* el-Maskhoutah, rapprocha le nom biblique *Pithôm* du nom égyptien  *Pa-Toum* « la demeure du dieu Toum » trouvé plusieurs fois dans les inscriptions de ce site; de ce fait il a conclu à l'identité de *Pithôm* et de *tell* el-Maskhoutah. Cette opinion, généralement acceptée, a été très en faveur. En outre, M. Naville supposait que la ville biblique Succoth équivalait à Tekou, nom fréquemment lu sur les monuments de *tell* el-Maskhoutah. Il s'ensuivit que Tekou était identique à *Pithôm*. Ce rapprochement est impossible. Dans la stèle de Ptolémée II Philadelphe, trouvée par le savant égyptologue à *tell* el-Maskhoutah, on lit à la ligne 13[3] :  « ils viennent vers les dieux de *Pa-Toum* et de *Tekou* ». Si *Pa-Toum* et *Tekou* étaient deux expressions différentes d'une même ville, on ne comprend pas pourquoi elles sont parallèlement désignées et mises côte à côte dans un document historique. Je crois, en conséquence, que *Pa-Toum* et *Tekou* sont deux localités différentes. Mais pour l'instant le problème est autre. La question est de savoir si *Pa-Toum*, égyptien, et *Pithôm*, biblique, sont identiques. M. Amélineau, dans sa *Géographie de l'Égypte à l'époque copte*, a vivement combattu la thèse de M. Naville, et pense qu'il faut revenir à l'opinion de Champollion[4]. Ce savant estimait que Pithôm dérivait du mot copte ⲡⲓⲑⲟⲙ ou ⲡⲉⲑⲱⲙ, qui indique un lieu *resserré*, un passage *étroit*, un *défilé*, ce qui convient très bien avec la position de *Thou* indiquée par l'*Itinéraire* à l'entrée du *ouâdi* Toumîlât, dont l'aspect

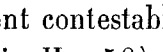
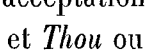
[1] Flinders Petrie, *Hyksos and Israel Cities*, 1904.

[2] *Recueil des historiens des Croisades, Historiens orientaux*, t. V, p. 166, note 4.

[3] Naville, *The Store-City of Pithom and the Route of Exodus*, pl. 9, l. 13.

[4] Champollion, *L'Égypte sous les Pharaons*, vol. II, p. 58.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

est celui d'un vaste couloir partageant le désert. D'autre part, M. Amélineau observe que le nom égyptien *Pa-Toum* ne pouvait donner la forme copte ⲡⲉⲑⲱⲙ. Cette raison est parfaitement contestable, car nous avons :  = ⲡⲉⲙϫⲉ. En outre, Hérodote (liv. II, 158), parlant du Canal des Pharaons, s'exprime ainsi : « L'eau qui l'alimente provient du Nil, d'où elle est dérivée un peu au-dessous de Bubastis, près de Patumos, Πάτουμος, ville d'Arabie[1] ». D'après l'historien grec, il n'est pas douteux que *Patoumos* était dans la région de Bubastis, à l'est de cette ville, et c'est la position de *Thou*. On peut même supposer, mais cela n'est pas certain, que le canal touchait cette ville. Il serait aussi bien étrange que deux localités situées dans la même région eussent porté le même nom. Donc, il est probable que *Pithôm* et *Thou* sont un même et unique lieu. Enfin, il reste la question d'orthographe du nom, qui peut présenter un sérieux obstacle à l'acceptation de cette théorie. *Patoumos* est la transcription parfaite de , et *Thou* ou *Toum* serait la forme réduite de ce toponymique, dont les exemples sont fréquents dans la géographie égyptienne. Il devient alors évident que ⲡⲉⲑⲱⲙ, en un seul mot et avec son sens, ne peut répondre à *Patoum* égyptien. Du reste les différences de lecture du nom ne signifient pas grand'chose dans la question, puisque à côté de ces diverses variantes nous avons encore celle des Septante, qui ont écrit Πειθώ.

En résumé, je pense, jusqu'à plus ample informé, que Πάτουμος, ⲡⲉⲑⲟⲙ, Πειθω correspondent à *Thou* de l'*Itinéraire romain*, et à Θῶυ de la liste des évêchés publiée par Gelzer[2].

Après *Thou* on arrivait à *Héro* à XXIV milles de distance. Depuis longtemps on a reconnu cette ville dans les ruines de *tell* el-Maskhoutah. Ce site est à l'est du *ouâdî* Toumîlât, à l'extrémité orientale de la vallée, à laquelle se rattache celle de Sabah-Abiâr.

Les fouilles exécutées par M. Naville[3] et ensuite par moi, dans trois campagnes consécutives, ont montré que ces ruines étaient l'emplacement d'une

[1] « Ville d'Arabie » ne signifie pas que Patoumos était en Arabie. Les anciens donnaient le nom d'Arabie au pays à l'est du Delta. C'était le nome égyptien *Khent-âbet*, divisé lui-même en plusieurs nomes à la basse époque, dont l'un, qui avait pour capitale *Phacusa*, portait le nom de : Arabique.

[2] *Byzantinische Zeitschrift*, vol. II, 1893, p. 25. Le P. Mallon (*Les Hébreux en Égypte*, p. 128-131) place *Pithom* à *tell* Artabi. Aucune raison sérieuse n'appuie cette opinion.

[3] Naville, *The Store-City of Pithom*.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

grande citadelle, très ancienne, rectangulaire, qui n'a pas moins de 350 mètres de long et de 200 mètres de large. La population, les familles des soldats et les mercantis habitaient autour du mur d'enceinte, principalement sur les côtés nord et est. Il résulte de l'aspect des ruines, de la superficie occupée par la citadelle et du peu de développement des lieux habités, qu'*Héropolis* était uniquement une place de guerre, et nullement une ville de commerce. En conséquence, il est extrêmement douteux que l'*Héro* de l'*Itinéraire* soit identique, et je l'ai dit, à l'*Héroonpolis*-port, situé sur le golfe de la mer Rouge [1]. C'est un problème qui reste à résoudre historiquement et qui n'est pas du domaine géologique, science dont on a trop abusé pour écrire l'histoire de l'isthme. Je crois qu'il n'y a pas de région, dans le monde, qui ait été soumise à autant de caprices de la part des savants. Suivant les nécessités, l'isthme de Suez monte ou descend, s'allonge ou se rétrécit, au gré des théories, et souvent malgré les preuves contraires. En somme, excepté l'affaissement du sol, qui n'est pas douteux et que j'ai étudié, l'isthme n'a subi aucun changement appréciable depuis l'époque historique. On ne saurait trop le redire.

La station suivante est *Serapiu*. Elle se trouvait près des lacs Amers. Les savants de l'Expédition française l'ont reconnue dans les débris de granit d'une stèle persane dispersés sur un tertre. Ce monticule prit dès lors le nom de Sérapéum; et c'est encore le nom ordinaire que l'on donne à cet endroit aujourd'hui. La gare de la Compagnie du Canal, sise à côté du site, a reçu le nom de Sérapéum. Cette erreur a été reconnue le jour où dans ces vestiges on a vu qu'ils appartenaient à une stèle de Darius; mais le nom est toujours resté. En réalité le lieu s'appelle Toussoum, que Bénédite, dans sa carte du Delta (*Égypte, Guide Joanne,* vol. II, édit. 1900), place immédiatement au sud du lac Timsah, dans le marais; ce qui est faux.

J'ai reconnu *Serapiu* dans les ruines que l'on voit à la pointe nord du grand bassin des lacs Amers, à 5 ou 6 kilomètres sud de la stèle perse. Sur le bord de l'ancien Canal des Pharaons, qui débouche à ce point dans le lac, on voit les restes, très apparents encore, d'une vaste construction rectangulaire, représentant les derniers vestiges d'un château, ou *qasr,* ayant servi à défendre la région et surtout le passage des lacs, en partie desséchés à l'époque

[1] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez,* dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVIII, p. 184 avec le plan de *tell* el-Maskhoutah d'après mes travaux, et t. XXI, p. 165.

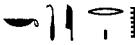
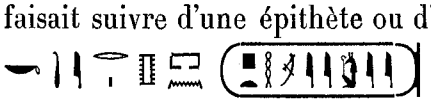
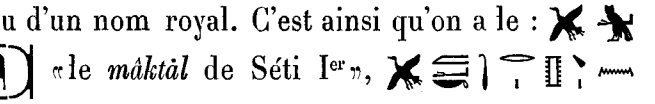
BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

romaine, comme le prouve le tracé de la route Péluse-Clysma, que j'ai reconnu avec d'autres voies au sud du grand lac Amer. Quelques petits tertres autour de la forteresse cachent les ruines des habitations [1], sur lesquelles nous ne possédons aucun renseignement historique et dont le rôle a été très réduit.

De *Serapiu* en traversant le grand lac, on atteignait *Clysma*, point terminus de cette route, dont le tracé tortueux était commandé par la nécessité et le désir de ne pas franchir le désert arabique qui sépare la vallée du Nil du golfe de Suez. Le chemin était doublé, mais il avait l'avantage, sur la route du désert, de passer dans un pays riche et abondant en eau. J'ai eu l'occasion, à deux reprises différentes, de parler de *Clysma* dans mes *Notes* [2]; pour ne pas me répéter, je renvoie le lecteur à ce que j'ai dit.

8. — ROUTE DE PÉLUSE À CLYSMA.

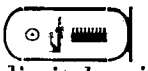
Cette voie traversait l'isthme de Suez en droite ligne, du nord au sud. Elle était à la fois stratégique et commerciale. Elle nous représente le « Mur du Prince », dont j'ai parlé dans ces *Notes*.

A une quinzaine de kilomètres au sud-ouest de Péluse on trouve le site de *tell* el-Ḥer, lieu sablonneux, légèrement surélevé au milieu des dernières lagunes du lac Menzaleh. Ces ruines représentent l'ancienne *Magdolum*, dont le nom a donné lieu à tant de méprises de la part des auteurs modernes. Le mot *Magdolum* et ses dérivés ont été souvent employés, en Égypte, par les souverains égyptiens des XVIII^e^ et XIX^e^ dynasties à la suite des campagnes de Palestine et de Syrie. Ce mot d'origine sémitique est alors très fréquent et se substitue au mot  *ḥat*, dont le sens spécial de « château, château fort, *castellum* » est synonyme de l'hébreu מִגְדוֹל, *migdôl*, lequel en passant dans l'égyptien a été transcrit :  *mâktâl*, avec déplacement de la voyelle longue. Le nom latin est la transcription, lettre pour lettre, du mot égyptien. Les *migdôl* étaient nombreux dans l'est du Delta; pour les distinguer on les faisait suivre d'une épithète ou d'un nom royal. C'est ainsi qu'on a le :  « le *mâktâl* de Séti I^er^ », 

[1] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVI, p. 217.

[2] *Notes sur l'isthme de Suez*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVIII, p. 185, et t. XXI, p. 178.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

 « le *mâktâl* de Men-mâ-Râ ». Mais dans la conversation courante on disait *le migdâl* sans plus. Cela se passe ainsi encore. Donc, il n'est pas étonnant de trouver, dans la géographie, ce nom employé seul ou accompagné. Mais faut-il conclure pour cela que le *migdôl* de la Bible est le même que celui de l'*Itinéraire d'Antonin*? Tout semble s'opposer à ce rapprochement.

Quoi qu'il en soit, les ruines de *tell* el-Ḥer indiquent les vestiges d'une construction à plan carré, 100 mètres de côté, dont il ne reste que les arasements, établis sur une terrasse à plans inclinés, formés de briques crues et de terre agglomérée. Les quatre faces de l'édifice sont orientées vers les quatre points cardinaux; la porte d'entrée était au centre de la face ouest. Sur ce même côté se développait la ville avec ses constructions aujourd'hui enfouies dans le sable. La surface couverte par ces ruines montre que *Magdolum* renfermait une importante population, composée de soldats et de marchands. Le *castellum* étant trop petit pour abriter les soldats avec leurs familles, ceux-ci habitaient au dehors. Il semble aussi, par les nombreuses monnaies juives que j'ai recueillies sur les lieux, qu'il y avait une petite colonie juive. Les travaux que j'ai pratiqués ne donnent pas à ce site une haute antiquité. Il est possible que la construction ait été bâtie sur les ruines d'un plus vieil édifice, mais je n'en ai trouvé aucune trace. J'ai percé la forteresse, dans le centre, jusqu'au sol naturel; les débris de vases et menus objets, recueillis à la profondeur de 5 ou 6 mètres, ne sont pas antérieurs à la pénétration grecque. Et j'ajoute que les fragments de vases peints sont sans exception à peinture rouge sur fond noir. On a vu plus haut que j'ai rejeté l'identification proposée par M. A. Gardiner, qui voit dans *tell* el-Ḥer l'emplacement du *Migdâl de Men-mâ-Râ* (Séti Ier). Ebers y reconnaissait les traces d'un camp retranché des Hyksôs et même Avaris; ce qui est matériellement impossible, d'après les documents[1].

Silé, ancienne *Zarou,* était située sur le bord septentrional du lac Ballah, autrefois *Che-Ḥor*[2]. On l'a confondu très longtemps avec Tanis. C'était, à l'époque du Moyen Empire, la ville la plus considérable du Delta oriental et

[1] Ebers, *L'Égypte,* t. I, p. 112 de la traduction Maspero; *Durch Gosen,* p. 73-74; Lepsius, dans *Zeitschr. für ägypt. Sprache,* 1866, p. 31-32, et *Königsbuch,* p. 45, note 1; Jean Clédat, *Le site d'Avaris,* dans *Recueil Champollion,* p. 185.

[2] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez,* chap. xiii, *Chîhôr,* dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVIII, p. 169-173; *Le site d'Avaris,* dans *Recueil Champollion,* p. 195.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

l'une des plus importantes de l'Égypte. Sous le nom de *Avaris*, les Hyksôs en firent leur capitale. Les Ramessides paraissent avoir été originaires de Zarou. Par sa situation, cette ville avait une valeur militaire considérable, et à l'époque de son déclin, l'*Ala prima Ægyptorum* y tenait garnison [1]. Avant la fondation de Péluse elle faisait un très grand commerce avec l'Asie; elle servait d'entrepôt pour tous les produits de la Palestine, de la Syrie, de l'Arabie et autres pays de l'Orient, qui arrivaient par les caravanes. Les Bédouins du désert servaient d'intermédiaires. Les renseignements que nous possédons sur Zarou nous montrent une ville riche, populeuse, ornée de luxueuses demeures [2]. Ses abords, disait-on, étaient agréables; on y voyait de magnifiques plantations, des jardins et des vergers bien entretenus. Cette ancienne localité semble revenir à la vie sous le nom de El-Qantarah (pl. I, fig. 1).

En poussant plus au sud on arrivait à *Thaubastum*, que l'*Itinéraire* nomme *Thaubasis*. Cette localité était située à peu près au milieu de l'isthme, exactement au sud du lac Timsah, derrière une petite colline qu'on appelle *djebel* Maryam ou encore *djebel* Garrh. Le *tell* est en grande partie détruit. Un vieil Arabe de la région m'a dit que le percement du canal a entraîné la perte de plus de la moitié de cette ancienne localité, y compris la nécropole [3]. En 1904 j'exécutai quelques recherches dans ce lieu, où je reconnus les derniers vestiges d'un therme romain, et de quelques constructions n'offrant aucun intérêt archéologique [4].

Champollion supposait que *Thaubastum* était sur l'emplacement du Cheikh Hénédi, appelé aujourd'hui Cheikh Hénedeq, dont on aperçoit le mausolée à quelque distance au sud de notre site, et suivant l'éminent égyptologue, le nom de *Thaubastum* dériverait du mot copte ⲧⲱⲟⲩ ⲃⲁⲥⲧ «la montagne de Basti» [5]. Mais, comme le remarque du reste Champollion, cette montagne

[1] *Notitia dignitatum*, édit. Panceroli, p. 86.

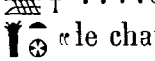
[2] Le papyrus Anastasi III, pl. I, dit que «c'était une belle ville, il n'y a pas sa pareille; elle ressemble à Thèbes». Ce cliché a servi plus tard pour Péluse, sa remplaçante : «Farmâ (Péluse) est plus riche que Memphis, en merveilles, en monuments, la plus abondante en souvenirs du passé» (Maqrîzî, trad. Bouriant, p. 88 et 625). Toute cette phraséologie orientale veut dire simplement que la ville était fort belle et remarquable parmi les autres grandes villes de l'Égypte. Dans ces *Notes* j'ai eu l'occasion de parler souvent de Zarou, et pour plus amples détails le lecteur voudra bien s'y référer, n'ayant pas l'intention de faire ici une étude critique et approfondie sur cette localité.

[3] J'ai obtenu ces renseignements en 1912.

[4] *Recueil de travaux*, t. XXXII.

[5] Champollion, *L'Égypte sous les Pharaons*, vol. II, p. 71.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

devait se trouver proche de Bubaste, et j'ajoute probablement dans le nome de Bubaste; par conséquent ⲧⲱⲟⲩ ⲃⲁⲥ† ne peut correspondre à Thaubastum, trop éloigné de Bubaste, que séparait le nome  *Sopdou,* et celui du  . . . . *oriental.* On pourrait songer à rapprocher ⲧⲱⲟⲩ ⲃⲁⲥ† de  « le champ de Bast » des inscriptions hiéroglyphiques[1]. Saint Jérôme dit que l'évêque d'Hermopolis, Dragonce, avait été exilé dans le château de Thaubastum, vers 356, par l'empereur Constance. Donc le fort de Thaubastum servait en ce moment de lieu de relégation. Les restes de ce fort ont dû disparaître dans les travaux de construction du canal de Suez.

De là, après avoir traversé le seuil de Toussoum on arrivait à Serapiu, puis enfin à Clysma, point terminus de cette route. Ces deux stations nous les avons rencontrées précédemment sur la route de *Scenas Mandras* à *Clysma. Serapiu* était le point de jonction des deux voies. Et ce fait est en faveur de l'opinion que j'ai émise que Serapiu ne pouvait pas être ailleurs qu'à El-Ambak[2].

XX. — LES VOIES NAVIGABLES.

Avant d'aborder l'étude des canaux et voies navigables, je crois utile d'esquisser à grands traits la nature particulière du territoire syro-égyptien et aussi sa valeur économique, l'une étant la conséquence de l'autre.

Le pays à l'est de la branche Pélusiaque se présente ainsi : 1° au midi, une région sèche, pierreuse, sablonneuse et montagneuse : donc, absolument inculte. Cette région est coupée, à l'ouest, par une vallée, le *ouâdî* Toumîlât, et par une dépression longitudinale, l'isthme de Suez. Le *ouâdî* Toumîlât était traversé, à une époque très ancienne, par une branche du Nil qui allait se jeter dans la mer Rouge. 2° Au nord, une terre alluviale, prolongement oriental du Delta, ayant la forme d'un triangle, qu'on appelle Djifâr. Cette région est remarquablement propice à l'agriculture. Pour des raisons que nous ignorons, une grande partie de ces terres, principalement la région orientale, restèrent à l'état de friche, pendant la période des Pharaons, et ce ne fut que sporadiquement que les Égyptiens cultivèrent ces riches terrains. Plus tard, à la

[1] Brugsch, *Dictionn. géogr.*, p. 207; Naville, *Bubastis*, pl. 43 *c* et p. 33. Cette interprétation est toute gratuite.

[2] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVI, p. 217.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

suite de la pénétration grecque, le sol fut travaillé méthodiquement et sur toute son étendue. Son plus haut degré d'accroissement et de prospérité fut atteint à l'époque de la colonisation romaine [1].

C'est également sous les Romains que le réseau des canaux navigables ou d'irrigation acquiert toute son ampleur. Et l'on peut dire, sans risque de se tromper, qu'il ne sera pas possible de faire mieux dans l'avenir. Car le Djifâr a été durant plusieurs siècles aussi riche et aussi productif que les meilleures terres du Delta. L'étude du territoire a pleinement confirmé l'étude des documents écrits. On a trop longtemps cru les récits des historiens classiques de l'antiquité; la vérité est diamétralement opposée. A l'encontre des Grecs et des Latins, les historiens arabes, d'accord avec les lieux, nous montrent un pays riche, prospère, couvert de villes et de villages. Depuis le percement du canal de Suez, depuis la création du chemin de fer Égypte-Palestine, et surtout depuis la distribution de l'eau du Nil dans le Djifâr, aujourd'hui à l'état de steppes, cette région est appelée à jouer de nouveau un rôle économique et militaire de premier plan. La preuve, c'est l'établissement des Anglais sur les bords du canal maritime, qui font renaître en partie le « Mur du Prince » des Égyptiens [2]; c'est le développement considérable, dans ces dernières années, d'El-Qantarah, qui a succédé à la vieille Zarou et l'a remplacée politiquement. Que sera l'avenir du Djifâr? Le Gouvernement s'étant emparé de ce sol, sa fortune dépend en partie de ses décisions. Il est trop certain, malheureusement, qu'une action purement individuelle ne produira jamais rien d'efficace. Il en a été de même sous les Pharaons; il fallut l'arrivée des Grecs, et surtout celle des Romains, pour transformer les steppes et les marais en superbes champs de céréales. Toutefois il faut dire que le pays n'était pas le même autrefois. L'affaissement du sol ne s'était pas encore produit. Les lacs et les terrains marécageux n'étaient pas aussi étendus. Naturellement ce sont là de sérieux obstacles à la recolonisation. Cependant il reste d'immenses étendues de terrains en friche qui pourraient être rendues à l'agriculture. Mais pour cela il faut beaucoup d'eau et un travail d'irrigation bien ordonné, qui ne peut être réalisé par les Bédouins avec leur seule force.

Les anciens avaient remarqué que la nappe souterraine d'eau — infiltration

[1] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez*, dans *ibid.*, t. XXI, p. 145.

[2] Jean Clédat, *ibid.*, dans *ibid.*, t. XVIII, p. 176-197.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

du Nil — ne suffisait pas à entretenir la vie dans cette vaste région. Pour remédier à ce défaut, ils créèrent un large et profond canal navigable, dérivé du Nil, qui arrosa ces terres, d'abord jusqu'à la frontière de l'isthme, et puis plus tard jusqu'à Ostracine. Ainsi le canal traversait toute la plaine du Djifâr et apportait la vie et la richesse dans ces régions désolées.

De la branche Pélusiaque, vers sa source, se détachait un autre canal navigable, probablement plus ancien que le précédent, mais certainement plus connu : c'est le canal dit « des Pharaons ». Il traversait le *ouâdi* Toumîlât et allait se jeter dans la mer Rouge. Ce canal empruntait vraisemblablement le cours d'un ancien bras du Nil obstrué, que les rois égyptiens rétablirent et redressèrent, pour faciliter la navigation, d'où les nombreuses sinuosités décrites par lui.

Un troisième canal a été percé par le roi Ptolémée II Philadelphe. Il partait du Nil, traversait le plateau d'El-Guisr, le lac Timsah, au sud duquel il se réunissait au Canal des Pharaons.

Ces trois grands canaux constituaient trois belles voies navigables; ils complétaient admirablement le réseau routier que nous avons précédemment étudié.

1. Nos renseignements historiques sur le premier canal, que j'appellerai Canal du Djifâr, se réduisent à peu de chose. Mais ceux-ci, groupés et rapprochés des indices visibles encore aujourd'hui sur le terrain, nous permettent de déterminer, presque à coup sûr, le tracé de cette grande artère qui a dû, dans son temps, être très fréquentée.

Le premier et le plus ancien document, gravé sur l'un des murs du grand temple de Karnak, est du temps du roi Séti Ier de la XIXe dynastie. Il est très connu, et jai eu l'occasion, à plusieurs reprises, de le citer dans ces *Notes*. C'est la scène représentant le retour triomphal du roi de sa première campagne en Syrie. Il arrive, par les « Chemins d'Horus », à la frontière d'Égypte, devant la forteresse de *Zarou*, traversée par un canal. De l'autre côté de la forteresse sont rassemblés des seigneurs venus pour saluer le souverain. Cette scène rappelle le retour en Égypte de l'exilé Sinouhît, et l'arrivée de Jacob, rapportée par un chroniqueur arabe. Dans le premier cas, on voit les ambassadeurs royaux recevant à Zarou — le texte dit aux « Chemins d'Horus » — Sinouhît et son escorte. Dans l'autre, c'est Joseph qui envoie avec des émis-

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

saires l'autorisation nécessaire pour laisser rentrer en Égypte son père Jacob. Seulement la tradition arabe remplace Zarou par El-Arîch, comme je l'ai déjà observé [1]. Mais le fait le plus caractéristique et celui qui nous intéresse le plus ici, c'est la fin du voyage de Sinouhît; depuis Zarou, il effectue en barque la dernière partie de ses pérégrinations, et c'est en barque que sont venus, au-devant de Sinouhît, les délégués royaux apportant les cadeaux pour les chefs bédouins. Donc, au début de la XII^e^ dynastie, sous les Amenemhât et les Ousertesen, le canal du Djifâr fonctionnait jusqu'à Zarou. Et l'on peut, sans témérité, supposer que sa construction remonte, pour le moins, à la XI^e^ dynastie. Nous savons en effet que les principaux princes de cette dynastie entreprirent des expéditions au Sinaï et en Syrie méridionale. C'était peut-être pour faciliter ces expéditions que les souverains égyptiens entreprirent le percement du canal. Mais rien ne montre que la section allant de Zarou à Ostracine soit l'œuvre des Pharaons; et je crois, jusqu'à plus ample informé, que cette seconde partie a été le travail des Romains, peut-être celui des Grecs, en concordance avec la colonisation du Djifâr.

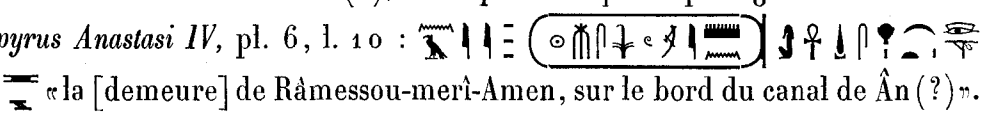
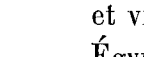
A Zarou, la route traversait le canal, et pour faciliter le passage, on avait construit un pont. Le canal et le pont sont figurés sur le tableau de Karnak; et je crois que l'un et l'autre appartiennent à la même époque, XI^e^ ou XII^e^ dynastie. Maintenant on peut se demander si le pont était situé à l'intérieur de la ville. Sur la gravure il est placé entre deux portes monumentales, ou tours. A gauche, du côté de l'Asie, à quelque distance, s'élève une massive tour à étage. Sur le côté droit du canal, autour de la porte et sur deux rangs, sont représentées trois constructions entre lesquelles, à l'extrémité droite, on voit une tour de garde surveillant la sortie d'Égypte. Le pont traversait donc la forteresse.

Durant la domination romaine, Zarou ayant perdu son importance stratégique, la route semble s'être légèrement redressée vers le nord, et le pont reporté un peu plus à l'ouest, à 3 kilomètres. La nouvelle construction se voyait encore au milieu du siècle dernier; elle a été détruite par les travaux nécessités en cet endroit pour le percement du canal maritime de Suez. C'est ce pont qui a donné son nom à l'endroit, puis au village construit sur ces lieux

[1] Voir *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVIII, p. 191.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

à la suite du percement du canal, et ce n'est pas, comme l'a suggéré M. A. Legendre, parce que Qantarah est sur un point culminant, servant de passage entre l'Égypte et le désert qui la borde au nord-est [1].

Ce canal est nommé à Karnak :  *Ta-denât* «la Coupure». Mais ce terme, qui n'est en somme qu'une expression générale pouvant s'appliquer à tout travail analogue, fabriqué de main d'homme, ne paraît pas avoir été le véritable nom. J'ai déjà dit, et j'y reviendrai ailleurs, que la cité de *Pa-Ramsès* des textes égyptiens était identique à Zarou; que le nom de Pa-Ramsès, qui primitivement signifiait la *forteresse,* a, par extension, fini par s'appliquer à la cité de Zarou elle-même [2]. Je ne peux souscrire à la pensée de M. Gardiner, qui veut reconnaître *Pa-Ramsès* dans le site de Péluse. Un grand nombre de raisons s'opposent à cette identification. Mais si nous acceptons que *Pa-Ramsès* = *Zarou,* et non pas Péluse, nous constatons que *Pa-Ramsès* était situé sur le canal de *Ân* (?), ainsi que l'indique le passage d'une lettre du *Papyrus Anastasi IV,* pl. 6, l. 10 :  «la [demeure] de Râmessou-merî-Amen, sur le bord du canal de Ân (?)». Si l'on admet les conclusions de M. Gardiner, on est obligé de reconnaître aussi que ce canal est le même que le *Che-Ḥor,* c'est-à-dire qu'il représenterait la section inférieure de la branche Pélusiaque. Or, tous les documents prouvent que ces deux noms s'appliquent à deux choses différentes. D'après moi, le *Che-Ḥor* est le lac Ballah, et le canal de *Ân* serait le canal de *Zarou;* et vraisemblablement la branche Pélusiaque aurait été nommée dans l'antique Égypte :  «l'eau de Râ» [3].

Le canal de Zarou déversait ses eaux dans le lac Ballah, appelé «lac de *Zâr*» par les Arabes. Sur les anciennes cartes on retrouve ses traces tout le long de son cours, sauf à l'est de *tell* el-Defenneh, partie envahie par les eaux du lac Menzaleh. Avant le percement du canal de Suez, on le suivait jusqu'au

[1] Vigouroux, *Dictionnaire de la Bible,* au mot (mer) *Rouge.*

[2] *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVI, p. 214. A ce sujet je rappellerai le mot *Migdôl* employé pour désigner des localités.

[3] Le Papyrus Anastasi VIII, l. 9-18 (A. H. Gardiner, *The Delta Residence of the Ramessides,* p. 197) donne cependant cette version :  «celui (le dieu) qui est auprès de  *Pa-Ramsès,* sur le bord du canal *Pa-mou-n-pa-Râ*». Est-ce une confusion ou un autre nom du canal?

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

lac Ballah. Et à ce sujet, Linant[1] observe que pendant les crues du Nil, les eaux, avant 1872, remontaient à Ras-el-Moyé — le fond méridional du lac Ballah — par un ancien canal venant de Salahieh, sur lequel était le Pont du Trésor (El-Qantarah el-Khazneh), pour servir à la route allant en Syrie. Ce canal est indiqué très exactement sur les cartes de l'Expédition française et de Linant de Bellefonds. Il courait, de l'ouest à l'est, en droite ligne sur *Zarou*, en passant par *Daphnæ*. C'est certainement ce canal que mentionne une stèle trouvée à *Mendès*, datée du temps de Ptolémée II Philadelphe : [2] « Sa Majesté a fait ouvrir le Nil à l'orient de l'Égypte, pour faire (porter) sa limite jusqu'aux pays étrangers ». Et comme le canal de Zarou est le seul auquel peut s'appliquer le texte, il est certain que c'est lui seul qui est désigné. Mais Ptolémée II, comme on le verra plus loin pour le Canal des Pharaons, ne fit que rétablir une communication déjà existante avant lui. On pourrait songer encore à la prolongation du canal, à travers la province du Djifâr, jusqu'à la ville d'Ostracine. Le texte laisse des doutes, et je reconnais qu'il peut être interprété de cette manière. De sorte qu'il faudrait attribuer le prolongement du canal à Ptolémée; ce n'est pas impossible. Toutefois, c'est l'antiquité la plus reculée à laquelle peut aspirer cette section.

Une autre stèle, trouvée par Flinders Petrie dans les ruines de *tell* el-Defenneh, paraît marquer le passage du canal dans la ville de *Daphnæ* : « Ta mère, Neith, du temple de Saïs, vient à toi, pour te conduire le Nil, qui donne la vie à tes soldats »[3].

Devant la citadelle de Zarou, dans le lac Ballah, qu'on appelait *Che-Ḥor*

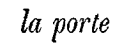
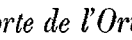
[1] Linant de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux exécutés en Égypte*, p. 101.

[2] Sethe, *Urkunden der XVIII. Dynastie*, vol. 3, pl. 45. Au chapitre xvi de ces *Notes* (*Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XXI, p. 94) j'avais pensé qu'il s'agissait dans cette inscription du Canal de Ptolémée ou bien du canal de Zarou. Après réflexion, je ne vois de possible que le canal de Zarou. L'expression « pour faire (porter) sa limite jusqu'aux pays étrangers » ne peut convenir qu'à ce canal. M. Küthmann (*Die Ostgrenze Ägyptens*, p. 17, note 1) a vu dans ce texte la dernière partie du Canal des Pharaons, celle qui s'étend du Sérapéum à Suez; cette suggestion est matériellement impossible. Cette façon de disséquer le canal est absolument contraire aux récits des historiens et des stèles persanes, que Küthmann ne pouvait pas ignorer. En résumé, tout comme ses devanciers, Ptolémée ne fit que nettoyer et rendre à la navigation le vieux canal obturé.

[3] Flinders Petrie, *Nebesheh and Defenneh*, pl. XLII, l. 15; traduite par Griffith, dans Fl. Petrie, *Tanis*, vol. II, p. 107-108.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

« Étang d'Horus », les Égyptiens avaient aménagé un port. La reine Tiî, mère d'Aménophis IV, durant un séjour dans la ville, l'avait amélioré pour faciliter la navigation. Mais avant elle, Aménophis III procède à son creusement [1].

Zarou, ainsi que nous le voyons par l'étude des documents, était vraiment *la porte de l'Orient,*  ou  *ro-abêt,* comme elle est quelquefois appelée dans les textes égyptiens [2].

Zarou était donc le lieu principal de l'isthme où passaient gens et bêtes; tous les produits de l'Arabie pénétraient en Égypte par cette ville. C'est vers elle que convergeaient les grandes routes. En conséquence, le port et le marché étaient très achalandés et très animés.

L'ouverture d'une communication courte et directe avec le Levant aurait dû avoir d'heureuses conséquences en résultats commerciaux et aussi concourir au développement de Zarou. Malheureusement nous sommes obligé de constater qu'il en fut tout autrement. Le commerce grec, plus préoccupé de débouchés avec l'Occident, négligeant la vieille route terrestre, cherchait des accès faciles sur la côte maritime; d'où la création des ports de Rhinocorura, Ostracine, et surtout celui de Péluse. Immédiatement, cette place prend dans le monde une grande importance commerciale, sous les Romains pour devenir le principal *emporium* de l'Égypte, après Alexandrie. Nous avons raconté ailleurs les causes de sa chute.

La fondation de Péluse fit perdre à Zarou beaucoup de sa valeur. Depuis la fin des Ramessides elle a vu son empire décroître sensiblement. Les princes de la XXI^e^ dynastie, les Tanites, lui enlevèrent ses plus beaux monuments pour orner leur capitale, Tanis. D'autres monuments furent acheminés vers d'autres villes du Delta; on en a trouvé à *tell* Moqdam, ancienne *Léontopolis,* au milieu du Delta. Mais Péluse a porté un coup droit à son commerce; son

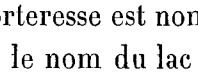
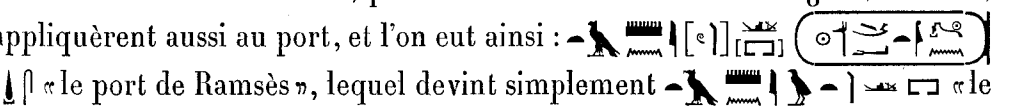
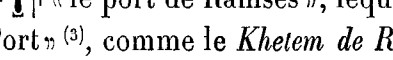
[1] Maspero, *Histoire des peuples de l'Orient,* vol. III, p. 315. — Le lac est mentionné sur un scarabée dont nous possédons trois exemplaires. Contrairement à une opinion ancienne, les égyptologues modernes pensent qu'au lieu de *Zarou* il faut lire *Zaroukha,* et voir dans ce lac le Birket Habou actuel, qui était le lac sacré du temple de Ramsès III à Médinet Habou, à Thèbes. Cette opinion ne me paraît pas justifiée. Le signe qu'on lit *kha*  doit être l'hiéroglyphe des pays étrangers , plus ou moins empâté. La leçon  des scarabées, forme très rare, se trouve à Karnak (Mariette, *Karnak,* pl. 52, 12).

[2] Éd. Naville, *The Store-City of Pithom,* pl. 8 (stèle de Ptolémée II); Ahmed bey Kamal, *Stèles ptolémaïques,* n° 22183; Naville, dans *Recueil de travaux,* t. XXV, p. 19 et pl. II (Pierre de Palerme).

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

port est abandonné, et les caravanes laissent la vieille route des « Chemins d'Horus », pour prendre dorénavant celle plus profitable des bords de la mer.

En attendant cette transformation, *Pa-Ramsès* (je lui donnerai le nom habituel de *Zarou* pour ne pas troubler le lecteur) est, selon le *Papyrus Anastasi III*, pl. 7, l. 2-10, « la principale place de la cavalerie, la place de rassemblement des troupes, — ce que nous savions aussi par d'autres documents, — le port des navires de commerce, qui apportent les tributs (des pays étrangers) » [1].

L'inscription d'Ahmès fils d'Ábana, capitaine de vaisseau, nous dit qu'il combattit devant la forteresse d'*Avaris*, ou de Zarou [2]. Le lieu où il attaqua la forteresse est nommé :  *Pa-Zedkou*. Évidemment nous avons là le nom du lac Ballah, ou tout au moins du port. Plus tard, les Ramessides, qui avaient donné leur nom, peut-être en souvenir de leur origine, à Zarou, l'appliquèrent aussi au port, et l'on eut ainsi :  « le port de Ramsès », lequel devint simplement  « le Port » [3], comme le *Khetem de Ramsès* fut appelé *Khetem* tout court.

A partir de Zarou, le canal fut prolongé jusqu'à Ostracine, ville située à peu de distance de la mer et à l'extrémité orientale du lac Sirbonis. Il passait à Qatieh, centre arabe qui, à l'époque romaine, jouait un rôle important attesté par ses ruines. Le nom antique de cette localité est inconnu. Ses ruines, ensevelies sous les sables, couvrent un vaste espace de terrains; elles occupent deux fortes collines, sur lesquelles s'étalent deux cimetières modernes. La région comprise entre Qantarah et Bîr el-Abd est couverte de fortes dunes de sable, parfois très denses et très élevées, surtout dans les parages de Bîr en-Nous. Il est naturel que les traces du canal ont disparu. Autour de Qatieh il y a de grandes étendues de terres découvertes, basses et très marécageuses; les palmiers y sont en grand nombre et peut-être les plus nombreux du territoire. Mais malgré mes recherches je n'ai retrouvé aucun vestige du canal

[1] C'est un fait extrêmement important pour la localisation de *Pa-Ramsès*. On remarquera que les documents qui font allusion à cette ville et à son port ne mentionnent que des navires ou des chalands venant d'Égypte; il n'est jamais question, dans ces textes, de vaisseaux venus du dehors ou de la mer. Le fait est intéressant à noter et contrarie singulièrement la théorie de M. Gardiner, qui veut que *Pa-Ramsès* soit sur l'emplacement de Péluse, ville sur la Méditerranée.

[2] Jean Clédat, *Le site d'Avaris*, dans *Recueil Champollion*, p. 185.

[3] Cités par A. H. Gardiner, *The Delta Residence of the Ramessides*, p. 260.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

dans ce lieu. Après Bîr el-Abd, qui est à mi-chemin entre El-Qantarah et El-Flousiyeh (*Ostracine*), les dunes sont moins pressées, moins hautes, et la plaine se découvre davantage. On franchit ensuite une large vallée stérile, couverte d'une légère couche de sable, bordée de chaque côté de mamelons sablonneux sur lesquels croissent quelques arbrisseaux et différentes espèces de plantes du désert. Cet aspect particulier, espèce de longue avenue, a été très bien vu par les savants de l'Expédition française, et très exactement reproduit dans l'Atlas, feuille 33. Cette vallée est l'ancien passage du canal du Djifâr. Les Bédouins en ont gardé le souvenir. J'en ai moi-même noté des traces sur deux points : à El-Ratamah et à El-Khouénat, à l'ouest d'El-Flousiyeh [1]. Dans ces deux endroits il y a des vestiges d'anciennes localités, presque aussi considérables que ceux d'*Ostracine*. Les ruines sont à droite et à gauche de la vallée, et le canal passait au milieu. Ces trois sites mériteraient des recherches sérieuses.

A El-Ratamah, près d'El-Khouénat, j'ai noté, au milieu de la vallée, deux puits romains, aujourd'hui comblés. Il serait intéressant de savoir s'ils donnaient l'eau d'infiltration du Nil, ou bien s'ils avaient été creusés assez profond, 15 à 20 mètres, pour avoir l'eau de la nappe souterraine.

Si l'on en croit Martianus Capella, chap. 6 (v^e^ siècle), Ostracine était privée d'eau potable, peut-être à cause du voisinage du lac et de la mer; on allait la chercher dans un *canal venant du Delta,* qui est sans aucun doute notre canal. Enfin je me suis souvent demandé s'il ne faut pas voir encore une allusion au canal du Djifâr, dans ce passage très obscur d'Artémidore, rapporté par Strabon (liv. XVII, 12) : « A partir de Péluse le premier canal qu'on rencontre est celui qui entretient les lacs nommés *Lacs des Marais;* ils sont au nombre de deux situés à la gauche du grand fleuve, au-dessus de Péluse, en Arabie : il dit qu'il existe d'autres lacs et canaux dans la même région, hors du Delta ». Les *Lacs des Marais* paraissent désigner le lac de Baudouin, qui, à l'époque d'Artémidore, avant l'affaissement des terres de la côte, et la formation du lac Menzaleh, formait plusieurs bassins, entourés de marécages. C'est ce qu'on appelait les *Barathra :* « Du côté du levant, l'Égypte est protégée en partie par le Nil, en partie par le désert et par des *plaines maréca-*

[1] Jean Clédat, *Autour du lac de Baudouin,* dans *Annales du Serv. des Antiq.*, t. X, 1910, p. 228-233; *Fouilles à Khirbet el-Flousiyeh,* dans *Annales du Serv. des Antiq.*, t. XVI, 1916, p. 6.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

geuses connues sous le nom de *Barathra* (Diodore de Sicile, liv. I, 30)». Et encore : «L'armée (de Démétrius) eut beaucoup à souffrir des fatigues de la route, dans un terrain marécageux, et particulièrement aux environs des *Barathra*» (*ibid.*, liv. XX, 33). Donc, il ne s'agit pas seulement, comme pourrait le faire croire Strabon (liv. XVII), des marais autour de Péluse, mais d'une grande étendue de terrain marécageux en bordure de la mer Méditerranée, s'étendant au delà d'Ostracine. Enfin je terminerai ces citations en disant qu'en 1115 Baudouin Ier avait enlevé dans le *marais salant* qui porte son nom (*Sabkha Bardouïl*) une grande caravane arrivant d'Égypte [1]. *Sabkha* est l'équivalent arabe du mot grec βαραθρα.

2. L'histoire du Canal des Pharaons est une question très complexe et surtout très embrouillée. Elle a fait l'objet d'innombrables travaux, et l'étude des divers documents, anciens et modernes, a donné lieu à de multiples interprétations. La meilleure me paraît être celle de M. de la Blanchère dans le *Dictionnaire des Antiquités*, de Daremberg, au mot Fossa. Le premier il a reconnu dans les récits qu'il était question non d'un canal, mais de deux canaux se joignant. Il est regrettable que M. de la Blanchère, dans son étude, n'ait pas tenu compte de la découverte de Linant, qui lui-même n'a pas su utiliser sa découverte; elle était cependant très importante pour l'histoire du Canal des Pharaons et de la jonction dite des deux mers. Je fais allusion ici à l'ancien canal, que j'ai étudié dans ces *Notes* au chapitre viii et dont on suit encore le cours au nord du lac Timsah. Les historiens anciens ne l'ont pas suffisamment distingué du vieux Canal des Pharaons; et c'est cette indécision dans les textes qui a donné lieu à tant de discussions de la part des historiens modernes. Le problème tel qu'il se présente nous oblige à revoir minutieusement les documents.

Le Canal des Pharaons, ou du *ouâdî* Toumîlât, est l'ancien lit d'une branche du Nil; il se déversait, à une période prépharaonique, dans la mer Rouge, au golfe de Suez. Cette origine fluviale fut la cause des nombreux méandres exécutés par le canal dans son passage à travers le *ouâdî* Toumîlât et l'isthme de Suez. L'ancien passage de cette branche du Nil est démontré

[1] *Recueil des historiens des Croisades, Historiens orientaux*, vol. III, p. 558.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

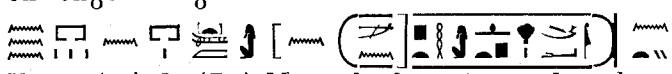
clairement par les recherches de Linant. Ce savant a trouvé à 17 mètres au-dessous de la Méditerranée, dans le grand bassin des lacs Amers, de la vase noire, fangeuse et semblable à de la glaise, qu'il suppose être le produit des eaux du Nil à une époque reculée. Il observe à 8 mètres de profondeur des laisses identiques au lac Timsah [1]. Ces faits prouvent que l'eau du Nil ne parvenait plus depuis longtemps aux lacs Amers et à la mer Rouge. Des sondages multipliés et profonds seraient encore à faire le long de l'ancien canal; il serait même utile de connaître l'épaisseur de la couche limoneuse. Cette recherche nous instruirait plus sur la formation de l'isthme que ne peut le faire l'étude des laisses postérieures de la mer Rouge, qui sont seulement le résultat des dépôts marins, tels qu'on les voit encore aujourd'hui; en conséquence, je pense que ces dépôts coquilliers n'appartiennent pas à la géologie proprement dite, la seule question qui nous intéresse ici. Il est fort regrettable que Linant n'ait pas poussé plus loin ses précieuses observations; depuis, aucune recherche n'a été faite dans ce sens. Mais ces indices sont déjà une excellente preuve de la haute antiquité de la séparation des lacs et de la mer Rouge.

Le cours du canal, depuis Suez jusqu'au Nil, est encore visible sur presque toute son étendue, malgré les travaux du nouveau canal d'eau douce, qui conduit l'eau du Nil à Suez, et de ceux du drainage, dans le *ouâdî* Toumîlât. La carte de Linant et celle du *Survey Department of Egypt* sont de toutes les cartes celles qui présentent le tracé le plus exact de ce vieux canal. Du reste aujourd'hui, à cause des nombreux travaux d'assainissement et des travaux d'agriculture qui s'exécutent sur tous les points du *ouâdî* Toumîlât et de la vallée de Sabah-Abiâr, il serait difficile de contrôler l'exactitude de ce travail. Tout le reproche que je pourrais faire, spécialement pour la section Sabah-Abiâr—Suez, la mieux conservée, c'est que la ligne du canal est trop molle et trop ondulée; dans ses multiples mouvements elle affecte toujours une suite de lignes droites. En somme, l'œuvre accomplie par les Pharaons n'a été qu'un simple redressement de la branche du Nil.

Hérodote (liv. II, 158) dit que le canal prenait sa source au-dessus de Bubaste, près de Patumos, ville d'Arabie. De nos jours on commence à aper-

[1] Linant bey, *Mémoires sur les principaux travaux exécutés en Egypte*, p. 111 et 115.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

cevoir le canal, à quelques kilomètres de son origine, à *tell* Abou Soliman, à l'entrée du *ouâdî* Toumîlât. Les levées de terre qui le signalent montrent une direction générale ouest-est; en prolongeant cette ligne du côté de l'Égypte on voit qu'elle va toucher le Nil un peu au sud des ruines de Bubastis. Cela est parfaitement d'accord avec le renseignement donné par Hérodote. Après *tell* Abou Soliman le canal pénétrait dans la vallée du Toumîlât, qu'il sillonne, en longeant à gauche le désert et laissant à droite les  « Étangs de Pa-Toum (et) de (Pa)-Ménephtah, qui sont dans le pays de Tekou » (*Pap. Anastasi VI*, pl. 4, l. 16). A l'est de *tell* el-Maskhoutah, à El-Maqfar, le canal s'incline légèrement, traverse la vallée de Sabah-Abiâr, en direction nord-ouest—sud-est, jusqu'au Sérapéum. A cet endroit il tourne brusquement vers le sud, arrive à *Serapiu*, où il traverse dans toute leur longueur les lacs Amers; le canal sort du *petit bassin* à quelques centaines de mètres, à l'ouest de la station de Djeneffeh; puis, en zigzaguant, il aboutit au golfe de Suez, dans lequel il se jette un peu au nord de Suez, ancienne *Clysma* [1]. Son embouchure est parfaitement visible aujourd'hui.

Une tradition veut que le canal ait été percé par Sésostris [2]. Mais on sait, depuis déjà longtemps, que ce nom s'applique à plusieurs rois, parmi lesquels Ramsès II. Le prototype réel de Sésostris est Senouseret, qu'on lisait auparavant Ousertesen. Et je crois que c'est à ce prince, ou tout au moins à son époque, XII^e^ dynastie, qu'il faut attribuer la fondation du canal. Une tradition arabe, rapportée par Maqrîzî et par Chams el-Dîn, tendrait à le faire croire : « Le canal du Kaire doit son origine à un ancien roi d'Égypte, nommé *Tarsis ben Malia :* ce fut sous son règne qu'Abraham vint en Égypte. Ce canal venait jusqu'à la ville de Kolzom, en passant près de Suès, et les eaux du Nil se déchargeaient en ce lieu dans la mer salée. . . . . Omar fit nettoyer et recreuser ce canal, et on le nomma depuis ce temps, Khalidj-Emir-almoumenin (Canal du Prince des Fidèles). Il demeura en cet état pendant cent cinquante ans, jusqu'au règne du Khalife Abbasside Aboudjafar-almansor, qui fit fermer

[1] Voir pour cette dernière partie du canal la carte que j'ai donnée dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVI, p. 228.

[2] Aristotelis, *Meteorologicum*, liv. I, 14; Strabon, liv. XVII, 1, 25; Pline, *Hist. nat.*, VI, 33; Zotenberg, *Chronique de Jean de Nikiou*, p. 366.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

l'embouchure de ce canal dans la mer de Kolzom [1]. » Maqrîzî donne la variante : *Toutis, fils de Malia.* Et ailleurs Maqrîzî dit que Toutis est nommé par d'autres : *El-Ouahd ben El-Rian* [2].

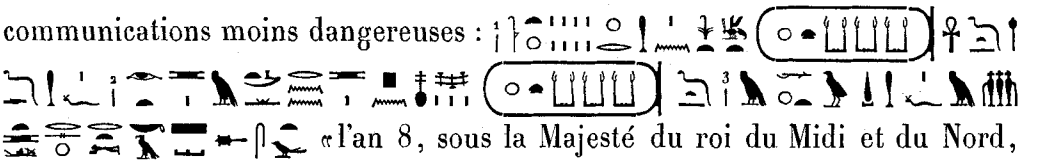
Cette légende est entièrement en faveur de l'opinion que j'ai déjà soutenue il y a quelques années [3]. A cette époque je proposai de reconnaître dans *Tarsis ben Malia* le nom d'un roi de la XII[e] dynastie, *Senouseret* fils d'*Amenemhat.* La forme *Tarsis* se reconnaît facilement dans le nom égyptien et plus encore dans le mot grec Σέσωστρις, dont elle dérive très probablement. La variante *Toutis* est peut-être encore une forme très altérée du même mot. Ce Sésostris serait le troisième de nom; il était fils d'un *Amenemhat.* Mais l'histoire nous apprend que Sésostris III a succédé à Sésostris II. Je pense qu'il y a une erreur, toujours possible, dans la chronique arabe, car l'Amenemhat indiqué sous la forme *Malia* est également le troisième; il attacha son nom à de grands travaux d'utilité publique. On pourrait songer aussi à Amenemhat IV; mais ce règne fut de courte durée et sans éclat. *Malia* paraît être une corruption du prénom d'Amenemhat III écrit en grec Λαμάρης, ou encore de celui d'Amenemhat IV, transcrit Ἀμερής. Le texte de Maqrîzî nous dit ensuite que Toutis (Tarsis) habitait à Memphis. Cela concorde encore avec ce que nous savons des rois de la XII[e] dynastie, originaires de Thèbes, mais résidant de préférence à Memphis, qui était, à ce moment, la véritable capitale de l'Égypte. Enfin, il est un troisième point qui nous ramène à cette époque : c'est la mention d'Abraham venu en Égypte sous le rois Tarsis. Cette mention est parfaitement adéquate avec les données chronologiques relatives à ces temps reculés. Or, cette recherche nous a conduit à montrer que la construction du Canal des Pharaons, sous la XII[e] dynastie, n'est pas impossible. Nous savons, en effet, que les princes de cette dynastie furent de très grands constructeurs. Non seulement ils élevèrent de nombreux et somptueux édifices, mais ils firent exécuter d'importants travaux publics : le lac Mœris, au Fayoum; un nilo-

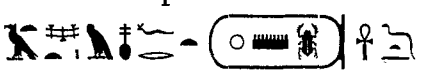
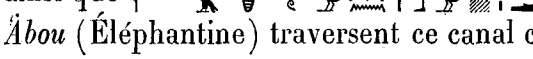
[1] Cité dans Lepère, *Mémoire,* p. 163.

[2] Maqrîzî, trad. Bouriant, p. 202 et 404. On peut aussi penser à un roi nommé Sekhemrâ-smen-taoui-Thouti, de la XIII[e] dynastie; à Τουτιμαῖος de la même dynastie. El-Ouahd ben el-Rian rappelle le nom de Khian, roi hyksôs, ayant vécu à une époque postérieure. On voit par cela que la tradition était assez lâche, mais ramène à une époque bien antérieure à la XIX[e] dynastie.

[3] Jean Clédat, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVII, p. 105.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

mètre, à la deuxième cataracte; à Assouan, c'est un passage qu'Ousertesen Ier fait ouvrir, ou élargir, à travers les rochers de la Cataracte, pour rendre les communications moins dangereuses :  « l'an 8, sous la Majesté du roi du Midi et du Nord, Khâ-kaou-Râ, vivant éternellement, Sa Majesté ordonne de creuser (mot à mot : de faire) un canal droit; le nom de ce canal est : *Nefer-ouatou Khâ-kaou-Râ* « Bonne route de Khâ-kaou-Râ ». Après que (cet ouvrage fut fait), Sa Majesté alla, en remontant le Nil, vers le vaincu de *Kach* (Éthiopie), la vile [1]. » Mais nous savons, par ailleurs, que l'ancien ministre Ouna avait été envoyé, par son maître Pépi Ier, VIe dynastie, à Éléphantine pour creuser un canal à travers la cataracte [2]. Donc, Ousertesen ne fut pas le créateur de ce travail. D'autres inscriptions de l'île de Séhel nous montrent que Thoutmès Ier, l'an 3 [3], et après lui Thoutmès III, l'an 20 [4], avaient ordonné de creuser le même canal. La première inscription est très mutilée. Cependant les restes du texte montrent que sa rédaction était sensiblement la même que celle de Thoutmès III. Le travail avait été exécuté par un prince d'Éthiopie, dont le nom a disparu; c'est certainement le vice-roi Nehî [5].

Comme pour le canal d'Ousertesen et probablement aussi pour celui de Thoutmès Ier, Thoutmès III avait fait exécuter certains travaux de réparation ou d'amélioration nécessaires à ses entreprises guerrières au sud de l'Égypte. Comme ses prédécesseurs il donna son nom au canal, qui depuis fut appelé :  « la route bonne de *Men-kheper-Râ* ». Et c'est ainsi que  « les barques de *Âbou* (Éléphantine) traversent ce canal chaque année ».

Ces divers documents, en dehors de l'intérêt historique très précieux

[1] J. de Morgan, *Catalogue des monuments de l'Égypte antique*, t. I, p. 86, n° 20, inscription de l'île de Séhel; l'inscription n° 39 est un résumé de 20. R. Fourtau, *Notes sur la navigation dans la Cataracte d'Assouan*, dans *Annales du Serv. des Antiq.*, t. VI, p. 1-8.

[2] *Recueil de travaux*, t. XIII, p. 203-204.

[3] J. de Morgan, *Catalogue des monuments de l'Égypte antique*, t. I, p. 85, n° 13.

[4] J. de Morgan, *op. cit.*, t. I, p. 85, n° 18.

[5] H. Gauthier, *Les « fils royaux de Kouch »*, dans *Recueil de travaux*, t. XXXIX, p. 189. Ses fonctions commencent en l'an 17 de Thoutmès III et se terminent, peut-être, avec la mort du roi.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

qu'ils présentent, nous montrent avec quelle facilité les rois d'Égypte donnaient ou substituaient leur nom à un ouvrage qui n'était pas foncièrement leur invention. Et pour ne pas nous éloigner de l'isthme de Suez, auquel nous revenons, constatons encore une fois qu'il en a été de même pour les canaux de *Zarou* et des Pharaons.

Donc, et pour conclure, il est extrêmement probable que *le Canal des Pharaons* a eu pour créateur un roi de la XII^e^ dynastie. La tradition est muette pour les époques glorieuses des XVIII^e^ et XIX^e^ dynasties. Mais il est impossible de supposer que pendant cette longue période de guerres, de grands travaux d'irrigation, de constructions de toutes sortes, les princes de ces dynasties ne se soient pas occupés du canal à la mer Rouge. Le commerce, comme l'agriculture, ne pouvait s'en passer. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas encore retrouvé de documents se rapportant à cette période.

Pour Hérodote (liv. II, 158), c'est le roi Nékaou qui en est le fondateur. Diodore de Sicile (liv. I, 1) pense de même, mais il a soin d'ajouter que c'est Nékaou, fils de Psamétique. Par conséquent il s'agirait de Nékaou II, le même souverain qui avait commandé à des Phéniciens le voyage autour de l'Afrique, en partant de Suez (VII^e^ siècle). Strabon (liv. XVII, 12), au contraire, rapporte que, d'après certains auteurs, le canal fut commencé par Psamétique. Sur ce point encore les historiens classiques ne sont pas d'accord. Mais Nékaou, pas plus que Psamétique n'achevèrent, paraît-il, le travail. Avec Pline (VI, 29) les choses se présentent plus embrouillées. Nékaou et Psamétique disparaissent, Sésostris et Darius conçurent le projet, et l'exécution totale appartient à Ptolémée II Philadelphe. On voit par ce simple exposé dans quels troubles étaient les esprits sur cette question. Mais ce n'est pas tout. Hérodote, après avoir dit que le canal fut commencé par Nékaou, ajoute : « Darius, roi des Perses, fit creuser (le canal) *une seconde fois* ». Donc le canal avait déjà fonctionné dans des temps antérieurs. Diodore (liv. I, 1) raconte encore autre chose : « Darius, roi de Perse, continua le travail; mais il l'interrompit ensuite, sur l'avis de quelques ingénieurs, qui lui dirent qu'en ouvrant les terres il inonderait l'Égypte, qu'ils avaient trouvée plus basse que la mer Rouge ». Strabon rapporte le même récit; mais il a soin d'ajouter que Darius avait abandonné le travail presque achevé, « parce qu'on lui avait persuadé, *à tort,* que la mer Rouge était plus élevée que l'Égypte, et qu'en conséquence, si

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

l'on venait à *couper l'isthme,* la mer couvrirait ce pays ». C'est la première allusion qui est faite de « couper l'isthme » et de « l'inondation du Delta ». Nous y reviendrons; il me suffit pour le moment d'attirer l'attention sur ces deux points. Mais il était nécessaire auparavant de faire remarquer le trouble dans lequel étaient les anciens sur la question du canal. Nous savons aujourd'hui, et d'une façon indubitable, que le canal à l'époque des Perses était entièrement achevé — il faut dire rétabli, pour être exact. Le récurage fut commencé par Darius et achevé par Xerxès, ainsi que je l'ai montré le premier [1]. Il n'était pas question, à ce moment, d'inondation du Delta, ni probablement d'une coupure de l'isthme, qui n'avait aucun intérêt spécial pour les Perses.

Nos notions sur le Canal des Ptolémées, au lieu de s'éclairer, comme on pourrait le croire, ont encore été troublées par les travaux nombreux auxquels il a donné lieu. Cela tient, et nous allons le voir, à l'existence de deux canaux différents que les historiens ont confondus : *Canal de Ptolémée* et *Canal des Pharaons.* Cette erreur s'est répandue peu de temps après que le Canal des Ptolémées a cessé d'être navigable.

Strabon (liv. XVII, 12) raconte : « On dit qu'il existe, au-dessus de Péluse en Arabie, quelques autres lacs et canaux, dans les mêmes parties du Delta. *Deux autres canaux* se rendent dans ces lacs : *l'un* se jette dans la mer Rouge (Érythrée), ou golfe Arabique, à Arsinoé, ville que quelques-uns appellent Cléopâtris, et coule à travers ces lacs, dont les eaux, qui étaient amères, ont été changées par la communication du fleuve au canal..... Le canal a d'abord été *creusé* par Sésostris, avant la guerre de Troïe. Quelques auteurs pensent qu'il fut seulement *commencé* par Psammétichus fils, la mort l'ayant surpris; qu'ensuite Darius le *continua,* et que ce prince abandonna ce travail presque achevé, parce qu'on lui avait persuadé, *à tort,* que la mer Rouge était plus élevée que l'Égypte, et qu'en conséquence, si l'on venait à *couper l'isthme,* la mer couvrirait ce pays. Les Ptolémées qui le firent *couper* (l'isthme), firent construire un *euripe,* qui permettait une navigation

[1] *Notes sur l'isthme de Suez,* chap. VII, *Stèle perse de Suez,* dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire,* t. XVI, p. 224. C'est cette stèle qui porte le nom de Xerxès. Malheureusement le monument, comme les inscriptions, sont en très mauvais état de conservation. Il ne reste aucune trace de date. Cette mention nous eût donné le temps employé à ce travail.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

facile du canal intérieur dans la mer, et de la mer dans le canal. » Et Strabon ajoute : « Le canal qui débouche dans la mer Érythrée commence à *Phacousa* ». Dans ce brouillamini il est question certainement de *deux canaux,* qui se jettent l'un et l'autre dans la mer Érythrée. Le premier est notre vieux Canal des Pharaons, lequel, suivant Hérodote, prenait sa source au-dessus de Bubaste; ils traversaient des lacs — lacs Amers — dont les eaux amères devinrent douces à la suite du passage de l'eau du Nil. Nous avons vu que ce passage dans les lacs a été constaté sur le terrain; sur ce point l'accord est complet.

Après cette description, et sans dire qu'il va parler d'un second canal, pourtant annoncé, l'historien grec nous apprend que Darius avait conçu le projet de couper l'isthme. Mais à cet endroit le texte est brouillé, puisque précédemment Strabon parlait du Canal des Pharaons que Darius avait continué à la suite de Psamétique, mort avant de l'avoir terminé, et sans transition Strabon nous entretient d'un autre ouvrage. Comme on le voit, la tradition de Strabon — rapportée aussi par Diodore — voudrait que Darius soit l'ancêtre du canal direct de la mer Rouge à la mer Méditerranée, et même que ce projet ait eu un commencement d'exécution. Cette assertion est possible, mais jusqu'à ce jour nous n'avons aucun document positif qui permette de l'accepter sans contrôle. Mais nous savons, sans contestation possible, que Darius et Xerxès ont remis en état le Canal des Pharaons. Et c'est tout.

Strabon comme Diodore affirment que Ptolémée II fit exécuter ce second canal, qui porte son nom. Il prenait sa source à Phacousa suivant Strabon, à la bouche Pélusiaque suivant Diodore. Le relevé que j'ai fait du canal montre que sa source était en réalité près de Daphnæ, non loin de la source du canal de Zarou, à mi-chemin entre Phacousa et l'embouchure de la branche Pélusiaque. Cela explique la divergence des deux historiens.

Pline (*Hist. nat.*, VI, 29), suivant les mêmes errements que ses contemporains, s'exprime ainsi : « Sésostris, le premier, en conçut (le Canal des Pharaons) anciennement le projet; Darius, roi des Perses, eut aussi le même dessein; ensuite Ptolémée II fit creuser ce canal, en lui donnant 100 *pieds* au moins de largeur, 30 de profondeur, et 37.500 *pas* de longueur [1], jusqu'aux

[1] 37.500 *pas* égalent 55.462 mètres. Cette distance est celle approximative de la source présumée du canal, *tell* Débouan, à gauche de *tell* el-Defenneh, à son point de rencontre avec le Canal des Pharaons.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

sources amères, où l'on s'arrêta, par la crainte d'inonder le pays, la mer Rouge ayant été trouvée, en cet endroit, supérieure de trois coudées au sol d'Égypte». Nous verrons plus tard que «les sources amères» représentent le lac Timsah. Par conséquent, en parlant du travail de Ptolémée II, Pline pense à un canal différent de celui du *ouâdi* Toumîlât.

Le Canal des Pharaons, de nouveau obstrué sous les derniers Ptolémées, fut remis en état par Trajan. Sa source, qui était autrefois près de Bubastis, fut reportée à Babylone (le Caire) en passant par Héliopolis [1]. Cette nouvelle prolongation rencontrait le Canal des Pharaons à l'entrée du *ouâdi* Toumîlât, à l'est du *tell* Abou Soliman, où l'on a relevé des traces de l'ancien canal.

Combien de temps demeura-t-il libre à la circulation des navires? Nous ne le savons pas. On peut supposer que sa décadence commença sous l'empereur Marc-Aurèle, moins d'un siècle après. En effet, ce règne marque une période de troubles en Égypte, de révoltes et de dévastation. L'ère de Constantin n'améliora pas la situation. L'autorité passe alors entre les mains des patriarches d'Alexandrie. On ne s'occupe plus que de controverses théologiques, troublées souvent par des émeutes et des persécutions, suivies de représailles sanglantes : c'est la belle époque où florissaient le cénobitisme et le monachisme. Pendant ce temps, l'Égypte livrée à l'anarchie, la désorganisation administrative s'accentue de jour en jour, les terres sont délaissées, les canaux de toutes sortes sont mal ou ne sont plus entretenus. Naturellement, le Canal des Pharaons, par sa situation excentrique, fut un des premiers abandonné.

La conquête arabe arrêta pendant quelque temps ce mouvement rétrograde. En défendant le pillage et en laissant aux chrétiens la liberté de leur culte, Omar rendit à l'Égypte un peu de sa prospérité ancienne. Et parmi les travaux entrepris, on trouve le nom de ce prince attaché au recreusement du vieux Canal des Pharaons, qui porta, après ceux de Nékaou, Darius, Ptolémée et Trajan, le nom de *Canal du Prince des Fidèles*. Il ne fonctionna que 150 ans, jusqu'au règne d'Abou Djafar al-Mansour, qui fit fermer l'embouchure

[1] Ptolémée, *Géographie*, liv. IV, 5, édit. Müller-Didot, p. 713 : «le canal de Trajan coule depuis Babylone».

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

du côté de Qolzoum [1]. Depuis, le canal a été complètement abandonné. Celui qui a été creusé par la Compagnie du Canal de Suez, pour alimenter en eau douce les villes du canal maritime, est en général une création nouvelle, ce n'est que fortuitement qu'il a emprunté le canal ancien, dont il reste encore beaucoup de vestiges.

Pline (*Hist. nat.*, VI, 33) dit que le canal de Bubaste à la mer Érythrée avait 62.000 pas de longueur, soit 92 kilomètres, qui conduisent à peu près à *Serapiu*, c'est-à-dire à la pointe septentrionale du grand bassin des lacs Amers. En examinant l'*Itinéraire d'Antonin*, et en évaluant approximativement la distance de *Bubastis* à *Thou* = El-Abbâssah à 12.000 *pas*, nous obtenons, de Bubaste jusqu'à *Serapiu*, une distance totale de 79.839 mètres, en gros 80 kilomètres, inférieure de 12 kilomètres à celle donnée par Pline. Recherchons la cause de cet écart. Si l'on poursuit la route jusqu'à *Clysma*, l'*Itinéraire* donne la distance de 50.000 *pas* depuis *Serapiu*, soit 73.925 mètres qui sont à ajouter à la distance de *Bubastis* à *Serapiu*, 79.839 mètres, ce qui donne au total 143.764. Pour la même distance la ligne de chemin de fer marque 143 kilomètres. Donc l'*Itinéraire d'Antonin* est d'accord avec les mesures modernes. Maintenant, si l'on ajoute les 50.000 *pas* de l'*Itinéraire* au chiffre de Pline, en supposant que le canal ait abouti aux lacs Amers comme certains auteurs le veulent, nous obtenons le chiffre énorme de 165 kilomètres, soit 22 kilomètres en trop pour la distance *Serapiu*-Clysma. Il est évident que Pline s'est trompé dans son évaluation, à moins, ce qui me paraît plus probable, qu'un scribe étourdi ait écrit LXII au lieu de LXXXII, nombre que portait l'original. Cette rectification conviendrait très bien et s'accorderait avec l'*Itinéraire*, car on obtient la longueur de 143.745 mètres : ce qui est parfait. Cette démonstration prouve, si nous ne le savions pas par l'étude du terrain, que le Canal des Pharaons était percé jusqu'à Suez et que le golfe ne s'étendait pas, au nord, au delà de cette ville.

[1] Maqrîzî, trad. Bouriant, p. 202; Chams el-Dîn, cité par Lepère dans *Mémoire sur le canal des Deux-Mers*, p. 163. En 1115, Salah el-Dîn fait construire une flotte au Caire, transporte les vaisseaux à dos de chameau à Suez, et de là, par mer, en contournant la péninsule du Sinaï, va attaquer *Aïlah* qui est occupée par les Francs. Le canal à ce moment était bien obstrué et fermé.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

3. Ce canal traverse le plateau d'El-Ferdân, du nord-ouest au sud-est, le lac Timsah, et au delà il se réunit au *Canal des Pharaons*. C'est le *Canal de Ptolémée*, Πτολεμαῖος ποταμός « fleuve de Ptolémée », comme l'appelle Strabon (liv. I, 1). Pline (VI, 167) le désigne ainsi : *Amnem qui Arsinoem præfluit Ptolemæum appellavit* « le fleuve qui coule devant *Arsinoé* est appelé Ptolémée ».

Le site d'*Arsinoé* n'a pas encore été fixé. La *Carte de Peutinger* place cette localité au fond du golfe de Suez, prolongé des lacs Amers. *Arsinoé* est marquée à gauche et Clysma à droite du golfe. La route d'Arabie passe au sud des lacs. Arsinoé et Clysma sont distinguées l'une de l'autre, et séparées par une distance de 40 milles[1]. Donc, à priori, les tentatives d'identification de Clysma et d'Arsinoé sont à rejeter. Linant de Bellefonds supposait qu'Arsinoé était située sur l'emplacement du Sérapéum, où il reconnaissait également le site de *Danéon* connu par Pline[2]. Bouché-Leclercq pense avec raison, mais sans indication précise, que la ville était sur les bords du lac Timsah ou des lacs Amers[3]. Pour ma part, et après examen des textes, je crois que la ville à laquelle Ptolémée II avait donné le nom de sa sœur, est *Thaubastum*. Mais avant de procéder à cette preuve, il est nécessaire de décrire le canal, tel que nous le connaissons actuellement; ensuite nous verrons ce que disent les anciens auteurs.

Le Père Sicard dit avoir reconnu parfaitement des indices incontestables du canal à *Phacusa*. Malheureusement le savant pèlerin ne donne aucun autre renseignement[4]. Linant le reproduit très inexactement sur sa carte de l'isthme de Suez, mais dans son ouvrage il est très exactement décrit[5]. Je l'ai parcouru

[1] C'est la distance approximative entre le *djebel* Maryam et Suez.

[2] Linant de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux exécutés en Égypte*, p. 170.

[3] Bouché-Leclercq, *Histoire des Lagides*, vol. I, p. 159, 173.

[4] Père Sicard, dans *Lettres édifiantes*, édit. 1830, vol. 9, p. 150.

[5] Linant de Bellefonds, *op. cit.*, p. 232 : « On a vu dans le nord-ouest du Cheikh-Ennedy et du lac Timsah les traces d'un canal, avec les deux digues, très bien dessiné ». Page 233 : « Cet ancien canal vient des dernières lagunes du lac Menzaleh, à l'est de Salhieh; on le voit à l'est d'un lieu nommé Abou-Taflâ; plus loin il se perd dans les marais; dans le sud on peut encore le suivre jusqu'à l'est du puits Rakham, et jusqu'aux bas-fonds du lac Timsah ». Linant évalue sa largeur de 35 à 40 mètres, et pense qu'il a fallu creuser le sol à 14 mètres de profondeur. Il serait intéressant de faire quelques sondages dans le lit du canal. On retrouverait sûrement, sous la couche de sable, les dépôts du Nil. On aurait ainsi la profondeur exacte du canal. A la page 117, Linant dit qu'à la suite de sondages, le sous-sol du seuil d'El-Guisr

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

à mon tour, en janvier 1913, et l'ai trouvé conforme à la description de Linant [1]. Dans l'étude que j'en ai faite, j'ai joint un croquis d'après mes relevés. Il n'est visible que dans la région sèche du plateau d'El-Ferdân; partout ailleurs il a disparu dans l'effondrement des terres alluviales. En effet, au nord, le point où s'arrête le canal marque en même temps l'extrême limite du plateau et des terrains marécageux, résultat des dernières lagunes du lac Menzaleh. Le niveau des deux sols est très sensible; il se montre comme une vaste déchirure qui n'a d'analogue que celle que j'ai signalée à Suez. Du côté du lac Timsah, où il venait se jeter, il m'a été impossible de le suivre jusqu'au bout. Des prises de terre, un chemin conduisant d'Ismaïliah à l'Hôpital, élevé au sommet du plateau, un chenal, ont remué à cet endroit tout le sol et fait disparaître une certaine longueur du canal, qu'on peut évaluer à 2 ou 3 kilomètres.

Des Arabes m'ont dit qu'on voyait des vestiges du canal à *tell* Débouan, qu'on appelle encore Oumma-Keim. J'ai visité ce *tell* et ses abords, mais je n'ai trouvé aucune trace du canal. Mais cela ne prouve pas que le fleuve de Ptolémée n'ait pas pris sa source à cet endroit. *Tell* Débouan est éloigné de 12 kilomètres environ de *tell* el-Defenneh; il est sur la rive orientale de la branche Pélusiaque, en un point où le fleuve fait un coude, et à 200 mètres nord de la route de Salahieh à Qantarah. Les ruines représentent l'emplacement d'un poste militaire ou plutôt d'un camp, formant un carré de 200 mètres environ de côté. Ce poste était clos par une forte barrière de roseaux, dont on voit encore les vestiges. Les constructions reposaient sur un remblai de terre exhaussé de 0 m. 50 à 1 mètre au-dessus du niveau du sol naturel. Les constructions étaient vraisemblablement en briques crues, lesquelles, sous l'action de l'humidité et des pluies, se sont entièrement décomposées. On y trouve peu de pierres, quelques débris de granit rose, beaucoup de fragments de poterie commune et de verroterie. La branche Pélusiaque a été régularisée, nettoyée et peut-être approfondie tout récemment; c'est aujourd'hui un beau cours d'eau qui ne doit guère ressembler à ce qu'il était jadis.

appartient complètement aux apports de terrains du Nil. Il aurait également observé que le sommet des digues du canal portait des terrains d'alluvions, ce qui prouverait que le canal a été creusé très profondément.

[1] Jean Clédat, *Notes sur l'isthme de Suez*, chap. VIII, *Les canaux*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XVII, p. 103-107.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

C'est peut-être à ces travaux qu'est due la disparition de la bouche du canal.

Enfin nous ferons remarquer que tout le long du canal, depuis sa source supposée jusqu'au lac Timsah, je n'ai relevé aucun vestige de lieu ou d'habitation. Cela montrerait que le plateau d'El-Ferdân n'a pas été soumis à l'agriculture. Il est extraordinaire que sur une surface d'environ 1.200 kilomètres carrés je n'aie trouvé aucune ruine, sauf dans les endroits à proximité de la terre limoneuse. Le fait mérite d'autant plus de fixer l'attention que la région qui entoure le plateau d'El-Ferdân a été très peuplée, ainsi que le prouvent les nombreux sites antiques que l'on trouve, et souvent à peu de distance les uns des autres. Donc, il est absolument faux de dire que cet ouvrage n'était qu'un canal d'irrigation parce qu'il est trop élevé au-dessus de la mer[1]. J'avoue ne pas comprendre. D'abord, qu'aurait-il irrigué? Le plateau d'El-Ferdân est inculte et, contrairement à l'observation de Linant, il n'y a pas traces d'anciennes cultures[2]. D'autre part, on ne voit pas pourquoi le plateau est trop élevé pour empêcher de passer un canal navigable. A cela on répondra qu'il y a une différence de largeur et de profondeur dans le système des deux canaux, ou peut-être que les ingénieurs anciens étaient incapables de conduire jusqu'au bout un tel travail. C'est une légende trop répandue, et même dans le public lettré, que les vieilles civilisations orientales étaient incapables d'exécuter et de consacrer de pénibles et longs efforts à l'aménagement des eaux. En dépit de cette croyance, les recherches et les travaux archéologiques détruisent chaque jour davantage ces idées dangereuses et entièrement erronées. Si les Égyptiens n'avaient pas à leur aide, comme de nos jours, les secours puissants de l'industrie, ils avaient toujours des milliers de bras à leur disposition. On sait que le canal de Suez fut commencé par la corvée humaine. On sait aussi que c'est la corvée humaine qui décida des grands travaux publics entrepris par Méhémet-Ali. Il ne faut pas dire non plus que la dureté du sol marneux d'El-Ferdân était un obstacle. Les rois qui s'attaquèrent au granit pour se faire un passage à travers les rochers de

[1] Cette opinion, rapportée par le P. Mallon (*Les Hébreux en Égypte*, p. 193), est de M. Bourdon, chef du transit de la Compagnie du Canal à Suez. Elle est tellement contraire aux faits historiques, que je ne l'eus pas signalée si elle n'avait été enregistrée par le P. Mallon. Et ce n'est que pour cela que je la mentionne.

[2] Linant de Bellefonds, *Mémoires sur les principaux travaux exécutés en Égypte*, p. 118.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

la cataracte d'Assouan ne pouvaient pas être effrayés devant une colline argileuse. Du reste, dans toute l'histoire du percement du canal des deux mers, il n'est nullement question de difficultés matérielles : on craignait surtout, à la suite d'une fausse évaluation de la hauteur des mers, l'inondation du Delta [1].

L'installation des Grecs à l'orient de l'Égypte, dans ces terrains couverts de steppes, complètement à défricher, était une révolution. Malheureusement nous connaissons très mal les origines de cette pénétration. Les documents font entièrement défaut. Seules des recherches archéologiques, longues et patientes, apporteront sur cette question d'utiles renseignements. C'est aux Grecs qu'appartient la première idée du canal direct de la mer Rouge à la mer Méditerranée, et non à Nékaou comme le laisserait supposer Diodore (liv. I, 1, trad. Terrasson) : « On a fait un canal de communication qui va du golfe Pélusiaque dans la mer Rouge. Nécos, fils de Psammétichus, l'a commencé : Darius, roi de Perse, en continua le travail; il l'interrompit ensuite, sur l'avis de quelques ingénieurs, qui lui dirent qu'en ouvrant les terres il inonderait l'Égypte (le Delta), qu'ils avaient trouvée plus basse que la mer Rouge. Ptolémée II ne laissa pas d'achever l'entreprise, mais il fit mettre dans l'endroit le plus favorable du canal, des barrières ou des écluses très-ingénieusement construites, qu'on ouvre quand on veut passer, et qu'on referme ensuite très promptement. C'est pour cela que cette partie du canal qui se jette à la mer, à l'endroit où est bâtie la ville d'Arsinoé, prend le nom de *fleuve* de Ptolémée. »

Comme je l'ai dit, je ne crois pas que ce projet soit une invention du roi Nékaou. A vrai dire, pour les Égyptiens le centre du monde était l'Égypte; ils ne pouvaient donc, sans nuire à leur pays, concevoir un projet qui eût nécessairement détourné une partie du commerce de son chemin, et eût porté le plus grand tort à l'Égypte, au profit d'étrangers. Donc, je prétends que l'idée est venue des Grecs. Ceux-ci, en effet, étaient parvenus à acquérir en Égypte, et en peu de temps, un certain degré de puissance, qui obligea le roi Amasis à les déporter de l'autre côté du Delta, dans le canton de Saïs. Mais, comme on pourrait le croire, la déportation ne fut pas complète, et le résultat de

[1] Les ingénieurs de Bonaparte ont commis la même erreur. Elle n'a cessé qu'à la suite des travaux de Linant et Larousse.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

cette action fut de jeter un peu plus vite l'Égypte entre les mains de ces nouveaux conquérants pacifiques.

L'importance politique et commerciale de l'isthme de Suez ne pouvait échapper aux Grecs. Leur idée sur le commerce était bien différente de celle des Égyptiens. Pour ceux-ci Memphis, la vieille capitale, était le centre actif de l'Égypte et du monde. Toutes les marchandises, soit par le Nil, soit par les canaux, soit par les routes du désert, convergeaient vers Memphis; de là, elles se répandaient de nouveau, par les mêmes voies, dans le monde entier. Pour les Grecs, la conquête de l'Égypte avait un but beaucoup plus large; ils ne pouvaient rester attachés aux errements des Égyptiens. Il serait donc curieux, sinon nécessaire, de rechercher les origines de la pénétration grecque dans la partie orientale du Delta, et d'en suivre, autant que possible, les progrès jusqu'au transfert des mercenaires à Naucratis. Mais ce résultat ne peut être obtenu, je l'ai dit, sans une longue et pénible consultation du sol. Quoi qu'il en soit et ce qui est certain, c'est que l'Égypte fut profondément troublée par cette invasion. La vie politique reçut un nouvel essor; les idées et les mœurs se modifièrent considérablement sous l'influence de ces nouveaux venus. C'est alors seulement que le besoin d'une voie de communication directe, entre la mer Méditerranée et la mer Rouge, se fit sentir. Le vieux Canal des Pharaons, qui n'était qu'une dérivation du Nil, n'ayant d'autre but que de satisfaire aux besoins de l'Égypte, ne pouvait plus convenir aux besoins modernes. L'objectif des Grecs était entièrement différent de celui des Égyptiens, et les vieux errements de ceux-ci avaient besoin de réformes. L'esprit pratique et mercantile du Grec allait se charger de faire cette transformation.

En prenant possession du sol de l'isthme, les Grecs apprirent vite le chemin de la mer Rouge. Déjà à cette époque nous les trouvons installés sur divers points de la côte de la mer Rouge; ils vont même dans l'océan Indien. D'où la nécessité absolue d'améliorer les communications, en les rendant à la fois plus pratiques et plus directes. L'utilité du canal des deux mers se faisait donc vivement sentir.

Les communications, à ce moment, entre peuples étaient généralement très longues. Une marchandise d'Europe, avant d'aller dans la mer des Indes, était obligée de toucher Memphis, d'où elle était réexpédiée. Naturellement

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

cela prenait beaucoup de temps. En Égypte, on se servait du Nil et des canaux, et cette partie du voyage nécessitait de nombreux transbordements. La voie du désert, qu'on employait aussi, n'était pas sans danger, une attaque des Bédouins étant toujours à craindre.

Il ne paraît pas, d'après les historiens, que le projet du Canal des Deux Mers ait été étudié sérieusement. D'abord il échoua. Et l'on invoqua, ce qui peut sembler juste, la différence de niveau des mers. Nous avons vu cependant qu'il y en avait qui n'y croyaient pas. La hauteur des eaux était certes une objection sérieuse; mais derrière s'en cachait d'autres qu'on n'osait pas avouer ou dire trop haut. Quoi qu'il en soit de ces objections, le motif invoqué a beaucoup influé sur les décisions des ingénieurs, et peut-être du roi, puisqu'ils n'osèrent pas construire, d'une mer à l'autre, le canal projeté. Et puis les Ptolémées, en s'installant en Égypte, adoptèrent la vieille politique étroite et égoïste des Pharaons. Ils substituèrent à Memphis, leur nouvelle capitale, Alexandrie, qui demeure jusqu'au XII^e^ siècle le grand marché mondial. C'est ce que nous apprend Guillaume de Tyr. En racontant le siège d'Alexandrie par le roi Amaury, il dit : « On y apporte (à Alexandrie) de la haute Égypte, par le Nil, une grande quantité de marchandises et toutes les choses nécessaires à la vie. Les productions étrangères à l'Égypte y arrivent par mer de toutes les contrées et sont toujours en abondance; aussi dit-on qu'on y trouve toutes sortes d'objets utiles plus qu'en tout autre port de la mer. Les Indes, le pays de Saba, l'Arabie, les deux Éthiopies, la Perse et toutes les provinces environnantes envoient dans la haute Égypte, par la mer Rouge, jusqu'à une ville nommée Jedda, située sur le rivage de cette mer, les aromates, les perles, les trésors de l'Orient et toutes les productions inconnues dans nos pays; arrivées en ce lieu, on les transporte sur le Nil, et de là elles descendent à Alexandrie; aussi les peuples de l'Orient et ceux de l'Occident se rencontrent-ils continuellement dans cette ville, qui est comme le grand marché des deux mondes[1]. » Le Canal des Pharaons, recreusé par Amrou, était depuis longtemps obstrué lorsque Amaury vint en Égypte, et nous avons vu que Salah el-Dîn avait envoyé une flotte, à dos de chameau, du Caire à Suez. Il avait cessé de fonctionner 150 ans après sa réouverture, et en 767

[1] Michaud, *Histoire des Croisades*, t. VII.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

le calife Abou Djafar al-Mansour le ferme, dans le but d'affamer la ville de Médine, qui s'était révoltée [1].

La reprise des affaires commerciales à travers la longue et pénible voie du désert n'était pas pratique. On sait, et je l'ai dit ailleurs [2], les multiples difficultés pour aller d'un port de la mer Rouge à ceux du Nil. Du reste la route de l'isthme, par Suez, ne fut jamais complètement détournée du commerce, malgré l'obstruction du canal : « Les Juifs, dit Ibn Khordadbeh (édit. Goeje, *Bibliotheca*, p. 114), s'embarquaient dans le pays de Firandja (France), sur la mer occidentale et se dirigeaient vers Al-Faramâ, là, ils chargent leurs marchandises sur le dos des chameaux et se rendent par terre à Kolzoum, à une distance de 25 parasanges. Ils s'embarquent sur la mer orientale et se rendent d'Al-Kolzoum à Al-Djâr (le port de Médine) et à Djedda (le port de la Mecque), puis ils vont au Sind, au Hind et à la Chine. »

Après la tentative de Nékaou, après celle moins certaine de Darius, Ptolémée résolut, dans une certaine mesure, l'œuvre du percement de l'isthme. Archimède lui-même, racontait-on, avait dirigé les travaux [3]. Mais la croyance que la mer Rouge était sensiblement au-dessus du niveau des terres du Delta, fit que les ingénieurs adoptèrent un moyen mixte, pour arriver à la Méditerranée [4]. En réalité, ce nouveau tracé, réalisé entièrement, était une grande amélioration apportée à l'ancien trajet, mais il était loin, pour l'expansion

[1] Maqrîzî, trad. Bouriant, p. 202; Chams el-Dîn, cité par Lepère, *Mémoire sur le canal des Deux Mers*, p. 163.

[2] *Notes sur l'isthme de Suez*, dans *Bull. de l'Inst. franç. du Caire*, t. XXI, p. 98.

[3] *Notices et Extraits des manuscrits de la Bibliothèque du roi*, t. VIII, p. 13.

[4] C'est Linant bey, le premier, puis peu après Larousse, qui ont relevé, scientifiquement, cette erreur par leurs études dans l'isthme. Cependant, avant lui, le général Andréossi (*Décade égyptienne*, t. I, p. 210) avait dit : « Nous observerons en passant que l'élévation des dunes qui sont à l'orient de Péluse, et qui se prolongent en remontant vers la province de Charqieh, font voir que le canal de jonction du golfe arabique à la Méditerranée ne pouvait aboutir qu'à la branche Pélusiaque et à une assez grande distance de l'embouchure de cette branche. Dès lors ce canal était dérivé du Nil vers la mer Rouge, et la crainte d'une irruption de cette mer vers la Méditerranée, *que je crois peu fondée*, et dont on pouvait d'ailleurs se défendre par des écluses, devient par là *beaucoup moins probable*. » A noter également que Strabon, cité plus haut, dit : « Ce qu'on avait persuadé (à Darius), *à tort*, que la mer Rouge était plus élevée que l'Égypte ». On voit donc que, même dans l'antiquité, les esprits étaient divisés sur ce point, et cela est très important à signaler dans notre étude.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

coloniale, d'être le rêve, souvent caressé, d'une communication directe entre les deux mers.

Le canal commençait à *tell* Débouan, sur la branche Pélusiaque; après avoir traversé, avec quelques sinuosités, le plateau d'El-Ferdân, il débouchait dans le lac Timsah, qu'il traversait pour rejoindre le Canal des Pharaons en un point que j'avais cru être à Sabah-Abiâr. Depuis j'ai modifié légèrement ma première opinion sur le point de jonction; mais il n'est pas douteux que le canal traversait le lac.

Il est donc incontestable qu'il y avait deux canaux dérivés du Nil, se jetant tous les deux dans la mer Rouge, au golfe de Qolzoum. Les récits des historiens, tels qu'ils nous sont parvenus, ont pu troubler les esprits avant la découverte des vestiges du canal du plateau d'El-Ferdân. Mais si l'on a cru, un moment, que dans les textes il n'était question que du Canal des Pharaons, c'est-à-dire du canal du *ouâdî* Toumîlât, on ne peut raisonnablement aujourd'hui penser de même.

L'obscurité du texte de Strabon que nous avons cité est très grande, mais en tenant compte du Canal de Ptolémée, tout s'explique. D'abord, l'historien parle d'un lac situé dans la préfecture Séthroïtique. J'ai identifié *Séthroïs* avec Tennîs, près de Port-Saïd, ville ruinée et noyée dans le lac Menzaleh. Au moment où Strabon visitait l'Égypte, vers l'an 25 avant J.-C., les premiers mouvements sismiques s'étaient fait sentir, et déjà la côte se creusait. Donc, sa remarque est très juste lorsqu'il dit : « Entre les bouches Tanitique et Pélusiaque s'étendent des lacs et des marais vastes et contigus les uns aux autres, au milieu desquels sont bâtis un grand nombre de villages et de bourgs; Péluse elle-même est tout environnée de marais, que quelques-uns appellent Barathra et Telmata » (Strabon, liv. XVII, 9). Ensuite Strabon ajoute : « Deux autres canaux se rendent dans ces lacs (hors du Delta) : l'un se jette dans la mer Érythrée ou golfe Arabique à Arsinoé ». Évidemment, les lacs dont il s'agit ici sont le lac Timsah et les lacs Amers, qui avec le lac Ballah forment une véritable chaîne le long de l'isthme. Il paraît résulter que la ville d'Arsinoé était sur les bords de la mer Rouge. C'est cette interprétation que quelques auteurs ont suivie. Puis Strabon aborde la construction du canal. A ce point le trouble est absolu. Il est sûr et certain que Strabon, qui n'a pas vu les lieux, a confondu le Canal des Pharaons et le Canal de Ptolémée. Ce der-

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

nier, à cette époque, éclipsait le vieux canal. On se rappelait que plusieurs grands souverains avaient travaillé à un canal atteignant la mer Rouge, mais sans détermination précise; d'où l'attribution du Canal de Ptolémée à Sésostris, au fils de Psamétique, puis à Darius. Et cela est prouvé par la description même que l'on donne du canal.

1° En perçant l'isthme on craignait l'inondation du Delta. Cette question ne fut jamais soulevée pour le Canal des Pharaons; du reste, on n'en trouve aucune trace dans le récit d'Hérodote, pas plus que dans les stèles de Darius, ni dans celle de ce même Ptolémée, trouvée à *tell* el-Maskhoutah, stèle probablement antérieure au canal qui porte son nom. Ce monument du début de son règne, an 6, fait allusion seulement à la réfection du vieux canal et à la restauration du temple de Toum.

2° On créa, pour éviter toute surprise, au lieu le plus approprié, des écluses, ou *euripes*. Mais on ne sait pas où ce travail fut établi; les documents n'en disent rien. Est-ce à la source? Est-ce à la jonction de l'ancien et du nouveau canal? Les deux opinions peuvent également se soutenir. Mon avis serait que les écluses étaient à la jonction des deux canaux. Quoi qu'il en soit, il n'est jamais question d'*euripes* dans les descriptions du Canal des Pharaons.

Le Canal de Ptolémée étant reconnu, il est facile de localiser la ville d'*Arsinoé*. Nous avons vu plus haut que pour Strabon, cette localité paraissait être située sur les bords de la mer Rouge. En même temps j'essayai de montrer que cette localisation était la suite d'une erreur d'interprétation géographique. Et cela est prouvé par le récit de Diodore, qui affirme qu'*Arsinoé* était à l'extrémité du « fleuve de Ptolémée ». Dans son voisinage étaient *Héroonpolis* (*tell* el-Maskhoutah) et *Cléopâtris*, laquelle suivant Strabon (liv. XVII, 12) était au fond du golfe Arabique, contrairement à une autre affirmation où cet auteur (liv. XVII, 12) dit que certaines personnes appellent *Arsinoé, Cléopâtris*. Mais c'est certainement une erreur, car Pline (*Hist. nat.*, VI, 29) raconte qu'après *Héro* « on trouve ensuite le port de *Daneon*, d'où sort un canal navigable qui conduit au Nil, en parcourant, de ce port jusque dans le Delta, l'espace de 62.000 *pas*, qui représentent la distance qu'il y a entre le fleuve (de Ptolémée) et la mer Rouge ». Comme on le voit, le texte de Pline est parallèle à celui de Strabon; mais Pline, au lieu de *Cléopâtris* substitue le nom de *Danéon*,

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

qui paraît être la vraie leçon. La distance donnée par Pline, un peu supérieure à la réalité, est celle du lac Timsah à la Méditerranée et du lac Timsah à la mer Rouge; les deux distances sont à peu près égales.

Le port de *Danéon,* par ailleurs, nous est inconnu; mais il semble bien que c'est une autre dénomination d'*Arsinoé,* nom qui fut donné, par Ptolémée II, à *Thaubastum,* en l'honneur de sa femme Arsinoé.

Enfin, je rapporterai encore une tradition arabe du géographe Masoudî. Il y a, dans ce récit, comme chez les classiques, beaucoup d'incertitude; mais on reconnaîtra facilement, avec un peu d'attention, nos deux canaux : « Le Canal, partant de la mer de Kolzoum, se dirigeait sur un point de la province de Misr, nommé *El-Hameh*..... La jonction des deux mers ayant été reconnue impossible, le roi (pas nommé) fit creuser *un autre canal,* sur la côte de la mer de Roum (Méditerranée), vers le district de Tinnis, Damiette et le lac. Ce canal, nommé *Zabar* et *El-Khabieh,* était alimenté par la mer et le lac de Tinnis; il se prolongeait par Nânaân jusqu'au territoire d'El-Hameh. Près de ce village se rencontraient les navires venus de la mer de Roum et ceux qui de la mer de Kolzoum remontaient par le canal de Doumb(*sic*)-el-Timsah; c'est là qu'avaient lieu les transactions commerciales, et la distance entre l'une et l'autre mer était ainsi notablement diminuée. » Et un peu plus loin, Masoudî ajoute : « Plus tard, Haroun-er-Réchid tenta la jonction des deux mers, en établissant une prise d'eau sur le cours supérieur du Nil, vers l'Abyssinie et la limite méridionale du Saïd. Ne pouvant réussir à partager les eaux du Nil, il résolut d'unir une mer à l'autre, en faisant dévier le Nil du côté de Farama (Péluse) et du pays de Tinnis[1]. »

Le territoire d'El-Hameh où se réunissaient les deux canaux est la région qui entoure le lac Timsah, que le texte appelle *Doumb-el-Timsah* (au lieu de *Doumb,* lire : *Dhanab*) « la queue du crocodile ». Ici la légende donne pour fondateur du Canal de Ptolémée, Haroun el-Rachîd, calife abbasside, qui dans la littérature et les légendes arabes joue le même rôle que Sésostris dans l'histoire égyptienne. On voit également qu'à l'époque de Masoudî, non seulement le canal avait perdu son nom pour prendre celui de *Zabar* ou *El-Kharbieh,* mais que encore l'on avait complètement perdu le souvenir du point de son embou-

[1] Barbier de Meynard, *Les prairies d'or,* vol. IV, p. 97 et 98.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

chure sur le Nil. Ce fait ne peut nous surprendre, puisqu'on l'ignorait déjà à la fin des Ptolémées, comme on ignorait le moment où le canal avait cessé de fonctionner; mais on sait très bien par Plutarque (*Vie d'Antoine,* 69) qu'il était fermé avant la fin de la dynastie des Ptolémées, et que les navires ne pouvaient plus passer « le fleuve », puisque la grande Cléopâtre, pour fuir Octave, avait tenté de faire transporter sa flotte au-dessus de l'isthme, pour la porter dans la mer Rouge.

Une seconde tradition arabe, plus claire et plus précise, attribue au contraire la construction de ce même canal à Amrou : « Amrou fils d'Alas, eut l'idée de faire un canal entre ces deux mers. La coupure devait se faire en un lieu nommé jusqu'à nos jours *Dzanb-altamsah* (queue du crocodile) ». Mais Abou'l-Fidâ, qui est l'auteur de ce récit, pas plus que Masoudî, ne mentionne l'embouchure du canal; tous les deux cependant nous disent qu'il débouchait dans le lac Timsah, nommé alors *Dhanab al-Timsah.* Ce point étant parfaitement fixé, on peut assurer que les ruines de *Thaubastum,* au sud-est du lac Timsah, sont également celles d'*Arsinoé* et *Danéon.*

Maintenant, en considérant attentivement les cartes antérieures au percement du canal de Suez, j'ai lieu de supposer que le Canal de Ptolémée passait à l'est de la ville de *Thaubastum;* ce chemin étant plus court et plus direct pour conduire à la mer Rouge. Au-dessous des ruines qui marquent l'emplacement de Thaubastum, les cartes indiquent une rigole, parfaitement tracée, allant des dernières lagunes du lac Timsah au Canal des Pharaons. Au point de jonction on signale quelques ruines d'habitations. Au cheikh Hénédî, au sud de *Thaubastum,* il y a un groupe de ruines très important, sur lequel s'élève le mausolée du cheikh. Cette position conviendrait parfaitement à celle d'un port. C'est probablement en cet endroit que l'*euripe* avait été construit.

Enfin je ne terminerai pas cette étude sans avoir touché un autre problème qui, pour être secondaire, a dû jouer un certain rôle dans l'exécution du percement du Canal de Ptolémée. Je veux parler de la question politique, que l'on trouve toujours à la base des grands travaux d'utilité publique ayant pour objet de transformer ou de modifier la vie d'une région, d'un pays et le monde en général, comme le canal de Suez, le canal de Panama et plus anciennement le canal de Corinthe. On se souvient des nombreuses polémiques lancées contre les promoteurs de ces grandes œuvres humaines. Il semble, à consulter

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

les historiens, qu'il en fut ainsi pour le Canal de Ptolémée Philadelphe. Nous n'avons là-dessus aucun renseignement positif; mais il est permis d'émettre certaines conjectures, qui ont pour elles toutes les apparences de la vérité.

La principale cause de cette création était d'un ordre purement économique; mais elle lésait un grand nombre d'intérêts particuliers, et pour cela elle devait être fortement combattue. Car il est évident que le projet d'un canal direct, réunissant les deux mers, a dû susciter bien des disputes et des discussions intéressées, où la bonne foi ne présidait pas toujours. Les préparatifs, et même le percement du canal de Suez, nous apportent d'utiles leçons. Dans ces circonstances ce sont toujours les mêmes procédés usités. Nous voyons que le roi Ptolémée a rencontré, pour réaliser son œuvre, les mêmes difficultés, les mêmes résistances et les mêmes oppositions que trouva naguère M. F. de Lesseps à la réalisation de son œuvre, dont nous connaissons toute la genèse. Mais les grands intérêts généraux politiques et commerciaux qui se rattachent à l'isthme de Suez devaient nécessairement vaincre l'opposition. Pour le Canal de Ptolémée, j'en trouve la preuve chez les auteurs anciens rapportant, trop sommairement peut-être, les fables qui couraient alors sur son percement. C'est dans ces légendes qu'il faut chercher quelquefois la vérité. Il y en a de très anciennes; elles avaient servi au Canal des Pharaons, puis elles furent utilisées pour le Canal de Ptolémée. C'est ainsi qu'Hérodote (liv. II, 158), après avoir décrit le canal, raconte : « Lorsque ces travaux furent entamés sous le règne de Nécos, cent mille ouvriers égyptiens y périrent; et l'entreprise était à peine à moitié, quand le roi fit cesser de creuser, arrêté par un oracle qui lui déclara qu'il travaillait pour un barbare. Les Égyptiens appellent barbares tous ceux qui ne parlent pas leur langue. » Toutefois cet échec ne détourna pas le roi, car Hérodote (liv. II, 159) dit ensuite : « Nécos, ayant renoncé à ce grand ouvrage, se tourna du côté des expéditions militaires. Il fit faire des vaisseaux, tant sur la mer du Nord que sur le golfe Arabique, dans la mer Érythrée; et l'on voit encore la trace des chantiers où ils furent construits. Ces vaisseaux lui formèrent une marine, dont il se servit pour l'exécution de ses projets. » Le roi Nékaou était assurément un grand administrateur. Il comprenait très bien l'intérêt et aussi les nombreuses sources de revenus que tirerait l'Égypte du passage des marchandises par l'isthme, au lieu de les détourner sur Memphis. C'étaient là assurément d'anciens préjugés qu'il

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

n'était pas aisé de combattre. Peut-être Nékaou eut-il l'idée d'une communication entre les deux mers? la légende l'assure, mais elle n'est pas certaine. En tout cas, nous trouvons Nékaou avec la pensée fixe d'améliorer les relations commerciales. Le récit d'Hérodote ne peut pas laisser de doutes. Mais il fut arrêté, dit l'historien : 1° par la mort d'un trop grand nombre d'hommes; 2° parce que le roi travaillait pour un barbare. Quel était ce barbare? Je pense que le barbare était grec, et qu'Hérodote n'a pas osé le nommer. A ce moment, les Grecs étaient fortement implantés en Égypte, particulièrement dans le Delta et dans le Djifâr. Ils avaient étendu leur commerce très loin dans la mer Rouge; ils y avaient même fondé quelques comptoirs. D'où les craintes, qui se justifièrent plus tard, et la résistance de quelques vieux nationalistes égyptiens, contre les envahisseurs, qui détournaient à leur profit le commerce de l'Égypte. La mort des ouvriers est un thème que l'on trouve souvent dans les légendes égyptiennes. Elle indique toujours de grands travaux difficiles et pénibles à exécuter; quelquefois elle sert à cacher une œuvre avortée, sans indiquer, comme ici, le motif de cet échec. Tout récemment encore on a vu l'œuvre de M. F. de Lesseps attaquée de la même façon déloyale par ses adversaires. Le canal Mahmoudieh, qui relie le Caire à Alexandrie, fut creusé sous le règne de Méhémet-Ali. 313.000 hommes furent employés à cette œuvre gigantesque. Des maladies avaient beaucoup diminué les travailleurs; il n'en fallut pas davantage pour soulever l'indignation populaire, toujours dupe de pensées égoïstes, dissimulées sous une forme humanitaire, habilement colportée. Aujourd'hui on a remplacé la *corvée* humaine par la *fourniture* d'hommes. Cette fourniture est donnée généralement à des chefs de villages, ou à des entrepreneurs, parfois européens, lesquels, comme entreprises, ne font que prélever, très durement, de fortes sommes sur les ouvriers ou sur les fellahs. On est ainsi en droit de se demander si la fourniture des hommes est plus douce, pour l'ouvrier bien entendu, que la corvée humaine ouvertement déclarée. On me permettra d'en douter. Je ne donnerai à cela aucun exemple; il me suffira d'invoquer le témoignage des personnes qui ont suivi de près le système employé en Égypte pour le ravitaillement de la main-d'œuvre dans les chantiers. La corvée en soi est très mauvaise, mais l'autre système, je le dis, ne vaut pas mieux, au moins tel qu'il est appliqué en Orient.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

Dans tous les cas, on comprend mal une campagne humanitaire à l'époque de Nékaou. En effet, tous les travaux publics, en particulier l'entretien des canaux, étaient exécutés à l'aide de la corvée, composée de prisonniers de guerre (Hérodote, liv. II, 108) et d'esclaves. Nous savons également que chaque nome était appelé à concourir aux travaux publics. C'est ainsi qu'un document grec du IVe siècle dit que les bourgs de l'Oxyrrhinchite (Haute-Égypte) contribuèrent à l'entretien de certains canaux lointains, comme le *Flumen Trajanum* (Canal des Pharaons), dont le bon état intéressait la province. Le nome Oxyrrhinchite, le Fayoum moderne, était sillonné de nombreux canaux, rayonnant dans tous les sens. C'est au Fayoum que le légendaire *Mœris* construisit le fameux lac qui porte son nom. Il devait y avoir, dans cette province, des hommes attachés spécialement aux canaux, des ouvriers d'art ayant une grande connaissance de tous les travaux d'irrigation. Je crois que c'est une compagnie de ces hommes que signale le *papyrus*, et qui furent envoyés à la réfection du *Flumen Trajanum*.

Enfin pour terminer il est une autre cause qui arrêta les travaux et que j'ai déjà signalée, la plus sérieuse, peut-être : c'est la différence présumée de la hauteur des deux mers. Mais il est bien entendu que cette erreur, qui s'est fait sentir jusqu'au milieu du siècle dernier, n'a porté que sur le canal entrepris par Ptolémée II, et que c'est cette erreur fondamentale qui obligea les ingénieurs à construire un canal dérivé du Nil, avec des écluses pour retenir les eaux venant de la mer Rouge, qui sans cela auraient inondé les terres du Delta. Mais cette question n'était pas acceptée par tout le monde, et il convient de montrer les réserves faites à ce sujet par des écrivains de l'antiquité.

Assurément, le Canal de Ptolémée était loin de représenter ce que l'on avait tout d'abord rêvé; mais sur l'ancien système de navigation, c'était un progrès appréciable. Il offrait au commerce un passage toujours long, il est vrai, mais beaucoup plus direct pour les marchandises destinées aux pays étrangers à l'Égypte. Pas de transbordements pénibles à opérer, pas d'arrêt en Égypte, sauf le temps d'accomplir les formalités douanières.

J. Clédat.

(*A suivre.*)

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net

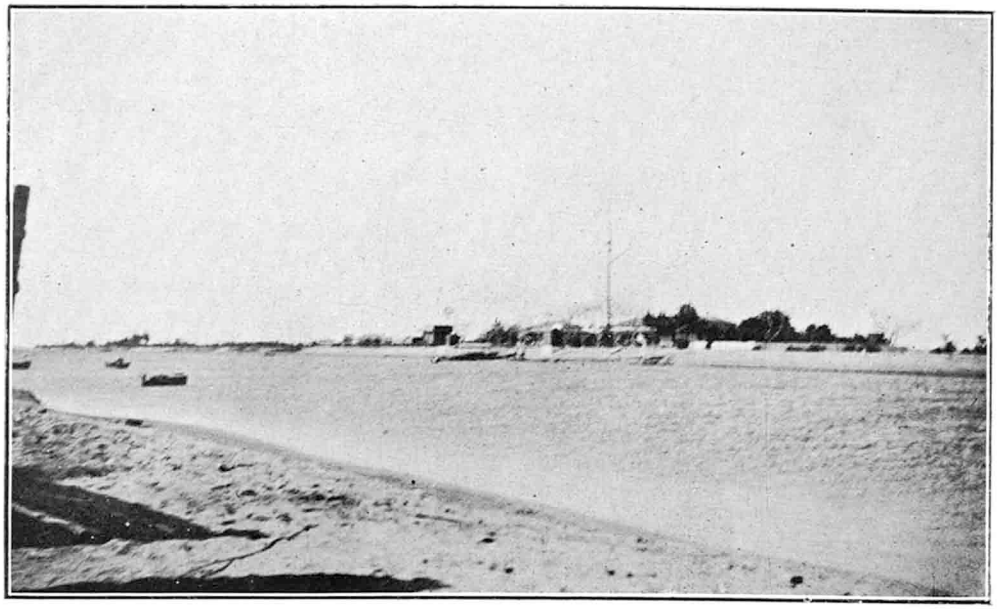


Fig. 1. — El-Qantarah. La station du Canal.

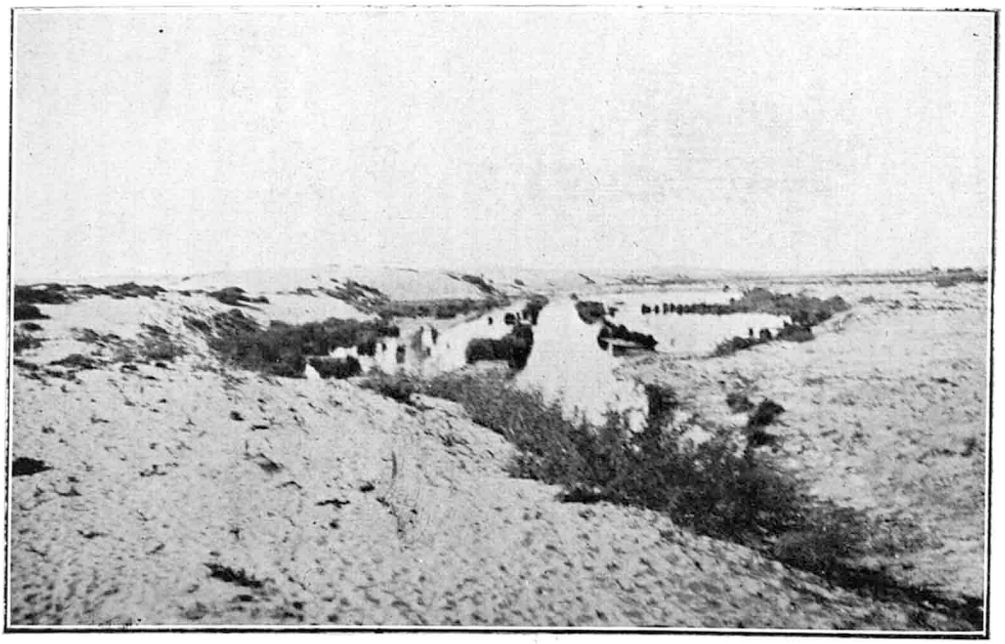
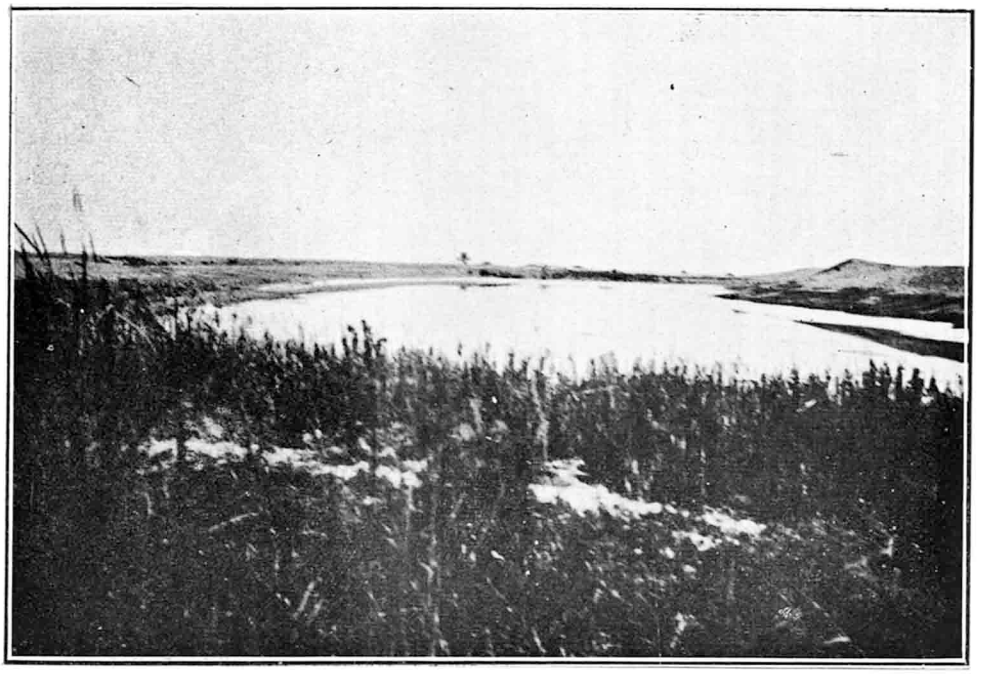


Fig. 2. — Le Canal des Pharaons, près de Néficheh.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net



Lagunes couvrant le Canal des Pharaons, sud-ouest des lacs Amers.

BIFAO 23 (1924), p. 27-84 Jean Clédat
Notes sur l'isthme de Suez [§ XIX (suite) et XX] [avec 2 planches].
© IFAO 2026 BIFAO en ligne https://www.ifao.egnet.net