

Le delta de l'Indus au temps d'Alexandre. Quelques éléments nouveaux pour l'interprétation des sources narratives

Madame Monique Kervran

Citer ce document / Cite this document :

Kervran Monique. Le delta de l'Indus au temps d'Alexandre. Quelques éléments nouveaux pour l'interprétation des sources narratives. In: Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 139^e année, N. 1, 1995. pp. 259-312;

doi : <https://doi.org/10.3406/crai.1995.15463>

https://www.persee.fr/doc/crai_0065-0536_1995_num_139_1_15463

Fichier pdf généré le 21/05/2018

COMMUNICATION

LE DELTA DE L'INDUS AU TEMPS D'ALEXANDRE.
QUELQUES ÉLÉMENTS NOUVEAUX
POUR L'INTERPRÉTATION DES SOURCES NARRATIVES,
PAR M^{me} MONIQUE KERVRAN

L'itinéraire qu'emprunta Alexandre lors de sa descente des vallées de l'Hydaspe, de l'Acésinès et de l'Indus (fig. 1), les villes qu'il rencontra, celles qu'il conquiert ou fonda en chemin, jusqu'à l'océan Indien, demeurent difficiles à identifier, à la fois à cause de l'imprécision des récits relatant cette expédition et des divagations du cours de l'Indus. On sait que le fleuve s'est déplacé entre les chaînes montagneuses de l'ouest et les déserts de l'est, Aristobule en a apporté le témoignage, au temps même d'Alexandre¹, mais on ne peut ni retracer avec exactitude, ni dater ces fluctuations, lorsqu'elles sont visibles sur les photos aériennes et satellitaires. Au terme de cet itinéraire, le rivage du delta de l'Indus est un autre objet d'interrogation : la côte que l'on connaît aujourd'hui résulte des actions souvent opposées du fleuve et de l'Océan, selon un processus impossible à reconstituer, en grande partie à cause de l'ignorance où l'on est du cheminement exact du fleuve lors des deux derniers millénaires et de la vitesse de construction du delta.

Ces difficultés n'ont pas découragé nombre d'historiens qui ont notamment tenté d'identifier et de localiser les royaumes et les métropoles subjugués le long de la vallée de l'Indus par le conquérant macédonien, entre le mois de novembre 326 et celui de juillet 325, date à laquelle, à travers les territoires arides de Gédrosie et de Carmanie, il regagna l'Iran. Nous n'évoquerons ici que les hypothèses concernant la localisation des villes-étapes du sud Punjab et du Sind, qui ont précédé l'arrivée à Pattala, métropole du delta (fig. 1).

1. Strabon, vol. 5, p. 23 : « Aristobule dit [...] qu'il fut témoin de l'abandon d'une étendue de pays qui comprenait plus de mille villes avec leurs bourgs, pour la raison que l'Indus, sorti de son lit, s'en était fait à gauche un autre beaucoup plus bas où il s'était précipité de façon qu'il n'arrosait plus le pays qu'il venait de quitter à droite et qui se trouvait plus élevé, au point que la crue même des eaux ne pouvait l'atteindre. »

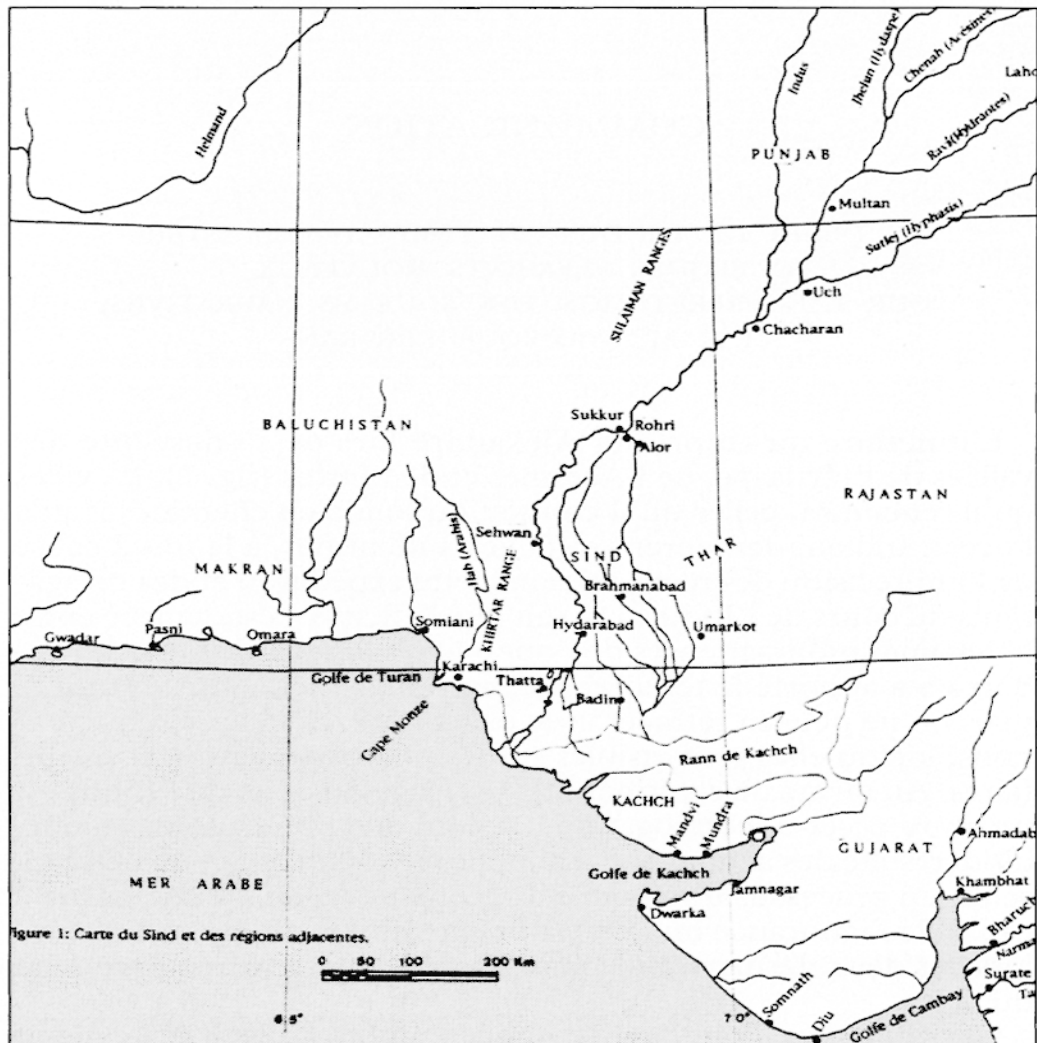


FIG. 1. – Carte du Sind et des régions adjacentes.

I. Les étapes précédant le delta

1. ALEXANDRIE-DU-CONFLUENT

Dans la première de ces villes, située au confluent de l'Acésinès et de l'Indus, se sont déroulés plusieurs événements importants : c'est là qu'Alexandre, arrivé par voie d'eau, attendit Perdicaas et son armée, venus par la terre, après avoir « soumis en chemin la nation autonome des Abastanes » ; c'est là qu'il reçut de nouveaux bateaux, « construits par les Xathres, autre nation indienne autonome, qui avait fait sa soumission »². Il fit encore, de ce confluent,

2. Arrien VI, 25, 1.

la limite sud de la satrapie de Philippe et ordonna de fonder une ville à cet endroit, avec des cales de radoub³. Enfin, il fit traverser le fleuve au plus gros de l'armée, avec les éléphants, sous la conduite de Cratère, prévoyant l'inimitié des nations riveraines qu'ils allaient rencontrer sur la rive gauche de l'Indus⁴. Arrien ne mentionne pas le nom de cette nouvelle fondation appelée Alexandrie par Quinte Curce⁵. Mac Crindle la localise dans l'actuelle Chachar, situé en face de Mithankot. Chachar se trouve sur la rive gauche de l'Indus, à quelques kilomètres au sud du confluent que fait ce fleuve avec le Panjnad, qui unit les eaux du Chenab et du Sutlej (c'est-à-dire l'Acésinès et l'Hyphasis). Mais il n'est pas sûr que ce confluent soit celui que mentionnent les historiens de l'Antiquité, car un canal, quittant la rive gauche de l'Indus, relie ce fleuve au confluent de l'Acésinès/Chenab avec l'Hydraotès/Ravi, une soixantaine de kilomètres au nord-est de Chachar. Or les canaux correspondent souvent à d'anciens cours du fleuve et à proximité de ce confluent se trouve la ville historique d'Uch qui pourrait alors correspondre à l'ancienne Alexandrie-du-confluent. Cette hypothèse, que j'ai formulée au simple examen des cartes dont je disposais, est corroborée par A. Cunningham (p. 220-221), à l'ouvrage duquel je n'ai eu accès que plus tard. Cunningham indique que la position actuelle du Chenab et de la Ravi (Acésinès et Hydraotès) date du début du XIX^e siècle et qu'auparavant cette intersection se trouvait à proximité d'Uch. Les remarquables vestiges médiévaux de cette ville sont construits sur un tell élevé, qui prouve l'antiquité du site. Mais l'histoire d'Uch, comme de celle de toutes les villes de la vallée de l'Indus, est encore à écrire.

Signalons encore que lors de sa conquête de la vallée de l'Indus en 712-713, Muhammad Ibn Qasim s'empara d'une place forte particulièrement bien défendue dont le nom était A'shkandra ou Sekandra. Cette place se trouvait entre Alor et Multan, ce qui pourrait correspondre à la localisation présumée d'Alexandrie-du-confluent⁶.

2. LA VILLE DES SOGDIENS

L'étape suivante fut la résidence des Sogdoi⁷ où Alexandre « fit fortifier une autre cité, construire d'autres cales de radoub et

3. *Ibid.* VI, 25, 2.

4. *Ibid.* VI, 25, 4.

5. Q. Curce IX, 8.

6. Mac Murdo, 1834, p. 31.

7. Sogdiens : « L'atlas Westerman les appelle Segder (Segdiens) et les place sur la rive gauche de l'Indus, à quelque 200 km au nord du delta » (Savinell, trad. de l'Histoire d'Alexandre, p. 203) ; Mac Crindle, 1896, p. 354.

réparer les navires endommagés »⁸. Diodore de Sicile appelle ce peuple les Sodrai et situe sur leur territoire la fondation d'Alexandrie dans laquelle, selon lui, furent établis 10 000 habitants⁹. Il est difficile de localiser ce royaume et plus encore sa (ou ses) villes : car le texte d'Arrien évoque séparément la « résidence des Sogdiens » et « la fortification d'une autre ville par Alexandre ». Saint-Martin a supposé que la capitale des Sogdiens pouvait être Alor¹⁰, ville prospère avant que l'Indus ne s'en éloigne, la ville fortifiée par Alexandre pouvant être Rori, avec son îlot rocheux au milieu de l'Indus, endroit privilégié pour établir une forteresse (ce qui fut fait plus tard). Cunningham situe le territoire des Sogdiens plus au nord, entre Alor et Uch, au village de Sirwahi, qu'il rapproche du Sodrai de Diodore de Sicile. Il signale près de ce village un gué important sur l'Indus, en direction de Gandava et de la passe de Bolan, que Cratère emprunta peut-être, plus tard, avec le corps principal de l'armée, sur le chemin du retour¹¹.

3. LA CAPITALE DE MUSICANUS

L'étape suivante, qui devait amener Alexandre et sa flotte au royaume de Musicanus¹², fut couverte avec une extrême rapidité car ce roi, n'ayant envoyé aucun émissaire porteur de sa soumission, pouvait être suspecté d'intentions belliqueuses. Il se tira d'affaire en plaidant sa culpabilité. La citadelle de sa ville fut fortifiée et une garnison « fut installée dans la citadelle parce qu'[Alexandre] jugeait que la position permettait de maintenir dans l'obéissance les peuplades voisines »¹³ : la citadelle de Bukkur/Rori, qui fut presque toujours, dans le passé, une position importante pourrait être cette citadelle, à condition qu'elle ait eu, il y a 2 300 ans, la position inexpugnable qu'on lui connaît aujourd'hui,

8. Arrien VI, 15, 4.

9. Cité par Mac Crindle, 1896, p. 354.

10. Alor : probable capitale du royaume de Musicanus soumise en 326 par Alexandre, Alor fut plus tard la capitale d'une dynastie hindoue qui régna sur le Sind et le Baluchistan vers le VI^e siècle de l'ère chrétienne, à un certain degré sans doute sous tutelle sassanide. Au début du VII^e siècle, une dynastie brahmane lui succéda mais elle fut abbatue en 711 par l'envahisseur arabe Muhammad Ibn Qasim qui, après s'être emparé de Daybul et de Brahmanabad, conquiert Alor et Multan. Après cette conquête, Alor est déchue de son rôle de capitale régionale et placée sous la dépendance de Mansurah (l'ancienne Brahmanabad). La ville survécut quelques siècles pendant lesquels, mais à une date indéterminée, le cours du fleuve qui la baignait se déplaça de plusieurs kilomètres à l'ouest. Au milieu du X^e siècle, elle était désertée. En 1522, les briques de sa forteresse en ruine servirent à la rénovation de celle de Bukkur.

11. Cf. n. 9.

12. Royaume de Musicanus : la localisation de ce royaume dans la région d'Alor est à peu près universellement acceptée (Mac Crindle, Cunningham, Mac Murdo, Eggermont, etc.).

13. Arrien VI, 15, 7.

enserrée dans le cours de l'Indus. Mais cette localisation est en concurrence avec celle, hypothétique, de la citadelle des Sogdiens.

4. LA CAPITALE DE SAMBOS

D'autres villes furent prises par Alexandre, après celle de Musicanus : celles d'Oxycanus, celles de Sambos et d'autres, où les brahmanes avaient animé la résistance à l'armée macédonienne. Une seule est nommée, Sindimana, capitale de la province de Sambos¹⁴. Nommé « satrape des Indiens montagnards » par Alexandre, Sambos avait fui en apprenant que Musicanus, son ennemi, avait été pardonné et confirmé dans son gouvernement par le Macédonien. Arrien a ainsi décrit le reddition de Sindimana : « Dès qu'Alexandre s'approcha de la ville qui était la capitale de la province de Sambos et portait le nom de Sindimana, on lui ouvrit les portes à son arrivée, les familiers de Sambos comptèrent avec soin son trésor, et se portèrent au devant d'Alexandre, en amenant avec eux les éléphants. »¹⁵ Quinte Curce donne une autre version de la prise de « la cité la mieux fortifiée de Sambos », grâce à un souterrain creusé jusqu'au cœur de la ville par les soldats d'Alexandre¹⁶. Mais il n'est pas certain qu'il s'agisse de la même ville, bien qu'on puisse penser que la ville la mieux fortifiée du royaume était sa capitale, celle où le souverain entassait ses trésors.

Sindimana est communément identifiée avec la Sewistan/Sijistān/Sadusān des géographes musulmans, l'actuelle Sehwan¹⁷. Cette ville possède les ruines d'une antique citadelle de briques crues édifée sur les derniers escarpements de la chaîne des Lakki. La position stratégique de cette ville, bordée à l'est par l'Indus et au nord par un canal dérivant du lac Manchar, commandant la passe de Lakki vers le Baluchistan, a été reconnue comme une position stratégique remarquable par le conquérant arabe Muhammad Ibn Qasim, aussi bien que par les Britanniques, un millénaire plus tard¹⁸.

14. Province de Sambos : généralement localisée dans la région de Sehwan. Parmi les différentes tentatives faites pour expliquer l'origine du nom du roi Sambos, Saint Martin voit un lien possible de ce nom avec celui de la tribu des Sammah, dont les chefs ont joué un rôle prédominant, à plusieurs reprises dans l'histoire de la vallée de l'Indus (cité par Mac Crindle, 1896, p. 355).

15. Arrien VI, 15, 6.

16. Cité par Eggermont, 1975, p. 19 et Mac Crindle, 1896, p. 254, qui signale qu'Aurangzeb captura Surat de la même manière.

17. Sehwan : ce qu'on sait de son histoire est assez semblable à celle d'Alor (*supra*, note 10) mais la ville garda de son importance après la conquête arabe. Au XI^e siècle, elle fut conquise par Mahmud de Ghazna et son intérêt stratégique fut toujours considéré comme important jusqu'à l'époque coloniale. La forteresse ancienne (localement appelée « Kāfir Kilā ») forme un tell de 4,5 ha dominant la vallée d'une trentaine de mètres.

18. Majumdar, 1934, p. 45.

II. Strabon, Pline et Arrien : informations sur le delta de l'Indus à l'époque alexandrine

C'est peut-être alors qu'il se trouvait à Sindimana qu'Alexandre « reçut la visite du gouverneur de la province de Pattala [...] qui lui offrait la soumission de toute sa province, en même temps qu'il lui confiait sa personne et ses biens. Alexandre le renvoya à son poste, en lui ordonnant de faire tous les préparatifs nécessaires pour accueillir l'armée »¹⁹. Pourtant, après trois jours de navigation, Alexandre apprit que « le gouverneur de Pattala avait pris la fuite avec la plus grande partie des habitants qu'il avait regroupé, laissant la contrée déserte. A cette nouvelle, Alexandre descendit le fleuve plus vite qu'avant. Lorsqu'il arriva à Pattala, il trouva la ville vide d'habitants et la campagne de cultivateurs »²⁰.

Ce n'est pas dans la description des étapes précédant l'arrivée d'Alexandre à Pattala qu'on peut trouver des indices permettant de localiser cette ville. Car si Sindimana est effectivement Sehwan – ce dont on n'est pas sûr –, et si c'est de cette localité que la flotte macédonienne a gagné Pattala – ce qu'on est loin de pouvoir déduire avec certitude des sources narratives –, la durée de navigation de Sindimana à Pattala est inconnue : elle fut de trois jours, plus une durée indéterminée au cours de laquelle la vitesse de la flotte fut accélérée à la nouvelle de la défection du gouverneur de la province deltaïque. Signalons que seize siècles plus tard, en 1334, Ibn Baṭṭūṭa suivit le même itinéraire, puisqu'il navigua sur l'Indus de Sehwan à **Lahori Bandar, port des bouches de l'Indus parfaitement localisé, soixante kilomètres à l'ouest/sud-ouest de Thatta,** et a priori au-delà de Pattala. Ibn Baṭṭūṭa fit cette croisière avec son hôte, le gouverneur de Lahori Bandar qui rejoignait son poste : « Le gouverneur avait quinze bateaux, en compagnie desquels il s'avança sur le fleuve Sind [...] Je partis donc dans sa société. Je voyageais pendant cinq jours en compagnie d'Ala Almuc, et nous arrivâmes au siège de son gouvernement, c'est-à-dire à la ville de Lahari. »²¹ Il est probable que la vitesse de déplacement de la flotille de quinze bateaux qui constituait la suite du gouverneur de Lahori était supérieure à celle de la flotte de 2 000 unités du conquérant macédonien²², aussi ce témoignage n'a-t-il qu'une valeur anecdotique.

19. Arrien VI, 17, 1-3.

20. *Ibid.* VI, 17, 5.

21. Ibn Baṭṭūṭa III, p. 112.

22. Sur les effectifs de la flotte macédonienne, voir Arrien VI, 2, 4. Au cours de la descente de l'Indus, Arrien mentionne à plusieurs reprises la construction de nouveaux bateaux, par suite d'avaries et de destruction. Strabon évoque aussi la construction des bateaux grâce au bois des forêts de Porus, bois transporté sur l'Hydraotès (sapins, pins, cèdres et autres) : Strabon, vol. 5, p. 36-37. La flotte de Néarque était beaucoup plus réduite, puisqu'elle ne comptait que 150 bateaux.

Parmi les historiens de l'Antiquité donnant les détails les plus intéressants sur le delta de l'Indus, on citera Strabon (I^{er} siècle), Pline l'Ancien et surtout Arrien, ce dernier ayant laissé le récit le plus détaillé de l'exploration de cette région par Alexandre. Ces trois historiens ont puisé leurs informations dans les œuvres, aujourd'hui perdues, d'auteurs plus anciens, Aristobule, Néarque, Ptolémée de Lagos et Onésicrite qui tous les quatre ont participé à l'expédition macédonienne en Inde. Strabon, Pline et Arrien décrivent donc l'estuaire de l'Indus tel que l'ont vu les compagnons d'Alexandre, trois ou quatre siècles avant eux, alors que Ptolémée et l'Auteur anonyme du Périple de la mer Érythrée (II^e et I^{er} siècle de l'ère chrétienne) s'accordent pour décrire un estuaire différent, probablement celui qu'il était devenu, cinq siècles après Alexandre. Nous ne considérerons donc pas ces deux témoignages : celui de Ptolémée parce qu'il semble avoir mêlé, dans sa description du delta, des éléments issus de sources d'époque alexandrine, comme la survivance de Pattala, et des informations de son temps, comme la multiplication des bouches de l'Indus, de deux à sept. Le Périple de la mer Érythrée, quant à lui, est considéré comme le récit d'un observateur (peut-être un marchand) et non comme celui d'un érudit ; aucun emprunt n'y est fait aux sources anciennes et c'est en cela qu'il est précieux : il reflète la réalité du delta au moment où le vit son auteur, vers le milieu du I^{er} siècle de l'ère chrétienne.

STRABON. Concernant le delta, ce géographe écrit : « Cette dernière contrée [la Pattalène] est formée par les deux branches de l'Indus qui sont, selon Aristobule à mille (c. 200 km), selon Néarque à mille huit cents stades (c. 360 km) l'une de l'autre. Onésicrite donne deux mille stades (c. 400 km) à chaque côté du triangle de l'île de Pattalène formée par l'Indus et dit que ce fleuve a environ deux cents stades (c. 40 km) de largeur à l'endroit où il se divise en deux branches ; il donne à cette île le nom de delta [...] La Pattalène tire son nom de Pattala, ville considérable qu'on trouve dans cette île. »²³ Strabon dit ailleurs : « L'Indus... se jette dans la mer du midi par deux bouches ; elles embrassent le pays connu sous le nom de Pattalène et qui ressemble au delta de l'Égypte. »²⁴ Enfin, dernière notation sur le delta trouvée chez Strabon : « Selon Onésicrite, la côte de la Pattalène était, en très grande partie, pleine de bancs, surtout près des embouchures du fleuve [ou des fleuves] à cause des atterrissements, des marées et

23. Strabon, vol. 5, p. 44-45. La longueur du stade varie entre 180 et 211 mètres ; j'ai pour ma part retenu la valeur moyenne de 200 mètres.

24. *Ibid.*, p. 14.

du défaut des vents de terre, ceux qui soufflaient alors venant pour la plupart de la mer. »²⁵

PLINE L'ANCIEN. La plupart des informations qu'il donne sur l'Indus concerne le cours du fleuve et les affluents qu'il reçoit. Du delta, Pline dit peu de choses : « [l'Indus] forme une île très vaste nommée Prasiene et une autre plus petite nommée Patalé [...] il se jette dans l'Océan après avoir, pour ainsi dire, accompagné le soleil en direction de l'ouest. »²⁶ Il précise ailleurs que l'île de « Patalé, que nous avons signalée à l'embouchure même de l'Indus, [est] de forme triangulaire et large de 220 milles (c. 324 km) »²⁷.

ARRIEN. C'est l'historien qui a relaté de la façon la plus détaillée l'expédition d'Alexandre, dans les livres VI et VIII de l'Anabase, le dernier consacré à l'Inde, mais les événements qui y sont narrés ne sont pas toujours faciles à interpréter. « A Pattala, les eaux de l'Indus se séparent en deux grands fleuves qui tous les deux gardent le nom de l'Indus jusqu'à la mer [...] [Alexandre] décida de descendre le bras droit du fleuve jusqu'à son embouchure en mer »²⁸. Au cours de cette descente, qui s'effectue sans guide (la population ayant fui) les bateaux sont pris dans une tempête provoquée par le vent de mer soufflant contre le courant du fleuve, endommageant fortement les navires : « Quand on arriva là où le fleuve s'élargit à tel point que dans sa plus grande largeur il atteint deux cents stades (36 à 40 km) à cet endroit, un vent violent soufflait de la haute mer et les rames étaient difficilement tenues relevées dans les vagues [...] ils se réfugièrent de nouveau dans une anse. »²⁹ Survint un nouvel épisode qui plongea les Macédoniens dans la stupeur : la marée descendante, qui laissa soudain les navires à sec, puis la marée montante, qui les déstabilisa et en disloqua un certain nombre. Après cela, Alexandre envoya deux navires pour explorer « l'île dans laquelle les indigènes lui avaient dit qu'il devait mouiller au cours de la descente vers la mer [...] l'île s'appelle Cilluta [...] elle était grande et avait de l'eau douce [...] elle était située dans le fleuve [...] [Alexandre vint] mouiller près d'un promontoire de cette île [...] et offrit un sacrifice aux dieux [...] Le jour suivant, il navigua vers l'autre île, celle qui était en mer »³⁰. Arrien a précisé plus haut que cette deuxième île, visible deux cents stades après avoir dépassé celle de Cilluta, était déjà

25. *Ibid.*, p. 45.

26. Pline l'Ancien VI, 71.

27. *Ibid.* VI, 81.

28. Arrien VI, 18, 2-3.

29. *Ibid.* VI, 18, 5.

30. *Ibid.* VI, 19, 3.

située en mer. « Alexandre y aborda, y fit un nouveau sacrifice³¹, puis ayant franchi l'embouchure de l'Indus, il gagna la haute mer d'après lui pour voir s'il surgirait une terre proche, mais à mon avis surtout pour pouvoir dire qu'il avait navigué sur la Grande Mer au delà de l'Inde. »³²

Après cette exploration du bras droit de l'estuaire, Alexandre et ses compagnons revinrent à Pattala et de là firent « une seconde descente vers la Grande Mer, mais par l'autre bras du fleuve, pour savoir laquelle des deux embouchures de l'Indus est la plus facile à franchir pour atteindre la mer. Ces deux embouchures sont distantes d'environ dix-huit cents stades (c. 360 km). Dans sa descente du fleuve, il arriva à un très grand lac non loin de l'embouchure du fleuve, alimenté par le fleuve, et peut-être aussi par les cours d'eau des alentours qui s'y jettent, ce qui explique ses grandes dimensions et le fait qu'il ressemble beaucoup à un golfe marin. Et effectivement, il y avait déjà dans ce lac des poissons de mer, plus grands que ceux de notre mer [...] avec les navires à trente rameurs et ceux à un rang et demi. [Alexandre] franchit l'embouchure de l'Indus et, s'étant là aussi avancé en mer, il se rendit compte que cette embouchure-là de l'Indus était plus facile à franchir »³³.

Les témoignages anciens s'accordent à décrire ainsi le delta de l'Indus au IV^e siècle av. J.-C. : le fleuve, qui atteint une largeur de deux cents stades (c. 40 km, probablement à l'époque de la crue), se sépare en deux bras qui l'un et l'autre se jettent dans la mer du Midi/l'Océan. Le delta de l'Indus forme un triangle au sommet duquel se trouve la ville portuaire de Pattala qui donne à l'île formée par l'estuaire le nom de Pattalène. Les deux bras ont une longueur de deux mille stades (c. 400 km) selon Strabon (d'après Onésicrite) et leurs embouchures sont distantes de mille stades (c. 200 km) selon Aristobule, mille huit cents (c. 360 km) selon Néarque³⁴. Pline indique que le cours de l'Indus a, dans sa dernière partie, une direction est-ouest. Arrien indique que le bras gauche de l'estuaire se jette dans un lac d'eau saumâtre ou salée ouvert sur la mer. Enfin, la façade maritime de la Pattalène est, toujours selon Strabon/Onésicrite, encombrée de bancs de sable.

Cette description du delta de l'Indus contient trois inconnues majeures : la position de l'embranchement de l'Indus, dont on ne connaît ni la longitude, ni la latitude ; l'orientation des branches

31. *Ibid.* VI, 19, 4.

32. *Ibid.* VI, 19, 5.

33. *Ibid.* VI, 20, 2-4.

34. Il est plus que probable que Néarque n'a pas navigué entre ces deux embouchures ; son évaluation de la distance séparant ces deux embouchures n'est donc pas fondée sur une expérience personnelle.

formant l'estuaire ; enfin les coordonnées des embouchures de la branche gauche et de la branche droite, qui déterminent le tracé de la côte du delta. On a ainsi un triangle, dont les côtés auraient 400 km de long et la base entre 200 et 350 km, qu'aucune indication ne permet de positionner sur la carte actuelle du Sind : on peut le faire monter ou descendre le long la vallée de l'Indus, le déplacer ou le faire pivoter vers la droite ou la gauche, enfin en modifier les dimensions si l'on privilégie les mesures données par un auteur plutôt qu'un autre. C'est en fait à cet exercice que se sont livrés, depuis le milieu du XVIII^e siècle, les historiens et géographes cherchant à localiser la fin du périple indien d'Alexandre et la métropole du delta à cette époque, Pattala. Aucune étude géomorphologique permettant d'évaluer l'emprise du delta et son extension vers l'Océan au cours des trois derniers millénaires n'ayant jamais été faite et, en raison de sa complexité et de son coût, ne le sera sans doute jamais ; toutes ces hypothèses, y compris celles de géologues comme H. Wilhelmy, ont été fondées sur l'interprétation des sources narratives, celles de l'époque grecque mais aussi celles d'époques plus tardives. Il serait fastidieux de toutes les évoquer ici puisque aussi bien, aucune d'elles n'a abouti à une reconstitution du delta à l'époque alexandrine admise par tous. C'est pourquoi nous nous sommes tournés vers d'autres sources d'informations :

- l'examen des photos aériennes et satellitaires, qui permet de voir, mais sans pouvoir les dater, les cours et chenaux que l'Indus a creusés, au cours des siècles, dans la partie inférieure de sa vallée³⁵ ;
- l'archéologie, qui a révélé un certain nombre de sites qu'on a pu dater³⁶, et qui sont d'utiles jalons pour connaître la chronologie des établissements humains sur le delta. Mais cette technique a aussi ses limites : dans la partie médiane du delta, balayée par les divagations du fleuve, certains sites ont pu disparaître sans laisser de trace. Dans la partie nord-ouest du delta, dépôt d'alluvions, subsidence et récente transgression marine ont recouvert ou englouti certains sites et rendu inaccessibles les niveaux inférieurs de certains autres ;
- enfin, la recherche systématique de tout accident de terrain, micro-falaise, éminence rocheuse perdue dans l'étendue des dépôts alluviaux, lacs, méandres abandonnés : ils constituent de précieux repères pour retrouver

35. Les photos aériennes ne sont pas accessibles, mais certaines cartes ont été dressées ou remises à jour avec elles ; on dispose en revanche des photos prises par le satellite Spot.

36. Kervran, 1992 et 1996, p. 45-48.

le tracé des bras du fleuve dans le delta et démontrer, a contrario, les itinéraires que ces bras n'ont pu suivre. La conjugaison de ces trois types d'indices a permis d'accéder à plusieurs certitudes quant à la configuration du delta de l'Indus à l'époque alexandrine, ainsi qu'aux époques ultérieures.

III. Tentative de restitution du delta de l'Indus à l'époque d'Alexandre

1. TENTATIVE DE LOCALISATION

DE LA BRANCHE DROITE OU OUEST DE L'ESTUAIRE

Concernant ce cours d'eau, on dispose d'une information certaine, c'est le glissement, du nord vers le sud-est, de la branche ouest de l'estuaire, durant les deux derniers millénaires (fig. 2). Ce phénomène, vérifiable à la fois sur le terrain et sur les cartes et photographies satellitaires où sont figurés les anciens chenaux et canaux d'irrigation, est étayé par les sources narratives médiévales et modernes, ainsi que par l'archéologie des ports successifs établis sur ces bras d'estuaire. C'est en remontant la chronologie, depuis l'époque actuelle jusqu'à l'Antiquité, et en remontant, géographiquement, du sud vers le nord de la partie ouest du delta, qu'on évoquera l'histoire de ces ports, illustres ou modestes, que les glissements successifs de la branche occidentale du delta de l'Indus réduisirent à la ruine et à l'abandon.

Le bras d'estuaire n° 5-6. Depuis un peu plus d'un demi-siècle, le volume d'eau charrié par le cours inférieur de l'Indus a été considérablement réduit par la construction de barrages en amont. L'estuaire du fleuve n'est donc plus constitué que par la branche occidentale qui se divise en deux pour franchir les cinquante derniers kilomètres qui la séparent de l'Océan. Mais aujourd'hui, le cours nord-ouest de cette fourche est à peu près tari et le petit port de **Keti Bandar** (fig. 4), qui connut naguère une certaine importance, n'est plus reconnaissable que grâce à quelques treuils rouillés et masures effondrées. La branche sud-est, ou Mutn ar Haidari, qui se jette dans les criques de Qalandri et Kahr, est l'ultime et dérisoire débouché de l'Indus, sauf à l'occasion de pluies de mousson particulièrement abondantes où d'autres bras sont réactivés. Un peu à l'est du Mutn ar Haidari, le port de **Shah Bandar** (fig. 4), créé pendant l'époque coloniale,

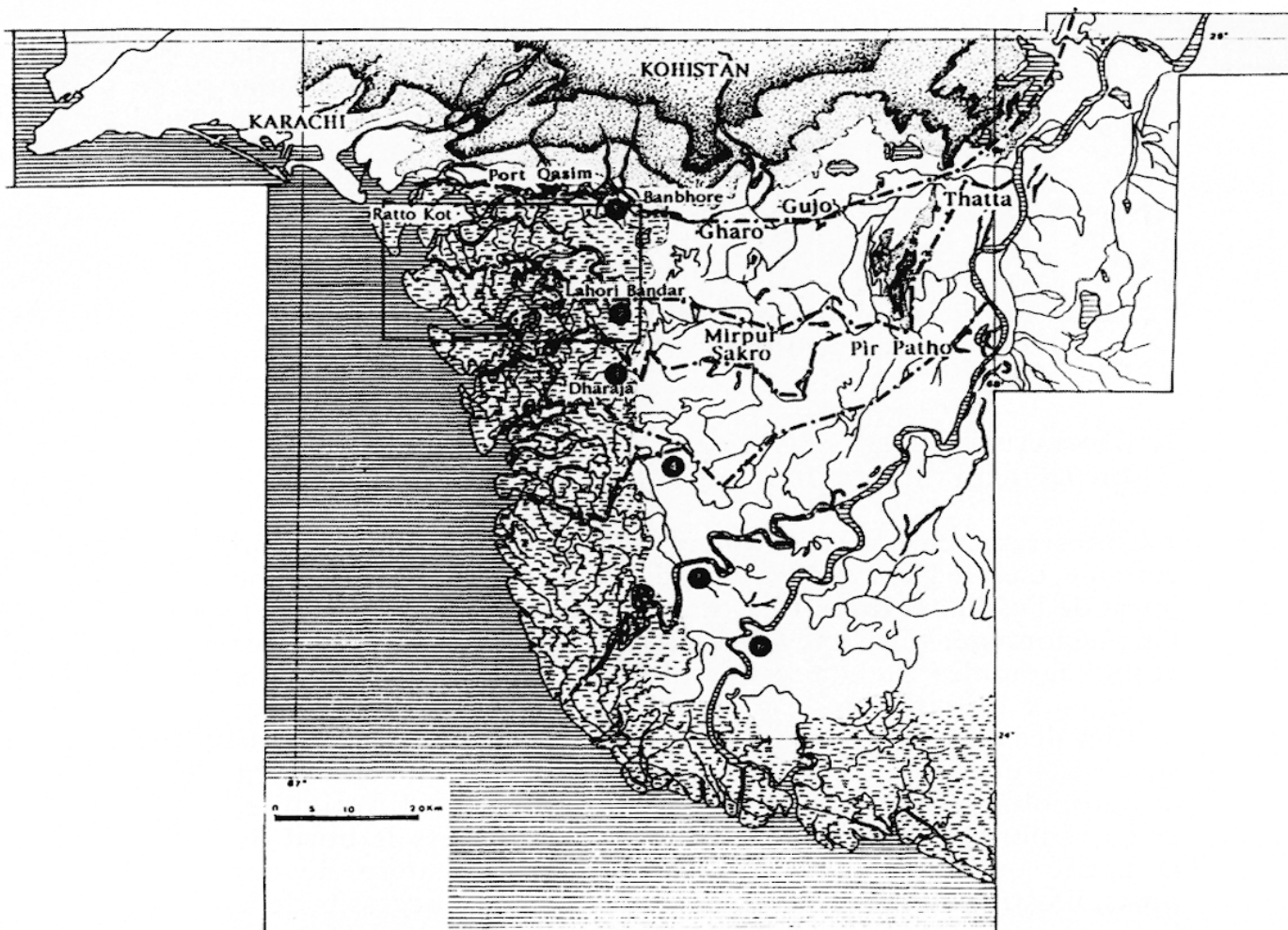


FIG. 2. — Déplacements probables de la branche droite de l'estuaire de l'Indus durant les deux derniers millénaires. 1 : fin du I^{er} millénaire jusqu'au VII^e/VIII^e siècle ap. J.-C. ; 2 : du VII^e/VIII^e jusqu'au XVII^e siècle ; 3 à 6 : du XVII^e au XX^e siècle.

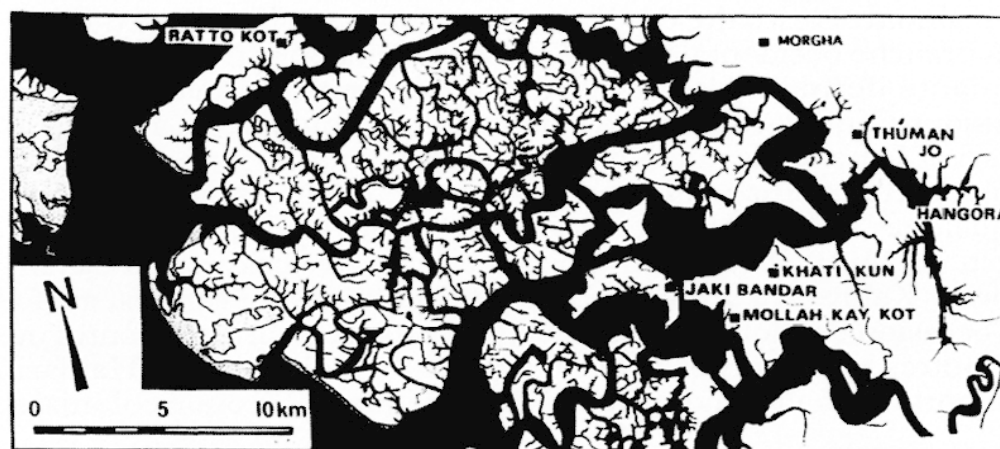


FIG. 3. — Les sites archéologiques découverts récemment dans la partie nord-ouest-ouest du delta (zone encadrée sur la figure 2). Ratto Kot : vestiges visibles IV^e/V^e-XII^e ; Morgha : v. v. XIV^e-XVII^e ; Thuman jo : v. v. X^e-XII^e ; Hangora : v. v. XIV^e-XVII^e ; Kati Kun ? ; Jaki Bandar = Lahori Bandar : v. v. X^e-XVII^e ; Mullah Kay Kot : v. v. XVI^e-XVII^e.

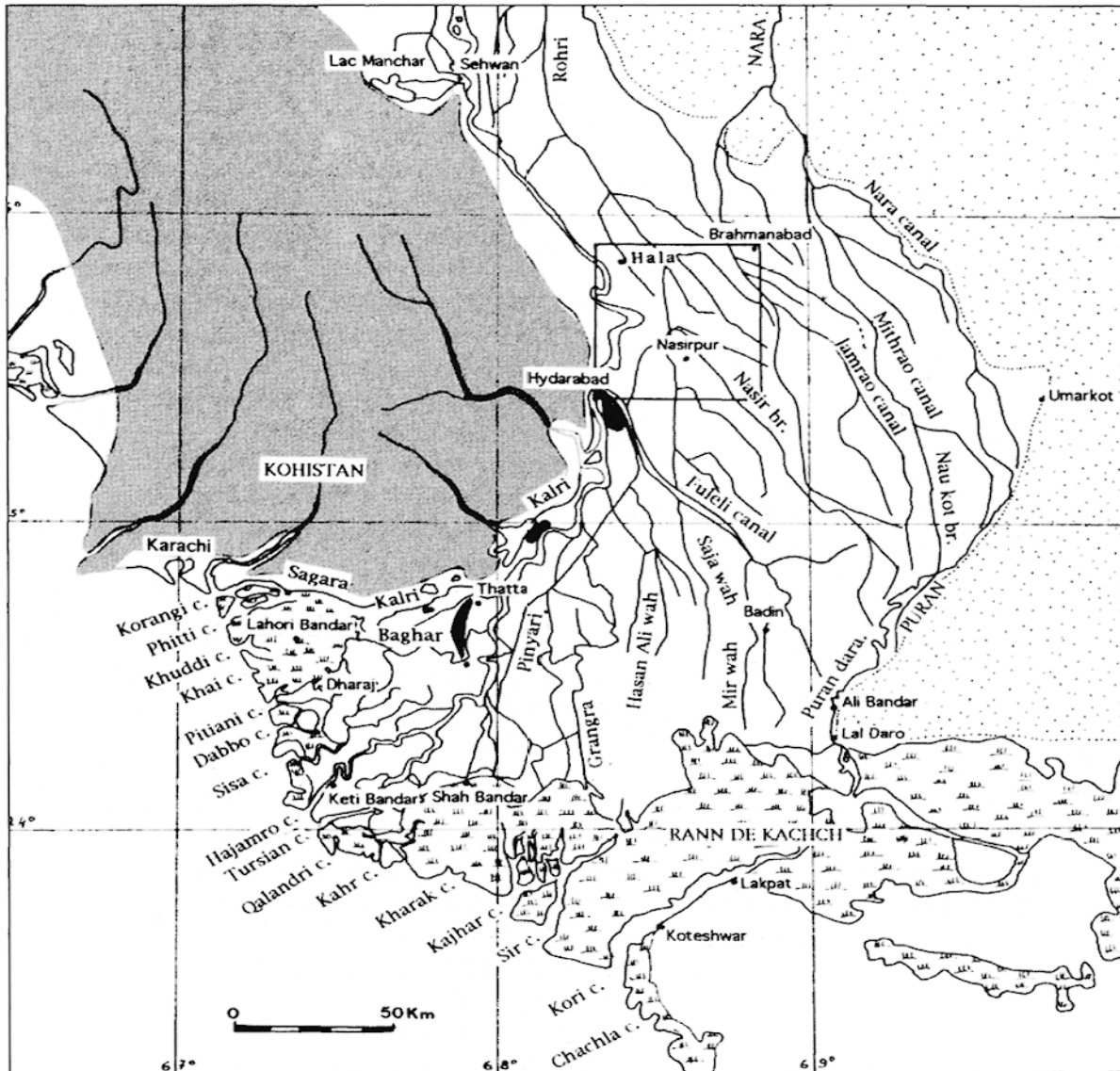


FIG. 4. – Le delta de l'Indus
avec indication des principaux cours d'eau et canaux.

au bord d'un autre bras d'estuaire actif, achève lui aussi son agonie.

Bras d'estuaire n° 4. Vers les XVIII^e-XIX^e siècles, la branche occidentale de l'Indus a eu un tracé plus septentrional, de direction ouest-sud-ouest, et sur ce cours se sont développés des ports éphémères tels que Dharaja et, en amont la petite ville de Buhera. Cette branche se jetait dans les criques de Pitiani et Dabbo (fig. 2 et 4).

Bras d'estuaire n° 2-3. Entre le ^x^e et le ^{xvii}^e siècle, la branche occidentale de l'Indus avait un tracé est-ouest. Quittant probablement le cours principal du fleuve au nord de Thatta, elle contournaît par le sud la colline rocheuse de Makli, au nord de Pir Patho. Vers l'ouest, son cours se reconnaît encore dans le Baghar Wah, important canal d'irrigation aménagé après le tarissement de ce bras de l'estuaire. Celui-ci se jetait dans la crique Waddi Khuddi, après avoir baigné le grand port de Lahori Bandar (appelé aujourd'hui Jaki Bandar, fig. 3). L'histoire de ce port, mentionné pour la première fois au ^x^e siècle par al-Biruni, est très bien documentée, notamment pour la période allant du ^{xiv}^e au ^{xvii}^e siècle³⁷. Elle s'acheva à la fin de ce siècle quand les bancs de sable, infranchissables à marée basse, dangereux à marée haute, eurent obstrué l'entrée de sa crique. Dès le milieu du ^{xvii}^e siècle, Awrangzeb, le futur empereur moghol alors gouverneur du Sind, avait tenté de sauver le commerce maritime de cette région en créant un autre port, à Kukallah, mais le Shahbandar de Lahori, refusant d'admettre la fin inexorable de son port, contribua à faire échouer ce projet³⁸.

Bras d'estuaire n° 1. L'émergence de Lahori Bandar, au ^x^e siècle, avait été liée à la décadence, aux alentours du ^{viii}^e siècle, du port de Daybul (aujourd'hui Banbhore), fondé environ douze siècles plus tôt sur ce bras d'estuaire. Les géographes arabomusulmans écrivant aux ^{ix}^e-^x^e siècles disent clairement que Daybul se trouve, non pas sur l'estuaire de l'Indus, mais à l'ouest de ce dernier : à deux farsakhs (c. 14 km), selon Ibn Khordadbeh³⁹, à six milles (8 à 9 km), selon Idrisi⁴⁰, de cet estuaire, al-Biruni précisant que sur ce dernier se trouve le port de Lahori Bandar⁴¹. Il est certain que lorsque Daybul fut fondée, vraisemblablement au ⁱ^{er} siècle av. J.-C.⁴², la ville était reliée à l'Océan, vers l'ouest, et à l'Indus, vers l'est. Les ruines de cette ville, qu'on appelle aujourd'hui Banbhore, se trouvent sur la rive nord d'une rivière encore navigable (bras d'estuaire n° 1, fig. 2), en particulier à marée haute, où le flux se faisait sentir jusqu'à Gharo où cette rivière est aujourd'hui tarie. Mais au-delà vers l'est, on retrouve les traces d'un grand canal d'irrigation, le Kalri : également à sec aujourd'hui, il était naguère approvisionné par l'Indus, que ce canal rejoint après avoir traversé la trouée de Samohi, petite gorge située entre

37. Kervran, 1996, p. 58-67.

38. Kervran, 1996, n. 118.

39. Khordadbeh, trad. de Gøje, p. 42.

40. Idrisi, trad. Jaubert, I, p. 161.

41. Hudūd, p. 372.

42. Khan, 1976, p. 11-13. Les plus anciens niveaux du site sont datés par ce fouilleur du ⁱ^{er} siècle av. J.-C. Mais il est possible que l'horizon correspondant à la fondation de cette ville n'ait pas été atteint lors de cette fouille et soit plus ancien (information verbale du Pr Dani).

l'extrémité nord des hauteurs de Makli et une avancée vers le sud du plateau du Kohistan (fig. 9).

La région située au sud-ouest de Banbhore, l'ancienne Daybul, est aujourd'hui un vaste espace sableux, humide et salé car parcouru d'innombrables chenaux qui se gonflent avec les marées, l'ensemble de la zone pouvant être submergé lors des tempêtes de mousson. Cette étendue, d'une quarantaine de kilomètres, d'est en ouest, est habituellement considérée comme de formation très récente, de deux à trois siècles tout au plus⁴³. Or nous y avons découvert, ces cinq dernières années, des vestiges archéologiques remontant aux premiers siècles ap. J.-C. (fig. 3). **La forteresse de Ratto Kot est l'élément le plus avancé vers l'ouest de ces vestiges et sa découverte est d'autant plus intéressante que cette place forte contrôlait l'entrée dans le bras d'estuaire occidental, aux IV^e-V^e siècles, protégeant ainsi le site de Banbhore d'incursions indésirables⁴⁴.** Cette forteresse, construite en briques de ré-emploi, a pu en remplacer une autre plus ancienne ; elle a, plus tard, vers le X^e siècle, été restaurée, jouant son rôle d'avant-poste fortifié durant toute la durée de l'occupation, de plus d'un millénaire, de la ville de Daybul. Probablement plus au sud, une ville pouvant remonter à l'époque kushane, appelée Tarna par le voyageur maghrébin Ibn Baṭṭūṭa qui en décrivit les ruines en 1334, se trouvait également dans cette partie du delta, dans un rayon de dix kilomètres autour de Lahori Bandar/Jaki Bandar⁴⁵. Ces vestiges archéologiques

43. A la suite de Raverty, on peut lire dans l'*Encyclop. de l'Isl.*, IV, 1978, article Karachi : « pendant le XVIII^e siècle, la terre, gagnant sur la mer, sépara de la côte le port de Debal. » Ce que l'auteur de cet article, qui mentionne la fin de la navigabilité vers le port de Lahori Bandar au cours du XVI^e siècle, prend pour une avancée de l'ensablement et de la côte vers l'ouest est en fait un déplacement vers le sud-est de l'estuaire de l'Indus, sur un delta déjà ancien. En 1964, Lambrick avait déjà écrit, en parlant de la région de Mirpur Sakro : « This western portion of the existing delta is held by Raverty to be of very recent formation and there can be little doubt that the high bank on the right of the Gharo-Kudro creeks, for a distance of thirty miles as the crow flies between Gharo and the outlet at Ibrahim Hydari, is identical with the sea coast in Nearchus' time. Between Gujo and Gharo the sea probably occupied part of the plain to the north of the modern road connecting this places. To the south west all must have been open sea » (*Sind, A general introduction*, 1964, p. 1-19). Ce que Lambrick ignorait, c'est qu'il existait des vestiges des premiers siècles de l'ère chrétienne (Ratto Kot, par exemple) à l'extrémité nord-ouest actuelle du delta, précisément en face d'Ibrahim Hydari.

44. Kervran, 1992.

45. Ibn Baṭṭūṭa, trad. Defrémery, III, p. 112-113. Trop peu d'attention a été donné à la description qu'Ibn Baṭṭūṭa a faite d'une ville en ruine, Tarna, qu'il a visitée, à sept milles de Lahori Bandar, en compagnie de son hôte. Il ne donne malheureusement pas la position de cette ville par rapport à Lahori Bandar, mais en décrit les vestiges ruinés : nombreux fragments de pierres sculptés, ainsi que la statue d'un « roi [...] au visage allongé, la bouche placée sur un des côtés du visage et les mains derrière le dos comme celle d'un captif » (statue de Shiva ou d'une autre divinité hindoue, vraisemblablement). Cette ville, dont la ruine remonte, approximativement d'après Ibn Baṭṭūṭa, au IV^e siècle ap. J.-C., s'inscrit dans la série des ports créés puis abandonnés dans cette partie du delta de l'Indus. C'est la plus ancienne dont nous ayons une trace, malheureusement littéraire et non archéologique : elle se trouve certainement enfouie dans les alluvions de cette région que nous avons sillonnée durant cinq saisons.

prouvent que cette portion du delta était déjà constituée dans l'Antiquité, grâce à l'accumulation des alluvions charriées par le bras occidental de l'estuaire. Au contraire de ce qu'on a longtemps cru, le delta s'est peut-être avancé vers l'ouest au-delà de ses limites actuelles, comme en témoigne la présence de bourrelets en limite occidentale des îles les plus avancées du delta, ces bourrelets étant le signe d'une côte en régression. L'état dans lequel se trouve cette partie du delta, aujourd'hui impropre à la vie, résulte du déplacement vers le sud, du bras d'estuaire occidental n° 1 qui, au VIII^e-IX^e siècle, a cessé d'alluvionner dans ce secteur. S'est ajouté à ce manque d'apport de matériaux un probable processus de subsidence qui a laissé à l'érosion marine libre cours pour envahir et disséquer les terres nord-ouest du delta.

Les vestiges archéologiques récemment découverts sur la partie nord-ouest du delta de l'Indus prouvent que cette région était déjà constituée lors du Moyen Âge autour de ce bras d'estuaire occidental, dont le nom apparaît chez plusieurs chroniqueurs et géographes, **Sagara/Sakura qui tantôt désigne le cours d'eau, tantôt la région qu'il traverse**. Dans le Chachnameh, chronique relatant les événements survenus dans le Sind aux VII^e et VIII^e siècles, le toponyme **Sangrah désigne le lac** où Muhammad Ibn Qasim ancrsa sa flotte après la prise de Daybul, sur le chemin de la conquête des places du nord⁴⁶. Dans un autre passage est évoqué le canal ou rivière de Sakura, par lequel la flotte du conquérant arabe gagna la place forte de Nirun Kot⁴⁷. Au X^e siècle, Mas'ūdī écrit : « le Mihrân [...] se divise en deux branches, et les deux branches de cette grande masse d'eau appelée Mihran du Sind se jettent dans l'océan Indien à la ville de Sākara, dépendance de Mansoura, à deux jours de distance de la ville d'al-Daybul »⁴⁸. Deux siècles plus tard, Qazwini écrit dans l'ouvrage *Ajaib al-Maklukat* que « Diwal » est située sur la rive ouest de la branche la plus occidentale de l'Indus, appelée Sagara⁴⁹. De ces deux assertions, dont la première est difficile à interpréter, et la seconde semble anachronique (puisque à l'époque où Qazwini écrivait, le bras d'estuaire avait déjà déserté Daybul), on retiendra seulement la permanence du toponyme Sakara/Sakura/Sagada, attaché à la région nord-ouest du delta (entre les bras d'estuaires 1 et 2 représentés sur la figure 2) et qui fait écho à celui qui désigne le canal reliant Daybul à Nirun en 711, au moment de la conquête arabe. Plus tard, ce nom a été conservé pour la partie occidentale de ce cours d'eau, tandis que sa partie sud-ouest-nord-est est devenue le canal Kalri.

46. Chachnameh, p. 90. Ce lac pourrait bien être celui qui porte aujourd'hui le nom de Kinghar : l'hypothèse est d'Elliot, p. 400.

47. Elliot, *History of Sind*, 1849, p. 398.

48. Mas'ūdī, trad. Pellat, vol. 1, § 419.

49. Cité par Mac Murdo, 1834, p. 29.

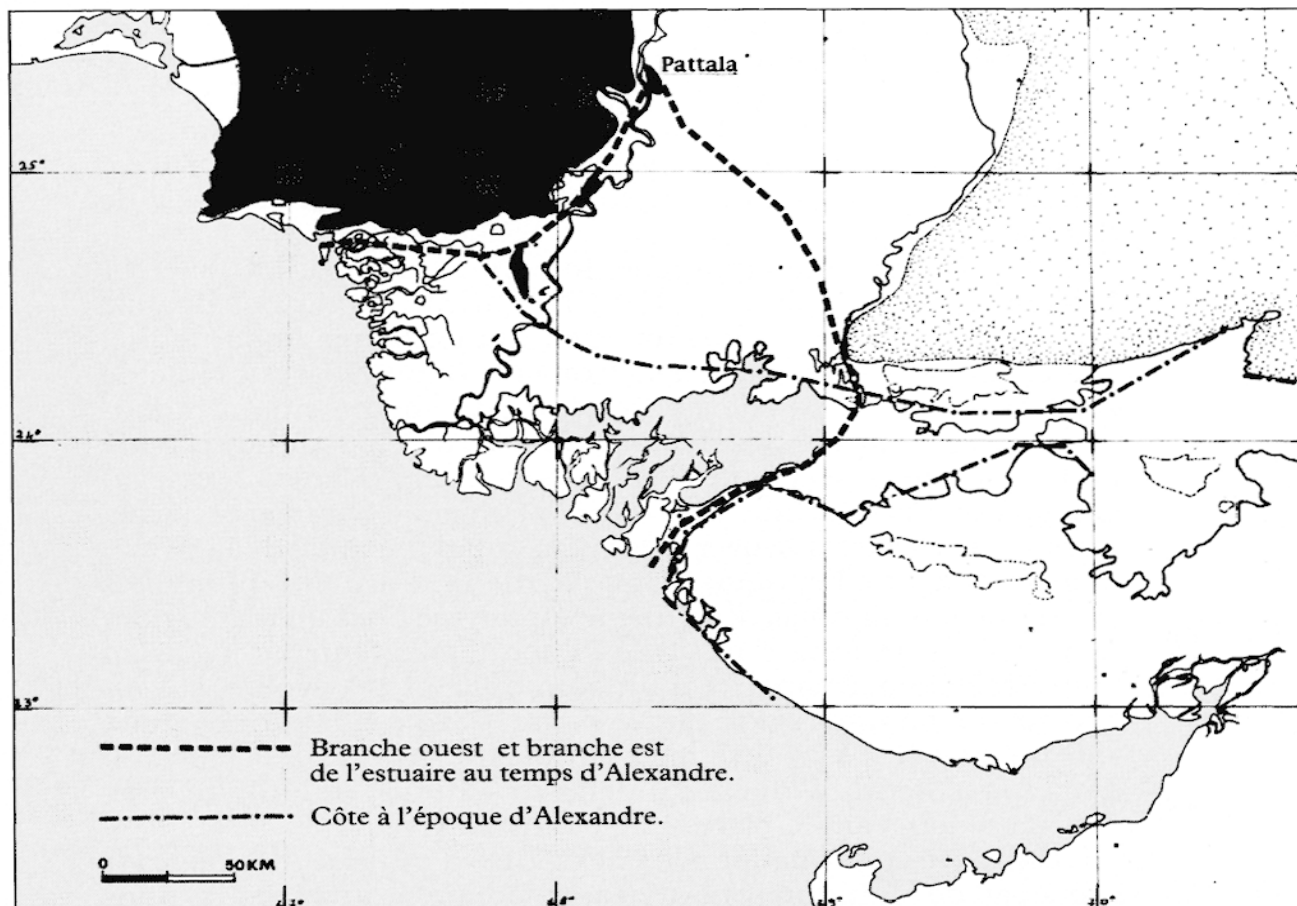


FIG. 5. – Proposition de restitution du delta de l'Indus à l'époque d'Alexandre (hypothèse Kervran).

On retrouve ce toponyme dans une chronique du Sind écrite au XVIII^e siècle où il désigne une région précise située à l'ouest de Thatta, en trois occurrences qu'on peut ainsi résumer : **Debal, maintenant appelée Thatta**, se trouve sur les terres de Sakura ; Tharra, une forteresse près de Thatta, se trouve dans la région de Sakura ; Dewal, Bhanbur, Bagar et Tharra étaient toutes d'excellentes cités sur les terres de Sakura⁵⁰. Elliot, le traducteur de cette

50. Elliot, *History of Sind*, 1849, p. 398. Tharra doit certainement être recherchée sur le site de Tharro Hill, dont il sera longuement question plus loin puisqu'il correspond peut-être à la 7^e étape de l'itinéraire de Néarque, cf. *infra*. Aucun vestige de fortification médiévale ou moderne n'est aujourd'hui repérable sur le site, dont le promontoire rocheux constitue une place forte naturelle. Au pied de ce promontoire en revanche, dans la plaine, a existé un habitat important : on l'a identifié grâce aux nombreux fragments de briques et de tessons que l'on peut voir dans les buttes repoussées en limites des cultures.

chronique, écrit à propos de ce toponyme : « We may consider the stream of Sakura to correspond with the prolongation of the Gisri or Gharo creek which, at no very distant time, must have communicated with the Indus above Thatta. »⁵¹ Enfin Lambrick estime, mais sans justifier cette hypothèse, que Mirpur Sakro, située sensiblement plus au sud (fig. 2) pourrait dériver de Sakara⁵².

Ce toponyme a été rapproché du nom de Sagapa, attribué par Ptolémée (au II^e siècle ap. J.-C.) à la branche la plus occidentale du delta de l'Indus⁵³, ainsi que de celui de Sangada par lequel Arrien désigne la région où se trouvait, selon Néarque, l'île de Bibacta et le « port d'Alexandre »⁵⁴. Il faut encore citer les toponymes de Saranga et de Sakala, cités par Arrien comme les deux dernières étapes de la flotte avant Morontobara (Karachi), et localisées à l'ouest de ce bras d'estuaire⁵⁵ : Sangada, Saranga et Sakala étant toutes les trois situées le long du cours présumé de la rivière appelée Sagara à l'époque islamique, ne faut-il y voir différentes leçons, ou corruptions, d'un même toponyme ou d'un même nom de peuple ? On aurait ainsi, de l'époque alexandrine jusqu'au XVII^e siècle, la permanence d'un nom qui certes a évolué, a désigné aussi bien une région que le cours d'eau qui la traverse, une ville même, chez Mas'ūdī, mais semble toujours avoir été localisé dans la partie nord-ouest du delta de l'Indus, le long du bras d'estuaire longeant le plateau de Kohistan (bras n° 1).

L'existence et le fonctionnement du bras d'estuaire n° 1 longeant le plateau de Kohistan sont donc amplement prouvés par la topographie, l'archéologie et les sources historiques et géographiques. La restitution de son tracé est tout aussi claire : il va de la crique de Korangi/Gisri/Gharo, passe le long du site archéologique de Banbhore, l'ancienne Daybul, traverse la région de Gujo, la trouée de Samohi puis le chapelet des lacs Haleji, Kinjhar et Sonhari pour remonter vers la région de Hyderabad (fig. 9). Lors des inondations annuelles, ce bras devait méandrer, dans son cours inférieur et s'élargir de façon considérable : la chaîne des lacs que l'on vient de citer en est certainement un élément fossile. Ce bras ne pouvait cependant pas franchir le rebord, pourtant peu élevé, du plateau du Kohistan, et devait passer, à partir de la trouée de Samohi, par plusieurs étranglements avant de s'étaler de nouveau, avant d'arriver dans la région de Hyderabad, entre la bordure orientale du Kohistan et le massif de Ganjo Takkar. Dernier élément étayant l'existence, pendant un laps de temps important, de l'écoulement

51. Elliot, *History of Sind*, 1849, p. 399.

52. Lambrick, *Sind. A general Introduction*, 1964, p. 154.

53. *Ibid.*

54. Arrien VIII, 21, 10.

55. *Ibid.* VIII, 22, 5.

de la branche occidentale de l'estuaire selon le tracé précédemment décrit, c'est l'existence, sur la plate forme externe du delta, d'une incision correspondant à cet écoulement⁵⁶.

On peut être sûr que le bras d'estuaire n° 1 a fonctionné au plus tard entre la fondation de la ville de Daybul, vers le 1^{er} siècle av. J.-C., et l'émergence du bras d'estuaire n° 2, attesté au X^e siècle, mais probablement antérieur d'un ou de deux siècles, puisque les géographes arabes du IX^e-X^e siècle disent que Daybul n'est pas – en fait n'est plus – sur l'estuaire de l'Indus. Et puisque ce bras d'estuaire n'a pas pu couler plus au nord, en raison de l'existence du plateau du Kohistan, il est raisonnable de postuler que la branche ouest de l'estuaire de l'Indus, vers 325 av. J.-C. correspondait au bras d'estuaire n° 1. Cette hypothèse est compatible avec plusieurs détails contenus dans les livres VI et VIII de l'Anabase d'Arrien, comme on va le démontrer plus loin ainsi qu'avec la description, par Pline l'Ancien, de l'Indus qui se jette dans l'Océan « après avoir, pour ainsi dire, accompagné le soleil en direction de l'ouest »⁵⁷.

Il est curieux de constater que, dans la littérature érudite consacrée à l'analyse de l'expédition d'Alexandre, seuls Mac Murdo en 1834 et Haig en 1892 ont identifié la branche droite de l'estuaire de l'époque alexandrine avec celle que l'on vient de décrire. Le premier, dans sa « Dissertation sur l'Indus » évoque les nombreux détails confirmant le tracé de la Sagada, allant de la crique de Banbhore au chenal sableux visible dans le village de Gharo : il signale que les traditions locales sont nombreuses à y reconnaître l'ancienne bouche de l'Indus. Plusieurs légendes ou événements romancés, remontant à la période précédant la conquête arabe de 711, sont attachés à ce cours d'eau qui reliait l'Océan au cours supérieur de l'Indus : l'histoire de Sasi, abandonnée dans un panier au fil de l'eau et recueillie par les blanchisseurs de Daybul⁵⁸, et celle du marchand musulman Saif al-Mulk, descendant l'Indus vers Daybul pour s'embarquer pour la Mecque, qui détourna le cours du fleuve à Alor pour soustraire sa femme aux entreprises du despotique roi Dillu⁵⁹. Cet événement merveilleux est censé se passer au début de l'hégire, avant la conquête du Sind par les Arabes. Soixante ans plus tard, M. R. Haig tirait les mêmes conclusions de la lecture des sources antiques et de sa connaissance de la région : « There is reasons to believe that the western branch of the Indus explored by Alexander, and from which

56. Mac Hargue *et al.*, p. 161-180.

57. Cf. n. 27.

58. Mac Murdo, 1834, p. 25.

59. *Ibid.*, p. 26.

Nearchus started on his voyage, was that of which the present Gharo Creek formed the lowest portion »⁶⁰.

La littérature postérieure à Haig a abandonné l'hypothèse d'une ancienne branche occidentale de l'estuaire correspondant à ce cours pour postuler, après Raverty (1893), une côte du delta horizontale, de Karachi au 69° méridien, à l'est : selon ce schéma, la Sagada, rivière de Banbhore ne peut exister puisqu'à l'emplacement de son cours se trouve la pleine mer (fig. 6).

2. TENTATIVE DE LOCALISATION DE LA BRANCHE GAUCHE

On dispose de moins d'évidences topographiques pour localiser la branche orientale du delta de l'Indus au IV^e siècle av. J.-C., branche dont l'exploration par Alexandre est relatée par Arrien avec un minimum de détail. En revanche, l'archéologie a récemment livré des informations décisives pour réfuter l'hypothèse fautive, mais partagée par la plupart des historiens, selon laquelle cette branche se terminait dans un lac aux alentours de la latitude nord du 25° parallèle (fig. 6).

Dans l'incertitude où l'on est de localiser Pattala, et dans la mesure où aucune information textuelle n'indique l'orientation de cette branche gauche, on peut la localiser sur n'importe lequel des cours nord-ouest/sud-est représenté sur la figure 4, du canal Fuleli à la Nara. C'est dans la partie la plus orientale du delta que Raverty (1892) a situé le bras gauche du delta à l'époque d'Alexandre⁶¹ et le lac rencontré par ce dernier à l'issue de son exploration : ce lac, formé par les cours inférieurs de la Nara et de la Puran, dessine un doigt de gant s'étendant approximativement, du sud au nord, de 24° 46' à 25° 30', et d'ouest en est, de 60° 10' à 69° 17' (fig. 6 A). En 1964, Lambrick suivit cette restitution de l'embouchure de la branche gauche de l'estuaire au IV^e siècle av. J.-C. (fig. 6 B), tout comme Eggermont en 1975 (fig. 6 C), qui indique que le lac dans lequel se jetait cette branche d'estuaire s'appelait « Samara ».

Pour ces auteurs, la côte du delta, entre les longitudes de 68° 30' et 69° 30', se trouve à la latitude de 24° 30'/37' nord chez Raverty, 24° 36'/40' nord chez Eggermont. Or entre les mêmes longitudes, à la latitude de 24° 16'/17', c'est-à-dire 45 km au sud de la ligne de côte de l'époque alexandrine supposée par Raverty, Lambrick et Eggermont, quatre sites de la période harappéenne ont été découverts⁶². L'un d'eux, celui de **Lal Daro**, a livré de très

60. Haig, 1892, p. 9-10.

61. Raverty, *Mihran*, 1892, p. 474, n. 546 et p. 462, n. 530.

62. Baloch, 1975, pl. I et II.

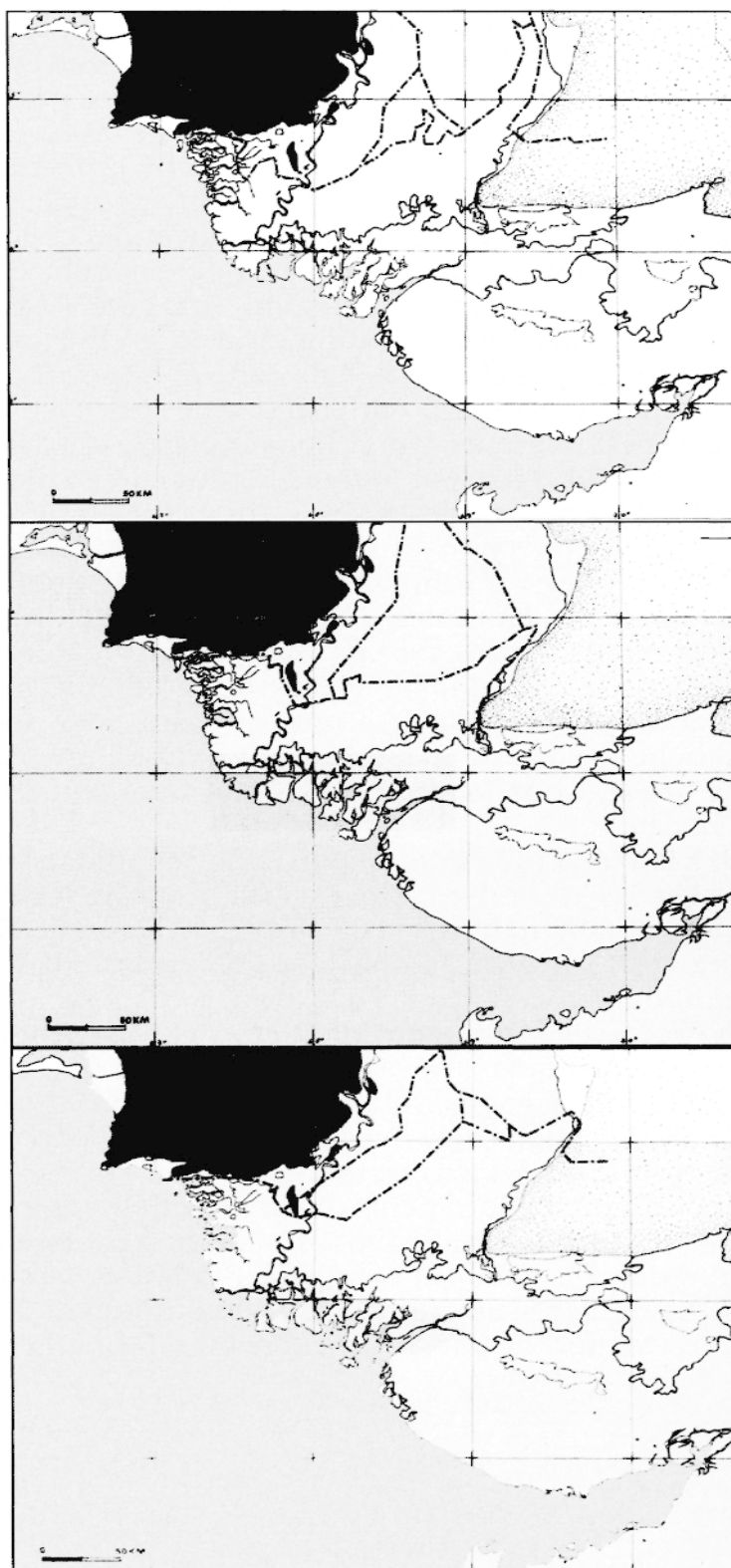


FIG. 6. - Proposition de A/Raverty, B/Lambrick, C/Eggermont.

nombreux fragments de coquilles de grands gastéropodes (*Lambis truncata*) en cours de débitage. La présence de ces coquillages marins, pondéreux, qu'on commençait à dégrossir à proximité des lieux de pêche, prouvent que ces sites se trouvaient près de la côte. Leur environnement ne présente aucun indice permettant de penser qu'ils se trouvaient sur des îles : la côte près de laquelle ils sont situés est donc celle de l'époque harappéenne, et correspond presque à la côte nord actuelle du Rann de Cachch. Il est donc impossible de postuler, dans cette région, une côte 45 km plus au nord à l'époque hellénistique et, du même coup, le lac d'embouchure de la branche gauche du delta à cette époque est à chercher très au sud du lac de Samara. Arrien a donné sur ce lac les détails suivants : qu'il est alimenté par le fleuve (c'est-à-dire la branche nord) mais aussi peut-être par les autres cours d'eau alentour qui s'y jettent, qu'il est de grandes dimensions et ressemble à un golfe marin peuplé de grands poissons de mer⁶³. Cette description correspond parfaitement au Rann de Kachch dans lequel se jettent toutes les branches orientales de l'estuaire de l'Indus⁶⁴, celles situées à l'est du 69° méridien se réunissant dans la Puran Dhara, qui précisément se jette dans le Rann tout à côté du site harappéen de Lal Daro. C'est à ce cours qu'a pu correspondre la branche gauche descendue par Alexandre, ou à l'une de ses voisines vers l'ouest, branches sud du canal Fuleli coulant dans la région de Badin.

Alexandre laissa la plus grande partie de ses soldats et les unités les plus légères de son escadre « en un point du lac choisi par les pilotes », probablement sur la côte nord du Rann de Kachch et « avec les navires à trente rameurs et ceux à un banc et demi, franchit l'embouchure de l'Indus et s'avança en mer »⁶⁵. La largeur du Rann n'excède pas cinquante kilomètres et c'est probablement par la Kori creek (moins large à l'époque qu'elle ne l'est aujourd'hui⁶⁶) qu'Alexandre gagna l'Océan. Le rivage près duquel il jeta l'ancre, sur lequel il débarqua avec des cavaliers et parcourut une distance de trois journées de marche en longeant la mer⁶⁷ dut être l'extrémité occidentale de la péninsule de Kachch, région de terre ferme où Mac Murdo signalait en 1834 deux très anciens et très vénérés lieux de culte hindou, Narayansir et Koteswara où, selon la tradition, une célèbre assemblée de Dieux fut tenue⁶⁸. L'importance de cette région des bouches correspondant à la rivière de

63. Arrien VI, 20, 3.

64. Mac Murdo, 1834, p. 41.

65. Arrien VI, 20, 4.

66. Il semble qu'elle ait été élargie lors d'une secousse sismique, au début du siècle dernier.

67. Cf. n. 65.

68. Mac Murdo, 1834, p. 24 et 42.

Lakpat est pour Mac Murdo un indice pour y reconnaître le débouché d'une branche importante de l'Indus, dans l'Antiquité, et cet argument paraît en effet de poids. J. Burnes, qui a connu cette région pour l'avoir parcourue, au début du XIX^e siècle, admet lui aussi parfaitement cette exploration, par Alexandre, de la partie occidentale du Rann et de la péninsule de Kachch⁶⁹ (fig. 7).

W. Vincent en 1797 et W. Pottinger en 1834 ont également localisé, dans cette partie de la presqu'île de Kachch, la marche de trois jours d'Alexandre⁷⁰, tandis que d'Anville en 1775 et A. Burnes en 1834, qui ne croient pas à la navigation d'Alexandre sur un bras oriental du delta, rejettent cette hypothèse⁷¹.

3. LA CÔTE DU DELTA À L'ÉPOQUE D'ALEXANDRE

Telles qu'on vient de les localiser, les deux bouches de l'Indus devaient déterminer, à l'époque d'Alexandre, la portion de côte qu'on a tracée sur la figure 5. Entre le 70^e et le 68^e méridien, cette côte devait suivre approximativement la limite nord du Rann de Kachch. Il est possible qu'elle se soit située un peu plus au sud de la côte de l'époque harappéenne, les alluvions régulièrement apportées par les rivières se jetant dans le Rann ayant progressivement, mais modérément, fait avancer cette côte vers le sud au cours des siècles.

A l'ouest du 68^e méridien, à la sortie du Rann de Kachch, la côte devait s'infléchir vers le nord-ouest : on peut en effet attribuer aux trois ou quatre derniers siècles l'avancée sud-ouest du delta construite par les embouchures de l'Indus, de la fin du XVII^e siècle à nos jours. Le point où la côte rejoignait la rive sud de la Sagada est plus difficile à localiser. Cette partie du delta a certainement connu une évolution notable entre le IV^e siècle av. J.-C. et l'époque médiévale. Il est impossible d'évaluer la vitesse et l'emprise de la construction deltaïque de ce bras du fleuve entre son origine, sans doute antérieures (mais de combien ?) à l'époque Alexandrine, et son tarissement vers le VIII^e siècle. Des questions similaires se posent à propos du bras voisin (n° 2-3), appelé Baghar, dont la progression vers l'ouest a dû renforcer la construction de l'estuaire de la Sagada : on sait que la Baghar a remplacé la Sagada vers le IX^e-X^e siècle, mais sa formation a pu commencer bien avant.

L'archéologie n'a livré des indices chronologiques précis que pour les siècles suivant l'époque alexandrine : la ville de Daybul/

69. J. Burnes, 1831, p. 138-139.

70. Pottinger, *On the present state...*, 1834, p. 202-203.

71. A. Burnes, 1834, p. 212 : « it is clear that neither the conqueror and his army, nor his fleet ever entered Cutch. »

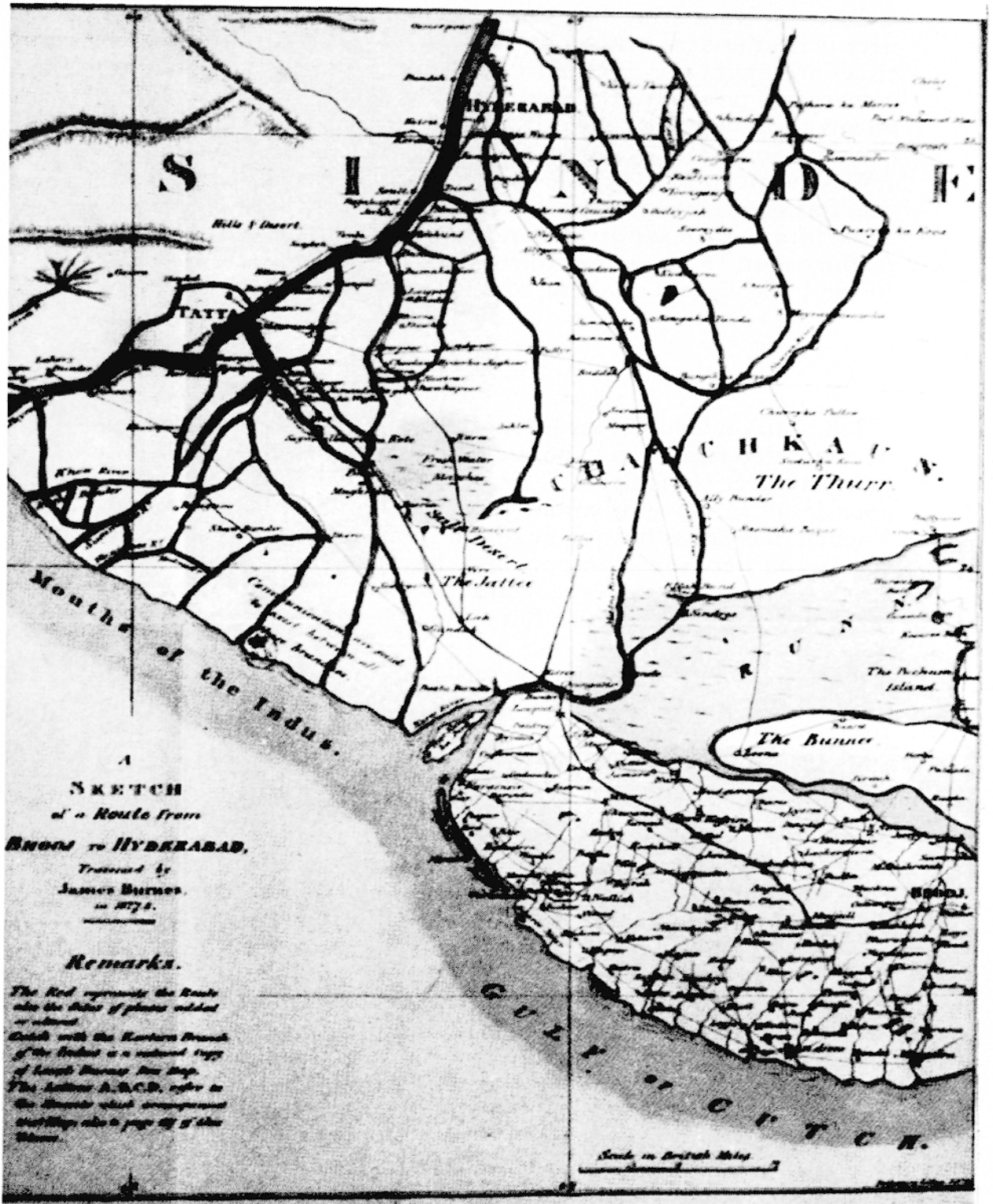


FIG. 7. - Le débouché du bras d'estuaire oriental dans le Rann de Kachch (James Burnes, *A narrative of a visit to the court of Sinde*, Edinburgh, 1831).

Banbhore qui, pour être protégée des vents de mousson, fut construite dans l'estuaire de la Sagada (à une distance de la mer que l'on ignore), aux alentours du I^{er} siècle av. J.-C. ; la citadelle de Ratto Kot, aménagée vraisemblablement à l'époque sassanide, mais peut-être à l'emplacement d'un ouvrage plus ancien dont on aurait réutilisé les matériaux ; une autre grande ville dont on ignore le nom, et dont les vestiges les plus récents datent des X^e-XI^e siècles⁷² ; Lahori Bandar, enfin que les sources narratives et les ruines s'accordent pour dater du X^e au XVII^e siècle. Il faut ajouter à cette liste de villes reconnues celle de Tarna, détruite vers le IV^e siècle de l'ère chrétienne selon Ibn Baṭṭūṭa qui en visita les ruines mais ne les a pas localisées avec exactitude. Ces vestiges prouvent que la côte passait, vers l'ouest, au-delà des zones où ils ont été localisés, parce qu'une position côtière les aurait trop exposés aux vents de mousson et parce qu'ils ne pouvaient être édifiés que sur des alluvions stabilisées, donc déjà d'une certaine ancienneté. Mais le tracé de ce fragment de côte, qui a pu exister entre le I^{er} siècle av. J.-C. et le V^e siècle ap. J.-C., n'était pas forcément celui existant à l'époque d'Alexandre.

4. LOCALISATION DE PATTALA⁷³

Le tracé, qu'on a attribué aux bras de l'estuaire de l'Indus, détermine le point d'où ces deux bras divergeaient et, conséquemment,

72. Kervran, 1996, p. 46-47. La seule allusion jamais faite à ce site, qui n'est pas indiqué sur les plus anciennes cartes du Survey of India, prouve qu'en 1898, il n'était déjà plus guère repérable (les principaux champs de ruines apparaissant sur cette carte), se trouve chez Mac Murdo, 1834, p. 29 : « The port of Diwal [...] was reduced to ruins by a Muhammedan invasion and another site chosen to the eastward. The new town still went by the same name ; but it was deserted at the same time and from the same cause, as Banbhor, and it was succeeded by Lari Bandar. » Il est particulièrement regrettable que Mac Murdo ne donne aucune référence à cette information, concernant une ville dont on ne sait absolument rien, mais qui est peut-être celle dont subsistent trois monuments, en particulier une grande mosquée, dont la surface est presque le double de celle de Banbhore ; ses vestiges ont été datés du X^e-XII^e siècle, grâce aux inscriptions arabes qui y ont été retrouvées. Cette ville est localisée sur la figure 3 sous le nom de Thuman Jo, qui est moderne. Il est possible qu'elle apparaisse dans les sources médiévales sous d'autres noms : ceux de Damrillah ou de Sakara qui n'ont jamais pu s'imposer et faire disparaître du delta le vieux nom de Daybul. Le seul problème est que Mac Murdo situe cette ville à l'est de Banbhore alors que celle dont nous recherchons l'identité se trouve au sud-sud-ouest de ce site. Mais au temps où Mac Murdo explorait le delta de l'Indus, aucune carte fiable n'existait.

73. L'éthymologie de Pattala/Patala n'est pas claire. En sanskrit, le mot signifierait « inférieur, ayant rapport avec l'enfer » (Laporte, trad. Strabon, p. 45), « monde souterrain », selon André Filliozat (trad. Plin, p. 109-110). Ces derniers donnent la signification du mot en moyen-indien : « maigre, aigu ou feuillu », mot n'étant pas attesté comme toponyme. Ils ajoutent : « on attendrait « pattana » = cité portuaire, mais le l est constant dans toutes les sources ». Mac Crindle (p. 357) suggère que « Patala » est une corruption de « Potana » qui, en sanskrit désigne « une station pour les bateaux », « pōta » signifiant « bateau ». Agatharchidès mentionne « Potana, port des bouches de

l'endroit où la ville de Pattala a dû se trouver. Toutes les hypothèses formulées⁷⁴ concernant ce point de rencontre se situent dans un carré de 50 km de côté dont les deux angles opposés sont Hyderabad (au sud-ouest) et Brahmanabad (au nord-est : fig. 4). Brahmanabad, option de Lambrick⁷⁵, semble devoir être rejetée, car incompatible avec le réseau hydrographique irriguant la basse vallée de l'Indus : la branche gauche pourrait, à la rigueur, descendre de Brahminabad mais pas la droite, car elle aurait eu à couper, pour rejoindre le lac Kinjhar, de nombreux cours, d'orientations opposées, qui ont trouvé leur chemin selon les courbes de niveau de la vallée. C'est la raison principale qui a amené à rejeter cette hypothèse, une autre raison me paraissant être l'absence de tout accident topographique dans la région de Brahmanabad : pas d'obstacle qui ait forcé les eaux du fleuve à se séparer, pas d'intérêt stratégique du site de Brahmanabad.

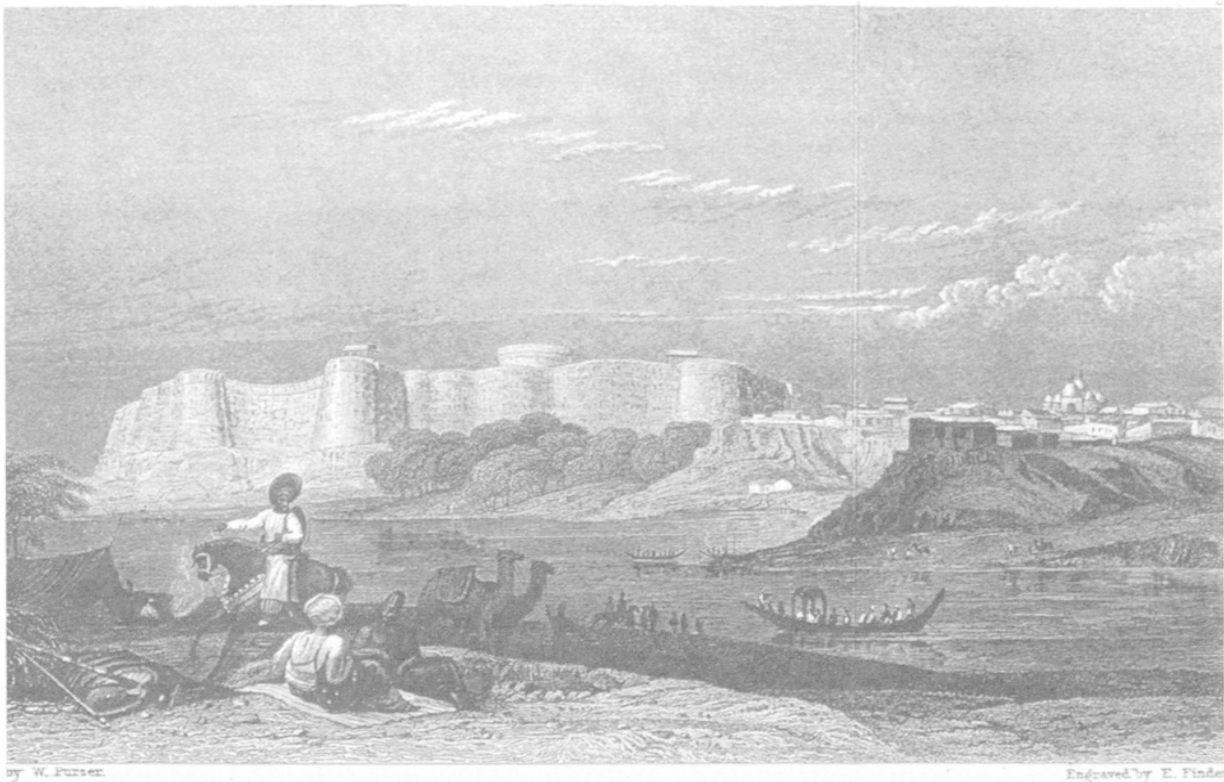
Une localisation se situant dans la région de Nasirpur – hypothèse à laquelle se rallie Eggermont, à la suite de Wilhelmie⁷⁶ – se heurte à la même difficulté : le cours supérieur de la Sagada aurait eu à couper plusieurs cours de direction nord-ouest/sud-est, celui du Fuleli, en particulier. **Le lecteur aura compris que l'hypothèse que je privilégie est celle qui situe Pattala à l'emplacement ou à la proximité de Hyderabad, l'ancienne Nirun/Nirunkot des**

l'Indus fondé par Alexandre ». Diodore de Sicile aurait cité « Tauala pour Patala » : Mac Crindle, *The Invasion...*, p. 296. Enfin, il faut citer un manuscrit tibétain qui relate l'origine de la race des Shakya. Ce récit commence à Potala (« tibétin *Gru-hdsin* le harbour = the ancient Potala, or the modern Tatta, at the mouth of the Indus ») où le roi Ikshwaku Virudhaka avait chassé de la ville ses quatre fils aînés pour léguer son royaume à son puîné, qu'il avait eu d'un second mariage avec une princesse : celle-ci n'avait accepté ce mariage qu'à la condition que son fils hériterait du pouvoir. Les quatre fils bannis partirent pour la région himalayenne avec leurs sœurs qu'ils épousèrent. Après la mort de leur père, puis de leur jeune frère, ils régnèrent l'un après l'autre à Potala. La liste des princes qui exercèrent le pouvoir à Potala après Ikshwatu est, dans le manuscrit tibétain, identique à celle que l'on trouve dans les sources sanskrites : Csoma de Körös, « Origine of the Shakya race... », *JRAS/Bengale Branch*, 1833, p. 390-392 ; également, Grant, « A grammar of the Sindhi language », *JRAS/Bengale Branch*, 1837, p. 349.

74. L'hypothèse Pattala = Thatta ne paraît pas devoir être considérée : sa latitude est trop basse pour avoir pu générer une branche d'estuaire orientale se jetant dans le Rann de Kachch (fig. 1 et 4 de cet article). C'est pourtant l'hypothèse de d'Anville, Rennell, Ritter et d'autres, celle de W. Vincent également, mais qui considère que Thana a occupé l'emplacement de Brahminabad. Les plus anciennes mentions de Thatta remontent à la première moitié du XIV^e siècle. Aucune fouille n'a jamais été faite dans cette ville (qui ne forme pas un tell) et aucune antiquité n'y a jamais été signalée, à ma connaissance.

75. L'hypothèse Pattala = Brahmanabad/Mansurah est celle de Mac Murdo qui cependant trouve excessive la distance entre cette ville et la côte (p. 89). C'est aussi l'hypothèse de Wilson et Lassen, plus récemment de Lambrick (p. 111), qui nuance un peu cette hypothèse en situant Pattala entre Brahmanabad et Shadadpur.

76. L'hypothèse Pattala = Nasirpur ou site avoisinant est celle d'Eggermont (p. 27) : « I have found new evidences which to point out that Pattala should be located far to the south of Brahminabad, at some distance to the south-east of Nasarpur. » Ces évidences ne sont en fait que de nouvelles spéculations sur des sources connues.



Hydrabad on the Indus

From a sketch taken on the spot by Capt. Grindley, in 1808.

FIG. 8. – La citadelle de Hydarabad.

historiens arabes. Cette ville se trouve au nord du petit massif triangulaire de Ganjo Takkar, de part et d'autre duquel les eaux de l'Indus ont pu se partager, tandis que les hauteurs de cet affleurement rocheux constituent une position élevée, remarquable dans cette région : cette position a été exploitée par la suite (fig. 8).

Le lien entre la ville antique de Pattala et la ville moderne de Hydarabad n'est pas facile à établir, dans la mesure où cette dernière ville a été fondée en 1768 par Ghulam Shah Kalhora. Mais la nouvelle capitale des Kalhora semble avoir été établie à l'emplacement de l'ancienne Nirun. Cette place-forte, qui existait avant la conquête arabe, se trouvait sur le « Sindh-Sagara ». Muhammad ibn Qasim, après avoir pris Daybul, fit embarquer et remonter ses machines de siège sur ce fleuve jusqu'au fort de Nirun et ancrer sa flotte sur la rive gauche du fleuve, gagnant lui-même la ville par voie de terre, parcourant vingt-cinq farsangs (c. 175 km) en six

jours⁷⁷. Les géographes arabes situent Nirun entre Daybul et Mansura, mais plus près de cette dernière et précisent qu'elle se trouve sur la rive ouest de l'Indus, car il faut traverser le fleuve pour gagner Mansura ; cette traversée se fait généralement à Manjabari ; la distance entre Nirun et Mansura est de quinze farsangs (c. 105 km). Les géographes arabes disent encore que « le fort se trouve sur la colline de Nirun, qu'il y a un beau lac et d'agréables bosquets »⁷⁸.

Les indications concernant la position de Nirun par rapport à Daybul et Mansura (dont on connaît les sites) sont donc compatibles avec une identification de cette ville avec Hyderabad, ou sa proximité immédiate, identification généralement admise⁷⁹, sauf par H. M. Elliot qui situe Nirun à Hala, une cinquantaine de kilomètres au nord de Hyderabad⁸⁰. Ces éléments sont compatibles avec ce que l'on sait de Pattala, et l'identification de Hyderabad /Nirun avec Pattala est renforcée par une assertion de Burton selon laquelle Patalpur est, avec Nirun, l'un des noms anciens de Hyderabad⁸¹. Mac Crindle justifie ainsi cette option : « One of the most cogent is that the dimensions of the delta, as given by the Greek writers, are only justified if the apex of the Delta is taken to have been in Alexander's time at or near Haidarâbâd... Haidarâbâd stands on a long flat-topped hill, and Pattala, if this was its site, must have occupied a commanding position, the advantage of which, alike for strategy and commerce Alexander would perceive at a glance »⁸².

Si on admet que le point de séparation des deux bras de l'Indus était situé à Hyderabad, la branche gauche de l'estuaire mesurait à peu près, au temps d'Alexandre, 150 km et la droite entre 120 et 160, selon le point de jonction de la rive sud de la Sagada avec la côte de l'estuaire, au sud.

77. Elliot, *History of Sind*, 1849, p. 397.

78. *Ibid.*, p. 398.

79. *Encycl. Isl.*, III, 1975, p. 333.

80. Elliot, *History of Sind*, 1849, p. 400-401.

81. Burton, *Sindh*, p. 131 et 376.

82. Mac Crindle, p. 356-357. L'hypothèse est réfutée par Haig, car selon lui, même au temps de la conquête arabe, l'Indus coulait très à l'est de Hyderabad, qu'il situe 35 miles au SE (p. 19). Pourtant il admet que l'identification de la branche ouest de l'estuaire avec le canal Kalri et la crique de Charo implique que Pattala devait se trouver dans la région de Hyderabad (p. 18).

IV. La navigation de Néarque

On a tenté, dans les pages qui précèdent, de reconstituer le delta de l'Indus à une époque aussi ancienne que les documents archéologiques et textuels le permettent, et en tenant compte des données géographiques et topographiques encore observables. Il résulte de cette enquête la certitude que le bras le plus occidental de l'Indus longeait le plateau du Kohistan dès le 1^{er} siècle av. J.-C., et vraisemblablement au temps d'Alexandre. Les données permettant de restituer le bras gauche de l'estuaire sont beaucoup moins nombreuses mais en même temps les problèmes concernant cette branche sont moins complexes ; la probabilité de l'identification de ce bras avec le canal Fuleli (fig. 4) est forte, et elle a pour corollaire, la localisation de Pattala à Hyderabad ou dans son voisinage immédiat. Disposant de ce schéma, non pas certain mais vraisemblable, il devient moins hasardeux de tenter de reconstituer l'itinéraire que parcoururent Néarque et la flotte macédonienne au mois d'octobre 326, après la mousson.

Le premier problème qui se pose pour l'analyse de la navigation de Néarque dans le delta de l'Indus est celui de son point de départ. Dans le livre VI de l'Anabase, Arrien décrit ainsi la fondation d'une station navale qu'Alexandre ordonna d'établir à l'embouchure du bras gauche de l'estuaire, c'est à dire du bras oriental. Alexandre avait descendu ce cours d'eau, traversé le « lac ressemblant à un golfe marin » dans lequel il se jetait et atteint la haute mer, constatant que la navigation était plus facile sur cette bouche d'estuaire que sur l'autre. Il avait exploré le rivage durant trois jours et y avait fait creuser des puits : on a expliqué plus haut que cet épisode s'est certainement situé à l'extrémité de la péninsule de Kachch. Puis Alexandre remonta ce bras d'estuaire jusqu'à Pattala, le redescendit jusqu'au lac « et y fit construire un [...] port et [des] chantiers navals, il y laissa une garnison, fit amener quatre mois de blé pour les troupes et fit tous les autres préparatifs nécessaires pour la navigation côtière »⁸³. Dans la suite de son récit, Arrien ne mentionnera plus cette station navale qui, si elle a été effectivement aménagée, l'a été soit dans la région d'Ali Bandar/Lal Daro, soit dans celle de Lakpat (fig. 4 et 7), c'est-à-dire soit sur la rive nord, soit sur la rive sud du Rann de Kachch appelé par Arrien « lac ou golfe marin ».

Dans le livre VI, on apprend qu'Alexandre quitta Pattala, en août, en direction de l'ouest, après avoir confié la flotte avec une partie de l'armée à Néarque, et dans le livre VIII, il est dit qu'un

83. Arrien VI, 20, 5.

mois plus tard « l'expédition de Néarque leva l'ancre [...] et quitta le port »⁸⁴ : Arrien ne donne aucun détail permettant d'identifier le lieu de départ de la flotte, mais **puisque'Alexandre avait confié la flotte à Néarque avant de quitter Pattala avec le reste de l'armée, on est tenté de penser que Néarque et la flotte étaient bien dans cette ville et que c'est d'elle qu'ils partirent le 2 octobre 326. C'est bien l'avis de Savinel qui, dans la chronologie qu'il donne de l'expédition d'Alexandre, écrit : « Fin septembre, Néarque, avec 5 000 hommes, sur 150 navires, avait quitté Pattala avec mission de relier par mer l'embouchure de l'Indus à celle de l'Euphrate. »**⁸⁵

Un certain nombre d'historiens, s'en tenant à l'information donnée au livre VI, selon laquelle Alexandre, estimant l'embouchure du bras oriental de l'estuaire plus facile à franchir que celle du bras occidental et y ayant établi une base navale largement approvisionnée, ont estimé que Néarque avait levé l'ancre depuis cette base navale. A cette hypothèse, on peut opposer que, d'une part ce trajet aurait ajouté quelque 200 km à la navigation de la flotte macédonienne et que d'autre part aucun des épisodes du périple de Néarque ne peut être identifié si on prend cette base navale pour point de départ, on le verra plus loin. **On peut risquer une explication à la construction, par Alexandre, d'un port qui ne servit à rien.** Sa descente du bras occidental de l'estuaire, en juillet, avait été catastrophique : ce cours d'eau traverse une région un peu accidentée, la navigation s'y fit en pleine mousson et sans guide, au moins au début, car tous les habitants avaient fui, enfin les Macédoniens furent surpris par la marée, qu'ils ne connaissaient pas et qui, lorsqu'elle se conjugue avec la mousson, est très forte dans l'estuaire de l'Indus. Alexandre ne rencontra rien de tel lors de sa descente du bras oriental : ce cours s'écoule dans la vallée, sans accident, vraisemblablement sans effet de marée, **protégé des vents de mousson par la partie occidentale du delta, et débouchant dans le Rann de Kachch, qui atténue la violence du vent rencontré dans le bras d'estuaire opposé.** Sur le moment, Alexandre, soucieux de la sécurité de la flotte, décida de lui faire parcourir l'itinéraire le plus sûr. Mais probablement les Macédoniens furent informés, plus tard, qu'à la fin de la mousson, le bras occidental redevenant aisément navigable, s'imposait comme la voie normale pour qui voulait gagner le golfe Persique. Mais cela, Arrien ne l'a pas dit.

Sa relation de la navigation de Néarque débute, au chapitre 21 du livre VIII, par l'indication selon laquelle l'amiral macédonien attendit, pour donner le signal du départ, la fin des vents étésiens, c'est-à-dire la fin de la mousson d'été qui, soufflant du sud-ouest,

84. *Ibid.* VIII, 21, 1-2, trad. Savinel.

85. Arrien, trad. Savinel, p. 10.

avait rendu si difficile la navigation d'Alexandre, trois mois plus tôt. Ce détail semble confirmer que Néarque était alors informé du régime des vents régissant la navigation dans cette région, ce qui n'avait pas été le cas pour Alexandre, surpris non seulement par la mousson, mais même par la marée.

L'interprétation du récit d'Arrien que l'on va tenter maintenant tiendra compte du résultat des recherches précédemment évoquées : la localisation de la branche ouest du delta de l'Indus et celle de Pattala, vraisemblable lieu de départ de l'escadre. Cette interprétation repose aussi sur l'élaboration d'une carte (fig. 9 et 9 bis) où l'on a fait apparaître les reliefs de la partie occidentale du delta de l'Indus : rebord du plateau du Kohistan à l'ouest et, le longeant, à l'est, la série des petites croupes rocheuses qui, du Ganjo Takkar aux Makli Hills, ont formé autant de limites, malgré leur altitude médiocre (15 à 70 m au dessus du delta), contenant l'écoulement du fleuve. Entre ces hauteurs qui, selon toute vraisemblance, étaient, au temps d'Alexandre, identiques à ce qu'elles sont aujourd'hui, et le rebord oriental du plateau du Kohistan, un chapelet de lacs fossiles jalonne le tracé ancien de la branche occidentale de l'estuaire de l'Indus. L'établissement de cette carte, dressée à partir des feuilles de l'Indian Survey, à l'échelle d'un *inch* pour un *mile*, était le préalable indispensable à la tentative d'interprétation de l'itinéraire de Néarque, aucune carte de l'ensemble du delta de l'Indus, indiquant les faibles reliefs, n'étant disponible à ce jour.

Pour faciliter l'analyse de la narration d'Arrien, on a divisé en cinq périodes cette narration qui décrit une navigation d'environ 40 jours, incluant les escales dont l'une dura vingt-quatre jours, et couvrant une distance d'environ deux cents kilomètres à vol d'oiseau (1 155 stades + 4 distances $x = 231 \text{ km} + 4 x$).

Lors de la **première période**, qui dura quatre jours, la flotte macédonienne traversa une région sans accident et parcourut une distance de 150 stades (c. 30 km), de Pattala à Korééstis, distance qu'on peut hypothétiquement situer (fig. 9 bis). La première étape parcourue, sur une longueur de 100 stades (c. 20 km), amena la flotte au **pays de Staura**, où elle mouilla pendant deux jours, près d'un grand canal. Puis ayant parcouru 30 stades (c. 6 km), elle mouilla dans le **pays de Kaumara**, près d'un deuxième canal où l'eau de mer, à marée haute, se mélangeait à celle du fleuve. La troisième étape l'amena à **Korééstis**, « encore sur le fleuve » à 20 stades (c. 4 km) en aval. Aucun des trois toponymes cités n'a été identifié et la présence de canaux, près du premier et du deuxième mouillage n'aide guère à les localiser. L'emplacement de Staura, où les Macédoniens trouvèrent le premier canal, à 20 km du point de départ, correspond au confluent du Baran Nandi, rivière descendant du plateau du Kohistan, avec l'Indus.

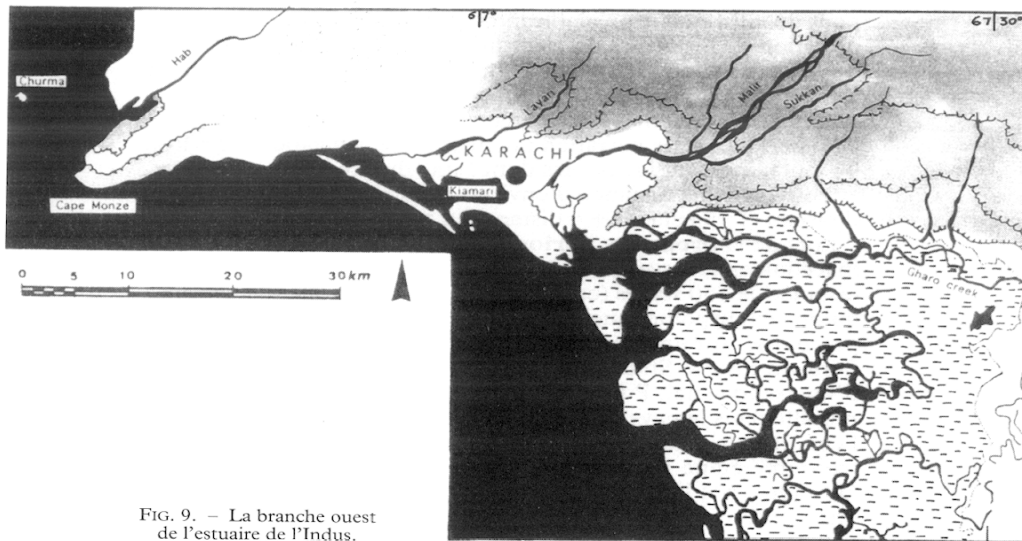


FIG. 9. — La branche ouest de l'estuaire de l'Indus.

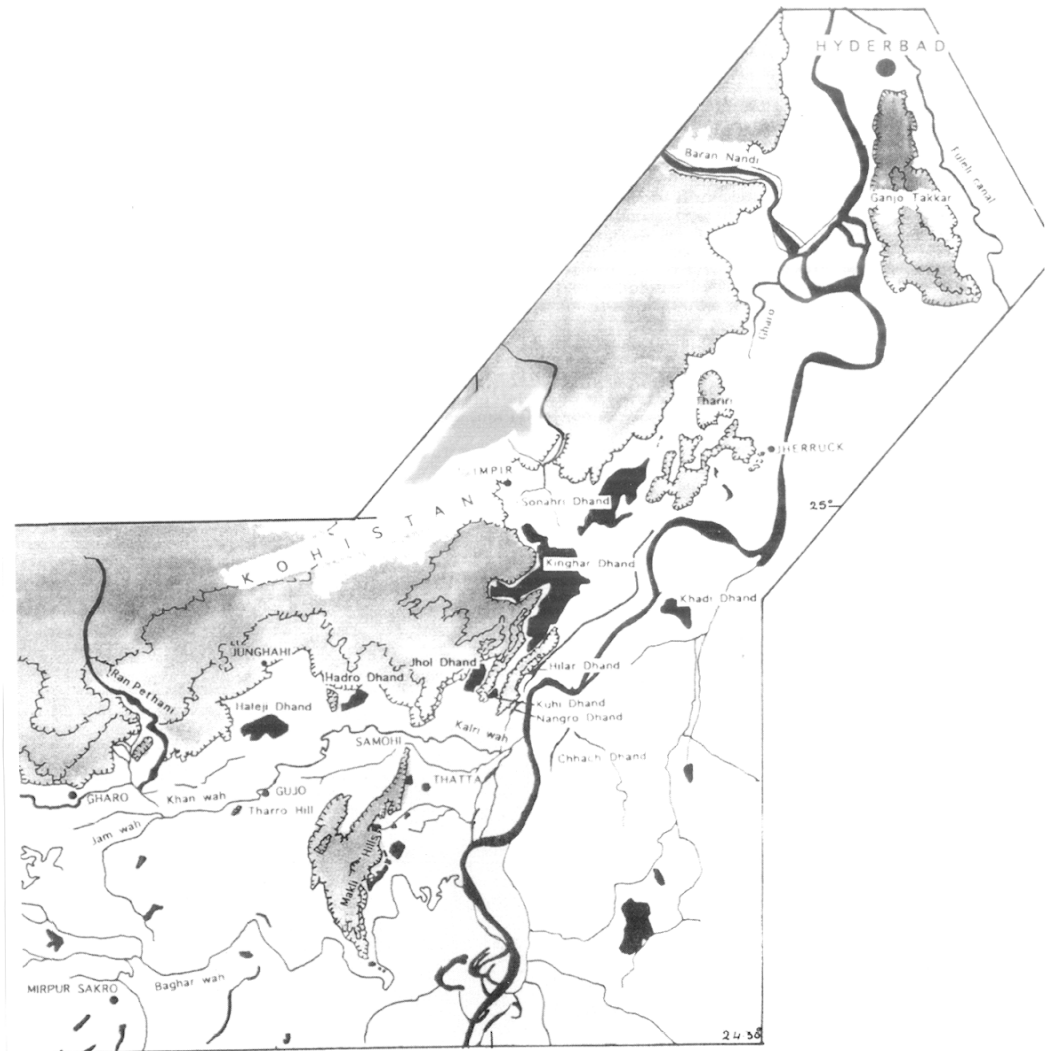
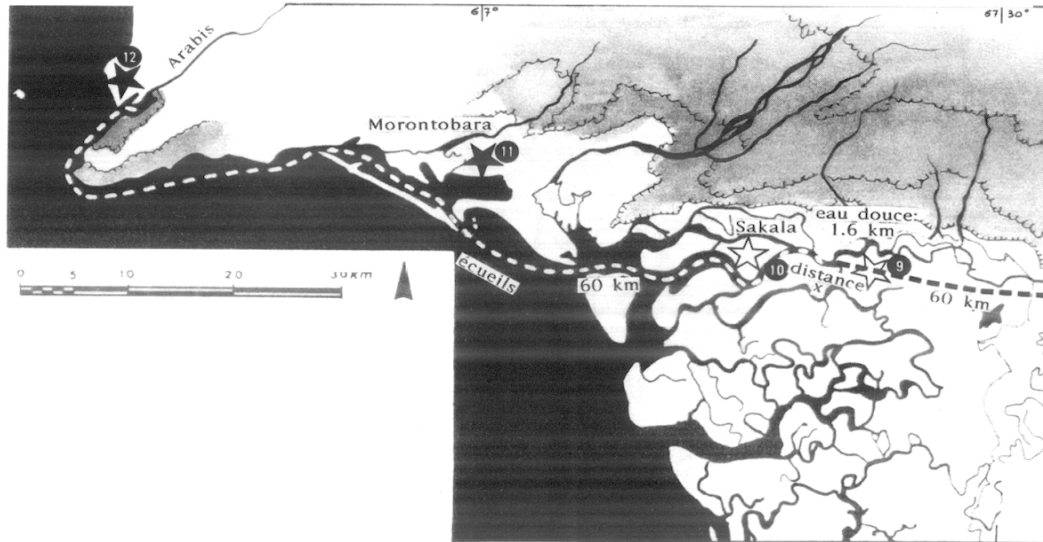


FIG. 9 bis. — Probable itinéraire de Néarque.

Les 13 étapes de la navigation de Néarque (d'après la traduction Chantraine)

- 1^{re} étape : les Macédoniens vont de « leur port » au pays de Staoura, distant de 100 stades (c. 20 km) de leur base ; mouillent près d'un canal ; restent 2 jours.
 2^e jour : franchissent 30 stades (c. 6 km) jusqu'à Kaumara, mouillent près d'un canal où se fait sentir la marée.
 3^e étape : naviguent 20 stades (c. 4 km) jusqu'à Korééstis, « encore sur le fleuve ».
 4^e étape : de là, après un court trajet, rencontrent un écueil ; les flots se brisent sur la côte rocheuse ; creusent un canal de 5 stades (c. 1 km) et font passer les navires à marée haute.
 5^e étape : naviguent 150 stades (c. 30 km) et mouillent près de l'île sablonneuse de Krokala ; pays des Arabes ; ils y restent 1 jour.
 6^e étape : font route en longeant à tribord la montagne Eiron et à bâbord une île basse qui s'étend le long du rivage, laissant un étroit passage.
 7^e étape : quand ils l'eurent doublée, ils mouillèrent dans un bon port ou « port d'Alexandre », dans le pays de Sangada, avec l'île de Bibakta ; ils y restent 24 jours et s'abritent dans un rempart fortifié.
 8^e étape : ils parcourent 60 stades (c. 12 km) le long d'une côte sablonneuse et mouillent près de l'île déserte de Domai ; trouvent de l'eau douce à 20 stades (c. 4 km).
 9^e étape : atteignent Saranga, à 300 stades (c. 60 km) ; mouillent près de la côte et trouvent de l'eau à 8 stades (c. 1,6 km).
 10^e étape : naviguent entre et mouillent dans un endroit désert, Sakala.
 11^e étape : parcourent 300 stades (c. 60 km), rencontrent des écueils et entrent dans le port bien protégé de Morontobara.
 12^e étape : quittent leur mouillage, passent entre la côte et une longue île parallèle de 70 stades (c. 14 km), la doublent, franchissent 120 stades (c. 24 km) en pleine mer et arrivent à l'embouchure de l'Arabis.
 13^e étape : remontent l'Arabis sur 40 stades (c. 8 km) pour trouver de l'eau douce, s'en retournent et continuent leur route en croisant une île aux parois élevées.



Mais l'emploi, par Arrien, du mot « canal » n'est pas approprié pour désigner le Baran Nandi, d'autant que le même terme de canal est repris pour nommer le cours d'eau suivant où se faisait sentir l'effet de la marée : ce phénomène prouve qu'il s'agit d'un chenal d'estuaire. Arrien semble employer le même mot διῶρυξ pour désigner indifféremment chenal et canal. Les canaux de Staura et de Kaumara étaient, selon toute vraisemblance, des chenaux reliant la rive gauche de la branche ouest de l'estuaire de l'Indus à la côte ; ces chenaux d'estuaire se formant et disparaissant sans cesse, il serait vain d'en chercher la trace.

Deuxième période (étapes n^{os} 4, 5 et 6). A la différence de la première période, la deuxième s'effectua dans un contexte accidenté. Après Koréestis, Arrien relate trois étapes dont seule la distance couverte durant la deuxième est indiquée. « Un court trajet » après Koréestis, les Macédoniens « aperçurent un écueil dans cette bouche de l'Indus ; les flots se brisaient contre la côte qui, à cet endroit, est rocheuse. Là où la barre rocheuse paraissait moins résistante, ils ouvrirent un canal de 5 stades (c. 1 km) et y firent passer les bateaux au moment de la pleine mer »⁸⁶. Si l'on situe Koréestis à une trentaine de kilomètres du point de départ de la flotte, on rencontre, environ 4 kilomètres au-delà de l'emplacement présumé de Koréestis, un petit massif rocheux dont la partie nord est appelé Tahiri et dont le flanc ouest, situé à un à deux kilomètres du bord oriental du plateau de Kohistan, a pu autrefois constituer la rive orientale de la branche ouest de l'estuaire de l'Indus. Il est possible que ce soit au nord-ouest de ce massif que la flotte macédonienne, se présentant à marée basse, ait eu des difficultés à passer et qu'il ait fallu élargir le passage, sur une longueur d'1 km environ. Après quoi, la flotte longea la côte sur 150 stades (c. 30 km), mouilla près de l'île sablonneuse de Krôkala et y passa le jour suivant. Cette distance nous amène, après la traversée du lac Sonari, au sud du lac Kinghar ; l'île de Krôkala, probablement simple banc de sable, est aujourd'hui impossible à localiser.

L'étape suivante est ainsi décrite : « De Krôkala, ils firent route en longeant à tribord la montagne qu'on appelle Eiron et à bâbord une île basse. Cette île qui s'étend le long du rivage, laisse un étroit passage. »⁸⁷ Même si l'on ne peut situer avec exactitude l'île de Krôkala, point de départ de cette étape, on est frappé par l'adéquation de la description d'Arrien avec la configuration du terrain, à l'angle sud-est du plateau du Kohistan : il atteint, à cet endroit, une hauteur de 30 à 75 m et se trouve bordé, vers l'est, par une croupe rocheuse allongée dont l'altitude se situe entre 15 et 30 m

86. Arrien VIII, 21, 5-6.

87. *Ibid.* VIII, 21, 9.

seulement. L'espace entre ces deux formations ménage un passage long d'une dizaine de kilomètres et large d'un kilomètre au maximum. Il est tentant d'identifier l'angle du plateau du Kohistan avec le mont Eiron (fig. 14), à l'ouest, et à l'est, l'affleurement rocheux moins élevé avec l'île basse qui longeait le rivage et laissa à la flotte macédonienne un étroit passage. La pointe sud-ouest du lac Kinghar et le petit lac Kuhi, aux extrémités nord-est et sud-ouest de ce passage prouvent qu'un bras de l'estuaire de l'Indus a, pour un temps, emprunté ce passage, ou plus probablement même, l'a creusé.

La troisième période de la navigation de Néarque dans le delta de l'Indus (7^e étape) est marquée par l'arrivée de la flotte dans un bon mouillage que l'amiral nomma le « port d'Alexandre ». Plus que toutes les autres escales de la navigation de Néarque, on souhaiterait localiser celle-ci, la septième : la flotte y resta vingt-quatre jours et Arrien donne de nombreux détails sur le séjour des Macédoniens à cet endroit. Mais ce qui fait défaut chez cet auteur, c'est l'indication de la distance séparant ce port du « passage étroit » longeant le mont Eiron, à l'étape précédente : si l'on s'en tient au texte, c'est, semble-t-il, à la sortie même de ce passage que la flotte a débouché sur le « bon port » : « quand ils l'eurent doublé [il s'agit du passage], ils mouillèrent dans un bon port » (VIII, 21, 10). Si l'on suit l'itinéraire de Néarque sur la figure, on trouve, environ 8 km après le passage étroit, un autre rétrécissement de la vallée formé au nord, par l'angle sud-est du plateau du Kohistan et au sud, par l'extrémité nord d'une croupe rocheuse allongée, de direction nord-sud, appelée Makli Hills. Dans une première lecture du texte d'Arrien et avant d'avoir établi la carte représentée sur la figure, j'avais identifié cet étranglement de la vallée, appelé « trouée de Samohi » (étranglement relatif puisqu'il a une largeur de 2,5 à 3 km), avec l'« étroit passage » de l'étape précédente, le mont Eiron étant toujours constitué par l'angle sud-est du plateau du Kohistan et l'île basse située en face pouvant être la colline de Makli. Mais, d'une part, cette colline est aussi élevée que le plateau qui lui fait face ; d'autre part, il est clair que la position nord-sud de cette colline est en contradiction avec le texte d'Arrien qui la dit parallèle au rivage. La « trouée de Samohi » ne semble donc pas pouvoir être considérée comme le passage étroit que traversa la flotte macédonienne lors de la sixième étape de l'itinéraire de Néarque.

Pourrait-on, alors, localiser le « bon port » avec l'une des baies que forme la bordure sud du plateau du Kohistan, dans la région de Samohi, et identifier l'île de Bibacta, élément de ce port, avec la colline de Makli ? Aucun élément concret de la description d'Arrien ne le permet, alors qu'un autre site, celui de Tharro Hill, présente plusieurs détails conformes à la fois à la description que

fait Arrien du « bon port », dans le livre VIII, mais aussi à celle qu'il fait, dans le livre VI, de l'île de Cilluta, visitée par Alexandre. Le seul problème est que Tharro Hill se trouve environ à 25 km au-delà du débouché du « passage étroit » de la sixième étape, ce qui est peu compatible avec le texte d'Arrien qui suggère une proximité entre les deux. Laissant ce problème, pour le moment, sans réponse, nous aborderons la comparaison entre la description du « bon port » et celle du site de Tharro Hill. Arrien décrit ainsi le mouillage auquel Néarque avait amené la flotte : « Ce port était grand et beau : Néarque décida de l'appeler port d'Alexandre. Il y a une île, dans le goulet de ce port distante d'environ deux stades ; le nom de l'île est Bibacta, celui de toute la région, Sangada. C'était l'île elle-même, située du côté de la haute mer, qui constituait le port. Là des vents violents soufflaient continuellement du large ; Néarque qui craignait que quelques barbares ne se rassemblent pour venir piller le camp, protégea son emplacement par un mur de pierre. Ils restèrent là vingt-quatre jours ; Néarque raconte que les soldats y pêchaient des moules marines, des huîtres et ce qu'on appelle des couteaux : tous ces coquillages étaient d'une taille extraordinaire si on les compare à ceux de nos océans ; il dit aussi qu'on buvait de l'eau de mer. »⁸⁸ Et voici maintenant quelques détails concernant le site de Tharro Hill (fig. 10 et 11). Environ 2 km au sud-ouest du village de Gujo émerge une croupe calcaire allongée du nord au sud-ouest, d'une longueur de 1,3 km. Sa surface, presque plate, s'incline très légèrement de l'est vers l'ouest et ses bords, découpés de petites baies et de promontoires par une érosion ancienne, forment du côté oriental, une falaise dominant la plaine alluviale d'une dizaine de mètres. Cette émergence rocheuse s'appelle Tharro Hill. 1,2 km au sud se dresse une autre petite éminence de même nature et de même hauteur ; sa surface est rigoureusement plane et ses parois profondément creusées par l'érosion. Ces deux rochers, appartenant originellement à un même ensemble, sont très remarquables dans cette partie ouest du delta de l'Indus et diffèrent beaucoup des affleurements gréseux se succédant, du Ganjo Takkar aux hauteurs de Makli qui, par exemple, ne présentent jamais de rebords verticaux ou même concaves, comme c'est le cas de Tharro Hill. L'autre particularité des deux émergences rocheuses de ce site est qu'elles possèdent de nombreux sites archéologiques. Sur la grande île de Tharro Hill se trouvent quelques tombes islamiques très ornementées du XVI^e siècle, les restes d'un petit temple hindou des VI^e-VIII^e siècles, deux groupes de tombes entourés de fragments de céramique et d'éclats de silex, enfin une double enceinte de blocs de pierres, montés à cru, protégeant le sommet du promontoire

88. *Ibid.* VIII, 21, 10-13.



FIG. 10. – Vue du site de Tharro Hill.

oriental de l'île. La petite île du sud est, quant à elle, couverte de tombes islamiques difficiles à dater car sans aucun ornement. Enfin, dans un cimetière qui s'étend dans la plaine, au sud-ouest de Tharro Hill, se dresse le mausolée, certainement très remanié au cours des siècles, du Shaikh Haji Turabi, un des compagnons de Muhammad Ibn Qasim, mort lors de la conquête arabe du Sind. Enfin, détail qu'il convient de noter sans lui accorder une importance excessive : aux alentours du promontoire oriental de Tharro Hill, on a noté la présence de nombreuses coquilles d'huîtres. Les habitants de l'endroit, musulmans, disent qu'ils ne mangent pas ces mollusques et n'utilisent pas leurs coquilles.

Les deux détails qui m'ont amenée à considérer le site de Tharro Hill avec une attention particulière sont, d'une part, que le port évoqué par Arrien est constitué par une île – et l'on peut sans peine imaginer le rocher déchiqueté de Tharro Hill comme ayant été autrefois une île, au milieu du bras d'estuaire ; ses anses constituaient certainement un abri très favorable aux bateaux. Le deuxième élément est la double enceinte fortifiée, encore parfai-

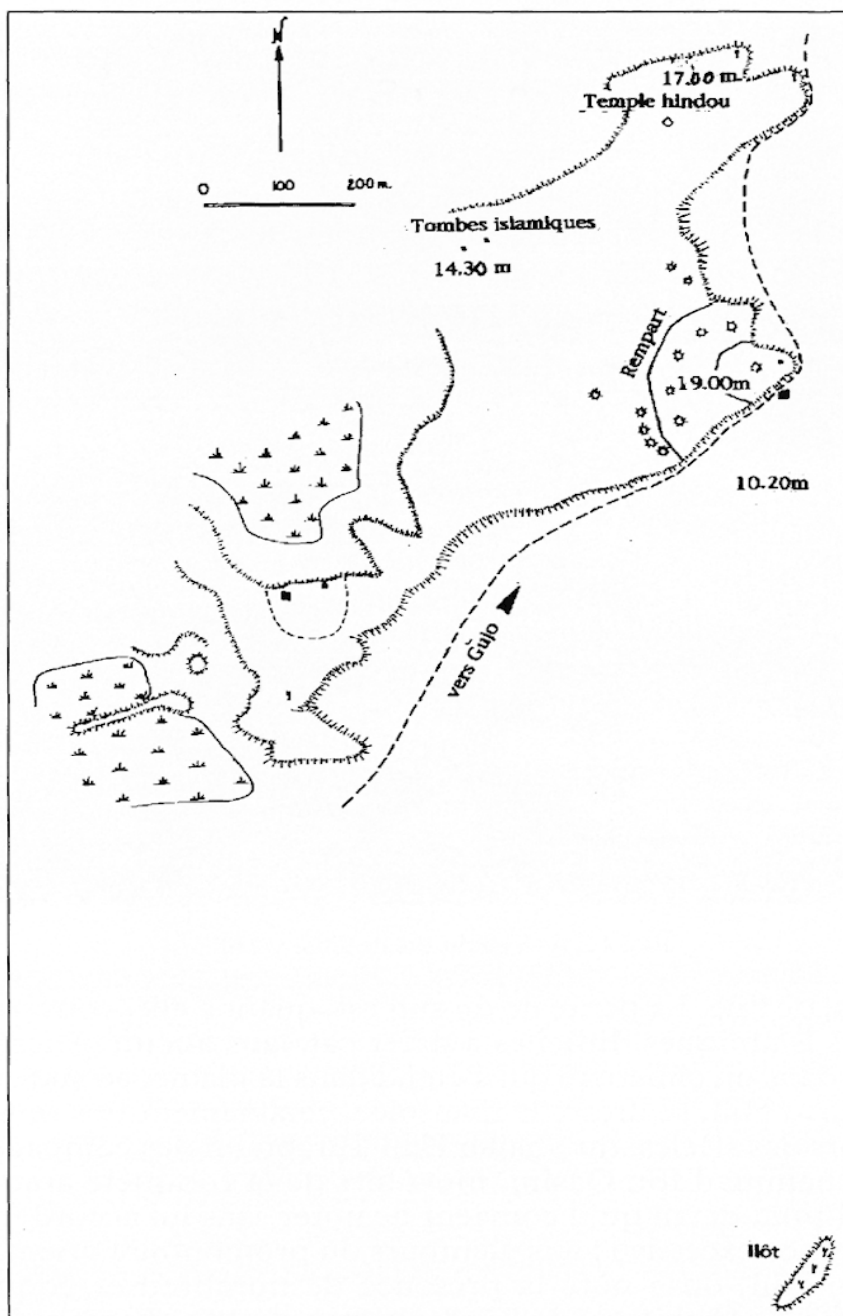


FIG. 11 a. - Plan schématique de Tharro Hill.

tement visible sur le promontoire oriental de l'île ; cet ouvrage, hâtivement érigé, semble-t-il, puisque les blocs n'en ont été ni taillés ni liés entre eux, pourrait être le camp de fortune que Néarque fit construire pour protéger les soldats macédoniens de possibles pillages barbares. Les blocs de pierre ont pu être pré-



FIG. 11 b. - La forteresse de Tharro Hill.

levés dans le cimetière s'étendant à proximité, cimetière daté du II^e ou I^{er} millénaire av. J.-C.⁸⁹ ; il est aussi possible d'imaginer qu'un double rempart, difficile à dater, existait quand les Macédoniens arrivèrent à cet endroit et ne firent que s'y installer, le consolidant peut-être.

Enfin, revenant au livre VI de l'Anabase, et bien qu'aucun commentateur n'ait suggéré que le port nommé « port d'Alexandre » par Néarque ait été celui où mouilla Alexandre lors de son exploration de la branche ouest du delta de l'Indus, je considère que certaines caractéristiques de Tharro Hill pourraient s'appliquer également à ce mouillage. Le seul obstacle est que l'île qui formait ce mouillage est appelée Cilluta, tandis que celle qui formait celui de « port Alexandre » est appelée Bibacta.

L'île de Cilluta avait été recommandée à Alexandre comme un mouillage sûr et possédant **de l'eau douce** : ce détail s'accorde avec

89. Majumdar, 1934, p. 20-22.

l'occupation constante, grâce à ses puits, de l'éminence de Tharro Hill. C'est d'un promontoire de l'île de Cilluta que le conquérant macédonien offrit aux dieux un sacrifice : Tharro Hill est la seule éminence du delta possédant des parois abruptes pouvant former un promontoire. S'étant avancé de 200 stades au-delà de l'île de Cilluta, Alexandre et ses compagnons aperçurent une autre île, située déjà en mer ; ils y abordèrent le jour suivant et y offrirent des sacrifices. Cette disposition de Cilluta et de son île avancée contribuerait encore à les faire ressembler au site de Tharo Hill, ne serait-ce une énorme différence de distance entre les deux îles : environ 40 km dans le texte d'Arrien, 1,4 km entre Tharro Hill et son îlot.

Enfin, le dernier détail incitant à assimiler Cilluta et Bibacta est que leur emplacement semble correspondre à l'extrémité de la branche ouest du delta de l'Indus, à cette époque : dans le livre VI, il est dit que l'île au-delà de Cilluta était déjà en pleine mer ; dans le livre VIII, on apprend que Bibacta était exposée aux vents violents venant du large ; que les coquillages marins y croissaient en abondance ; enfin, les étapes qui suivent l'escale de Bibacta semblent avoir pour cadre non pas un bras d'estuaire, mais la mer, dont on longe la côte.

Ainsi le « bon port » de Néarque et celui visité par Alexandre seraient-ils un seul et même port, dont l'île principale, appelée dans un cas Bibacta, dans l'autre Cilluta, se trouve être l'affleurement rocheux de Tharro Hill ? Cette dualité toponymique n'est pas un obstacle majeur à cette hypothèse si l'on considère l'extrême instabilité du nom des villes du delta, au Moyen Âge et à l'époque moderne. En outre, ces îles rencontrées par Alexandre et Néarque lors de la traversée du delta, étaient des sites mineurs, pas même des villes et les noms qu'en ont retenu les Macédoniens, celui d'un village, d'un groupe tribal, pouvaient varier d'un informateur à l'autre, comme c'est le cas aujourd'hui, lorsqu'on prospecte cette région. Il en va tout autrement de la seule ville importante de la région, Pattala, dont ni le nom, ni la localisation, ne connaissent de variantes. On ne peut quitter le site de Tharo Hill, possible voir probable lieu d'étape de la flotte macédonienne, sans évoquer l'étonnante et unanime tradition recueillie auprès des paysans, vivant depuis des générations dans cet endroit où aucun cours d'eau navigable n'existe plus depuis des siècles et dont la mer est éloignée d'une soixantaine de kilomètres. Ces gens disent que dans un lointain passé, des étrangers ont envahi la région en bateau, mais que le Pîr Ḥajjî Turabî a changé l'eau en terre et les bateaux en pierre. L'un est toujours là, retourné : c'est la petite île située au sud-cst de Tharro Hill (fig. 11a). L'intervention d'un saint musulman dans une légende indienne censée se passer bien avant l'Islam est fréquente et ce récit, nimbé de merveilleux, ne saurait être

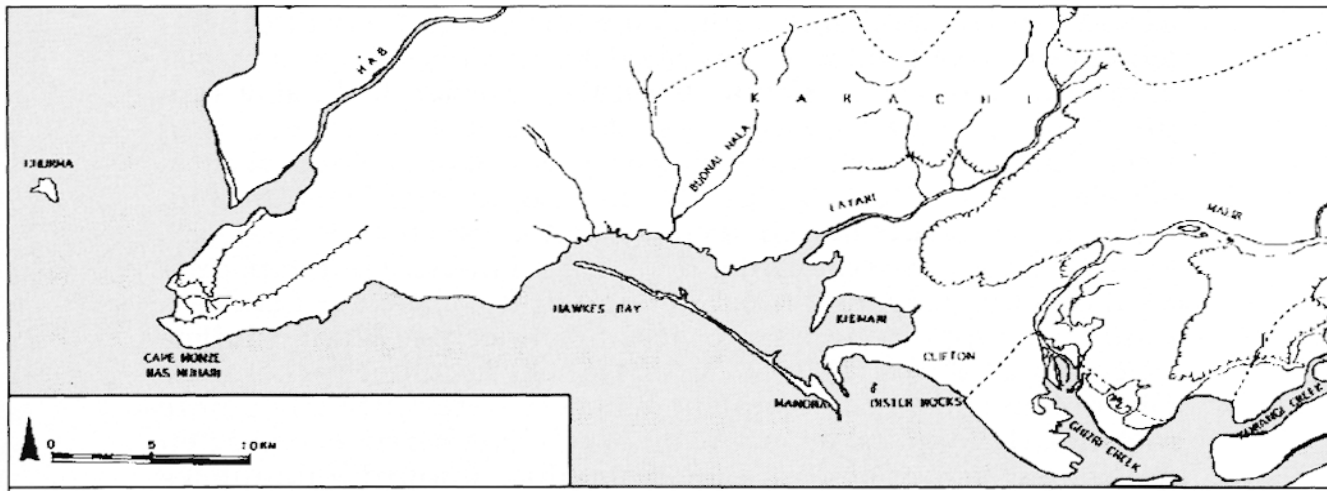


FIG. 12. – De Karachi au cap Monze.

considéré comme une preuve. Mais comme est troublant cet écho d'envahisseurs étrangers, peut-être les quinze cents soldats d'Alexandre, navigant sur des eaux aujourd'hui devenues solides.

La **quatrième période** de la navigation de Néarque (8^e, 9^e et 10^e étapes) est la plus floue : aucun détail descriptif ne permet d'en localiser **les trois** étapes et **les toponymes** cités (**île de Domai**, 8^e étape, **Saranga**, 9^e étape, **Sakala**, 10^e étape) ne sont pas identifiées. La navigation semble s'effectuer le long d'une côte, sablonneuse et désertique, désormais hors du bras d'estuaire. Le long de cette côte, les Macédoniens purent se procurer de l'eau, à quelque distance de leur mouillage : celle des wadi de direction nord-sud descendant du plateau du Kohistan. La distance parcourue lors de ces quatre étapes est considérable : 660 stades + x (c. 132 km + x). Elle amène la flotte à un très bon mouillage, Morontobara : avant d'énumérer les détails qui prouvent que ce port est celui de Karachi, notons seulement qu'en ligne droite, la distance qui s'étend entre Tharro Hill et le port de Karachi est d'une centaine de kilomètres et qu'en conséquence, celle indiquée par Arrien – c. 132 km + x – paraît un peu surévaluée, puisque la flotte semble avoir suivi la côte sans rencontrer d'obstacle.

La **cinquième période** de l'itinéraire de Néarque fut donc l'arrivée à **Morontobara**, le mouillage et le départ de ce port. L'entrée n'y fut pas facile : « ils doublent des écueils si proches l'un de l'autre que les pelles des rames touchent de part et d'autre les roches [...] en franchissant les écueils ils se heurtèrent à de grandes vagues et à un fort courant, mais il paraissait difficile d'en faire le tour par la haute mer. »⁹⁰ La rade de Karachi, presque toujours

90. Arrien VIII, 22, 4 et 6.

exposée, même hors mousson, à une forte brise, connaît généralement une mer houleuse. Les Macédoniens n'y échappèrent pas et durent, dans ces conditions difficiles, aborder des écueils rapprochés. On peut aujourd'hui se demander de quels écueils il s'agit. Entre la côte et l'entrée du port se dressent quelques rochers appelés « Oyster Rocks » (fig. 12) ; on comprend mal aujourd'hui, pourquoi les navires macédoniens seraient passés près de ces récifs, l'entrée du port se trouvant 1,5 à 2 km à l'ouest. Pour expliquer les difficultés rencontrées par la flotte de Néarque à cet endroit, Lambrick rapporte une hypothèse formulée par Blanford dans « *Geology of Western Sind* »⁹¹ selon laquelle la colline rocheuse de Clifton, au sud-est de Karachi, a autrefois été reliée à la pointe rocheuse de Manora, à l'entrée du port. Cette barrière, peu à peu érodée par la mer et dont il ne reste plus, aujourd'hui, que les « Oyster Rocks », a pu constituer l'obstacle décrit par Arrien. Après l'avoir franchi, la flotte pénétra dans le « port [...] grand, circulaire, profond, à l'abri des lames »⁹² : c'est là l'exacte description du bassin qui, encore aujourd'hui, forme la partie la plus abritée du port de Karachi. Son orientation est-ouest et le cordon littoral qui le ferme, se terminant par le cap rocheux de Manora, protègent les bateaux qui s'y abritent du vent comme de la houle.

Pourtant la flotte macédonienne ne passa qu'une nuit dans ce havre : « le lendemain, ils naviguèrent avec une île à bâbord, cachant le large, et si proche du rivage qu'on eût dit qu'il y avait un canal entre l'île et la côte. Le passage était long en tout de 70 stades. Sur le rivage s'élevait une foule d'arbres épais, et l'île était couverte d'une forêt d'essences variées. Au lever du jour, ils doublèrent l'île par une passe étroite où la mer se brisait : c'était encore le jusant... »⁹³ Il n'est pas nécessaire d'expliquer ou de commenter ce paragraphe d'Arrien : la seule observation du port de Karachi (fig. 12) suffit à montrer comment la flotte, quittant le bassin portuaire, longea le cordon littoral (appelé île) sur 70 stades (c. 14 km = distance exacte) et sortit de la baie pour se retrouver en haute mer. La végétation abondante mentionnée était, sur le cordon littoral et au fond de la baie, les buissons de palétuviers et, en arrière-plan, sur la côte et sur les berges de la rivière Layari qui se jette à cet endroit, des tamaris, des palmiers et d'autres essences que l'on trouve dans les oasis du Sind.

« Ayant franchi 120 stades, ils mouillèrent à l'embouchure de l'Arabis. Il y a près de l'embouchure un port grand et beau ; mais l'eau potable manquait : celle de l'Arabis était mêlée d'eau de mer. En remontant vers l'intérieur de 40 stades, ils trouvèrent une

91. Lambrick, *A general introd.*, 1964, p. 113 et n. 64.

92. Arrien, VIII, 22, 5.

93. *Ibid.* VIII, 22, 7-8.

aiguade et après avoir fait de l'eau, ils s'en retournèrent. Près du port se trouvait une île déserte, à la côte élevée ; tout autour, on pêchait des huîtres et des poissons de toute sorte. Jusque là s'étend le pays des Arabeis ; ce sont les derniers Indiens qui habitent de ce côté ; à partir de cet endroit commençait le pays des Orites. »⁹⁴ La distance de 120 stades = c. 24 km, indiquée par Arrien entre la sortie du port de Morontobara et l'embouchure de l'Arabis, est encore assez proche de la réalité qui se situerait plutôt aux alentours de 30 km. L'évocation de l'île déserte, à la côte élevée, autour de laquelle on pêchait huîtres et poissons, est parfaitement exacte : **située moins de 10 km en face de l'estuaire du Hab, l'île de Churma dresse ses parois à pic, 200 mètres au dessus de la mer.** C'est la dernière vision que les Macédoniens eurent de la région des bouches de l'Indus et du territoire des Arabeis.

Conclusion

Avant d'aborder l'analyse de la navigation de Néarque, j'ai formulé deux hypothèses :

1/ le point de séparation des eaux de l'Indus en une branche ouest et une branche est s'était très vraisemblablement située, dans l'Antiquité, au nord du massif de Ganjo Takkar, et Pattala, dans la région de Hyderabad ;

2/ la branche ouest du delta, à la même époque, avait longé le plateau du Kohistan, selon un tracé nord-est-sud-ouest d'abord, puis est-ouest.

Selon ce schéma, les étapes de la navigation de Néarque ont été localisées, certaines de façon presque sûre (étoiles noires sur la carte de la figure 9 bis), d'autres de façon approximative (étoiles blanches). Lors des trois premières étapes, la flotte n'a pas rencontré d'obstacle. La carte montre en effet que l'espace situé entre la bordure orientale du Kohistan et la bordure orientale du Ganjo Takkar, de 8 à 10 km de large, permettait une circulation aisée sur un cours d'eau sans accident. La distance indiquée par Arrien pour ces trois premières étapes – 150 stades (c. 30 km) – nous amène à un endroit proche du premier accident de terrain qui va marquer la 4^e étape. Or, entre Hyderabad et ce premier accident, situé au nord du massif de Thariri, il y a un peu plus de 30 km.

L'épisode du creusement de l'« écueil » ou de la « barre rocheuse », survenu lors de la 4^e étape, correspond, dans la réalité,

94. Arrien VIII, 22, 4 et 6.

à un rétrécissement important de la vallée, au nord de l'affleurement rocheux de Thariri. Le passage de la branche ouest de l'estuaire entre le plateau du Kohistan et le massif de Thariri est rendu obligatoire par la position des lacs Sonahri et Kinghar, qui se trouvent dans le prolongement direct de l'étranglement de Thariri. De la même façon, la configuration du lac Kinghar prouve que le bras d'estuaire ouest est ensuite passé dans un autre pertuis, d'à peine 1 km de large et de près de 10 km de long, situé entre l'angle sud-est du Kohistan et un affleurement rocheux, allongé et parallèle. A l'extrémité sud-ouest de ce pertuis, un autre petit lac résiduel, le Kuhi Dhand, confirme ce tracé du bras d'estuaire occidental. Cette configuration du terrain correspond précisément au récit d'Arrien qui indique qu'à la 6^e étape, la flotte a navigué dans un étroit passage, longeant à tribord la montagne Eiron et à bâbord, une île basse.

Durant ces six premières étapes, la flotte a parcouru 305 stades (c. 61 km) + 2 distances indéterminées (4^e et 6^e étapes, la 4^e étant « courte »). Or, la distance comprise entre Hyderabad et l'extrémité du passage resserré décrit plus haut est, en gros, de 75 à 80 km. Il apparaît donc que, pour les six premières étapes, le parcours décrit par Arrien est en conformité avec la réalité topographique, du point de vue de la distance comme de celui des accidents de terrain.

La septième étape pose un réel problème : si le port d'Alexandre tel que l'a décrit Arrien dans le livre VIII présente des analogies frappantes avec le site de Tharro Hill, la distance qui sépare ce dernier de l'extrémité « du passage étroit » (env. 25 km) est difficile à accorder avec le récit d'Arrien : celui-ci ne précise pas la distance couverte entre le « passage étroit » et le « port d'Alexandre » mais semble laisser entendre que les deux sites sont voisins.

Faut-il prolonger le resserrement des rives du fleuve (c'est-à-dire « le passage étroit ») jusqu'à la « trouée de Samohi », les deux rétrécissements ayant été confondus, soit par Néarque, soit par Arrien ? Cependant, si la 6^e étape a effectivement amené la flotte macédonienne du sud du lac Kinghar au site de Tharro Hill (= le « port d'Alexandre »), la distance parcourue dans cette étape n'est pas invraisemblable puisqu'elle n'excède pas 35 à 40 km (c. 175 à 200 stades) : or, la 9^e et la 11^e étapes ont couvert une distance de 300 stades. Aucun obstacle majeur ne peut donc être opposé à l'identification de Tharro Hill avec le « port d'Alexandre ».

De la 8^e aux abords de la 11^e étape, très peu d'indices permettent de localiser le cheminement de la flotte. Seuls deux points d'eau douce, des wadis descendant du plateau du Kohistan, le Ran Pethani et le Pipri Nandi, pourraient aider à localiser le 8^e et le

9^e mouillage de Néarque. La distance entre le « port d'Alexandre » et le 8^e mouillage, évalué à 60 stades (c. 12 km) par Arrien, correspond bien à la distance existant entre le site de Tharro Hill et l'embouchure du Ran Pethani, où l'on pouvait trouver de l'eau douce : environ 10 km à vol d'oiseau. L'étape suivante, la 9^e, est évaluée par Arrien à 300 stades (c. 60 km). Cette distance pose problème car elle amène, en ligne droite, à une faible distance du port de Morontobara, identifié avec le site de Karachi. Or, entre la 9^e escale et le mouillage dans le port de Morontobara s'intercalent la 10^e escale, d'une longueur inconnue, et la 11^e, durant laquelle la flotte a encore parcouru 300 stades (c. 60 km). Il faut donc imaginer soit, que le cours de la navigation ait été extrêmement sinueux entre le « port d'Alexandre » et celui de Morontobara (à cause, peut-être, de bancs de sable ?), transformant une distance, en droite ligne, de 80 km environ en une distance de 120 km + x (= 600 stades = x), soit que les mesures données par Arrien soient excessives.

Les deux dernières étapes de la navigation de Néarque relatées par Arrien, la 11^e et la 12^e, peuvent en revanche, être identifiées avec une absolue certitude : des abords du mouillage de Morontobara (l'actuel port de Karachi) à celui du port d'estuaire de la rivière Hab, distances et descriptions des lieux données par Arrien correspondent parfaitement à la réalité. Rappelons que la distance qui sépare Hyderabad de l'estuaire de la rivière Hab est d'environ 200 km, à vol d'oiseau, et que la distance évaluée par Arrien entre Pattala et l'estuaire de l'Arabis est de 1155 stades + quatre distances x, approximativement 231 km + 4 x.

Hypothèse de H. T Lambrick (fig. 13)

Parmi les chercheurs ayant tenté de localiser les étapes de la navigation de Néarque, H. T. Lambrick est certainement celui qui a mené cette tentative le plus loin, principalement en raison de sa connaissance du terrain⁹⁵. Le schéma de restitution de l'estuaire de l'Indus dans lequel il place la navigation de Néarque (fig. 13) est complètement différent de celui que je propose dans le présent article :

1/ Lambrick localise Pattala 65 à 70 km au nord-est de Hyderabad ;

95. Lambrick, *Sind. A general Introduction*, 1964, p. 116-124.

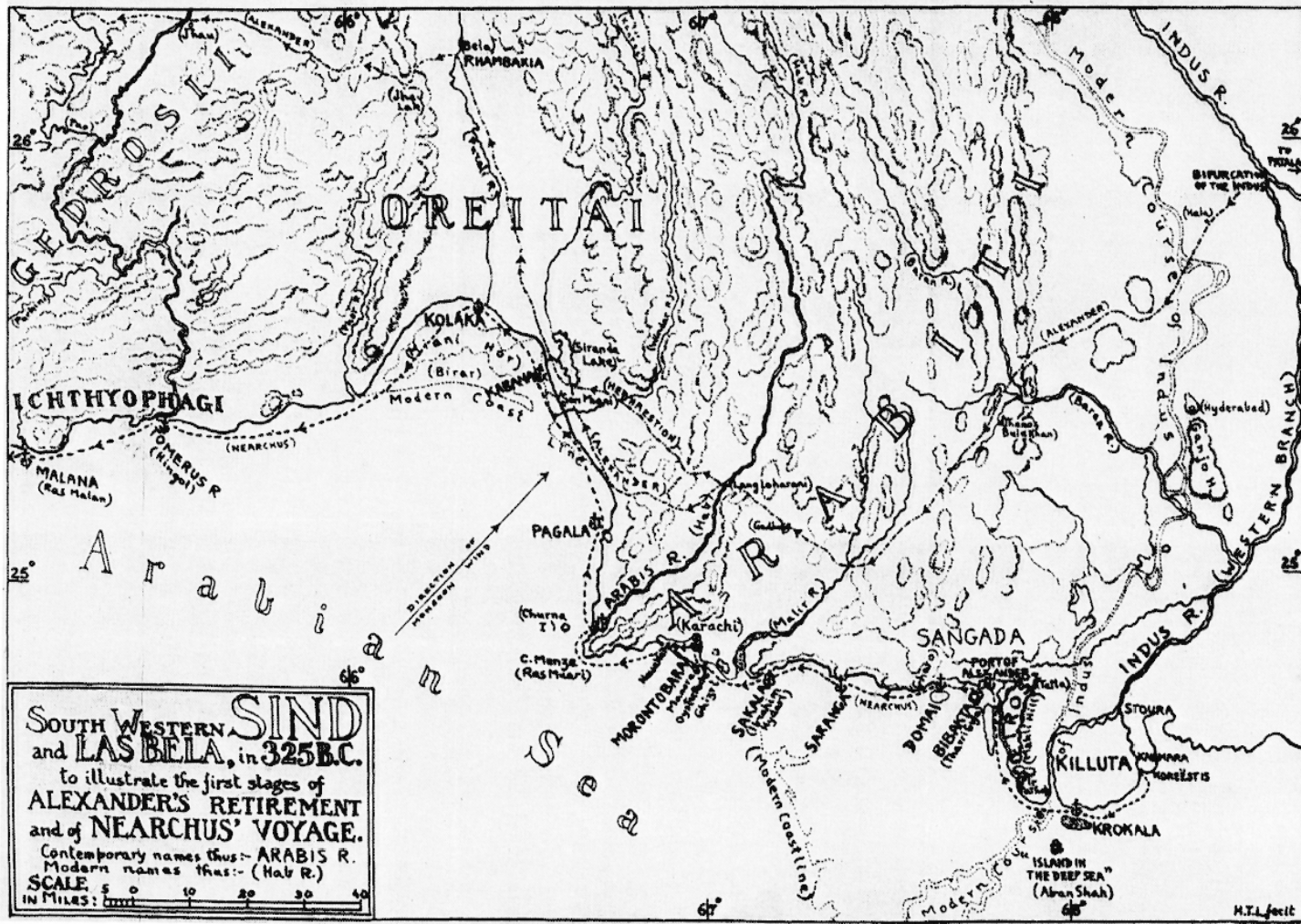


FIG. 13. - L'itinéraire de Néarque selon H. T. Lambrick.



FIG. 14. - Vue du « Mont Eiron ».

2/ il situe le bras occidental de l'estuaire, à partir de ce point, environ 40 km à l'est de la bordure du plateau du Kohistan, et parallèle à ce dernier, avec une embouchure se divisant elle-même en deux branches (ce qui est une pure spéculation), celle de l'ouest se jetant 7 à 8 km à l'est des Makli Hills, celle de l'est à 25 km plus à l'est ;

3/ il fait coïncider la côte du delta avec la bordure sud du plateau du Kohistan : cette côte est donc à peu près horizontale du cap Monze à Samohi, puis s'infléchit vers le sud le long du flanc ouest des Makli Hills qu'elle contourne, englobe la bouche du bras d'estuaire occidental pour remonter ensuite à peu près à la latitude nord de $24^{\circ} 50'$. Ce schéma est fondé sur la théorie malheureuse de Raverty (fig. 6 A).

Comme, dans ce schéma, un départ de la flotte de Pattala (là où la situe Lambrick) est incompatible avec une arrivée sur le littoral après 3 courtes étapes (27 à 30 km), Lambrick postule que la flotte était stationnée quelque part sur l'Indus, très au sud de Pattala, en un lieu qu'il ne situe pas sur sa carte. Les trois premières escales sont donc localisées sur la branche est du bras d'estuaire occidental et la quatrième étape en bordure de mer : c'est celle, on se souvient, où les soldats Macédoniens durent creuser un chenal de 1 km de longueur, pour permettre le passage de la flotte, dans une région signalée par Arrien comme rocheuse. Or, aucun accident topographique, qui devrait encore être visible aujourd'hui, n'existe dans la zone où Lambrick situe l'étape menant de Koréestis à Krôkala ; cet auteur ne donne aucune explication à cette discordance entre le texte d'Arrien et la réalité géographique. Il figure ensuite l'île sablonneuse de Krôkala à une distance un peu inférieure à celle donnée par Arrien (155 stades + « une courte distance », représentés sur la carte par 18 miles environ), puis fait remonter la flotte le long de la bordure occidentale des Makli Hills qu'il identifie au mont Eiron. Mise à part la localisation peu convaincante des cinq étapes précédentes qui amène à mettre en doute la position de la flotte à cet endroit de l'itinéraire, rien ne s'oppose à cette identification, puisqu'Arrien n'indique pas la distance entre l'île de Krôkala et le Mont Eiron ; en revanche, Lambrick doit inventer une île allongée le long de cette montagne pour se conformer à l'indication d'Arrien selon laquelle la flotte dût franchir un étroit passage. Or l'île qui constitue la paroi droite de ce passage n'est pas décrite par Arrien comme sablonneuse, comme il l'a dit de Krôkala : on est donc tenté de penser qu'elle était d'une nature plus solide et devrait donc encore exister. La configuration des Makli Hills, avec leur excroissance occidentale, pourrait, au premier coup d'œil, laisser une chance à cette hypothèse, si un passage avait pu exister entre cette excroissance et le massif principal. Mais ni le traitement

informatique de la photo satellite de cette zone, ni l'examen de la carte n° 35 P/14 du Survey of India, à l'échelle d'un *inch* pour un *mile*, révisée le 15 mars 1950, ne permettent de se rallier à cette hypothèse : le massif rocheux est compact et n'a pu laisser place au passage d'une voie d'eau.

Signalons, à propos de la même région, une autre interprétation de Lambrick incompatible avec la réalité topographique : c'est l'« île en pleine mer » représentée sur la carte (fig. 13) environ 20 km au sud de Pir Patho ; Lambrick identifie ce petit massif avec l'île qu'Alexandre découvrit 40 km au-delà de Cilluta et cette dernière avec les Makli Hills : or, ni sur les photo satellite, ni sur aucune carte, ancienne ou moderne, n'est repérable la moindre éminence, dans cette région basse et balayée par le cours de l'Indus depuis des siècles.

L'interprétation par Lambrick de la première moitié de l'itinéraire de Néarque me paraît peu compatible avec ce que l'on sait désormais de la formation du delta de l'Indus, ni avec les réalités topographiques qui ont peu de chance d'avoir été modifiées depuis l'époque d'Alexandre : je veux parler des affleurements rocheux et de leur altitude. Sa restitution, qui s'appuie sur une carte indigeante, alors que le Survey of India avait été établi dès la fin du siècle dernier, gauchit ou extrapole à plusieurs reprises le récit de Néarque qui, il est vrai, permet parfois des interprétations diverses.

Malgré les divergences profondes qui séparent les itinéraires proposés par Lambrick et par moi-même, le premier, qui passe sensiblement à l'est du Kohistan et contourne les hauteurs de Makli par l'est et le sud, le second, qui passe au ras de ce massif et au nord de ces collines, il se trouve que ces deux itinéraires se rejoignent à la 7^e étape, celle où la flotte macédonienne a séjourné vingt-quatre jours dans un « bon port » nommé par Néarque « port d'Alexandre » : « I should suppose [the island of Bibakta] to be one of the small rocky elevations which occur hereabouts, perhaps that called Tharri Gujo. This, in my view, was the position of « Alexander's harbour ». The alluvial plain here is only slightly elevated above sea level, and we may reasonably suppose it to have been formed within the last twenty-two centuries. »⁹⁶ On peut s'étonner que Lambrick ne mentionne pas les autres particularités du site de Tharro Hill qui le font si précisément ressembler à la description d'Arrien, la fortification de pierres couronnant le promontoire, en particulier.

Les autres étapes de l'itinéraire de Néarque coïncident dans les deux restitutions, celle de Lambrick et la mienne, passant par l'identification incontestable de Morontobara avec Karachi.

96. *Ibid.*, p. 118-119.

BIBLIOGRAPHIE

- ANSAR ZAHID KHAN, *History and culture of Sind. A study of socio-economic organization and institutions during the 16th and 17th centuries*, Karachi, 1980.
- ANVILLE d', *Antiquité géographique de l'Inde et de plusieurs autres contrées de la Haute Asie*, Paris, 1775.
- ARRIEN, *L'Anabase d'Alexandre le Grand*, trad. du grec en français par P. Savinel, Paris, Éd. de Minuit, 1984. *L'Inde* (livre VIII de l'Anabase), texte établi et traduit par P. Chantraine, Paris, Les Belles Lettres, 1968. Pour le livre VIII, on a comparé la traduction de P. Savinel avec celle de P. Chantraine, *Arrien. L'Inde*, Paris, Les Belles Lettres, 1968.
- BALUCH N. A., « A few Harappan sites explored in Sind », dans *Proceedings of international Symposium on Mænjodaro 1973*, A. Nabi Khan ed., Karachi, 1975.
- AL-BALĀDHURĪ : « Fragments arabes et persans relatifs à l'Inde, recueillis par M. Reinaud », *Journal Asiatique*, 1845 (4^e série, vol. V), p. 121-200.
- AL-BĪRŪNĪ : « Athar-ul-Bakiya », dans *The chronology of the Ancient Nations*, transl. and ed. with notes and index by C. E. Sachau, London, W. H. Allen, 1879.
- BURNES A., « Remarks on the preceding paper », *JRAS* I, 1834, p. 209-212.
- BURNES J., *A Narrative of a visit to the Court of Sinde ; a sketch of the history of Cutch*, Edinburgh, 1831.
- Chachnameh. An ancient history of Sind*, trad. du persan par Mirza Kalichbeg Fredunbeg, Hyderabad, 1900, rééd. à Karachi, 1990.
- CUNNINGHAM A., *The Ancient Geography of India*, London, 1871.
- QUINTE CURCE, voir MAC CRINDLE.
- EGGERMONT P. H. L., *Alexander's campaigns in Sind and Baluchistan and the siege of the Brahmin town of Harmatelia*, Leuven, 1975.
- HAIG M. R., *The Indus delta country. A memoir on its ancient geography and history*, London, 1894.
- History of Sind as told by its own historians*, being vol. I of Elliot's History of India, edit. from the posthumous papers of the late H. M. Elliot by Pr. J. Dowson, 1849, rééd. Karachi, 1985 ; vol. III, London, 1871.
- Hudūd al-'Alam*, « The regions of the world », dans *A Persian Geography*, 372 A. H.-982 A. D., transl. and explained by V. Minorsky, 1937, 2^e ed. Karachi, 1980.
- IBN BAṬṬŪṬA : *Voyages d'Ibn Batoutah*, texte arabe accompagné d'une traduction par C. Defrémery et B. R. Sanguinetti, 4 vol., Paris, Imprimerie nationale, 1874.
- IBN HAWQAL, *Kitāb al-masālik wa l-mamālik*, et *Kitāb šūrat al-arḍ*, ed. J. H. Kramers, *BGA*, t. II, Leyden et Leipzig, 1938-1939.
- IBN KHORDĀBEH, *Kitāb al-masālik wa l-mamālik*, ed. M. J. de Goeje, *BGA*, t. VI, Leyde, 1889.

- IDRISI : *Géographie d'Edrisi*, traduite de l'arabe en français par A. Jaubert, 2 vol., Paris, Imprimerie royale, 1836. S. Maqbul Ahmad, *India and the neighbouring territories in the Kitāb nuzhat al-Mushtāq fi'khtirāq al-'āfāq of al-Sharīf al-Idrīsī*, Leiden, E. J. Brill, 1960.
- IṢṬAKHĪ, *Kitāb al-masālik wa l-mamālik*, ed. M. J. de Goeje, *BGA*, t. I, Leyde, 1927.
- KERVAN M., « The fortress of Ratto Kot at the mouth of the Banbhore river », *Pakistan Archaeology* 27, 1992, p. 143-170.
- « Le port multiple des bouches de l'Indus : Barbariké, Dcb, Daybul, Lahori Bandar, Diul Sinde », *Res Orientales* VIII, 1996, p. 45-92.
- KERVAN M., HASAN HASHMI, BERNARD V. et SAUPIN R., *Un site harappéen de débitages marins sur la rive nord du Rann de Kachch, Paléorient* (en préparation).
- KHAN F. A., *Banbhore. A preliminary Report on the recent archaeological excavation at Banbhore*, Karachi, 1976.
- LAMBRICK H. T., *Sind. A General Introduction*, Hyderabad, 1964.
- MAC CRINDLE J. W., *The Invasion of India by Alexander the Great, as described by Arrian, Q. Curtius, Diodoros, Plutarch and Justin*, London, 1896, réimprimé à Karachi, 1992.
- MAC HARGUE T. R., WEBB J. E., « Internal geometry, seismic facies and petroleum potential of canyons and inner fan channels of the Indus submarine fan », *American association Petroleum and Geological Bulletin* 70, 1986, p. 161-180.
- MAC MURDO J., « Dissertation on the River Indus », *JRAS* I, 1834, p. 20-44.
- MAJUMDAR N. C., « Explorations in Sind », *Memoirs of the Archaeological Survey of India* 48, 1934, réimprimé à Karachi, 1981.
- MUQADDASĪ, *Shams al-dīn Abū 'Abd Allāh Muḥammad, Kitāb aḥsan al-tāqasim fi ma'rifat al-aqālim*, *BGA*, t. III, ed. M. J. de Goeje, 1906.
- MAS'ŪDĪ, *Les prairies d'or*, trad. française de Barbier de Meynard et Pavet de Courteille, revue et corr. par Ch. Pellat, 4 vol., Paris, 1962.
- Périple : The Periplus of the Erythraean Sea*, trans. and ed. by G. W. B. Huntingford, The Hakluyt Soc., London, 1980.
- PLINE L'ANCIEN, *Histoire naturelle*, livre VI/2, éd., trad. et commenté par J. André et J. Filliozat, Paris, Les Belles Lettres, 1980.
- POTTINGER W., « On the Present state of the River Indus and the route of Alexander the Great », *JRAS* I, 1834, p. 199-208.
- RAVERTY H. G., « The Mihran of Sind », *Journal of the Asiatic Society of Bengal* LXI, part 1, n° 4, 1892 (réimprimé à Lahore en 1979, mais avec une pagination différente de l'éd. originale et sans les cartes).
- STRABON, *Géographie de Strabon*, traduit du grec en français par Laporte, 5 vol., Paris, Imprimerie nationale, 1819.
- VINCENT W., *The Voyage of Nearchus*, London, 1797.
- YĀQŪT : *Mu'djam al-buldān*, cité par G. Ferrand, *Relations de voyage et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême-Orient du VIII^e au XVIII^e siècles*, 2 vol., Paris, 1913-1914.

MM. Paul BERNARD et Jean FAVIER interviennent après cette communication.

LIVRES OFFERTS

M. Jean FAVIER a la parole pour un hommage :

« J'ai l'honneur de faire hommage à l'Académie, de la part des responsables de la publication, des quatre volumes publiés en 1994, à l'initiative de Nicolas Grimal, directeur de l'Institut français d'Archéologie orientale du Caire, et avec le concours de Catherine Berger et Gisèle Clerc, ingénieurs de recherches au C.N.R.S., sous le titre *Hommages à Jean Leclant*. Ces quatre volumes totalisent plus de deux mille pages, et forment le tome 106 de la Bibliothèque d'étude de l'IFAO.

Cent quatre-vingt-huit savants, collègues, disciples et amis de Jean Leclant, ont contribué à ces *Hommages*. Leurs travaux sont répartis suivant les domaines de la recherche qui sont chers au maître qu'ils ont ainsi honoré : l'Ancien Empire, la vallée du Nil, le culte isiaque.

Le premier volume est consacré aux études relatives à l'Ancien Empire. Les *Textes des Pyramides* en constituent le cœur, comme ils sont au centre des travaux actuels de Jean Leclant, qui prépare la grande édition de cet ensemble prestigieux, aux origines même de la pensée religieuse des anciens Égyptiens. La couverture du volume offre une photographie en couleur des longues colonnes d'inscriptions des appartements funéraires de la pyramide de Pépi I^{er}, pharaon des environs de 2300 avant notre ère, délicatement ciselées et peintes d'un vert éclatant – couleur de l'éternité vivifiante. En dehors d'articles dus aux membres de l'équipe qui travaillent, depuis de longues années, sous sa conduite à Saqqarah, des savants français et étrangers ont apporté en nombre des études précisant des problèmes de philologie, d'architecture ou d'iconographie concernant la religion – et plus largement la civilisation – de l'Égypte pharaonique.

Le volume 2 témoigne de l'ouverture apportée par Jean Leclant vers l'ensemble de la vallée du Nil : « Nubie, Soudan, Éthiopie ». Durant les années 1960, l'attention mondiale s'est tournée vers la Nubie, vouée à la submersion sous les hautes eaux de l'énorme lac Nasser. Depuis, un groupe d'archéologues fervent, dont le savant honoré par ces volumes, continue de fréquenter les sables du Soudan et s'attache aux monuments, qui, sur de nombreux sites, témoignent de la gloire de la culture égyptienne : Kerma, dont notre correspondant suisse Charles Bonnet nous a plusieurs fois entretenus, constitue la première grande formation politique en Afrique ; puis ce furent les Empires de Napata et de Méroé. La couverture du volume figure un bélier de granit, au pied de la montagne sacrée du Gebel Barkal. Les problèmes évoqués dans ce tome 2 sont nombreux, depuis la plus ancienne préhistoire jusqu'au christianisme. Notre