

ROUTES MARITIMES ET CONTACTS CULTURELS ENTRE LA MÉDITERRANÉE ET L'ASIE

Ariane de Saxcé

Dès 518 av. n. è., date du probable périple de Scylax de l'Indus à la mer Rouge après la conquête de l'Inde par Darius¹, sont attestés dans la littérature classique des expéditions et des récits d'aventuriers explorant l'océan Indien, au nombre desquels figure en bonne place celui de Néarque, qui conduisit en 325 la flotte d'Alexandre des bouches de l'Indus jusqu'à l'intérieur du golfe Persique. Si les témoignages archéologiques² indiquent des liens entre Mésopotamie et Inde depuis la civilisation harappéenne, et que l'on peut raisonnablement en inférer que Mésopotamiens, Arabes et Indiens naviguaient dans l'océan Indien sans doute depuis le troisième millénaire³, le transfert de ce savoir aux Grecs et à leurs successeurs n'allait pas nécessairement de soi. Qu'en est-il des échanges culturels et du développement des connaissances

1 SALLES 1988 *Circumnavigation*, 84 ; d'après l'auteur, Scylax n'a sans doute pas accompli la totalité du trajet.

2 Par exemple les perles en cornaline : voir INIZAN 2000 *Importation*.

3 BEAUJARD 2013 *Océan Indien*, 115-128 ; SALLES 2002 *Céramiques*, 199 : l'auteur évoque les relations commerciales entre le golfe Persique et l'Inde au début du premier millénaire.

qui, dans le monde grec, ont permis aux marins et aux marchands de s'approprier les techniques de navigation dans cet océan ? Comment est-on passé d'expéditions ponctuelles et d'aventures isolées à un ensemble de routes régulières qui dessinent un réseau complexe dans la partie ouest de l'océan Indien ?

Nous souhaiterions dresser un bref panorama de l'évolution des routes maritimes dans l'ancienne mer Érythrée – soit la mer d'Arabie, le golfe Persique et la mer Rouge – sur les territoires de « l'Orient hellénisé⁴ », depuis les conquêtes d'Alexandre jusqu'à la fin des empires parthe et kouchan. Ces deux dernières décennies ont vu les découvertes archéologiques, mais aussi l'étude renouvelée des textes, des inscriptions et des papyri modifier notre perception des réseaux maritimes et de leur interaction avec les routes terrestres. Ce sont ces apports que nous voudrions ici mettre en évidence.

Il nous faudra tout d'abord évoquer la supposée « découverte de la mousson » par les Grecs, afin de la remettre en perspective d'une part dans les connaissances géographiques et techniques de l'époque, d'autre part dans le contexte économique de l'accroissement des relations commerciales entre le monde gréco-romain et l'Inde. Dans un second temps, nous rapprocherons notre point de vue pour examiner comment ces navigations hauturières trouvaient dans les routes fluviales ou terrestres et dans les réseaux côtiers existants une extension indispensable à la diffusion des échanges culturels ou commerciaux.

La « découverte de la mousson » ou le développement des routes maritimes directes

La constitution du savoir

L'appropriation par les Grecs du phénomène météorologique de la mousson, distincte de l'utilisation de celle-ci dans le but d'une traversée hauturière, remonte au moins à l'expédition d'Onésicrite et de Néarque, généraux d'Alexandre, qui eurent pour mission de mener la flotte d'Alexandre depuis l'Indus jusqu'à l'embouchure de l'Euphrate, puis jusqu'à Suse en remontant le Tigre⁵. Leur départ depuis Patala sur le delta de l'Indus dut être

4 Pour emprunter l'expression de SCHLUMBERGER 1970 *Orient hellénisé*.

5 Plin., *H.N.*, 6, 96-100 ; Arrien, *Indica*, 20-43.

repoussé de quatre mois afin d'attendre la fin de la mousson d'été, de sorte qu'ils purent embarquer finalement en septembre 325⁶. L'expédition constitue dans le monde grec – Scylax avait déjà, pour le compte de Darius, tenté un périple similaire – une première tentative de documentation scientifique des routes du golfe Persique et sans doute aussi de l'Arabie, comme en témoignent les autres missions envoyées par Alexandre. Néarque décrit non seulement les villes ou peuples des côtes qu'il longe, mais précise également les mouillages et les distances parcourues⁷. Par la suite, sur le désir d'Alexandre d'explorer les côtes occidentales du golfe Persique, Archias va jusqu'à l'île de Bahreïn, Androsthène la dépasse et atteint peut-être Gerrha, Hiéron parvient jusqu'au ras Musandam⁸ après lequel les contrées désertiques présentent des dangers de manque d'eau qui lui font rebrousser chemin⁹. Une seconde expédition de Néarque, autour de l'Arabie pour rejoindre la mer Rouge, est prévue mais stoppée par la mort d'Alexandre¹⁰.

Les itinéraires de l'intérieur du golfe sont néanmoins à peu près établis¹¹ pour l'époque suivante, même si l'on dispose encore de peu de sources sur l'activité maritime des Séleucides qui contrôlent l'intérieur des terres, à l'exception d'une possible expédition d'Antiochos III¹² et d'une exploration d'Antiochos IV Épiphane¹³ dans le golfe. Quelques expéditions commerciales vers l'Inde sont connues au début des Séleucides¹⁴ et le commerce est au moins attesté par l'intermédiaire du ras Musandam, où sont échangés depuis l'époque d'Alexandre la cannelle et autres produits indiens¹⁵. Malgré la rareté du matériel littéraire ou archéologique disponible, il semble que les voies maritimes du golfe arabo-persique aient été pleinement intégrées au réseau de l'océan Indien entre la fin du IV^e et le milieu du II^e siècle av. n. è.¹⁶

Du côté indien, l'expansion de l'empire maurya conduit à la perte par Séleucos I Nicator en 305 av. n. è. de la vallée

de l'Indus, du Gandhara et de l'Arachosie, par traité avec Chandragupta, ce qui implique un repli des Grecs sur la Bactriane. En revanche, au début du II^e siècle av. n. è., Démétrios I semble avoir tenté d'annexer les territoires situés au sud de l'Hindou-Kouch grâce à l'affaiblissement de l'empire maurya, et c'est au milieu du II^e siècle que Ménandre s'empare de ces territoires¹⁷, incluant le port de Patala sur l'Indus. Même de courte durée, cette présence a sans nul doute facilité la diffusion d'informations concernant les réseaux de navigation empruntés par les Indiens le long de leurs côtes et vers l'Arabie. Les Grecs ont ainsi pu prendre connaissance des routes suivies vers l'Inde du Sud et vers le Sri Lanka, dont les contacts avec le Deccan, l'Inde du Nord et la vallée de l'Indus sont attestés par de nombreuses preuves archéologiques telles que le commerce de la cornaline, du lapis-lazuli ou la découverte de monnaies à poinçons multiples de l'empire maurya¹⁸. Cet accroissement du savoir empirique a conduit à l'amélioration des données géographiques, dont nous verrons le rôle fondamental dans l'adoption de nouvelles techniques de navigation.

En parallèle, les Lagides mènent des expéditions en mer Rouge, notamment pour ravitailler l'armée en éléphants par le port de Ptolémaïs ou contre les pirates Nabatéens¹⁹; le canal de Nechao, rénové par Darius, entre le Nil et Clyasma sur la mer Rouge, est recreusé par Ptolémée II Philadelphe (285-246 av. n. è.), en même temps qu'il fonde la ville d'Arsinoé. Il fonde également Berenike, tandis que les ports de Myos Hormos, Ptolémaïs Theron, Philotera, puis Adulis sous Ptolémée III²⁰ témoignent d'un début d'activité au III^e siècle. Il ne semble pas que les marins sous la dynastie Lagide aient réalisé la circumnavigation de l'Arabie, mais ils s'aventurent sur sa côte sud, où les ports d'Aden et Muza constituent un point de rupture de charge pour le commerce avec l'Inde. Agatharchide évoque au II^e siècle av. n. è. l'échange entre Indiens et Égyptiens de produits tels qu'épices et aromates, ivoire, or et pierres précieuses²¹. Le *Périple de la mer Érythrée* mentionne également le rôle ancien d'Aden comme intermédiaire : « [Aden] fut appelée "heureuse" [*Eudaimon*] parce que, comme c'était auparavant une cité, lorsque l'on n'allait pas encore d'Inde jusqu'en Égypte et qu'on n'osait pas naviguer depuis l'Égypte jusqu'à des lieux plus éloignés

6 Plin l'Ancien, *Histoire naturelle*, VI, ANDRÉ J. & FILIOZAT J. (éd.), Paris, CUF, 2003, 126 : la navigation dure du 21 septembre à la fin de décembre 325.

7 Arrien, *Indica*, 40, 9.

8 Point extrême de l'avancée des Grecs sur cette côte : ROUGÉ 1988 *Mer Érythrée*, 64.

9 SALLES 1988 *Circumnavigation*, 88, s'appuyant sur Théophraste, *H.P.*, 4, 7, 7-8. Plin, *H.N.*, XII, XXI-XXIII, 38-40, et Ératosthène, 16, 3, 3.

10 BEAUJARD 2013 *Océan Indien*, 354.

11 SALLES 1988 *Circumnavigation*, 92 : « l'archéologie témoigne que le golfe arabo-persique fut fortement marqué par des influences hellénistiques sous les différents rois séleucides, jusqu'au milieu du 2^e siècle av. J.-C. ».

12 Ou peut-être d'Antiochos I : *ibid.*, 91.

13 *Ibid.*

14 ROUGÉ 1988 *Mer Érythrée*, 65.

15 SALLES 1988 *Circumnavigation*, 90, citant Arrien, *Indica*, 32, 7-8. Ces échanges continuent à l'époque parthe et romaine, notamment sur les sites d'ed-Dur et Dibba.

16 SALLES 1996 *Seafaring*, 304.

17 BOPEARACHCHI, LANDES & SACHS 2003 *Indus*, 83, 129.

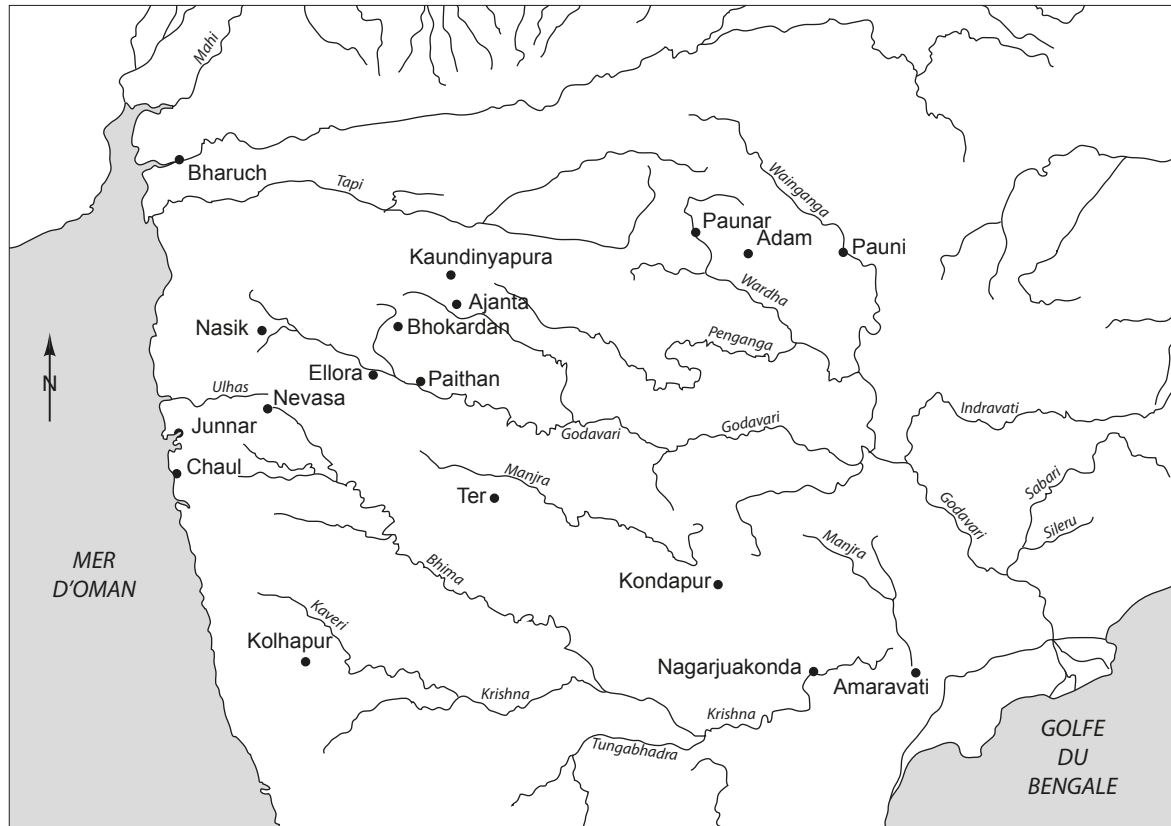
18 Pour plus de détails, voir BOPEARACHCHI 2002 *Shipping Communities*.

19 ROUGÉ 1988 *Mer Érythrée*, 65-66.

20 BEAUJARD 2013 *Océan Indien*, 361.

21 *Ibid.*

1. Principaux sites du Deccan (carte de l'auteur).



1

mais que les marchands venaient jusque là seulement, elle recevait les cargaisons des deux côtés, comme Alexandrie reçoit des chargements venus de l'extérieur et ceux venus d'Égypte²². »

Un peu plus à l'est sur la côte, les fouilles récentes à Sumhuram/Khor Rori – site identifié avec le Moscha Limen du *Périple* – témoignent également d'imports méditerranéens et indiens comme les amphores Dressel 2/4 et la céramique rouge et noire entre le III^e et le I^{er} siècle av. n. è.²³. Ces points de contacts ont très certainement favorisé les transferts de savoir, de même que l'île de Socotra ou même la cosmopolite Alexandrie, où se côtoient Arabes, Grecs et Indiens : « Parmi les Alexandrins sont des Grecs, des Italiens, des Bactriens, des Scythes, des Perses, des Indiens²⁴. » « L'île [Dioscoride] ne produit pas de fruits, ni de vin ou de blé. Les habitants sont peu nombreux et ils vivent sur la côte vers le nord, qui fait

face au continent. Ce sont des étrangers, Arabes, Indiens et Grecs, qui ont émigré pour y faire du commerce²⁵. »

La diversité culturelle de Socotra est confirmée par les nombreux graffiti de la grotte Hoq, dont la majorité sont en brahmi, mais qui incluent également des inscriptions axoumites, sud-arabiques, palmyrènes, grecques et bactriennes²⁶.

Ces premières explorations et ces multiples carrefours maritimes ouvrent la voie à la transmission de témoins entre Indiens et Grecs pour l'usage des vents de mousson dans l'océan Indien.

La diffusion des connaissances

L'expression « découverte de la mousson » ne désigne pas en effet la reconnaissance par les Grecs d'un phénomène climatique, et encore moins une « découverte » au sens universel que l'histoire des sciences et des techniques peut donner à ce terme. Il s'agit bien plutôt de la

22 *Périple*, 26.

23 AVANZINI 2007 Sumhuram, 2525 ; voir aussi AVANZINI 2008 Khor Rori.

24 Dion Chrysostome, 32.

25 *Périple*, 30.

26 STRAUCH 2012 Cave Hoq, 30.

2. Principaux sites d'Inde du Sud (carte K. Rajan).



2

compréhension par un groupe donné – en l’occurrence les Gréco-Égyptiens – de la façon dont il pouvait tirer le meilleur parti des conditions météorologiques propres à l’océan Indien, grâce à la navigation hauturière.

André Tchernia, pour en décrire les conditions de possibilité, propose une éclairante comparaison avec la traversée de l’Atlantique par Christophe Colomb, motivée soit par l’avancée des connaissances géographiques, soit par la révélation secrète d’un marin, ou encore par les deux²⁷. Ce parallèle suggère les deux raisons qui peuvent conduire des marins à accepter de se lancer dans une longue traversée en haute mer : ou bien le savoir géographique du temps leur permet de tracer leur route en toute confiance, ou bien l’initiation par un ou d’autres pilotes crée la même assurance de pouvoir atteindre leur but.

Il convient de remarquer tout d’abord, à la suite d’A. Tchernia²⁸, que le préalable indispensable à une traversée hauturière, bien plus que quelque technique de

navigation que ce soit, consiste précisément à être sûr d’atteindre son objectif. Or, cette condition ne put être remplie pour les marins égyptiens que lorsque l’Inde fut orientée correctement dans une direction nord-sud plutôt qu’est-ouest comme précédemment, chez Ératosthène par exemple. Le tribut en revient sans doute à Posidonius (135-51 av. n. è.), qui fut le premier, semble-t-il, à orienter la péninsule de la sorte : « Posidonius [...] a donné la mesure [de l’Inde] du nord-est au sud-est [...], et l’a placée tout entière du côté du Favonius ; il a ainsi montré de manière indubitable que l’Inde, exposée au souffle de ce vent, en est favorisée et assainie²⁹. »

Le favonius étant un vent d’ouest-nord-ouest, la côte est donc orientée face à l’est, c’est-à-dire du nord au sud. La différence est de taille pour les marins partis de la côte sud de l’Arabie ou de la pointe de l’Afrique, qui peuvent suivre le 14^e parallèle en calculant leur latitude, ce que

27 TCHERNIA 2011 *Commerce*, 295.

28 *Ibid.*, 294.

29 Pline, H.N., 6, 57 (éd. CUF) : *Posidonius ab aestiuo solis ortu ad hibernum exortum metatus est eam. [...], totam a fauonio : itaque aduerso eius uenti adflatu iuuari Indiam salubremque fieri haud dubia ratione docuit* ; voir p. 82, n. 2.

permettaient les compétences de l'époque³⁰, en ayant la certitude de rejoindre l'Inde sans avoir la crainte de se perdre dans l'océan extérieur.

Il faut néanmoins noter le fait que Strabon, près d'un siècle plus tard mais tributaire d'Ératosthène, puis Ptolémée au II^e siècle de n. è., placent encore l'Inde dans une position est-ouest, ce qui indique que ce savoir empirique issu des milieux de navigateurs ne s'est pas diffusé également dans tous les milieux savants.

Par ailleurs, c'est précisément le côté pragmatique de ces connaissances – parce que « cette navigation demande de la part du capitaine ou du pilote une connaissance empirique que seule une longue expérience peut leur enseigner³¹ » – qui constitue le cœur de la tradition textuelle qui veut qu'un pilote-guide, dénommé Hippale, ait été à l'origine de la diffusion de cette possibilité de navigation. Santo Mazzarino³² a montré de façon convaincante que ce nom propre dérive plus probablement de l'adjectif ὑφαλος, « caché sous les eaux de la mer », terme qui caractérise les vents qui font se soulever les flots. Il aurait été attribué par la tradition à un mythique pilote sachant utiliser le vent de mousson, désigné sous le nom d'Hippale. Il n'en reste pas moins que l'idée d'une initiation de certains marins égyptiens par des navigateurs indiens à la fin du II^e siècle av. n. è. constitue un deuxième critère de compréhension de la façon dont les Grecs d'Égypte ont pu s'approprier l'usage de la route maritime directe.

La date la plus haute pour ce passage de relais nous est suggérée par Posidonius³³ là encore, à travers l'aventure du marin et marchand Eudoxe de Cyzique qui, à la fin du règne de Ptolémée VIII Évergète II Physcon (182-116 av. n. è.), est dit avoir appris d'un naufragé indien la navigation vers l'Inde, τὸν εἰς Ἰνδοῦς πλοῦν ἠγήσασθαι³⁴, et être revenu de cette première expédition avec des plantes aromatiques et des pierres précieuses, ἀρώματα καὶ λίθους πολυτελεῖς³⁵. Il n'est pas explicite si cette navigation emprunte la haute mer, mais certains éléments de la description invitent à cette interprétation : la nouveauté de cette route pour le personnage ; la nature des biens rapportés, notamment les pierres précieuses, qui sont pour

la plupart originaires d'Inde du Sud ou de Sri Lanka ; enfin, une précision technique à propos du voyage de retour : « Au retour, les vents le firent dévier jusqu'au-delà de l'Éthiopie³⁶. »

S'il faisait du cabotage le long des côtes de l'Inde du Nord-Ouest ou de l'Arabie, les vents de la mousson d'hiver, soufflant du nord-est au sud-ouest, l'auraient ramené sur la pointe de l'Afrique, et non « au-delà de l'Éthiopie » ; en revanche, s'il venait directement de la côte ouest de l'Inde, il a pu perdre son cap et partir trop au sud.

Cette version du pilote-inventeur est reprise par Pline et par le *Périple*, sous le nom d'Hippale, qui a pu être assimilé au mystérieux guide d'Eudoxe³⁷.

Les preuves archéologiques des échanges mises au jour sur le territoire indien fournissent des indications complémentaires qui vont dans le même sens que les informations données par les textes, en particulier dans le cas des amphores, généralement transportées par voie d'eau (maritime ou fluviale). Ainsi, les plus anciennes amphores répertoriées jusqu'à présent sur le territoire indien, en l'occurrence sur le site d'Arikamedu au Tamil Nadu, proviennent-elles de Cos et remontent-elles au II^e siècle av. n. è.³⁸. Leur datation s'étend jusqu'au I^{er} siècle de n. è. et ce lot constitue 49 % des fragments d'amphores identifiées par E. Will. Pour le I^{er} siècle av. n. è., ce sont celles de Rhodes (17,5 % du total des fragments identifiés) ou de Cnide (11 %), en particulier les timbres analysés par K. Slane³⁹. Des monnaies ptolémaïques ont également été identifiées par Berghaus⁴⁰, de sorte que ces témoignages indiquent des liens entre l'Inde et l'Égypte dès la fin du II^e siècle et le début du I^{er} siècle av. n. è., au point que fut institué à Alexandrie sous Ptolémée XII Aulète, en 73-74 ou 62 av. n. è., un « stratège de la mer Érythrée et indienne »⁴¹. Dans le passage bien connu de Strabon évoquant cent vingt navires au départ de Myos Hormos lors de la préfecture d'Aelius Gallus en Égypte entre 27 et 24 av. n. è.⁴², l'au-

30 Voir ROUCÉ 1988 Mer Érythrée, 74 : « Le problème de la latitude est essentiellement un problème de connaissance des astres et de leur hauteur. [...] Il ne demande pas de connaissances mathématiques particulières ou d'instruments d'observation compliqués : les doigts de la main ou, à la rigueur, le bâton tenu à bout de bras y suffisent. »

31 *Ibid.*

32 MAZZARINO 1982-1987 Hippalus.

33 Strabon, *Céographie*, 2, 3, 4.

34 *Ibid.*

35 *Ibid.*

36 *Ibid.* : Ἐπαινίοντα δ'ἀνμείους παρενεχθῆναι ὑπὲρ τὴν Αἰθιοπίαν.

37 CASSON 1989 *Periplus*, 224.

38 BEGLEY 2004 *Arikamedu*, 328-329.

39 WARNER SLANE 1991 *Amphoras*.

40 BERGHAUS 1991 *Roman coins*, 108, cité par TCHERNIA 2011 *Commerce*, 300.

41 TCHERNIA 2011 *Commerce*, 300. Voir aussi DESANGES 1978 *Méditerranéens*.

42 *Céographie*, 2, 5, 12 : « Les trafiquants d'Alexandrie équipent maintenant de véritables flottes pour remonter le Nil et traverser le golfe arabique jusqu'en Inde, ce qui fait que ces pays sont bien mieux connus de nous aujourd'hui qu'ils ne l'étaient de nos prédécesseurs. Du reste, quand Gallus exerçait son commandement en Égypte, nous sommes allé le voir et l'avons accompagné dans la remontée du Nil jusqu'à Syène et aux limites de l'Éthiopie ; nous pouvons témoigner qu'on voyait jusqu'à cent vingt navires mettre à la voile de Myos Hormos pour l'Inde, alors que précédemment, sous

teur vise à mettre en lumière l'augmentation du trafic avec l'Inde sous Auguste, mais l'allusion révèle en réalité que les structures d'organisation de ce trafic étaient déjà en place sous les Ptolémées⁴³.

L'exploitation des avancées technologiques

Dans la deuxième moitié du 1^{er} siècle de n. è., Pline et le *Périple de la mer Érythrée* présentent ainsi tous les deux cette « découverte » comme ancienne. Le *Périple*, en 70 de n. è. environ, est particulièrement éloquent et précis sur la nature de l'innovation attribuée à Hippale, et les termes employés ne permettent pas de douter qu'il s'agit bien de navigation hauturière⁴⁴ : « Les hommes avaient autrefois l'habitude de naviguer dans de petits vaisseaux en suivant les courbes des baies (περικολπίζοντες). Le capitaine de navire Hippale, en déterminant la localisation des ports de commerce (κατανοήσας τὴν θέσιν τῶν ἐμπορίων) et la configuration de la mer (τὸ σχῆμα τῆς θαλάσσης), fut le premier à découvrir la route de haute mer (τὸν διὰ πελάγους πλοῦν). [...] Certains partent directement de Canè et certains du Promontoire aux épices, et ceux qui vont vers la Limyrikè naviguent vent travers (τραχηλίζοντες) pendant la plupart du trajet. Ceux qui vont à Barygaza ou en Scythie [naviguent vent travers] seulement pendant trois jours, et, pour le reste, ils suivent leur propre course, loin de la côte (ἐκ τῆς χώρας), en haute mer (ὕψηλοι), le long de la terre qu'ils laissent hors de leur route, et dépassent les baies mentionnées plus haut. »

Deux éléments techniques apparaissent essentiels dans ce passage : le premier est le repérage de la configuration de la côte – τὸ σχῆμα τῆς θαλάσσης –, qui correspond aux progrès géographiques évoqués plus haut chez Posidonius à propos de son orientation⁴⁵. C'est bien de l'observation de la situation des ports indiens sur une ligne nord-sud que peut découler la tentative de les rejoindre directement.

En second lieu, les précisions données sur la technique de navigation reposent sur l'emploi du verbe *τραχηλίζειν*, que Frisk traduit par « tourner l'avant d'un navire contre le

vent⁴⁶ » ; littéralement, le verbe signifie « renverser la tête [τράχηλος : le cou] en arrière » : dans ce contexte, il s'agit donc de tourner la proue du navire vers l'arrière, c'est-à-dire de venir au vent, en rapprochant l'avant du navire de la direction d'où vient le vent, le résultat étant une allure vent travers. Dans ce cas précis, cela signifie orienter sa course davantage vers le sud-sud-ouest, direction d'où provient le vent de la mousson d'été. Les indications données correspondent donc particulièrement bien à la réalité des différentes traversées : vent travers sur la totalité du trajet pour la route de l'Inde du Sud ; vent arrière d'abord (le long des côtes de l'Arabie), puis vent largue ou travers en laissant la côte au loin, pour se diriger soit vers Barbarikon au nord, soit plus au sud vers Barygaza. Le *Périple*, guide pragmatique, témoigne des connaissances empiriques de l'auteur et de sa proximité avec les réalités du terrain (pl. 29). Pline, pour sa part, évoque ces trois mêmes routes dans une perspective moins technique et plus historique, en les présentant comme s'étant succédé dans le temps : « Dans la suite, il apparut que le trajet le plus sûr allait du cap Syagros en Arabie à Patalé avec le favonius [...] »⁴⁷.

« L'âge suivant jugea plus courte et plus sûre la route allant du même cap au port indien de Zigerus⁴⁸. »

« Ce fut pendant longtemps la route suivie jusqu'à ce qu'un marchand en découvrit une plus courte et que l'appât du gain rapprochât l'Inde [...]. [...] Le mieux est de partir d'Ocelis ; de là, par vent hippale, on gagne en quarante jours le premier entrepôt de l'Inde, Muziris⁴⁹. » Pline ne se place pas, au contraire du *Périple*, sur le plan de la technique de navigation : les trois *aetates* qu'il distingue ne font pas état d'une avancée technologique mais de choix logistiques qui reposent sur les dangers ou avantages du circuit commercial considéré. Les termes utilisés pour les deux premières routes, *certissimum* et *tutiozem*, font allusion aux risques encourus par les marchands maritimes, dont les lourds investissements pouvaient être réduits à néant par un naufrage ou des attaques de pirates, fréquentes sur la côte ouest

le règne des Ptolémées, bien peu de gens avaient l'audace de lancer leurs navires et de faire commerce de la marchandise indienne. »

43 Voir DE ROMANIS 1982-1987 Notia, 150 : « I Romani trovarono dunque ancora funzionante quella rete organizzativa che i Tolemei, sin dal Filadelfo, avevano steso sull'Erythra kai Indikè thalassa : già sotto i Tolemei si osava τὸν ἰνδικὸν ἐμπορεύεσθαι φόρτον. »

44 *Périple*, 57 ; nous traduisons d'après le texte de CASSON 1989 *Periplus*.

45 Voir TCHERNIA 2011 *Commerce*, 293.

46 Frisk 1927 *Périple*, 101. Il traduit ainsi le passage qui inclut ce terme : « ceux qui partent pour la Limyrikè résistent au vent en tournant l'avant contre sa direction pendant la plus grande partie du voyage, ceux au contraire qui vont à Barygaza et en Scythie pas plus que trois jours ».

47 Pline, H.N., 6, 100 : *postea ab Syagro Arabiae promuntorio Patalen fauonio [...] peti certissimum uidebatur*.

48 Pline, H.N., 6, 101 : *secuta aetas proprioem cursum tutiozemque iudicauit, si ab eodem promuntorio Zigerum portum Indiae peteret*.

49 Pline, H.N., 6, 100 et 104 : *diuque ita nauigatum est, donec compendia inuenit mercator lucroque India admota est [...]. Vtilissimum est ab Oceli egredi ; inde uento hippalo nauigant diebus XL ad primum emporium Indiae Muzirim*.

3. Pattanam-Muziris, fleuve Periyar
(photographie de l'auteur).

3

de l'Inde⁵⁰, et en particulier au sud dans la région de Muziris⁵¹. L'adjectif *proprior* connote également le désir de gagner du temps, pour des raisons économiques et sécuritaires. En ce qui concerne la troisième et dernière route, F. De Romanis propose pour le terme *compendia* une interprétation plus satisfaisante que la traduction jusqu'ici adoptée. Outre le fait que le sens de « plus court » n'est pas attesté seul, la distance entre le cap Syagros et Muziris n'est pas inférieure à celle qui sépare ce même cap de Barygaza, et l'allure vent travers, si elle est plus stable que vent arrière ou largue, n'en est pas pour autant plus rapide. Rien n'incite donc à dénigrer le sens plus courant de *compendia*, « source de profit », d'autant plus qu'il est lié à *lucrum* dont l'interprétation

n'est pas douteuse. Les conditions particulières de la mousson ne permettant qu'un voyage par an, un des seuls moyens d'augmenter les profits était de se procurer directement à la source les pierres précieuses et épices en vogue sous le Haut-Empire, qui provenaient de la côte Malabar, en se passant de l'intermédiaire de Barygaza et des réseaux de communication indiens⁵². C'est la seule façon de comprendre pourquoi délaïsser une route courte et à l'abri du danger.

Il s'agit donc de distinguer l'optique dans laquelle écrivent l'auteur du *Périple* et Pline et donc, *a fortiori*, le type d'informations que l'on peut en tirer : chez le premier, les trois routes sont concomitantes, puisqu'elles proviennent d'un même progrès géographique, tandis que le second au contraire s'intéresse à des usages commerciaux. Il n'est donc pas nécessaire de déduire de la confrontation de ces

50 THAPAR 2003 *Early India*, 236.

51 Pline y fait allusion dans le passage qui suit immédiatement (*H.N.*, 6, 101) : *quippe omnibus annis nauigatur, sagittarium cohortibus impositis; etenim piratae maxime infestabant*, « le voyage a lieu en effet tous les ans; on embarquait des cohortes d'archers, car les attaques de pirates étaient très fréquentes ». Voir aussi DE ROMANIS 1997 *Notia*, 102-105, à propos de la lutte des Chera contre les pirates qui gênaient le commerce dans les environs de Muziris.

52 *Ibid.*, 94 : « in the latter years of the second century BC, the coasts of India were already linked by active commercial networks with fully developed centres of trade, and it is into this well-developed commercial organization that little by little the Western merchants introduced themselves ».

deux passages que les marins ont découvert ces routes successivement, surtout si l'on accepte l'hypothèse qu'Eudoxe aurait dirigé ses expéditions vers le sud de l'Inde, mais plutôt que la connaissance de ces possibilités par les marchands maritimes n'a, pour sa part, été pleinement mise à profit que par étapes et en fonction des nécessités du marché.

Extension des routes hauturières : les réseaux côtiers et fluviaux

Si la traversée hauturière a largement frappé les esprits, antiques et modernes, elle ne saurait à elle seule rendre compte de la complexité de réseaux de navigation qui s'appuient pour une large part sur les connexions locales préexistantes, mises à profit avec l'intensification des flux au I^{er} siècle av. n. è. et ensuite.

Les réseaux de la mer Rouge

à l'époque ptolémaïque, les ports principaux de la côte occidentale de la mer Rouge qu'étaient Myos Hormos et Berenike témoignent d'une activité dès le III^e siècle av. n. è., en même temps que les inscriptions d'Ashoka indiquent des contacts diplomatiques avec Ptolémée II Philadelphie⁵³, mais les routes de l'Inde sont toutefois moins fréquentées que celles de l'Afrique, notamment pour l'ivoire et les éléphants, ou de l'Arabie, source de l'encens et de la myrrhe. Pour ces échanges avec la côte orientale de la mer Rouge ou la côte sud de l'Arabie, les Ptolémées doivent compter avec la présence voire la piraterie des Nabatéens de Pétra, présents notamment dans les ports de Leuke Kome et d'Aila, et qui ont pu « tenter d'éliminer par tous les moyens une concurrence qui devait s'avérer de plus en plus redoutable⁵⁴ ». Mentionnés dès 312 av. n. è. par Diodore de Sicile, les Nabatéens contrôlaient la partie nord-ouest de la péninsule Arabique et trouvaient la plupart de leur revenu dans le commerce caravanier avec le sud de l'Arabie ou avec le golfe Persique, par la route qui menait jusqu'à Gerrha (située en face de l'île de Bahreïn). L'apogée de la puissance de Pétra se situe aux

III^e et II^e siècles av. n. è.⁵⁵, avant de souffrir de la compétition avec les ports occidentaux de la mer Rouge, ainsi qu'avec Palmyre, sur laquelle nous reviendrons. « Une partie du commerce arrivant à la mer Rouge de l'Inde et de l'Arabie était détournée de la Nabatène et débarquait à Myos Hormos, sur la rive opposée [à quelque jours de navigation de Leuke Kome]. Ce détournement fut nuisible au commerce nabatéen et marqua pour Pétra le début de sa décadence⁵⁶. » La ville est conquise par Trajan en 106 de n. è. et incluse dans la province d'Arabie, tandis que le port de Leuke Kome tombe sous contrôle romain en 24 av. n. è.⁵⁷. Dès lors plus effacée dans le commerce maritime de longue distance, la cité continue le commerce caravanier des aromates jusqu'à l'époque byzantine⁵⁸.

Dans le même temps, et surtout après la conquête de l'Égypte par Auguste en 30 av. n. è., le Nil devient l'axe primordial du commerce avec l'Inde, tout d'abord par l'intermédiaire du port de Myos Hormos, puis par celui de Berenike. Myos Hormos est aujourd'hui identifiée avec le site de Quseir al-Qadim⁵⁹, qui a livré une majorité de vestiges témoignant d'un établissement romain aux I^{er} et II^e siècles de n. è. Deux graffiti de noms propres tamouls sur des tessons de céramique⁶⁰, ainsi que des types céramiques indiens et des assemblages identiques à ceux d'Arikamedu⁶¹ démontrent des connexions évidentes avec l'Inde. Le port était relié au Nil par une route caravanière traversant le désert jusqu'à la ville de Coptos, d'où les marchandises pouvaient rejoindre Alexandrie par voie fluviale. Alors que cette piste était plus courte que celle qui reliait cette même ville de Coptos à Berenike, située plus au sud sur la côte, il semble que cette dernière ait cependant pris le dessus à partir du III^e siècle, peut-être en raison de l'envasement du port de Myos Hormos ou bien parce que les vents qui soufflent du nord dans cette zone de la mer Rouge rendaient longue et pénible la remontée jusqu'à Myos Hormos. De fait, le port de Berenike, dans une rade protégée des vents, témoigne d'une occupation continue entre sa fondation au III^e siècle av. n. è. et son abandon au VI^e siècle de n. è. De nombreux

55 STONEMAN 1992 *Palmyra*, 35.

56 TEIXIDOR 1984 *Palmyre*, 43.

57 STONEMAN 1992 *Palmyra*, 36.

58 *Ibid.*, 37.

59 WHITCOMB 1996 *Myos Hormos*, 747.

60 WHITCOMB & JOHNSON 1979 *Quseir al-Qadim*, 27 ; WHITCOMB & JOHNSON 1982 *Quseir al-Qadim*, pl. 61 ; voir aussi SALOMON 1991 *Indian Traders*.

61 WHITCOMB 1996 *Myos Hormos*, 750 ; pour les fouilles récentes, voir PEACOCK & BLUE 2011 *Myos Hormos*.

53 Cité sur le treizième édit au même titre qu'Antiochos II, Antigone Gonatas, Magas de Cyrène et Alexandre (de Corinthe ou d'Épire) : SIDEBOTHAM 2011 *Berenike*, 37.

54 TEIXIDOR 1984 *Palmyre*, 45.

4. Kaveripattinam, bol en céramique rouge et noire (photographie de l'auteur, courtoisie du State Department of Archaeology, Chennai).

5. Alagankulam, graffito sur céramique roulettée rouge figurant possiblement la poupe d'un navire romain

(photographie de l'auteur, courtoisie du State Department of Archaeology, Chennai).

vestiges, au nombre desquels des aliments consommés sans doute par les populations de marins et marchands indiens transitant par le port – poivre, sorgho, riz, noix de coco, haricots mung, amla, sésame –, des céramiques – roulettée surtout (pl. 30.1), mais aussi *paddle impressed* (pl. 30.2) –, des perles – naturelles, saphirs de Sri Lanka, grenat, cornaline, agate, onyx, sardoine, quartz ou verre (pl. 30.4) –, du bois – tek, santal et bambou –, des textiles de coton tissés selon des techniques indiennes⁶², ainsi qu'un graffito tamoul du premier siècle de n.è. et une monnaie d'argent du roi Kshatrapa Rudrasena III (362 de n.è.) témoignent des contacts commerciaux réguliers entre ce port et l'Inde à l'époque romaine⁶³.

De même que, dans le golfe Persique, les facilités du transport par voie d'eau se développent en complémentarité avec l'itinéraire caravanier au travers du désert. Dans le cas de la mer Rouge, il est toutefois remarquable que le port de Clysma, situé à l'extrême nord et relié au Nil directement par le canal de Néchao, entretenu ou recreusé par Darius, Ptolémée II et Trajan, continue à fonctionner jusqu'à l'Antiquité tardive, malgré sa position défavorable du point de vue des vents. Peut-être a-t-il contribué à l'acheminement des marchandises lourdes, comme les céréales, dont le coût de transport par le désert aurait été élevé, tandis que les ports situés plus au sud comme Myos Hormos et Berenike fonctionnaient pour les biens plus précieux mais plus légers issus du commerce au long cours avec l'Arabie et l'Inde⁶⁴.

De la mer Rouge au golfe Persique

Les itinéraires directs menant jusqu'en Inde depuis la mer Rouge ressortissent à un ensemble beaucoup plus complexe au sein duquel intermédiaires, points de redistribution ou de rupture de charge jouent un rôle prépondérant (pl. 29). Nous avons évoqué les sites d'Aden/Eudaimon Arabia et de Khor Rori/Moscha Limen dans ce réseau; à ceux-ci s'ajoutent Qana/Kane⁶⁵, également sur la côte sud-arabique, mais aussi ed-Dur, Mleiha et Dibba respectivement à l'ouest, au cœur et à l'est de la



4



5

péninsule d'Oman. Il est intéressant de remarquer que leur matériel, très similaire d'un site à l'autre, comporte en quantité importante des éléments indiens tels les perles en cornaline mais aussi beaucoup d'objets romains, en verre notamment. Sur le site d'ed-Dur⁶⁶, la majorité des objets en verre sont romains et appartiennent à la période qui va de 25 av. n. è. à 75 de n. è. À Dibba, les perles en cornaline gravées côtoient de la céramique vernissée mésopotamienne et de la vaisselle de verre romaine⁶⁷. L'abondance de matériel indien indique des relations intenses avec le sous-continent, ce qui, joint aux fortes indications suggérant que les navigateurs gréco-romains ne contournaient pas la péninsule Arabique⁶⁸, a invité certains à émettre l'hypothèse d'un relais indien pour l'arrivée des objets romains sur ces sites⁶⁹. Toutefois, des

62 SIDEBOTHAM 2011 *Berenike*, 223-243.

63 SIDEBOTHAM 1996 *Eastern Desert*, 780.

64 SIDEBOTHAM 1991 *Arabia-India trade*, 17.

65 Site dont l'activité portuaire paraît se développer plutôt à partir du I^{er}-II^e siècle de n. è. Voir SEDOV 1996 Qana, 23-24 : « From the early 1st century AD Hadramawt became the largest and probably one of the most powerful kingdom among the South Arabian states. And, in my opinion, one of the main reason for the foundation and further development of Qana' as a 'port-city' resulted from the involvement of the ancient kingdom in the international sea-trade between Roman Egypt, Arabia and India. »

66 WHITEHOUSE 2000 *Glass*, 120.

67 JASIM 2006 *Trade centres*.

68 SALLES 1988 *Circumnavigation*.

69 WHITEHOUSE 2000 *Glass*, 121, pour ed-Dur, évoquant l'hypothèse de J.-F. Salles; JASIM 2006 *Trade centres*, 236, pour Dibba.

6. Arikamedu, fleuve Ariyankuppam
(photographie de l'auteur).



6

fragments de vaisselle de verre ont été mis au jour pour l'instant en nombre conséquent sur le site de Pattanam en Inde du Sud⁷⁰ mais non en Inde centrale ou du Nord, d'où la cornaline est notamment issue, et qui serait une étape plus logique pour les liens avec le ras Musandam. Deux autres possibilités sont pour l'instant plus étayées par les découvertes archéologiques : l'arrivée, certes depuis l'Égypte mais indirecte, par les ports de Kane et Moscha Limen, ou le passage par la Characène et le golfe. Les deux hypothèses ne sont d'ailleurs pas nécessairement exclusives l'une de l'autre et se complètent assez bien. En effet, de la vaisselle de verre romaine a été identifiée à Myos Hormos et Berenike, mais est également présente à Palmyre ou à Doura-Europos sur l'Euphrate⁷¹. L'analyse des assemblages céramiques d'ed-Dur indique que 40 % de la céramique

vient de Mésopotamie⁷², suggérant l'usage du « corridor Characène » pour les objets romains. Les parallèles avec la céramique de Sumhuram⁷³ montrent qu'ed-Dur et Dibba ont pu servir de port de redistribution vers le sud de l'Arabie et vice-versa.

En tout état de cause, ces ports constituent une tête de pont des routes de la Mésopotamie vers l'Inde et l'Arabie, ou vers l'Égypte via l'Arabie au 1^{er} siècle de n. è., qui voit les échanges s'intensifier.

À l'intérieur du golfe, la présence parthe en Characène et sa lutte contre les Romains renforcent l'indépendance entre mer Rouge et golfe Persique, qui forment deux réseaux parallèles qui se frôlent mais ne se recouvrent pas. Venus du sud de la Caspienne, les Parthes étendent leur pouvoir sur la Bactriane et la Perse à partir de 160 av. n. è., conquièrent la Babylonie sur les Séleucides

70 CHERIAN P.J., « Indian Ocean maritime network and the archaeological evidence from Pattanam, India », communication lors du colloque *Imperial Rome, Indian Ocean regions and Muziris* (Irinjalakuda, Kerala, septembre 2013) : 1854 fragments de verre ont été recensés, au nombre desquels des bols à côtes romains.

71 WHITEHOUSE 2000 Glass, 121.

72 *Ibid.*, 122.

73 SCHENK 2007 Glazed pottery, 64 ; l'auteur montre comment les sites d'Arabie comme Qana et Sumhuram ont pu constituer un lieu de redistribution du matériel mésopotamien vers le Sri Lanka.

en 141 et soumettent le territoire de Mésène-Characène avec son port de Spasinou Charax en 122⁷⁴. Ils contrôlent ainsi une grande partie du commerce entre l'Asie et la Méditerranée, à travers le commerce caravanier dont Isidore de Charax, au commencement de l'ère, détaille dans ses *Stations parthes* l'itinéraire et les points de halte en territoire parthe, de Zeugma à Séleucie du Tigre pour la Mésopotamie, puis jusqu'à Alexandrie d'Arachosie (Kandahar)⁷⁵. Au 1^{er} siècle, les Parthes tenaient ainsi une série de postes sur la rive droite de l'Euphrate, y compris la ville de Doura. Le fleuve, voie d'eau doublée d'une piste, est une route tout autant qu'une frontière. Dans le golfe, l'activité des Parthes sur la côte arabe semble avoir contribué au déclin de Gerrha, tandis que la ville de Palmyre, sorte de zone tampon entre puissances parthe et romaine, développe au contraire un commerce florissant du 1^{er} au III^e siècle de n. è., avant d'être mise à sac par Aurélien en 273, après la révolte de Zénobie.

L'Euphrate prend un essor particulier en tant que voie commerciale avec le développement de la puissance de Palmyre, en même temps que l'essor de la dynastie kouchane en Inde du Nord⁷⁶. Avant cette période, la route par l'Euphrate est certes attestée et, durant le deuxième millénaire, remonte le fleuve ou suit son cours jusqu'à sa plus grande proximité avec la côte en Syrie du Nord, faisant la prospérité de villes comme Alep, Alalakh ou Ougarit⁷⁷. La route garde son importance sous l'empire assyrien et, sous les Achéménides, traverse le fleuve à Thapsaque, puis plus en amont sous les Séleucides, à Zeugma, à l'endroit où le fleuve se rapproche le plus d'Antioche⁷⁸. Au 1^{er} siècle, lorsque se développe le commerce palmyrénien⁷⁹, se déploie une route plus au sud, qui coupe le désert depuis Palmyre jusqu'à Doura Europos à la descente, et de Hit jusqu'à Palmyre à la remontée, depuis le débouché de l'Euphrate à Spasinou Charax, où les Palmyrènes avaient une colonie marchande⁸⁰. La quantité d'inscriptions conservées du II^e siècle, une

moitié de toutes les inscriptions connues entre 131 et 161⁸¹, notamment des reliefs funéraires représentant des navires⁸², nous renseigne sur l'intensité du trafic à cette époque, tout en mettant en lumière la complémentarité entre caravanes, voies d'eau et routes maritimes⁸³.

Palmyre, dont les marchands sont présents entre autres à Coptos⁸⁴, à Berenike et à Charax, prend ainsi une place prépondérante dans le commerce avec l'Est, en particulier des épices et de la soie. Avec les conquêtes kouchanes, la voie Indus-Barbarikon-Euphrate continue à fonctionner, au point que des similitudes ont pu être décelées entre l'art de Palmyre et celui du Gandhâra⁸⁵, et fournit un contrepoint aux routes terrestres de la soie.

L'Inde et Sri Lanka

L'usage de l'Indus comme voie commerciale apparaît également dans les preuves de contacts de l'Afghanistan tant avec l'Égypte qu'avec l'Inde et Sri Lanka.

L'importation de lapis-lazuli à Anuradhapura et Tissamaharama⁸⁶ indique des contacts avec la région du Badakshan en Afghanistan, dont cette pierre est issue, et l'information donnée par le *Périple*⁸⁷ de l'exportation de lapis depuis le port de Barbarikon à l'embouchure de l'Indus permet de renforcer l'hypothèse de l'usage de l'Indus comme voie commerciale. Par ailleurs, les liens réguliers entre l'Asie centrale et Sri Lanka apparaissent dans la présence sur l'île d'une corporation de Kambojas, population d'Arachosie, et dans les monnaies bactriennes puis kouchanes mises au jour sur le territoire sri lankais, y compris sur la côte sud⁸⁸.

Loin de se limiter à la côte ouest de l'Inde, le fleuve se révèle tout aussi important dans les liens avec l'Égypte, comme le suggère le « trésor » de Begram en Afghanistan, ville carrefour entre l'Inde, la Chine, l'Asie centrale, l'Égypte et Rome, ce dont témoigne la nature des vestiges mis au jour au sein de cet ensemble hors du commun. Ce dépôt de marchandises d'époque indo-grecque ou

74 BEAUJARD 2013 *Océan Indien*, 392.

75 SCHOFF 1914 *Parthian stations*.

76 STONEMAN 1992 *Palmyra*, 46 : « the Barbarikon-Euphrates-Palmyra route became even more important when the Kushans under their king Wima Kadphises reconquered the Tarim Basin and northern India about A.D. 100 ».

77 GAWLIKOWSKI 1988 *Commerce*, 163.

78 *Ibid.*

79 GAWLIKOWSKI 1988 *Commerce*, 166 : « Palmyre établit ainsi, au début du 1^{er} siècle, la jonction entre les grands comptoirs mésopotamiens et la Méditerranée par le raccourci désertique, au détriment de la route septentrionale par Zeugma et Antioche, la seule signalée vers le tournant de l'ère. »

80 GAWLIKOWSKI 1988 *Commerce*, 167 ; STONEMAN 1992 *Palmyra*, 45 : la première occurrence d'un Palmyrène à Charax date de 50 ou 70 de n. è.

81 GAWLIKOWSKI 1988 *Commerce*, 166.

82 STONEMAN 1992 *Palmyra*, 45.

83 GAWLIKOWSKI 1988 *Commerce*, 170 : « le commerce palmyrénien [...], tourné exclusivement vers la route des Indes, empruntait la voie d'eau sur la majeure partie du parcours vers le golfe. [...] Les Palmyrénien étaient non seulement chameliers, mais également navigateurs » ; *Ibid.*, 168 : « la navigation fluviale est formellement mentionnée par Pline (HN, V, 84 et 89) entre [...] Phaliga [...] et Séleucie du Tigre ».

84 STONEMAN 1992 *Palmyra*, 37.

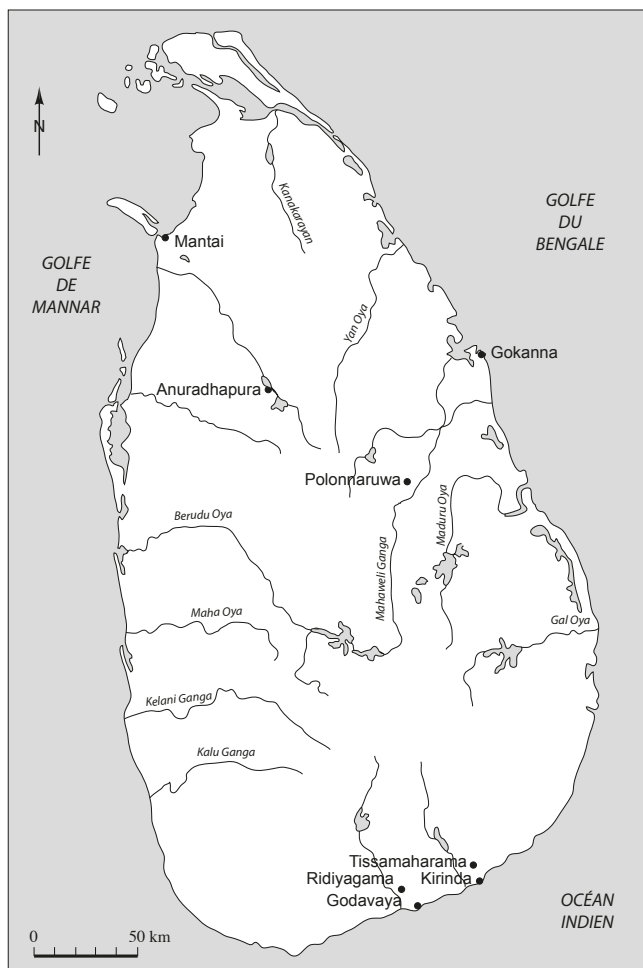
85 INGHOULT 1954 *Gandharan Sculpture*.

86 BOPEARACHCHI 2002 *Shipping communities*, 108.

87 *Périple*, 39.

88 BOPEARACHCHI 2002 *Shipping communities*, 109.

7. Villes majeures de Sri Lanka reliées à leur port par un fleuve (carte de l'auteur).



7

parthe⁸⁹ a livré des pièces uniques pour la connaissance de l'art gréco-romain⁹⁰ comme des verres soufflés à décor de résilles, à décor émaillé, ou encore un verre au Phare d'Alexandrie⁹¹. Parmi ce matériel, des *emblemata* de plâtre gréco-romains et des verres peints alexandrins suggèrent que le fleuve a pu servir à acheminer des objets provenant de la mer Rouge et de la Méditerranée. D'autre part, les laques chinois et les ivoires indiens⁹² témoignent

89 BOPEARACHCHI 2001 Begram ; CAMBON 2007 *Afghanistan*, 108 : « concernant Begram, [...] l'option est indo-grecque (Hermaïos) ou parthe. Elle n'est ni grecque, ni kouchane. [...] Le "Trésor" s'est [...] constitué à l'époque d'Hermaïos si l'on considère qu'il règne jusqu'au début de l'ère (hypothèse de Marshall), ou à l'époque parthe si l'on voit Hermaïos disparaître dès 70 avant J.-C. sous la poussée des nomades indo-scythes (hypothèse reprise par Bopearachchi) ». Voir aussi la contribution de P. Cambon dans ce volume.

90 CAMBON 2007 *Afghanistan*, 108, citant E. Will : « la signification des objets de Begram est au moins aussi grande, sinon plus grande, pour l'histoire de l'art hellénistique et romain que pour le problème des relations entre Orient et Occident ».

91 HACKIN 1954 *Begram*.

92 MEHENDALE 1997 *Bone carvings*.

d'une « convergence étonnante entre l'Inde, le monde gréco-romain, l'Égypte d'Alexandrie, les rives de la mer Noire⁹³ ».

Dans la péninsule, les fleuves jouent de la même façon un rôle primordial, en complémentarité avec les routes terrestres. Ainsi, dans le Deccan (fig. 1), entre la côte ouest et la côte est, on observe que les routes commerciales suivent un itinéraire qui emprunte d'abord des trajets terrestres entre le port de Barygaza – débouché des routes maritimes et grand centre de redistribution – et les cités de Nasik et Nevasa, ou bien de Kalyan à Junnar par l'intermédiaire de la passe de Naneghat, puis suit le cours des affluents du Godavari jusqu'à Paithan et Ter, puis le fleuve Krishna jusqu'aux cités d'Amaravati et de Nagarjunakonda sur la côte est. De là, les réseaux côtiers de routes bouddhiques rejoignent le Sri Lanka. De même, la route qui quitte Barygaza – vers le nord cette fois – conduit jusqu'à Ujjain, puis Mathura et les territoires kouchans.

Le second port majeur sur la côte ouest, Muziris en Inde du Sud, correspond à une autre configuration de navigation, où, comme à Sri Lanka, les réseaux fluvio-maritimes déterminent encore davantage l'organisation des échanges (fig. 2). La quasi-totalité des sites portuaires sont situés à l'embouchure des fleuves et reliés par l'intermédiaire de ceux-ci aux centres politiques et commerciaux de l'intérieur des terres, à l'exception de la route terrestre par la passe de Palghat. L'étude de la répartition des trouvailles de monnaies⁹⁴ montre en effet des liaisons routières entre la côte ouest, à l'arrivée des routes maritimes hauturières, et la côte est, en suivant l'ouverture dans les Western Ghats que constitue la plaine de Palghat. La capitale des Cheras, située à Karur, était de la sorte reliée à ses débouchés côtiers par les terres et également par le fleuve Periyar, à l'embouchure duquel se trouvait Muziris (fig. 3).

Les capitales des autres lignages du Tamilakam sont connectées à leur port sur la côte grâce à un fleuve : le Kaveri entre Uraiyur, capitale des Cholas, et Kaveripattinam (fig. 4) ; le Vaigai entre Madurai, capitale des Pandyas, et le port de Saliyur (aujourd'hui Alagankulam près de Rameswaram ; fig. 5 et pl. 30.1)⁹⁵. Tout particulièrement sur la côte Coromandel, la situation des ports dans les lagunes ou à l'embouchure des fleuves leur offre une protection contre les intempéries et la violence de la mer pendant la mousson. Le site portuaire d'Arikamedu sur le fleuve Ariyankuppam

93 CAMBON 2007 *Afghanistan*, 103.

94 DELOCHE 1984 *Circulation*, 53 (carte).

95 BOPEARACHCHI 2008 *Tamil traders*, 3.

(fig. 6 et pl. 30.2, 4), bien qu'il soit le seul à n'être pas relié à une cité de l'intérieur des terres, est néanmoins placé en retrait de la mer sur un bras du fleuve, de même que Korkai à l'embouchure du Tamraparni.

à Sri Lanka, les capitales se trouvent elles aussi à l'intérieur des terres et sont reliées à leur port par un fleuve (fig. 7). Manthai⁹⁶, le port le plus actif de l'île dans l'Antiquité, se situe sur l'Aruvi Ari, qui conduit à la capitale ancienne d'Anuradhapura. De même, le fleuve Mahavali joint la cité de Polonnaruwa à son port Gokanna sur la côte est et, dans le Sud, la ville de Tissamaharama doit une grande part de son dynamisme à ses liens avec le port de Kirinda sur le Kirindi Oya⁹⁷, tandis que Ridiyagama trouve son débouché sur les routes maritimes à Godavaya, à l'embouchure du Walawe Ganga. L'étude systématique du matériel mis au jour dans les estuaires des fleuves et sur les sites portuaires par O. Bopearachchi⁹⁸ indique une occupation et une activité côtière dans le Sud et l'Ouest de l'île au moins depuis le III^e siècle av. n. è. Ces découvertes, jointes aux nombreuses preuves de contacts réguliers avec la côte sud-est de l'Inde, telles les similitudes dans la typologie des perles (pl. 30.3)⁹⁹, les graffiti sur céramique¹⁰⁰ ou les émissions monétaires¹⁰¹, révèlent

la maîtrise de la circumnavigation de l'île et le dynamisme des réseaux côtiers longtemps avant les traversées directes depuis l'Égypte. Les nouveaux arrivants, par le truchement des marchands d'Inde du Sud, ont pu pleinement les mettre à profit avant de progressivement acquérir les capacités de parvenir directement à leur but et d'éviter les intermédiaires. La précision des localisations de sites sur la côte est de l'Inde et de Sri Lanka chez Ptolémée au II^e siècle de n. è. attestent de l'évolution des connaissances – empiriques sans doute autant que théoriques – dans le monde hellénisé.

Au débouché ou à l'arrivée des routes maritimes, les réseaux côtiers existants ainsi que les fleuves constituent donc le dernier, mais néanmoins fondamental, maillon des réseaux du commerce maritime dans l'océan Indien.

A l'issue de ce bref panorama, l'observation la plus frappante est sans doute la complexité de réseaux que l'historiographie antique puis moderne a pu présenter de façon réductrice en faisant la part belle au plus spectaculaire et au plus exotique, soit le voyage direct de navires grecs depuis l'Égypte jusqu'à l'Inde. L'avancée des découvertes archéologiques ainsi que le changement de point de vue ont contribué à mettre en lumière l'enchaînement de réseaux d'échanges à différents niveaux : côtier, fluvial, terrestre, maritime, ainsi que l'interaction des acteurs de ces parcours. Il ne fait pas de doute que l'attention grandissante portée notamment aux vestiges d'Asie du Sud présents sur les côtes de l'Arabie, de l'Égypte ou de l'Afrique, permettra d'affiner encore notre connaissance de ces routes et, de là, notre vision des vecteurs et des dynamiques de ces échanges.

96 CARSWELL, DERANIYAGALA & GRAHAM 2013 *Mantai*.

97 BOPEARACHCHI 2002 *Shipping communities*, 95-97.

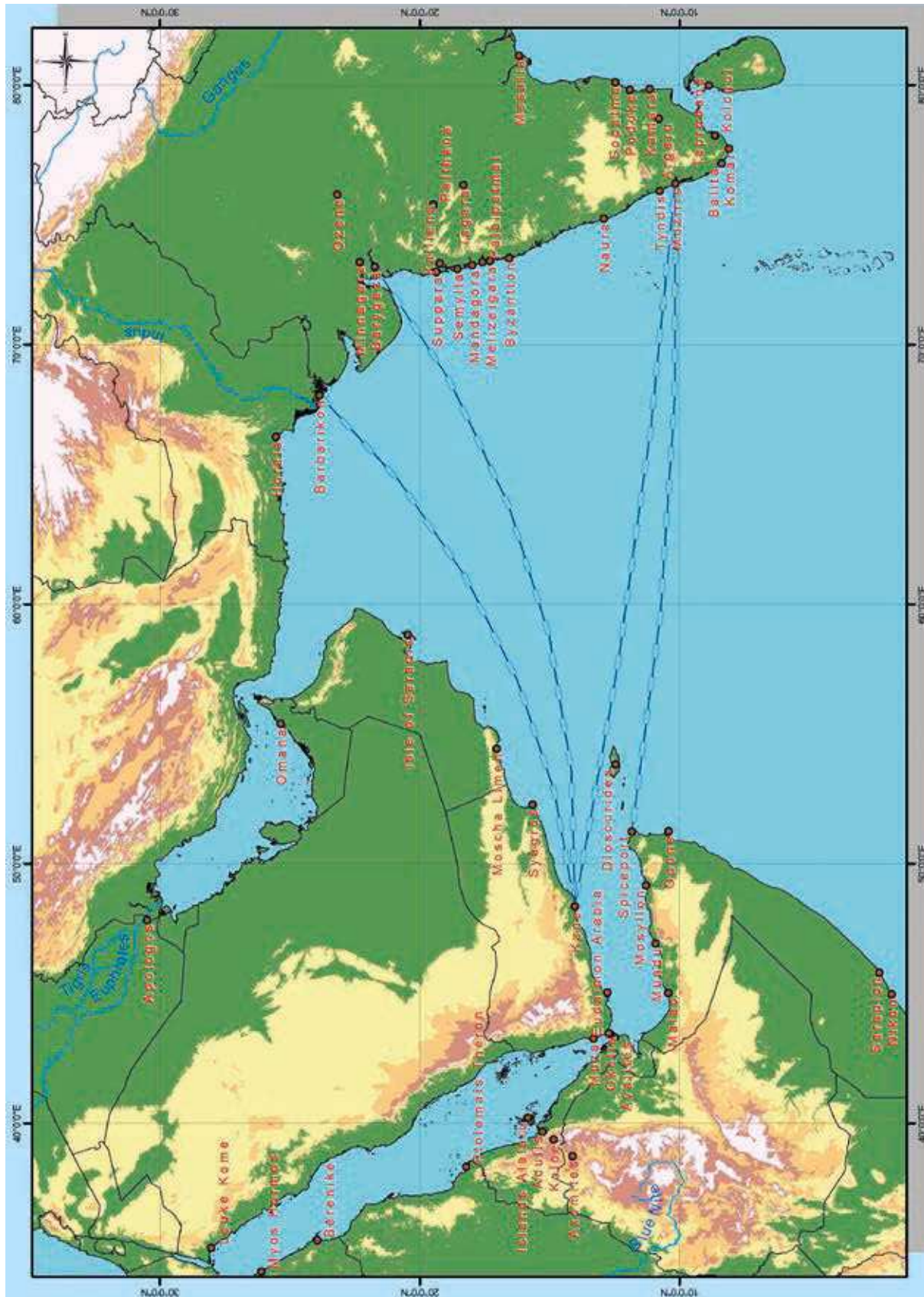
98 BOPEARACHCHI 1999 *Sites portuaires*.

99 BOPEARACHCHI 2008 *Tamil traders*, 12 : proximité entre les formes et les compositions chimiques des perles de verre de Ridiyagama et d'Arikamedu ou d'Alagankulam.

100 BOPEARACHCHI & RAJAN 2002 *Griffiti marks*.

101 BOPEARACHCHI 2008 *Tamil traders*, 17-21 : monnaies frappées au symbole du poisson, sous l'influence des Pandyas, au début du II^e siècle av. n. è. ; noms tamouls frappés sur des monnaies de Tissamaharama (II^e siècle av. n. è. - II^e siècle de n. è.).

Routes maritimes directes d'après le *Périple de la mer Érythrée* (carte a. de Saxcé).



1. Alagankulam, céramique roulettée issue des fouilles (photographie a. de Saxcé, courtoisie du State Department of Archaeology, Chennai).



2

2. Arikamedu, paddle Impressed Ware et autres types issus des fouilles (photographie a. de Saxcé, courtoisie de l'Archaeological Survey of India).



1

3. Ridiyagama, perles issues des fouilles (photographie O. Bopearachchi).



4

4. Arikamedu, ébauches de perles en cornaline, quartz et agate issues des fouilles (photographie a. de Saxcé, courtoisie de l'Archaeological Survey of India).



3