

perdu toute sa valeur commerciale ou stratégique. Assurément, pour qu'elle recouvre, au moins en partie, la première, dont un petit trafic local entretient seul le souvenir, il faudra attendre des temps meilleurs qui permettent enfin de joindre par le rail Calcutta et Delhi aux grandes capitales européennes : ceux dans lesquels nous vivons ne mettent que trop en relief la seconde. C'est toujours par cette voie traditionnelle des vieilles invasions que continue à s'insinuer vers l'Inde britannique la menace russe ; et les fortifications du Khaïber et d'Attock, de même que la concentration des garnisons dans le Pañjâb, indiquent assez de quel côté la puissance anglaise, mal rassurée par sa domination de la mer, attend le principal danger.

Qu'on nous comprenne bien (car c'est au début surtout qu'il importe d'éviter tout malentendu) : nous ne prétendons nullement que la route que nous allons décrire soit la seule route possible ni la seule existante : nous disons seulement qu'elle a été jadis la « grand-route » terrestre entre l'Occident et l'intérieur de la péninsule ; nous pouvons même ajouter qu'elle l'est encore, bien qu'elle ait déjà subi plus d'une variante et que les ingénieurs modernes en doivent sans doute modifier le tracé. Mais que, dans ce même secteur de son horizon, bien d'autres chemins mènent à l'Inde, nul ne songe à le contester. Seulement, consultez la carte : ceux qui, situés plus au Sud, traversent le Séistân et le Belûchistân actuels ne relient guère que les déserts de Perse aux déserts du Sindh ; quant à ceux qui montent plus directement au Nord, à travers les vallées montagneuses du Chitrâl, du Svât ou de l'Indus, tous les voyageurs sont d'accord pour les déclarer à peu près impraticables, et ils ne conduisent d'ailleurs, eux aussi, qu'aux plateaux désertiques de l'Asie centrale. Libre à qui veut de les prendre ; mais d'avance le choix des armées et des caravanes est fait. Les tribus védiques, les Perses de Cyrus et de Darius, les Grecs d'Alexandre et de ses successeurs, les Scythes, les Parthes, les Tokhâres, les Huns, les Turcs, les Arabes, les Mongols ont, chaque fois qu'ils l'ont pu, emprunté la grand-route qui menait le plus aisément des plaines fertiles de la Bactriane à celles de l'Hindûstân (3). Ainsi n'ont cessé de faire marchands, missionnaires, artistes, médecins, astrologues, bateleurs, aventuriers de tout acabit ; et, ce faisant, plus encore que les expéditions militaires, ils ont fini par tisser entre l'Inde et nous, par vente, achat ou échange, ces liens de civilisation que nous avons la surprise de voir apparaître à côté des plus exotiques singularités. En somme, c'est parce que l'Inde s'est trouvée ainsi infiniment plus accessible par l'Ouest que par l'Est que, grâce à cet incessant afflux d'immigrants venus de l'Asie antérieure ou de la Haute Asie, elle présente malgré tout tant de ressemblances avec ce que nous appelons le Proche-Orient, tandis qu'elle se différencie si nettement du monde jaune. Allons plus loin : son mouvement d'expansion vers l'Indochine et l'Insulinde — ce fait historique considérable et trop longtemps négligé — n'est au fond que le prolongement du courant portant à l'Est qui s'était ainsi régulièrement établi, à notre connaissance depuis les temps védiques, par la fissure nord-occidentale de sa frontière. Les résultats sont parlants : jusqu'à nos jours, la civilisation chinoise n'a jamais pu dépasser la lisière de la Cordillère annamite ni forcer le seuil de Singapour.

II. — L'ANCIEN TRANS-IRANIEN.

Mais revenons à l'étroit chenal suivi par ce courant à travers le barrage même qu'on aurait pu croire destiné à lui fermer le passage, et qui l'aurait fermé en effet si l'ingénieuse ténacité mise par l'homme au service de ses désirs de lucre ou de rapine ne parvenait à surmonter tous les obstacles naturels. Ici comme ailleurs le commerce et la guerre ont réussi à franchir la barrière qui leur était opposée ; mais il faut bien se mettre dans l'esprit que c'est parce qu'ils ne pouvaient pas