

vu comment on s'y rendait de la Perse : la même route continuait vers l'Est à travers le Badakshân, le Vakhân, et les vallées des Pâmirs pour gagner Kashgar et, de là, la Sérique par l'une ou l'autre des deux pistes qui d'oasis en oasis contournaient tout le bassin désertique du Tarim. Plus importante était celle qui piquait droit au Nord et qui, après avoir franchi l'Oxus et les Portes-de-fer, allait rejoindre à travers la Sogdiane et la Scythie les larges chemins de l'immense plaine eurasiatique. Enfin la porte Sud de la cité laissait passer la grand-route de l'Inde. Une fois l'Hindûkush et l'Indus traversés, celle-ci se confondait à Taxila avec la vieille artère impériale qui a pris de nos jours le nom anglais de Trunk Road. Bifurquant à Mathurâ (Muttra) elle atteignait d'un côté par Pâtaliputra-Palibothra-Patna le port de Tamralipti (Tamluck) aux bouches du Gange, de l'autre par Ujjayinî-Ozènè-Ujjain le port de Bharukaccha-Barigaza-Broach, sur le golfe de Cambay : et ainsi se fermait, pour la plus grande commodité des échanges, le circuit indien des principales voies et de terre et de mer (cf. fig. 2).

III. — LES ROUTES D'AFGHÂNISTÂN.

Dans ce complexe écheveau dont nous ne retenons forcément que les plus gros fils, l'objet précis de notre étude n'est que le court tronçon du Trans-iranien compris entre l'Oxus et l'Indus, ou, si l'on préfère ainsi dire, entre Bactres et Taxila. Le seul compliment qu'on en puisse faire, c'est qu'il constitue le tronçon de beaucoup le plus difficile, puisqu'il traverse une des plus hautes barrières montagneuses qui soient au monde. Tel quel, il se trouve presque entièrement en territoire afghan : il y serait même tout entier si, il y a un peu plus d'un siècle, les Sikhs, commandés par d'anciens officiers de la Grande Armée napoléonienne, n'avaient franchi l'Indus à cheval et enlevé le district de Peshâwar à l'Émir de Kâbul. Sans doute doit-il à la longue réclusion afghane d'avoir si longtemps attendu la notice que nous lui consacrons : en tout cas le lecteur sait déjà pourquoi l'un des premiers soins de la Délégation archéologique française dut être d'en relever soigneusement le tracé ; car il n'a pu manquer de jouer un rôle considérable dans l'histoire de la contrée qu'il traverse sans parler de celles auxquelles il aboutit. Au sein de cet horizon beaucoup plus borné que celui que nous envisagions tout à l'heure, il nous reste une dernière mise au point à accomplir : puisque la nature a fait de l'Afghânistân un inextricable nœud de montagnes et que néanmoins sa situation aux confins des grands empires asiatiques l'a transformé en un constant lieu de passage, comment notre bout de route internationale s'intègre-t-il dans le réseau routier de ce pays ?

Quand on arrive au sommet d'un des cols de l'Hindûkush, on n'aperçoit tout autour de soi qu'un tumultueux océan de montagnes, dont les cimes crêtées de neige se soulèvent en tout sens, pareilles à des vagues fouettées par un cyclone : ce n'est qu'à force d'attention que le regard finit par discerner, au milieu de ce désordre, des lignes d'abruptes falaises calcaires qui, orientées Est-Ouest, paraissent vouloir couper la route au voyageur ayant pour objectif soit le Turkestân, soit au contraire le Pañjâb. Ce massif tourmenté et chauve, profondément raviné en toutes directions par les torrents, couvre la majeure partie de l'Afghânistân qui, un peu plus vaste que la France, présente dans sa partie centrale et orientale un relief aussi accidenté que celui de la Suisse. Toutefois les plus hauts sommets gardent seuls toute l'année leur turban blanc ; et les pentes déboisées se couvrent avec le printemps de pâturages et de champs d'orge. Vers l'Est les chaînes se serrent et se soudent au système orographique des Pâmirs et de l'Himâlaya. Vers les trois autres points cardinaux s'étend à leurs pieds, suivant leurs moindres replis, une première zone déclive, à peu près stérile, faite des roches et des cailloux roulés de leurs éboulis et qu'on appelle