

On ne saurait s'expliquer ailleurs que sur le terrain les raisons de cette anomalie. Le Surkh-âb naît en effet dans la vallée de Bâmyân, sur les pentes Nord du Kôh-é-Bâbâ, si bien que, faisant coup double, il perce à la fois la chaîne médiane entre les caravansérais de Shumbûl et de Topchî, et la chaîne septentrionale, un peu au-dessous de son confluent avec l'Andar-âb; il offre donc sur le papier une voie de communication des plus attrayantes (3). Mais on nous a toujours assuré que son talweg, encaissé pendant sa traversée de l'Hindûkush entre de farouches falaises, est absolument impraticable. La vérification de cette assertion est l'affaire des ingénieurs et non des archéologues : il suffit à ces derniers de savoir qu'elle ait eu force de loi jusqu'à leur temps. La vieille route de Kâbul à Mazâr-é-Sharîf et à Balkh — celle que nous avons encore suivie en 1923 — après avoir quitté le Ghorband et franchi par la passe du Shîbar la ligne de partage des eaux entre l'Indus et l'Oxus, débouchait bien sur le travers du Surkh-âb; mais au lieu de descendre avec lui vers le Nord, elle se croyait obligée de le laisser filer seul, à main droite, de peur de se perdre avec lui dans ses gorges réputées inaccessibles, et le remontait au contraire jusqu'au-dessus de Bâmyân. Ce faisant, comme nous verrons bientôt (p. 25), elle se condamnait non seulement à décrire un grand détour vers l'Ouest, mais encore à couper perpendiculairement et laborieusement les vallées de ses deux affluents de Saighân et de Kamard. — Dira-t-on qu'il ne tenait qu'à elle de le rejoindre ensuite, puisqu'il existe une piste qui, depuis son confluent avec la rivière de Kamard, suit le Surkh-âb jusqu'à son confluent avec l'Andar-âb et longe ensuite la rivière, ainsi formée, de Kunduz ? Il est vrai; mais à ce moment le plus fort des difficultés du trajet était déjà derrière elle, et quel intérêt aurait-elle pu trouver à ce nouveau détour ? Ce sentier, d'humeur par trop capricante, qui sinue à travers cluses et promontoires, tantôt en corniche et tantôt à travers marais (4), est resté jusqu'ici abandonné aux seuls pasteurs nomades, car son plus grand tort était de ne mener qu'à une partie relativement pauvre de la Bactriane et aux montagnes du Badakshân. Comme le grand centre administratif et commercial de la vieille satrapie n'avait pu naître et grandir que dans la plaine fertile, et que ces conditions favorables ne s'étaient en fait rencontrées qu'autour de Bactres, c'est-à-dire à près de deux degrés de longitude plus à l'Ouest, on conçoit que ni le Surkh-âb, ni le cours moyen du Kunduz n'aient jadis joué dans le système des routes entre les deux versants de l'Hindûkush le rôle auquel ils auraient pu prétendre et que leur réserve sans doute un prochain avenir. Quoi qu'il en soit, la multiplicité confuse des possibilités géographiques et, par suite, pour plus tard, des hypothèses historiques, commence à se simplifier et à se clarifier sous nos yeux.

L'Hindûkush central — c'est-à-dire le Java de notre figure 5 — s'est ainsi entouré spontanément d'un liséré de routes qui partout, sauf à l'Ouest, suivent docilement le cours des rivières. A un point ou à un autre de cette vague ellipse viennent forcément se raccorder, du Nord comme du Sud, toutes les lignes de communication entre la Bactriane et l'Inde. Sur le versant méridional, si nous laissons provisoirement de côté un sentier difficile entre Bâmyân et Kâbul, il n'existe, en tout et pour tout, qu'un seul *exit* commode, celui-là même qu'ont élargi les efforts conjugués du Ghorband et du Pañshîr : à combien d'incertitudes coupera court cette simple constatation, on en jugera mieux par la suite. Sur le versant septentrional, les conditions sont moins simplistes et les trois principales rivières de Bactriane, celles de Bactres, de Khulm et de Kunduz, sans oublier leurs sous-affluents, peuvent, au gré du voyageur, lui ouvrir l'accès du magnifique « circuit » ainsi dessiné d'avance à l'intention des touristes de l'avenir. Mais, de toutes façons, c'est toujours à ce circuit qu'il faut revenir, et jusqu'à nos jours les deux principales routes sont restées celles qui faisaient le grand tour soit par la passe de Khâvak, soit par la vallée de Bâmyân : par une conséquence nécessaire, c'est aussi celles qui relèvent de l'archéologie.