

tout prétexte leur est bon pour changer de site. En même temps que les motifs, les façons diffèrent. Tantôt, comme Bactres, elles tournent autour d'un noyau unique ou, comme Kâpiçi, rampent sur un terrain contigu au premier. Tantôt, comme les deux Bâmyân, les deux Kâbul (pour ne pas compter encore le troisième) et les trois Taxila, elles procèdent par petits bonds au sein d'une même vallée. Tantôt enfin il arrive, comme partout, qu'une vieille cité décline et que dans son voisinage plus ou moins immédiat une jeune rivale prospère : c'est ainsi que (commercialement parlant), Mazâr-é-Sharîf a remplacé Bactres; que Kâbul a supplanté Kâpiçi jusque dans la mémoire des historiens; que Peshâwar en aurait fait autant pour Pushkarâvatî si son nom grec de Peuké-laôtis n'avait sauvé celle-ci de l'oubli; que Hoti-Mardân s'est substituée à Po-lou-cha, Attock à Uṇḍ et Rawal-Pindî à Taxila... Que de changements en vingt siècles sur une étroite bande de territoire, dans une contrée où rien n'est censé jamais changer ! Et qui plus est, plusieurs de ces modifications se sont produites dans une région montagneuse où les conditions naturelles limitaient étroitement le nombre des variantes possibles pour les chemins vicinaux comme pour les sites urbains.

DEUX VERSANTS ET TROIS ÉPOQUES. — Si nous tentons à présent une récapitulation générale, nous devons donc distinguer selon les temps les tracés successifs de la grand-route de l'Inde. Par la même occasion nous nous apercevrons que la question ne se présente pas tout à fait de même sur le versant nord que sur le versant sud de l'Hindûkush. En deçà des monts, la situation s'est précisée et stabilisée; au delà, tout est encore en voie de transformation, et c'est ce qui fait qu'en Bactriane le métier de prophète de l'avenir n'est pas moins difficile que celui d'historien du passé. Tandis que du côté indien la route et même le futur railway sont déjà arrêtés dans leurs grandes lignes, du côté du Turkestân les vieilles routes tombent à l'abandon alors que la nouvelle n'est pas finie de construire et peut à tout moment être laissée en plan pour une variante meilleure : au lieu de parler de l'itinéraire d'aujourd'hui, nous ne pouvons que tenter de prévoir celui de demain, qui ne sera peut-être pas celui d'après-demain, ou rappeler celui d'hier. Il y a pourtant intérêt, pour la clarté de notre résumé, à commencer par opposer le tracé le plus ancien à celui qui était pour nous (en 1925) le plus récent, afin d'en mieux marquer le contraste. Que ce contraste se ramène d'ailleurs au choix des étapes les plus importantes, le lecteur en est déjà prévenu, et il suffit pour s'en convaincre d'aligner côte à côte les noms des principales localités desservies :

Route ancienne	Route moderne.
Bactres.	Mazâr-é-Sharîf (ou Khânâbâd).
Bâmyân.	Bâmyân (ou Salang)
Kâpiçi.	Kâbul.
Pushkarâvatî.	Peshâwar
Udabhâṇḍa.	Attock.
Takshaçilâ.	Rawal-Pindî.

L'itinéraire de gauche est celui des lieutenants et des successeurs d'Alexandre, puis des envahisseurs barbares jusqu'au 1<sup>er</sup> siècle de notre ère. Celui de droite, très nettement différencié, n'est, dans son intégralité, entré en usage qu'à partir du xvi<sup>e</sup> siècle. Quant à la route que nous appellerons médiévale, elle a flotté de l'un à l'autre, lâchant petit à petit le premier pour mieux épouser le second. Sa première infidélité date de la fondation de Purushapura, vers la fin du 1<sup>er</sup> siècle de notre ère : déviation d'abord vénielle, tant qu'elle la ramenait par un crochet