

à la vieille capitale de Pushkarâvatî, mais qui finit par la détourner complètement sur Attock. Plus distant et tout de suite plus grave dans ses conséquences fut, à partir du VIII^e siècle, l'abandon de Kâpiçi pour les beaux yeux de Kâbul.

LA ROUTE MODERNE. — En ce qui concerne l'époque contemporaine, il suffira de passer rapidement en revue les principales sections de la grand-route que chacun a désormais permission de prendre, sans qu'il soit nécessaire (comme il le fut jusqu'au traité de 1919, et même un peu après), d'être membre d'une expédition militaire ou d'une mission diplomatique. Rawal-Pindî, Taxila, Attock, Peshâwar, Jam-rûd, figurent depuis longtemps sur l'indicateur des chemins de fer, et le train vous mènerait, si la coutume ne persistait de le quitter en gare de Peshâwar, à 15 kilomètres de Dakka. Jusqu'à Jelâlâbâd, il trouvera d'ailleurs une pente douce et, à pied d'œuvre, plus de pierraille qu'il n'en requerra jamais pour son ballast. Entre Jelâlâbâd et Kâbul continuera-t-il à décrire à travers les sinueux défilés de la montagne à peu près les mêmes détours que la route carrossable ? Ou bien, à l'avance dégoûté par la perspective d'une telle succession de courbes et de rampes, tentera-t-il coûte que coûte de longer en corniche le lit de la rivière de Kâbul ? Ceci est l'affaire des ingénieurs et de leurs bailleurs de fonds ; mais de toutes manières il passera par la capitale, puis remontera droit au Nord sur Chârikâr et Jebel-Serâj. Là, selon toute vraisemblance, les avantages du passage de l'Hindûkush par le tracé court et direct du Salang iront se confirmant. En 1925, nous l'avons vu, des deux anciennes passes rivales de Khâvak et de Bâmyân, la première semblait presque abandonnée, tandis que la seconde commençait à souffrir de la concurrence de la route nouvelle, encore qu'inachevée. A égale distance de ces deux extrêmes, celle-ci tend évidemment à devenir la voie maîtresse de communication entre les deux versants. Pénétrant par l'Andar-âb dans la vallée de Kunduz, il lui suffira de bifurquer à Seh-tût, vers la mi-route entre la montagne et l'Oxus, pour gagner d'un côté Khânâbâd et Fâizâbâd, de l'autre Haibâk, Tâsh-Qurghân et Mazâr-é-Sharîf, et desservir ainsi du même coup les trois grandes provinces septentrionales du Turkestân, du Kataghân et du Badakshân. Tel sera du moins son rôle proprement afghan ; mais s'il lui vient avec le temps des ambitions internationales et qu'elle se double d'une voie ferrée, celle-ci saura bien d'avance à quelle station il lui convient de rejoindre le réseau transcontinental.

Ne nous hâtons pas trop de vouloir dérober son secret à demain ; plus sage est de s'en tenir à l'exposé de l'expérience d'hier. Or hier encore (nous voulons dire pendant le premier tiers du présent siècle) la route moderne était restée ou redevenue identique à l'ancienne sur une bonne moitié du trajet entre le Kôhistân de Kâbul et le Turkestân afghan. On verra bientôt, quand il sera de nouveau question (*infra*, p. 50) du raccourci Bâmyân-Kâbul déjà signalé plus haut (p. 27), pourquoi nous croyons plus prudent de dire qu'« elle l'était redevenue » sur tout le parcours, rendu tant bien que mal carrossable, qui suit presque de bout en bout la vallée du Ghorband et pénètre dans le bassin de l'Oxus par la passe de Shîbar. Mais sûrement elle l'était restée (et du même coup avait gardé son caractère de piste muletière) dans toute la traversée de l'Hindûkush : car il est loisible à une route de changer de vallée pour aborder une chaîne de montagnes ; une fois au pied du mur, elle ne peut plus rien modifier aux passes. La nôtre continuait donc à franchir les trois cols traditionnels jusqu'au sommet du troisième, à savoir le Qarâ-kotal. Là seulement les deux itinéraires divergeaient à nouveau, l'ancien piquant droit sur la vallée du Balkh-âb tandis que le moderne emprunte le talweg de la rivière de Khulm. Nous savons déjà tout cela ; mais ce qu'il faudrait tâcher de préciser à présent c'est à quelle époque et pour quelles raisons cette déviation s'est produite.