



Genèse des relations entre le monde musulman et l'oligarchie euro-mondialiste

Par [Pierre Hillard](#)

Mondialisation.ca, 05 mars 2012

[Mecanopolis](#) 5 mars 2012

Région : [Moyen-Orient et Afrique du Nord](#)

Thème: [Politique et religion](#)

Introduction

Dans la ville tunisienne de Sidi Bouzid, un jeune vendeur ambulant de fruits et légumes diplômé mais au chômage, Mohamed Bouazizi, se voit confisquer sa marchandise par la police locale le 17 décembre 2010. Par désespoir, il s'immole et succombe quelques jours plus tard à ses blessures. Sa mort entraîne des manifestations dans tout le pays conduisant à la chute du régime Ben Ali. L'effondrement du régime politique tunisien met le feu aux poudres à l'ensemble du monde musulman. Celui-ci gangréné par la corruption, le népotisme et les rivalités claniques a réagi telle une réaction chimique à un incident local. Ces événements sont révélateurs d'un malaise profond propre à l'ensemble de ce monde arabo-musulman. Ce printemps arabe commencé en janvier a pris de court l'ensemble de la sphère politique des pays européens, américains et asiatiques. Pourtant, nous pouvons assurer que ces événements n'ont sûrement pas surpris les élites mondialistes assurant la promotion ou la défection de ces politiciens chargés de nous diriger. En effet, en étudiant la genèse des textes émanant des cénacles européistes, onusiens ou encore de Fondations et de think-tanks, on observe une permanence dans les objectifs poursuivis. Il s'agit dans le cadre de cette philosophie d'instaurer un modèle propre aux référents de l'euro-mondialisme ; c'est-à-dire le primat du marché et la déification de l'homme. Ces Etats musulmans doivent procéder à une véritable mue en se fragmentant et en adoptant des mesures compatibles avec la doctrine mondialiste concernant des secteurs aussi variés que la politique, l'économie, la société civile, l'éducation ou encore la justice.

Cependant, ce changement radical oblige à une refonte complète des structures propres à la civilisation musulmane et c'est là où le bât blesse. En effet, l'Islam se caractérise par une fusion du pouvoir spirituel et temporel à la différence d'un Occident jadis chrétien dont les principes reposaient sur une distinction de ces deux éléments. Une forme de fatalisme régit aussi les structures mentales musulmanes. Le principe musulman « c'était écrit » (le *Mektoub*) restreint la liberté de l'homme dont les actes sont fixés de toute éternité par Dieu. En contre partie, le monde occidental est affligé de vices hautement contaminant. En effet, on assiste, depuis la deuxième moitié du XX^e siècle, à une véritable bascule des structures et référents propres à l'âme européenne depuis des siècles. Ainsi, un laïcisme forcené d'essence quasi religieuse et conduisant à une évacuation du divin exalte la primauté des droits de l'homme. Inévitablement, une mutation bouleversant les structures politiques et mentales des pays européens se met en place. C'est donc un Occident déséquilibré dans ses structures religieuses, philosophiques, psychologiques et drogué aux richesses temporelles ainsi qu'à l'hédonisme qui cherche à imposer son modèle : le primat de l'homme et un matérialisme outrancié. Nous assistons donc à la confrontation de deux

modèles radicalement opposés. La rencontre de ces deux mondes ne peut conduire qu'à des étincelles ouvrant la voie à la lutte entre deux métaphysiques. Leur coexistence est impossible. L'une doit disparaître au profit de l'autre. L'objectif de cette étude ne consiste pas à étudier dans les détails le déroulement de ces révolutions arabes même s'il nous arrivera d'évoquer tel ou tel point. En effet, ce que nous voyons n'est que la conséquence d'un long travail de sappe. Il est bien plus intéressant de rappeler l'existence de ces grands et profonds courants sous-marins qui modèlent et déterminent l'avenir de centaines de millions de musulmans et, inévitablement, l'avenir des peuples européens et du monde entier. Même si les premiers contacts et les antagonismes entre ces deux mondes remontent au temps des croisades et de la *Reconquista* prolongés par la politique ottomane dans les Balkans du XV^e siècle au XVIII^e siècle, nous traiterons des ambitions et des objectifs géopolitiques poursuivis à l'époque moderne entre les deux rives de la Méditerranée de la fin du XIX^e siècle jusqu'en 2011. C'est pourquoi, nous étudierons dans un premier temps les projets anciens politico-stratégiques animant les élites mondialistes du XIX^e siècle jusqu'à la Première guerre mondiale. Ensuite, nous aborderons les travaux patiemment élaborés au sein des instances européennes afin d'arrimer ce monde musulman au nouvel ordre mondial. Enfin, nous traiterons les stratégies développées au sein des enceintes mondialistes concernant les enjeux politico-énergétiques en terre d'Islam et les remaniements territoriaux envisagés des années 1950 jusqu'au début du XXI^e siècle.

Première partie

Les premières ambitions euro-mondialistes en terre d'Islam

A) Le chemin de fer Berlin-Bagdad (le *Bagdad-Bahn*)

La fin de la deuxième moitié du XIX^e siècle voit deux grandes puissances européennes s'affronter en terre d'Islam, plus précisément au Proche-Orient : l'Empire britannique et le II^e Reich de Guillaume II. Cette rivalité germano-britannique est très largement ignorée en France. Et pourtant, la compréhension profonde des antagonismes entre la thalassocratie britannique et la puissance terrestre allemande est capitale à connaître car elle a déterminé la Première guerre mondiale comme nous allons le voir. La compréhension de cette époque permet aussi de mieux saisir les enjeux de la guerre des Balkans à la fin du XX^e siècle. En effet, les rivalités entre ces deux Empires s'expliquent en raison des volontés de contrôle, de production et d'acheminement d'une nouvelle énergie se substituant au charbon : le pétrole. Au tournant du XIX^e siècle et du XX^e siècle, la puissance maritime anglaise, maîtresse d'environ un cinquième des terres émergées, a besoin de maîtriser cette nouvelle énergie afin de conserver sa suprématie. En contre partie, le jeune Empire allemand dont l'unité politique est récente (18 janvier 1871) cherche à obtenir une « place au soleil » selon les propres termes de l'empereur Guillaume II. Cette Allemagne au développement économique vertigineux se doit de trouver de nombreux marchés capables d'absorber les excédents de l'industrie germanique. Dès 1889, une véritable révolution se produit avec la naissance de liens politiques, économiques et militaires entre le II^e Reich et l'Empire Ottoman. La visite de Guillaume II à Istanbul en 1898 renforce ces liens. Le monde turc d'alors est bien plus vaste que l'actuelle Turquie. En effet, son territoire s'étend sur toute la péninsule arabique ; c'est-à-dire un ensemble appelé à se fragmenter après la guerre de 14-18 et qui a permis la naissance de l'Irak, du Koweït ou encore de l'Arabie Saoudite. L'existence prouvée de vastes réserves de pétrole en Mésopotamie au niveau de Mossoul et de Kirkouk aiguise les appétits germano-anglais. Déjà, l'Empire britannique a réussi à mettre la main sur de nombreux gisements pétroliers en Perse (actuel Iran) grâce à

l'entremise d'un espion britannique, Sidney Reilly (né Sigmund Georgjevich Rosenblum). Son action permit la création d'une grande compagnie pétrolière britannique : l'Anglo-Persian Oil Company.

Cependant, cette victoire britannique était insuffisante. En effet, du fait des liens germanoturcs, Berlin mettait la pression pour réussir la construction d'une voie ferrée immense à partir des années 1890, le Bagdad-Bahn. Partant de Hambourg, passant par Berlin, traversant l'Empire d'Autriche-Hongrie allié du II^e Reich, cette voie ferrée était obligée pour des raisons techniques et géographiques de passer par la Serbie, alliée de la France et de la Grande-Bretagne, ennemie farouche du monde germanophone. La Serbie constituait le talon d'Achille pour l'Empire allemand. Cette voie, véritable cordon ombilical, traversait la Bulgarie (alliée de l'Allemagne) puis zigzaguait à travers toutes les vallées du territoire ottoman pour longer ensuite le territoire du Tigre et de l'Euphrate riche en pétrole. Elle devait par la suite aboutir jusqu'au Golfe persique (actuel Koweït). Berlin envisageait de construire une base navale qui aurait menacé mortellement la « perle de l'Empire », les Indes britanniques. Outre le renforcement économique dans tous les domaines entre Istanbul et Berlin et la naissance d'une forme d'union douanière au profit de l'Allemagne entre tous les pays traversés par cette voie, cette dernière représentait un véritable oléoduc sur rail qui aurait, si le projet allait à son terme, assuré au II^e Reich une indépendance énergétique complète face à ses rivaux anglais, américain, français et russe. C'est donc une lutte à mort qui s'est engagée entre les Allemands et les Anglais. L'Empire britannique jouant sa place de première puissance ne pouvait pas admettre la réussite de l'Allemagne. Le *Times* de Londres du 3 octobre 1899 et le *Financial News* du 6 octobre 1899 révèlent, comme le rapporte l'économiste William Engdahl, « les fortes vues géopolitiques des milieux dirigeants de la politique étrangère britannique vis-à-vis du projet allemand de chemin de fer vers Bagdad ». Il ne faut donc pas s'étonner de voir Londres s'opposer avec acharnement au projet allemand, en particulier, par l'intermédiaire des guerres balkaniques au cours de la décennie précédant la guerre de 1914. Comme nous l'avons écrit, la Serbie alliée à la France et à la Grande-Bretagne représentait le talon d'Achille des ambitions allemandes car ce pays représentait le point de jonction pour établir une ligne ferroviaire complète entre, d'un côté, le bloc continental européen et, d'autre part, l'Asie occidentale à partir des rives du Bosphore. Ces guerres multiples entre la Bulgarie, la Serbie, la Roumanie etc et à combinaisons multiples freinaient et entravaient l'achèvement complet du Bagdad-Bahn. Il n'est donc pas étonnant de lire les propos du conseiller militaire anglais, R.G.D Laffan, au service de l'armée serbe avertissant que « si Berlin-Bagdad se réalisait, un énorme bloc de territoires continentaux inexpugnables par une puissance maritime et produisant toutes sortes de richesses économiques serait unifié sous l'autorité allemande (...) », ajoutant que « par cette barrière, la Russie serait coupée de la Grande-Bretagne et de la France, ses amis occidentaux (...). A cette distance, les armées allemandes et turques pourraient facilement mettre en danger nos intérêts égyptiens et, par le Golfe persique, notre Empire des Indes serait menacé. Le port d'Alexandrette et le contrôle des Dardanelles donneraient bientôt à l'Allemagne une puissance navale énorme en Méditerranée (...). Un coup d'œil à la carte du monde nous montre comment la chaîne des Etats s'étire de Berlin à Bagdad : l'Empire germanique, l'Empire austro-hongrois, la Bulgarie, la Turquie. Une seule petite bande de territoire bloque la voie et empêche les deux extrémités de la chaîne de se rejoindre : la Serbie. La Serbie est petite, mais reste rebelle entre l'Allemagne et les grands ports de Constantinople et Salonique, gardienne des portes de l'Orient ... La Serbie est véritablement la première ligne de défense de nos possessions orientales. Si elle venait à être brisée ou attirée dans le système Berlin-Bagdad, notre vaste empire mal défendu subirait rapidement le choc de la pression germanique vers l'Est ». L'attentat de Sarajevo, le

28 juin 1914, contre l'héritier du trône d'Autriche-Hongrie François-Ferdinand allume la guerre dans toute l'Europe. En fait, cette guerre permet à l'Angleterre de jouer son va-tout. En effet, même si la guerre épuise des forces humaines et matérielles au Nord-Est de la France et sur le front russe ; l'Angleterre ne perd pas de vue que les intérêts de sa politique passent par l'anéantissement du Bagdad-Bahn. Il s'agit de détruire de fond en comble le projet allemand du contrôle de production et d'acheminement du pétrole en provenance de Mésopotamie et empêcher l'émergence d'un bloc continental économiquement unifié allant de Hambourg jusqu'aux rives du Chatt-el-arab.

Pierre Hillard, pour [Mecanopolis](#)

Pierre Hillard est docteur en science politique et essayiste français. Il a fait des études d'histoire, de sciences politiques et d'études stratégiques. Spécialiste du « mondialisme », il est notamment l'auteur de Minorités et régionalismes dans l'Europe fédérale des régions (2004), de La Décomposition des nations européennes : de l'union euro-atlantique à l'État mondial (2005), et de La Marche irrésistible du nouvel ordre mondial (2007).

La source originale de cet article est [Mecanopolis](#)

Copyright © [Pierre Hillard](#), [Mecanopolis](#), 2012

Articles Par : [Pierre Hillard](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca