



Pourquoi les nouvelles routes de la soie sont une «menace» pour le bloc US

Le Moyen-Orient est la clé d'une intégration large, économique et interdépendante, et de la paix.

Par [Pepe Escobar](#)

Mondialisation.ca, 26 janvier 2020

[Asia Times](#) 23 janvier 2020

Région : [Asie](#), [États-Unis](#)

Thème: [Économie](#)

Des commerçants modernes sur l'ancienne route de la soie en Asie centrale. Photo : Facebook

Sous le grondement en cascade du cycle d'informations 24/7 des éruptions de Twitter, il est facile pour la plupart des pays occidentaux, en particulier les États-Unis, d'oublier les bases de l'interaction de l'Eurasie avec sa péninsule occidentale, l'Europe.

L'Asie et l'Europe échangent des biens et des idées depuis au moins 3 500 ans avant Jésus-Christ. Historiquement, le flux a pu subir quelques soubresauts occasionnels, par exemple avec l'irruption des cavaliers nomades du 5e siècle dans les plaines eurasiennes. Mais il est resté essentiellement stable jusqu'à la fin du XVe siècle. On peut le décrire essentiellement comme un axe millénaire - de la Grèce à la Perse, de l'empire romain à la Chine.

Une route terrestre aux multiples ramifications, traversant l'Asie Centrale, l'Afghanistan, l'Iran et la Turquie, reliant l'Inde et la Chine à la Méditerranée orientale et à la Mer Noire, a fini par se fondre dans ce que nous avons appelé les Anciennes Routes de la Soie.

Au VIIe siècle, les routes terrestres et les routes commerciales maritimes étaient en concurrence directe. Et le plateau iranien a toujours joué un rôle clé dans ce processus.

Le plateau iranien comprend historiquement l'Afghanistan et certaines parties de l'Asie Centrale qui le relie au Xinjiang à l'est, et à l'ouest jusqu'en Anatolie. L'empire persan était axé sur le commerce terrestre - le nœud clé entre l'Inde et la Chine et la Méditerranée orientale.

Les Perses ont engagé les Phéniciens de la côte syrienne comme partenaires pour gérer le commerce maritime en Méditerranée. Des gens entreprenants à Tyr ont établi Carthage comme un nœud entre la Méditerranée orientale et occidentale. En raison du partenariat avec les Phéniciens, les Perses se sont inévitablement trouvés en conflit avec les Grecs - une puissance commerciale maritime.

Lorsque les Chinois, qui font la promotion des Nouvelles Routes de la Soie, mettent l'accent sur « l'échange de peuple à peuple » comme l'un de leurs principaux traits, ils parlent du dialogue euro-asiatique millénaire. L'histoire a peut-être même fait avorter deux rencontres majeures et directes.

La première a eu lieu après la défaite d'Alexandre le Grand face à Darius III de Perse. Mais ensuite, les successeurs séleucides d'Alexandre ont dû lutter contre la puissance montante en Asie Centrale : les Parthes – qui ont fini par prendre le contrôle de la Perse et de la Mésopotamie et ont fait de l'Euphrate le limes entre eux et les Séleucides.

La deuxième rencontre a eu lieu lorsque l'empereur Trajan, en 116 après J.-C., après avoir vaincu les Parthes, a atteint le Golfe Persique. Mais Hadrien a fait marche arrière. L'histoire n'a donc pas enregistré ce qui aurait été une rencontre directe entre Rome, via la Perse, et l'Inde et la Chine, ou la rencontre de la Méditerranée avec le Pacifique.

La mondialisation mongole

Les centres de commerce entre Constantinople et la Crimée ont configuré une autre branche de la Route de la Soie à travers la Russie jusqu'à Novgorod, qui était culturellement très proche du monde byzantin. Depuis Novgorod, des marchands de Hambourg et d'autres villes de la Ligue Hanséatique distribuaient des produits asiatiques sur les marchés des pays baltes, du nord de l'Europe et jusqu'en Angleterre – parallèlement aux routes du sud suivies par les républiques maritimes italiennes.

Entre la Méditerranée et la Chine, les Anciennes Routes de la Soie étaient bien sûr essentiellement terrestres. Mais il y avait aussi quelques routes maritimes. Les principaux pôles de civilisation concernés étaient paysans et artisanaux, et non maritimes. Jusqu'au XVe siècle, personne ne pensait vraiment à une navigation océanique turbulente et interminable.

Les principaux acteurs étaient la Chine et l'Inde en Asie, et l'Italie et l'Allemagne en Europe. L'Allemagne était le premier consommateur de biens importés par les Italiens. Cela explique, en quelques mots, le mariage structurel du Saint Empire romain.

Au cœur géographique des Anciennes Routes de la Soie, nous avons les déserts et les vastes steppes, envahis par des tribus clairsemées de bergers et de chasseurs nomades. Sur ces vastes terres au nord de l'Himalaya, le réseau des Routes de la Soie servait principalement les quatre principaux acteurs. On peut imaginer comment l'émergence d'un immense pouvoir politique unissant tous ces nomades serait en fait le principal bénéficiaire du commerce de la Route de la Soie.

C'est ce qui s'est réellement passé. Les choses ont commencé à changer lorsque les bergers nomades d'Asie Centrale et du Sud ont commencé à voir leurs tribus régimentées en archers à cheval par des leaders politico-militaires comme Gengis Khan.

Bienvenue dans la mondialisation mongole. C'était en fait la quatrième mondialisation de l'histoire, après celle de la Syrie, de la Perse et de l'Arabie. Sous l'Ilkhanat mongol, le plateau iranien – jouant à nouveau un rôle majeur – reliait la Chine au royaume arménien de Cilicie en Méditerranée.

Les Mongols n'ont pas opté pour un monopole sur la Route de la Soie. Au contraire : pendant les voyages de Kublai Khan – et de Marco Polo – la Route de la Soie était libre et ouverte. Les Mongols voulaient seulement que les caravanes paient un péage.

Avec les Turcs, c'était une toute autre histoire. Ils ont consolidé le Turkestan, de l'Asie Centrale au nord-ouest de la Chine. La seule raison pour laquelle Tamerlan n'a pas annexé l'Inde est qu'il est mort avant. Mais même les Turcs ne voulaient pas fermer la Route de la

Soie. Ils voulaient la contrôler.

Venise a perdu son dernier accès direct à la Route de la Soie en 1461, avec la chute de Trébizonde, qui s'accrochait encore à l'empire byzantin. La Route de la Soie étant fermée aux Européens, les Turcs - dont l'empire s'étendait de l'Asie Centrale et du Sud à la Méditerranée - étaient convaincus qu'ils contrôlaient désormais le commerce entre l'Europe et l'Asie.

Pas si vite. Car c'est alors que les royaumes européens tournés vers l'Atlantique ont imaginé le plan B ultime : une nouvelle route maritime vers l'Inde.

Et le reste - l'hégémonie de l'Atlantique Nord - est l'histoire.

L'arrogance des Lumières

Le Siècle des Lumières ne pouvait pas enfermer l'Asie dans ses propres géométries rigides. L'Europe a cessé de comprendre l'Asie, a proclamé qu'elle était une sorte de détritiques historiques protéiformes et a tourné toute son attention vers les terres « vierges » ou « promises » situées ailleurs sur la planète.

Nous savons tous comment l'Angleterre, à partir du 18e siècle, a pris le contrôle de toutes les routes transocéaniques et a transformé la suprématie de l'Atlantique Nord en un jeu de superpuissance solitaire - jusqu'à ce que le manteau soit usurpé par les États-Unis.

Pourtant, il y a toujours eu une contre-pression de la part des puissances eurasiennes du Heartland. C'est ce qui caractérise les relations internationales depuis deux siècles, avec un pic au début du XXIe siècle dans ce qui pourrait être simplifié comme la revanche du Heartland contre la puissance maritime. Mais cela ne dit pas tout.

L'hégémonie rationaliste en Europe a progressivement conduit à une incapacité à comprendre la diversité - ou l'Autre, comme en Asie. Le véritable dialogue euro-asiatique - le véritable moteur de l'histoire de facto - s'est essouffé pendant la majeure partie des deux derniers siècles.

L'Europe doit son ADN non seulement à Athènes et à Rome mais aussi à Byzance. Mais pendant trop longtemps, non seulement l'Est, mais aussi l'Est européen, héritier de Byzance, est devenu incompréhensible, quasi isolé de l'Europe occidentale, ou submergé par des clichés pathétiques.

L'Initiative la Ceinture et la Route (BRI), change historiquement la donne de bien des façons. Lentement et sûrement, nous évoluons vers la configuration d'un groupe économiquement interconnecté de grandes puissances terrestres eurasiatiques, de Shanghai à la vallée de la Ruhr, profitant de manière coordonnée de l'immense savoir-faire technologique de l'Allemagne et de la Chine et des énormes ressources énergétiques de la Russie.

Les années 2020 pourraient marquer le moment historique où ce bloc dépassera l'actuel bloc hégémonique atlantique.

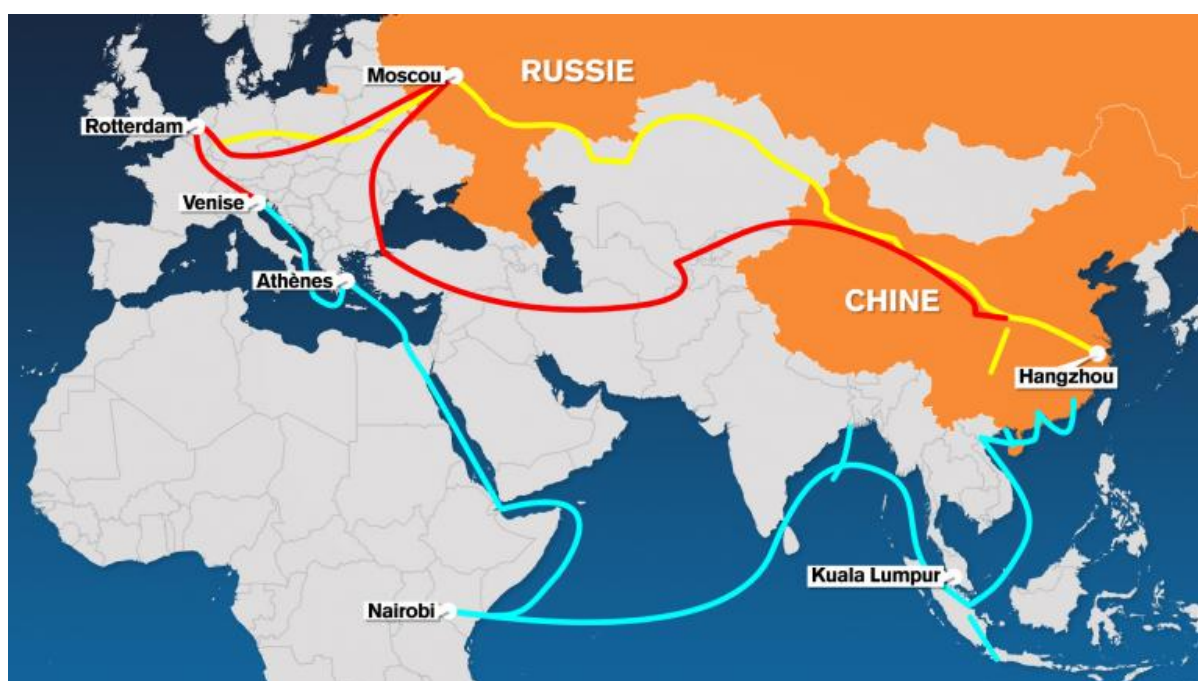
Comparons-le maintenant avec le principal objectif stratégique des États-Unis depuis des décennies : établir, par le biais d'une myriade de formes de division et de domination, que les relations entre l'Allemagne, la Russie et la Chine soient les pires possibles.

Il n'est pas étonnant que la crainte stratégique ait été flagrante lors du sommet de l'OTAN à Londres le mois dernier, qui a appelé à augmenter la pression sur la Russie-Chine. Appelez cela le cauchemar ultime et récurrent du « Grand Échiquier » de feu Zbigniew Brzezinski.

L'Allemagne aura bientôt une décision capitale à prendre. C'est comme si c'était un renouveau - en des termes bien plus dramatiques - du débat Atlantique-Ostpolitik. Les entreprises allemandes savent que la seule façon pour une Allemagne souveraine de consolider son rôle de puissance mondiale à l'exportation est de devenir un partenaire commercial proche de l'Eurasie.

Parallèlement, Moscou et Pékin sont parvenus à la conclusion que l'anneau stratégique transocéanique des États-Unis ne peut être rompu que par les actions d'un bloc concerté : la BRI, l'Union Économique Eurasiatique (EAEU), l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS), le BRICS+ et la nouvelle Banque de Développement (NDB) du BRICS, la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII).

Pacificateur du Moyen-Orient



L'Ancienne Route de la Soie n'était pas une simple route de caravanes de chameaux, mais un labyrinthe de communication. Depuis le milieu des années 1990, j'ai eu le privilège de parcourir presque tous les tronçons importants - et puis, un jour, vous voyez le puzzle complet. Les Nouvelles Routes de la Soie, si elles réalisent leur potentiel, promettent de faire de même.

Le commerce maritime pourrait être imposé - ou contrôlé - par une superpuissance navale mondiale. Mais le commerce terrestre ne peut prospérer que dans la paix. D'où le potentiel des Nouvelles Routes de la Soie en tant que Grand Pacificateur en Asie du Sud-Ouest - ce que le point de vue occidental appelle le Moyen-Orient.

Le Moyen-Orient (souvenez-vous de Palmyre) a toujours été un centre clé des Anciennes Routes de la Soie, le grand axe terrestre du commerce euro-asiatique allant jusqu'à la Méditerranée.

Depuis des siècles, un quatuor de puissances régionales – Égypte, Syrie, Mésopotamie (aujourd’hui Irak) et Perse (aujourd’hui Iran) – se battent pour l’hégémonie sur toute la région, du delta du Nil au Golfe Persique. Plus récemment, il s’est agi d’un cas d’hégémonie extérieure : Turcs ottomans, Britanniques et Américains.

Si délicate, si fragile, si immensément riche en culture, aucune autre région du monde n’a été, de façon continue, depuis l’aube de l’histoire, une zone absolument clé. Bien sûr, le Moyen-Orient était aussi une zone de crise avant même la découverte du pétrole (les Babyloniens, d’ailleurs, savaient déjà pour le pétrole).

Le Moyen-Orient est une étape clé du XXI^e siècle, des routes de la chaîne d’approvisionnement transocéanique – d’où son importance géopolitique pour l’actuelle superpuissance, entre autres raisons géoéconomiques, liées à l’énergie. Mais le Moyen-Orient n’a pas besoin de rester un centre de guerre ou d’instigation de guerre, ce qui, soit dit en passant, affecte trois des puissances régionales historiques du quartet (la Syrie, l’Irak et l’Iran).

Ce que les Nouvelles Routes de la Soie proposent, c’est une intégration économique de grande envergure et interconnectée, de l’Asie de l’Est à la Méditerranée orientale, en passant par l’Asie Centrale, l’Iran, l’Irak et la Syrie. Tout comme les Anciennes Routes de la Soie. Il n’est pas étonnant que les intérêts des partis de guerre soient si mal à l’aise face à cette véritable « menace » pour la paix.

Pepe Escobar

Article original en anglais : [Why the New Silk Roads are a 'threat' to US bloc](#), Asia Times, le 23 janvier 2020.

Texte traduit par [Réseau International](#)

La source originale de cet article est [Asia Times](#)
Copyright © [Pepe Escobar](#), [Asia Times](#), 2020

Articles Par : [Pepe Escobar](#)

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