

Une lutte mondiale pour le contrôle du pétrole commence

Un amiral britannique voit au-delà de la lampe à pétrole

En 1882, la substance noire et épaisse que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de pétrole n'avait qu'un seul usage commercial. Elle servait de combustible aux lampes à pétrole, une technique inventée à Berlin en 1853 par un fabricant de lampes allemand nommé Stohwasser. Le carburant prit le nom d'« huile de pierre », lorsqu'on découvrit qu'il s'infiltrait dans les roches pétrolifères de Titusville en Pennsylvanie, de Bakou ou de Galicie. En 1870, John D. Rockefeller créa la Standard Oil Company pour exploiter le marché des lampes à pétrole et commercialiser un résidu de pétrole comme « remède » à diverses maladies (1). L'apparition du moteur à combustion interne n'avait pas encore révolutionné l'industrie mondiale.

Mais au moins un homme comprit l'importance militaire et stratégique qu'aurait le pétrole dans le contrôle des mers du monde dans l'avenir. Dans un discours prononcé en septembre 1882, le capitaine britannique Fisher, futur Lord et amiral, assura à tous les membres de l'establishment britannique qui voulurent bien l'écouter que les navires britanniques ne devaient plus être chauffés au charbon, mais au pétrole. Depuis 1870, les vapeurs russes sur la mer Caspienne fonctionnaient à un pétrole lourd que les Russes appelaient « mazout ». Fisher et quelques autres personnes clairvoyantes commencèrent à recommander l'adoption du nouveau combustible. Fisher affirmait que la puissance du pétrole permettrait à la Grande-Bretagne de conserver un avantage stratégique décisif dans le contrôle des mers.

Fisher s'était bien renseigné avant de déclarer que le pétrole était qualitativement supérieur au charbon comme combustible et savait qu'il avait raison. Un cuirassé propulsé par des diesels n'émettait pas beaucoup de fumée, tandis que l'émission de fumée d'un navire propulsé au charbon était visible à dix kilomètres à la ronde. Alors que, pour que le moteur au charbon d'un navire donne sa pleine puissance, il fallait de quatre à neuf heures, il ne fallait que 30 minutes à un moteur au pétrole, qui pouvait ensuite atteindre sa puissance de crête en cinq minutes. En douze heures, douze hommes pouvaient alimenter un cuirassé en pétrole. Il fallait cinq jours à cinq cent hommes pour en alimenter un en charbon. Le rayon d'action d'un navire propulsé au pétrole était jusqu'à quatre fois plus grand que celui d'un navire propulsé au charbon (2). Mais, à l'époque, Fisher fut considéré par ses pairs comme un rêveur excentrique.

En 1885, un ingénieur allemand, Gottlieb Daimler, avait co-inventé le premier moteur à essence capable de propulser un véhicule routier. Bien que les voitures aient été considérées comme des jouets de

multimillionnaires jusqu'à la fin du siècle, beaucoup en dehors de Fisher et de son entourage commençaient à se rendre compte des potentialités économiques de l'ère du pétrole.

D'Arcy perce le secret des roches brûlantes

En 1905, les services secrets britanniques et le gouvernement britannique avaient enfin pris conscience de l'importance stratégique du nouveau carburant. Le problème de la Grande-Bretagne était qu'elle n'avait pas de pétrole, du moins à la connaissance de ses dirigeants. A cet égard, elle dépendait de l'Amérique, de la Russie ou du Mexique, une condition qui, inacceptable en temps de paix, l'était encore davantage dans le cas d'une guerre majeure. L'année précédente, en 1904, le capitaine Fisher avait été promu au rang de First Sea Lord, commandant suprême de la Royal Navy et de tous les services de la marine britannique. Fisher établit rapidement un comité pour « examiner et faire des recommandations sur la façon dont la marine britannique devait assurer son approvisionnement en pétrole. »

La présence de la Grande-Bretagne en Perse et dans le golfe Arabo-persique, qui faisait encore partie de l'Empire ottoman, était alors très limitée. La Perse n'appartenait pas à l'Empire britannique formel. La Grande-Bretagne avait maintenu des consulats à Bushire et Bandar Abbas et avait laissé des navires de guerre dans le golfe pour dissuader les autres puissances de convoiter des eaux stratégiques si proches de la source de pillage colonial la plus vitale de la Grande-Bretagne, l'Inde. En 1892, Lord Curzon, futur vice-roi des Indes, déclara à propos de la Perse : « Je considérerais la concession d'un port sur le golfe Persique à la Russie, quelle que soit la puissance qui l'attribuerait, comme une insulte délibérée à la Grande-Bretagne et comme une rupture gratuite du statu quo, ainsi qu'une provocation internationale à la guerre (3). »

Mais, en 1905, le gouvernement de Sa Gracieuse Majesté, grâce à l'« as des espions » britannique Sidney Reilly, obtint un droit exclusif d'une importance extraordinaire sur ce que l'on croyait alors être de grands gisements de pétrole inexploités dans le Moyen-Orient. Au début de 1905, les services secrets britanniques avaient envoyé Reilly (né Sigmund Georgjevich Rosenblum à Odessa) en mission pour arracher les droits d'exploitation des ressources minérales de la Perse à un géologue amateur et ingénieur australien excentrique du nom de William Knox d'Arcy.

D'Arcy, fervent chrétien fort versé dans l'histoire, s'était persuadé que, dans les « pyrées » dont certains récits évoquent la présence dans les lieux saints de l'ancien dieu persan du feu Ormuzd, le feu sacré était allumé et entretenu par les prêtres de Zoroastre au moyen du naphte – pétrole – qui suintait des roches des sites avoisinants. Il passa des années à écumer les régions où ces anciens temples persans

étaient censés avoir existé, dans l'espoir d'y trouver du pétrole. Il se rendit de nombreuses fois à Londres pour obtenir un soutien financier, mais, chaque fois, celui des banquiers britanniques diminuait.

Dans les années 1890, le nouveau roi de Perse, Shah Muzaffar al-din, un homme déterminé à moderniser ce qui est aujourd'hui l'Iran, fit appel à d'Arcy en sa qualité d'ingénieur spécialiste de l'Iran et lui demanda d'aider la Perse à développer un réseau de chemins de fer et un tissu industriel.

En 1901, en échange d'une somme d'argent conséquente, le Shah octroya à d'Arcy un « firman » (une concession royale) lui donnant « tous pouvoirs et toute liberté, pour une période de soixante ans, de sonder, creuser et forer à son gré le sol perse ; en vertu de quoi tous les produits qu'il découvrirait dans le sous-sol deviendraient sans exception sa propriété inaliénable ».

D'Arcy lui avait versé l'équivalent de 20.000 dollars en espèces et avait accepté de lui payer une redevance de 16 pour cent sur la vente du pétrole découvert. Ainsi, l'excentrique Australien avait acquis l'un des plus précieux documents juridiques de l'époque. Il lui accordait, ainsi qu'à « tous ses héritiers et ayants droit », des droits exclusifs sur l'exploitation du potentiel pétrolier de la Perse jusqu'à la fin de 1961. Le premier gisement de pétrole que découvrit D'Arcy était situé dans la région de Shushtar, au nord du golfe Persique (4).

Sidney Reilly réussit finalement à mettre le grappin sur d'Arcy en 1905, juste au moment où ce dernier était sur le point de signer un partenariat d'exploration pétrolière commune avec les Français par le biais du groupe bancaire Rothschild Paris, avant de retourner définitivement dans son Australie natale.

Reilly, déguisé en prêtre et jouant habilement sur les fortes inclinations religieuses de D'Arcy, le persuada de céder ses droits exclusifs sur les ressources pétrolières persanes à une société britannique qu'il présenta comme une entreprise très « chrétienne », l'Anglo-Persian Oil Company. Le gouvernement britannique avait fait du financier écossais Lord Strathcona un actionnaire de référence de l'Anglo-Persian, dans laquelle son propre rôle était tenu secret. Reilly avait ainsi procuré à la Grande-Bretagne sa première source importante de pétrole.

En train de Berlin à Bagdad

En 1889, un groupe d'industriels et de banquiers allemands chapeauté par Deutsche Bank obtint une concession du gouvernement ottoman pour construire un chemin de fer à travers l'Anatolie à partir de la capitale, Constantinople. Cet accord fut étendu dix ans plus tard, en 1899, quand le gouvernement de l'Empire ottoman donna son accord au groupe allemand pour la prochaine étape de ce qui devint connu sous le nom de projet de chemin de fer Berlin-Bagdad. Le second accord fut l'une des conséquences de la visite de l'empereur allemand Guillaume II à Constantinople en 1898. Les relations germano-turques s'étaient considérablement développées au cours de ces dix années.

L'Allemagne, à partir des années 1890, avait décidé de construire une solide alliance économique avec la Turquie, afin de développer de nouveaux marchés potentiellement porteurs à l'Est pour l'exportation des produits industriels allemands. Le projet de chemin de fer Berlin-Bagdad devait être la pièce maîtresse d'une stratégie économique géniale et tout à fait réalisable. Les approvisionnements potentiels en pétrole étaient à l'arrière plan de ce projet et la Grande-Bretagne s'y opposait. Les animosités tragiques qui ont régné dans le Moyen-Orient des années 1990 à nos jours remontent directement à cette période.

Depuis plus de deux décennies, la question de la construction d'un chemin de fer moderne reliant l'Europe continentale à Bagdad était une source de friction considérable dans les relations germano-anglaises. Selon le directeur de Deutsche Bank Karl Helfferich, responsable des négociations du projet du Bagdadbahn, aucune autre question ne généra autant de tension entre Londres et Berlin de 1900 à 1914, à l'exception, peut-être, de celle du développement de la marine allemande (5).

En 1888, sous la direction de Deutsche Bank, un consortium obtint une concession pour la construction et l'entretien d'un chemin de fer reliant Haidar-Pacha, dans la banlieue de Constantinople, à Angora. La société fut nommée la Société des chemins de fer d'Anatolie. Ses actionnaires étaient pour la plupart autrichiens et italiens, la participation britannique y était limitée. Les travaux avançaient tellement bien que la ligne fut achevée plus tôt que prévu et prolongée jusqu'à Konia, vers le Sud, au cœur des hauts plateaux anatoliens. Ainsi, un tronçon de quelque 1000 kilomètres de rails avait été construit en moins de huit ans dans une zone économiquement très pauvre.

En 1896, une ligne de chemin de fer fut ouverte de Berlin à Konia. Ce fut une véritable prouesse technique. La riche vallée du Tigre et de l'Euphrate était à portée de vue d'une infrastructure de transport moderne. Jusque-là, seuls les Britanniques et les Français avaient construit des infrastructures ferroviaires dans le Moyen-Orient, des tronçons très courts, en Syrie ou ailleurs, pour relier les principales villes portuaires, mais jamais pour ouvrir les vastes étendues de l'intérieur à l'industrialisation moderne.

Pour la première fois, le chemin de fer offrait à Constantinople et à l'Empire Ottoman un lien moderne économiquement vital avec l'ensemble de son territoire asiatique. La liaison ferroviaire, une fois prolongée jusqu' à Bagdad et, non loin de là, au Koweït, constituerait la liaison la moins chère et la plus rapide entre l'Europe et l'ensemble du sous-continent indien, une liaison ferroviaire transcontinentale de premier ordre.

Du côté britannique, c'était justement là le problème. « Si le Berlin-Bagdad était construit, avertit R.G.D. Laffan, alors Premier conseiller militaire britannique auprès de l'armée serbe , un immense ensemble de territoires remplis de richesses économiques et inattaquable par une puissance maritime passerait sous l'autorité allemande ». « Cette barrière, ajouta-t-il, couperait la Russie de ses amis occidentaux, la Grande-Bretagne et la France. Les armées allemandes et turques pourraient facilement attaquer nos intérêts en Egypte et dans le golfe Persique, notre Empire en Inde serait menacé. Le port d'Alexandrette et le contrôle des Dardanelles donneraient bientôt à l'Allemagne une énorme puissance navale dans la Méditerranée ».

Laffan fit allusion au plan britannique de sabotage de la liaison Berlin-Bagdad : « Il suffit de jeter coup d'œil sur la carte du monde pour constater la façon dont les États s'étendent de Berlin à Bagdad. L'Empire allemand, l'Empire austro-hongrois, la Bulgarie, la Turquie. Une petite bande de territoire empêchait à elle seule que les deux extrémités de la chaîne soient reliées entre elles. Cette petite bande était la Serbie. La Serbie, aussi petite fût-elle, restait intraitable, entre l'Allemagne et les grands ports de Constantinople et de Salonique, les portes de l'Orient... La Serbie était vraiment la première ligne de la défense de nos possessions orientales. Si elle avait été écrasée ou s'était laissée séduire par le système du « Berlin-Bagdad », notre empire, vaste, mais mal défendu, aurait bientôt senti le choc de la poussée de l'Allemagne vers l'Est. » [c'est nous qui soulignons]

Il n'est donc pas surprenant que d'énormes troubles et des guerres aient éclaté dans les Balkans au cours de la décennie qui a précédé la Première Guerre mondiale. Qu'il suffise de mentionner la Guerre turque, la Guerre bulgare. Pour ne rien gâcher, les guerres contribuèrent à affaiblir l'alliance Berlin-Constantinople et, en particulier, à empêcher l'achèvement de la liaison ferroviaire Berlin-Bagdad, comme l'avait exigé Laffan. Mais il serait erroné de voir dans la mise en place du projet de chemin de fer Berlin-Bagdad une manœuvre unilatérale des Allemands contre l'Angleterre. L'Allemagne avait à plusieurs reprises proposé à la Grande-Bretagne d'y coopérer. Depuis que, dans les années 1870, l'Allemagne était parvenue à un accord avec le gouvernement turc pour la construction d'un tronçon de 2500 km de voies ferrées supplémentaires jusqu'à ce qui est aujourd'hui le Koweït, Deutsche Bank et Berlin n'avaient pas cessé d'essayer de convaincre la Grande-Bretagne de cofinancer ce gigantesque projet (6).

En novembre 1899, suite à la visite qu'il avait faite à Constantinople, le Kaiser Wilhelm II rencontra la reine Victoria au château de Windsor, pour solliciter personnellement une importante participation de la Grande-Bretagne au projet en question. L'Allemagne savait bien que la Grande-Bretagne faisait valoir ses intérêts dans le golfe Persique et à Suez pour défendre sa « voie de passage » vers l'Inde, comme on l'appelait alors. Sans le soutien formel de la Grande-Bretagne, il était clair que la réalisation de ce projet rencontrerait de grandes difficultés, notamment financières et politiques. Même une banque aussi grande que Deutsche Bank n'était pas en mesure de financer à elle seule le dernier tronçon de la voie ferrée.

De son côté, cependant, durant les quinze années suivantes, la Grande-Bretagne recourut à tous les stratagèmes connus pour retarder et entraver la construction du chemin de fer, tout en conservant toujours l'espoir d'un accord final qui maintiendrait les Allemands sur la défensive. Cette comédie dura jusqu'au début de la guerre en août 1914.

Mais ce sont ses liens avec le cheikh du Koweït qui permirent à Sa Gracieuse Majesté de tirer son épingle du jeu dans la phase finale des négociations sur la Bagdadbahn. En 1901, les navires de guerre britanniques au large des côtes du Koweït signifièrent au gouvernement turc que, désormais, il devait considérer le port du golfe Persique situé en aval du Chatt el-Arab, contrôlé par la tribu Anaza du Cheikh Mubarak Al-Sabah, comme un « protectorat britannique ».

La Turquie était alors trop faible économiquement et militairement pour faire autre que de protester mollement contre l'occupation de facto des Britanniques de cette partie éloignée de l'Empire ottoman. Le Koweït, aux mains des Britanniques, empêchait les Allemands d'achever le Bagdadbahn et donc d'avoir accès aux eaux du golfe Persique.

En 1907, le cheikh Mubarak Al-Sabah, un individu impitoyable qui aurait pris le pouvoir dans la région en 1896 après avoir fait assassiner ses deux demi-frères alors qu'ils dormaient dans son palais, se laissa convaincre de céder sur, sous la forme d'un « bail à perpétuité », la terre de Bander Shwaikh au « cher Gouvernement impérial britannique ». Le document fut cosigné par le major C.G. Knox, agent politique du gouvernement impérial britannique au Koweït. La livraison d'une grande quantité d'or et de fusils aurait rendu la signature du document plus acceptable pour le cheikh. En octobre 1913, le lieutenant-colonel Sir Percy Cox avait obtenu de l'obligeant cheikh une lettre dans laquelle celui-ci décidait de n'accorder de concession pour l'exploitation du pétrole dans le pays « à nul autre qu'à une personne nommée et recommandée par le gouvernement britannique » (7).

En 1902, on découvrit que la région de l'Empire ottoman connu sous le nom Mésopotamie- aujourd'hui l'Irak et le Koweït- recelait des ressources pétrolières ; la seule question qui se posait était celle de leur quantité et de leur accessibilité. Cette découverte a façonné la gigantesque bataille pour la domination économique et militaire du monde qui se poursuit à ce jour.

En 1912, Deutsche Bank, dans le cadre de son financement de la liaison ferroviaire Berlin-Bagdad, négocia une concession à l'empereur de l'Empire ottoman, par laquelle la Bagdadbahn-Gesellschaft entra en jouissance des gisements de pétrole et de minerais situés dans une zone de 20 km de chaque côté de la ligne de chemin de fer. La ligne avait atteint Mossoul, dans ce qui est aujourd'hui l'Irak.

En 1912, l'industrie allemande et le gouvernement allemand avaient compris que le pétrole était le carburant de l'avenir, non seulement pour le transport terrestre, mais pour les navires. A cette époque, l'Allemagne était dépendante de la Rockefeller Standard Oil Company pour ses approvisionnements en pétrole. Deutsche Petroleum Verkaufsgesellschaft, la branche allemande de la Standard Oil, contrôlait 91 pour cent de toutes les ventes de pétrole en Allemagne. Actionnaire à 9 pour cent de Deutsche Petroleum Verkaufsgesellschaft, Deutsche Bank ne pesait pas lourd à cet égard.

Mais les géologues avaient découvert du pétrole dans cette partie de la Mésopotamie qui s'appelle aujourd'hui l'Irak, entre Mossoul et Bagdad. Le dernier tronçon de la ligne Berlin-Bagdad traverserait de part en part la zone dont on croyait qu'elle contenait de grandes réserves de pétrole.

Les efforts qui furent faits au Reichstag en 1912-1913 pour adopter une législation visant à fonder une compagnie nationale chargée d'exploiter et de gérer ces ressources pétrolières indépendamment du cartel Rockefeller achoppèrent, jusqu'à ce que l'éclatement de la guerre en août 1914 fasse disparaître cette question de l'ordre du jour. Le plan de Deutsche Bank était de mettre l'Allemagne à l'abri d'une éventuelle imposition d'un blocus naval par les Britanniques, en faisant transporter le pétrole mésopotamien par chemin de fer. L'Allemagne assurerait ainsi son indépendance pétrolière.

Les nouveaux dreadnoughts

Ce ne fut pas qu'à partir de 1909 que le projet de l'amiral Fisher de chauffer les navires de guerre au pétrole commença à être mis en œuvre. L'Allemagne venait de lancer la première version améliorée de

la série britannique des Dreadnoughts. Le Von der Tann avait un moteur de 80 000 chevaux, qui, tout en étant propulsé au charbon, était capable d'atteindre la vitesse, prodigieuse pour un navire, de 28 nœuds. Seuls deux navires britanniques pouvaient rivaliser avec lui. La flotte britannique, avec ses chaudières au charbon, avait atteint ses limites technologiques et la suprématie navale de la Grande-Bretagne était clairement menacée par le petit joyau de la marine allemande.

En 1911, le jeune Winston Churchill avait succédé à Lord Fisher comme Premier Lord de l'Amirauté. Churchill fit immédiatement campagne pour mettre en œuvre le projet de Fisher. Reprenant les arguments de celui-ci, il souligna que, à taille égale, les navires équipés de chaudières au pétrole étaient plus rapides que les autres et, à poids égal, avaient une plus grande autonomie.

En 1912, les États-Unis produisaient plus de 63 pour cent du pétrole mondial, la Russie 19 pour cent et le Mexique environ 5 pour cent. L'Anglo-Persian Oil Company (aujourd'hui British Petroleum) n'était pas encore un fournisseur important, mais les stratèges du gouvernement britannique avaient jugé qu'il était vital pour la Grande-Bretagne de maintenir une présence dans le Golfe Persique. Comme nous l'avons vu, l'inexorable extension de la ligne de chemin de fer Berlin-Bagdad eut une grande part dans cette décision.

En juillet 1912, le gouvernement du Premier ministre Asquith, à la demande instantane de Churchill, nomma une Commission royale d'enquête sur le pétrole et le moteur à l'huile lourde, présidée par Lord Fisher, désormais à la retraite. Au début de 1913, à nouveau à l'insistance de Churchill, le gouvernement britannique, sans que le public en soit informé, devint l'actionnaire majoritaire de l'Anglo-Persian Oil. A partir de ce moment, le pétrole fut au cœur des intérêts stratégiques britanniques (8).

Si la Grande-Bretagne pouvait non seulement assurer ses propres besoins pétroliers directs pour la technologie des transports et de l'énergie de l'avenir, mais encore empêcher ses rivales économiques d'avoir accès à toutes les réserves mondiales de pétrole, elle pourrait conserver sa suprématie dans les décennies suivantes. En bref, si l'industrie stagnante de la Grande-Bretagne ne pouvait pas rivaliser avec les moteurs Daimler, elle contrôlerait au moins la matière première utilisée pour faire fonctionner les moteurs Daimler. Les conséquences de la politique britannique de contrôle implicite du pétrole sur le cours de l'histoire du monde vont apparaître clairement dans la suite de notre exposé.

Le voyage fatal de Sir Edward Grey à Paris

Pourquoi la Grande-Bretagne aurait-elle risqué une guerre mondiale pour entraver le développement de l'économie industrielle de l'Allemagne ? « La raison fondamentale pour laquelle elle déclara la guerre en août 1914, déclara le banquier allemand Karl Helfferich en 1918, réside dans la vieille tradition de la politique britannique, grâce à laquelle l'Angleterre a acquis le statut de grande puissance et grâce à laquelle elle a cherché à demeurer une grande puissance ». « La politique de l'Angleterre, souligna-t-il, a toujours été dirigée contre la puissance continentale la plus forte politiquement et économiquement ».

« Depuis que l'Allemagne est devenue la plus grande puissance continentale sur le plan politique et économique, l'Angleterre s'est sentie menacée par l'Allemagne plus que par tout autre pays dans sa position économique mondiale et dans sa suprématie navale. Depuis lors, les désaccords entre l'Allemagne et l'Angleterre sont devenues insurmontables, quelle que soit la question. »

Helfferich souligne avec amertume la justesse de la déclaration que fit Bismarck en 1897: « Une amélioration des relations germano-anglaises ne serait possible que si nous freinions notre développement économique et cela n'est pas possible (9). »

En avril 1914, le roi George VII et son ministre des Affaires Etrangères, Sir Edward Grey, rendirent une visite extraordinaire au président français Poincaré. Ce fut l'un des rares voyages à l'étranger de Sir Edward Grey. L'ambassadeur de Russie en France, Izvolski, se joignit à eux et, ensemble, ils conclurent une alliance militaire secrète contre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Grey avait délibérément caché à l'Allemagne la conclusion de cette alliance, en vertu de laquelle la Grande-Bretagne entrerait en guerre, si l'un des pays qui appartenait au réseau d'alliances qu'elle avait soigneusement construit contre l'Allemagne était attaqué (10).

Beaucoup dans l'establishment britannique avaient décidé avant 1914 que la guerre était la seule marche à suivre pour reprendre le contrôle de la situation en Europe. Les intérêts de la Grande-Bretagne lui dictaient, dans la logique de sa conception des rapports de force, de passer de la stratégie d'alliance traditionnelle pro-ottomane et antirusse du XIXe siècle à une stratégie d'alliance prorusse et antiallemande. Ce changement était évident dès la fin des années 1890, lorsque la nouvelle alliance entre Gabriel Hanotaux et Sergei Witte, ainsi qu'une Allemagne à l'industrie en plein essor, sembla imminente.

Fachoda, Witte, grands projets et graves erreurs

En effet, la peur du défi que portait l'économie allemande à la fin des années 1890 était si grande dans les cercles dirigeants de l'establishment britannique que la Grande-Bretagne changea radicalement la stratégie d'alliance continentale qu'elle mettait en œuvre depuis des décennies. Il s'agissait d'un effort audacieux pour retourner les événements européens à son avantage.

L'événement majeur qui cristallisa ce changement d'alliance fut, assez bizarrement, une confrontation militaire provoquée par un différend sur l'Égypte, où, historiquement, la Grande-Bretagne et la France avaient de gros intérêts dans la Compagnie du Canal de Suez. En 1898, venues de l'Ouest à travers le Sahara sous les ordres du commandant Jean Marchand, les troupes françaises rencontrèrent les forces britanniques, sous le commandement du général Kitchener, à Fachoda sur le Nil. Une épreuve de force s'en suivit, au cours de laquelle chaque camp exigea de l'autre qu'il se retire, jusqu'à ce que, finalement, Marchand, après avoir consulté Paris, se retire. La crise de Fachoda se termina par une alliance de facto entre l'Angleterre et la France contre l'Allemagne, qui amena la France à renoncer bêtement aux grandes possibilités qu'elle avait d'industrialiser l'Afrique.

La décision d'envoyer la force expéditionnaire française à Fachoda sous le commandement de Marchand pour en découdre avec la Grande-Bretagne en Afrique fut prise par le ministre des Colonies Théophile Delcassé. La Grande-Bretagne s'était progressivement rapprochée de ce qui devint finalement une occupation militaire de facto de l'Égypte et du canal de Suez, sur lequel la France avait des revendications depuis Napoléon. Les troupes britanniques avaient « temporairement » occupé l'Égypte en 1882 et les fonctionnaires britanniques dirigeaient le gouvernement pour « protéger » les intérêts français et britanniques dans le Canal de Suez. La Grande-Bretagne volait l'Égypte sous les yeux de la France.

Delcassé alla à l'encontre des intérêts supérieurs de la France et de la politique explicite du ministre français des Affaires Étrangères, Gabriel Hanotaux. Hanotaux, absent du gouvernement pendant les six mois critiques au cours desquels l'insensé projet d'expédition à Fachoda avait été concocté, avait un projet de développement et d'industrialisation des colonies africaines de la France. Républicain connu pour être anglophobe, Hanotaux formait le projet d'une Afrique française économiquement unifiée axée sur le développement du lac Tchad et l'exploitation d'un chemin de fer reliant Dakar à Djibouti sur la Mer Rouge. En France, il reçut le nom de projet de chemin de fer transsaharien. Il aurait transformé l'ensemble de l'Afrique subsaharienne de l'Ouest à l'Est. Il aurait également contrecarré les principaux objectifs stratégiques des Britanniques, en les empêchant de contrôler l'ensemble de la région, de l'Afrique à l'Égypte et à l'Inde.

Hanotaux avait poursuivi une politique de normalisation des relations entre la France et l'Allemagne, un processus qui aurait pu constituer une sérieuse menace pour les machinations de la politique britannique d'équilibre des forces. Au début de 1896, le ministre allemand des Affaires Étrangères demanda à l'ambassadeur français à Berlin si la France envisagerait une action commune en Afrique pour « limiter l'insatiable l'appétit de l'Angleterre [...] Il est nécessaire de montrer à l'Angleterre qu'elle ne peut plus profiter de l'antagonisme franco-allemand pour s'emparer de tout ce qu'elle veut ».

Mais l'infâme affaire Dreyfus éclata dans la presse française. Son objectif direct était de briser les efforts complexes de Hanotaux pour stabiliser les relations de la France avec l'Allemagne. Un capitaine de l'armée française du nom de Dreyfus était poursuivi sous l'accusation d'avoir espionné pour le compte des Allemands. Hanotaux intervint dans le premier procès, en 1894, en avertissant à juste titre que l'affaire Dreyfus conduirait à « une rupture diplomatique avec l'Allemagne et même à la guerre ». Dreyfus fut disculpé plus tard et il fut révélé que le comte Ferdinand Walsin-Esterhazy, à la solde de la famille Rothschild, avait fabriqué des preuves contre Dreyfus. En 1898, Hanotaux fut remplacé par le malléable anglophile Théophile Delcassé.

Après Fachoda, en 1898, la Grande-Bretagne persuada habilement la France, par le truchement de son ministre des Affaires étrangères Delcassé, de renoncer à ses intérêts coloniaux et économiques fondamentaux en Egypte et de se concentrer sur une politique antiallemande, en échange de quoi la Grande-Bretagne acceptait d'appuyer secrètement les revendications de la France sur l'Alsace-Lorraine et de soutenir ses ambitions dans les domaines qui n'étaient pas indispensables aux objectifs britanniques. Dans la description qu'il fit des machinations diplomatiques de la Grande-Bretagne dans l'affaire de Fachoda quelques années plus tard (en 1909).

« Historiquement, fit remarquer Hanotaux, il est prouvé que toute l'expansion coloniale de la France a été regardée avec crainte et inquiétude en Angleterre. Pendant longtemps, l'Angleterre a pensé que, dans la domination des mers, elle n'avait pas d'autre rivale à considérer que cette puissance que la nature a dotée d'un triple littoral, la Manche, l'Atlantique et la mer Méditerranée. Et quand, après 1880, la France, incitée par les circonstances et stimulée par le génie de Jules Ferry, a commencé à reconstituer son domaine colonial démembré, elle s'est heurtée à la même résistance. En Égypte, en Tunisie, Madagascar, Indochine, même au Congo et dans l'Océanie, c'est toujours l'Angleterre qu'elle affronte ».

Après Fachoda, l'Entente cordiale fut scellée et, finalement, formalisée dans un accord secret entre la France et la Grande-Bretagne, signé par Delcassé, le successeur de Hanotaux, en 1904. La menace économique allemande était ce qui rapprochait ces deux improbables alliés. S'exprimant sur la triste

tournure qu'avaient prise les événements, Hanotaux nota le succès avec lequel la Grande-Bretagne avait imposé une nouvelle politique étrangère à la France, « une merveilleuse invention du génie diplomatique anglais pour diviser ses adversaires ».

Au cours des huit années suivantes, la Grande-Bretagne revint sur sa politique d'alliance géopolitique dans une autre affaire aussi importante et retourna à son avantage les événements qui se produisaient en Russie. À partir de 1891, la Russie avait entrepris un ambitieux programme d'industrialisation, accompagné de la promulgation de lois rigoureuses sur la protection tarifaire et d'un projet d'infrastructures de chemin de fer. En 1892, l'homme responsable du projet de chemin de fer, le comte Sergueï Witte, devint ministre des finances. Witte avait entretenu des relations étroites avec Hanotaux et la construction d'infrastructures ferroviaires en Russie fournit un bon point de départ aux relations franco-russes.

Le projet le plus ambitieux lancé en Russie à cette époque avait été la construction d'un chemin de fer reliant l'Ouest de la Russie à l'ouest à Vladivostok – le Transsibérien, une ligne de 8700 km qui transformerait toute l'économie russe. C'était le projet ferroviaire le plus ambitieux qui ait jamais été conçu. Witte était un spécialiste du modèle économique allemand de Friedrich List, dont il avait traduit en russe «Le Système national d'économie politique», qu'il considérait comme « la solution pour la Russie ».

Witte affirma que le projet de chemin de fer aurait un effet positif sur les régions culturellement arriérées de l'intérieur. En 1890, il écrivit : « Le chemin de fer est comme un levain qui crée une fermentation culturelle parmi la population. Même s'il rencontrait des gens complètement sauvages sur sa route, il les élèverait en peu de temps au niveau requis pour savoir le faire fonctionner. »

Un élément central du projet de Witte était de développer des relations pacifiques et productives avec la Chine, dont les ports et les eaux maritimes étaient contrôlées par les Britanniques, à travers les débouchés terrestres que la ligne ferroviaire faciliterait.

Comme ministre des Finances de 1892 jusqu'à sa destitution au cours de la « révolution » russe au timing suspect de 1905, Witte transforma les perspectives de la Russie de façon spectaculaire, en la faisant passer du stade de «grenier à blé » des sociétés de négoce de grain britanniques à celui d'une nation industrielle potentiellement moderne. Les chemins de fer devinrent la plus grande industrie du pays et entraînaient la transformation de tout le secteur de l'acier et d'autres secteurs. En outre, l'ami et proche collaborateur de Witte, le scientifique Dimitri Mendeleïev qui avait créé l'agrochimie russe en se

fondant sur les idées de l'allemand Justus von Liebig fut nommé par Witte à la tête d'un nouveau Bureau des poids et mesures, où il introduisit le système métrique pour faciliter le commerce avec l'Europe.

La Grande-Bretagne s'opposait énergiquement aux politiques économiques de Witte et à son projet de chemin de fer transsibérien et le faisait en utilisant tous les moyens à sa disposition, y compris en tentant d'influencer la noblesse terrienne réactionnaire russe qui était liée au commerce des grains avec la Grande-Bretagne. Peu de temps après la mise en œuvre du projet de chemin de fer transsibérien, qui était financé par la France et reliait Paris à Moscou et à Vladivostok, un commentateur britannique, A. Colquhoun, se fit l'écho du ministère britannique des Affaires Etrangères et de la Ville de Londres, en déclarant :

« Cette ligne ne sera pas seulement un des plus grands itinéraires commerciaux que le monde ait jamais connu, mais elle deviendra également pour les Russes une arme politique dont il est difficile d'estimer la puissance et la signification. Elle fera de la Russie une seule nation, qui ne sera plus obligée de passer par les Dardanelles ou par le canal de Suez. Elle lui donnera l'indépendance économique, qui lui permettra de devenir plus puissante qu'elle ne l'a jamais été ou rêvé d'être ».

Pendant des décennies, la stratégie britannique d'alliance géopolitique en Europe avait été fondée sur le soutien à l'empire ottoman, dans le cadre de ce que les stratèges britanniques appelaient le Grand Jeu et avait empêché l'émergence d'une Russie forte et industrialisée. Le soutien à la Turquie, qui contrôlait l'accès, vital pour la Russie, aux Dardanelles et donc aux eaux chaudes, avait été un élément essentiel de la géopolitique britannique jusqu'à ce moment-là. Mais, à mesure que les liens économiques entre l'Allemagne et l'Empire ottoman se renforcèrent à la fin du siècle et au début du XXe siècle, la Grande-Bretagne fit des avances de plus en plus fortes à la Russie aux dépens de la Turquie et de l'Allemagne.

Cela se traduisit par une série de guerres et de crises, mais, après l'échec de la tentative britannique de blocage de la construction du Transsibérien, que les Russes avaient presque achevée en 1903, la Russie fut gravement humiliée dans la guerre russo-japonaise en 1905, dans laquelle la Grande-Bretagne s'était alliée avec le Japon contre elle. Après 1905, Witte fut contraint de démissionner de son poste de président du Conseil des Ministres du tsar Nicolas II. Son successeur fit valoir que la Russie devait se réconcilier avec la puissance britannique, céda aux Britanniques les droits sur l'Afghanistan et de grandes parties de la Perse et accepta de réduire significativement les ambitions de la Russie en Asie (11). Ainsi, une Triple Entente entre la France, la Russie et l'Angleterre avait été mise sur pied par la Grande-Bretagne dès 1907. La Grande-Bretagne avait créé un réseau d'alliances secrètes autour de l'Allemagne et avait jeté les fondements de l'épreuve de force militaire à venir avec le Kaiser. Les sept

années qui suivirent furent celles de la préparation de l'élimination définitive de la menace allemande (12).

Une fois que la Grande-Bretagne eut consolidé sa nouvelle stratégie d'encerclement de l'Allemagne et de ses alliés au moyen de la Triple Entente, une série de crises et de guerres fut déclenchée dans les Balkans, le « ventre mou » de l'Europe centrale. Dans la Première Guerre balkanique de 1912, la Serbie, la Bulgarie et la Grèce, secrètement soutenues par l'Angleterre, déclarèrent la guerre au faible Empire ottoman, qui fit perdre à la Turquie la plupart de ses possessions européennes. Elle fut suivie en 1913 par une seconde Guerre des Balkans, dans laquelle la Roumanie fut appelée à la rescousse pour aider à écraser la Bulgarie. Le décor était planté pour la grande Guerre européenne de la Grande-Bretagne.

Trois mois après les pourparlers auxquels avait participé Edward Grey à Paris le 28 juillet 1914, l'archiduc François-Ferdinand, héritier du trône d'Autriche, était assassiné à Sarajevo par un Serbe, déclenchant une tragique et prévisible chaîne d'événements qui aboutit au déclenchement de la Grande Guerre.

Frederik W. Engdahl, *A Century of War: Anglo-American Oil Politics and the New World Order*, chap. 3, Pluto Press, 1^{re} édition, Pluto Press, 2004, traduit de l'américain par B. K.

(1) Thierry de Lestrade (*Le jeûne, une nouvelle thérapie ?*, Editions La Découverte, Paris, 2013) se montre encore trop compréhensif, lorsqu'il constate que « le financier qui a le plus pesé sur l'histoire de la médecine au XX^e siècle a eu pour père un bonimenteur qui vendait de faux médicaments ». En réalité, puisqu'il faut bien appeler les choses par leur nom, celui d'empoisonneur est le seul qui convienne à ce type humain. (Note de l'Editeur.)

(2) Anton Mohr, *The Oil War*, Harcourt Brace, New York, 1926.

(3) Ibid., p. 124.

(4) Frank C. Hanighen, *The Secret War*, John Day, New York, 1934.

(5) Karl Helfferich, *Der Weltkrieg: Vorgeschichte des Weltkrieges*, Ullstein, Berlin, 1919. p. 120–65.

(6) R.G.D. Laffan, *The Serbs: The Guardians of the Gate* (1917), Dorset Press, New York, 1989, p. 163–4.

(7) Ahmad Mustafa Abu-Hakima, *The Modern History of Kuwait*, Luzak, Londres, 1983, p. 188–97.

(8) Frank C. Hanighen, op. cit., p. 22–3.

(9) Karl Helfferich, op. cit., p. 165–6.

(10) H.G. Wells, *An Experiment in Autobiography*, Macmillan, New York, 1934.

p. 658–9.

(11) Cependant, Léon de Poncins a montré que l'action de Stolypine, puisque c'est nom du successeur de Witte, ne fut pas aussi néfaste que le suggère Engdhal. D'autre part, concernant de Witte, il ne faut pas oublier que son Transsibérien, comme l'a bien vu J. Evola (« Una vittima d'Israele », *La Vita Italiana*, janvier 1939) « démontrait de façon frappante les préjugés capitalistes de ce ministre. En fait, il est tout à fait clair qu'il avait été construit dans le but de relier l'Europe à l'Extrême-Orient, la partie la plus peuplée de la Russie, au service des intérêts orientaux des grands financiers de Paris, Londres et Berlin: il ne contribuait pas le moins du monde à la nécessité d'accéder aux régions les plus fertiles de la Russie, les plus appropriées pour la colonisation interne. Au contraire, c'était là le but principal du Transsibérien du Sud envisagé par Stolypine ». (Note de l'Editeur.)

(12) Gabriel Hanotaux, « Fashoda: The African Negotiation », *La Revue des Deux Mondes*. Paris, février 1909 ; T.H. Von Laue, *Sergei Witte and the Industrialization of Russia*, New York, Atheneum, 1974.