

Pepe Escobar : Guerres de la connectivité – L'Amérique contre la multipolarité

Pepe Escobar est journaliste, analyste politique et auteur. Livres du Prof. Glenn Diesen : <https://www.amazon.com/stores/author/B09FPQ4MDL> Suivez le Prof. Glenn Diesen : Substack : <https://glennDiesen.substack.com/> X/Twitter : https://x.com/Glenn_Diesen Patreon : <https://www.patreon.com/glennDiesen> Soutenez les recherches du Prof. Glenn Diesen : PayPal : <https://www.paypal.com/paypalme/glennDiesen> Buy me a Coffee : buymeacoffee.com/gdieseng Go Fund Me : <https://gofund.me/09ea012f>

#Glenn

Bienvenue à nouveau. Aujourd'hui, nous recevons Pepe Escobar, journaliste et auteur. Merci d'être revenu parmi nous. C'est un plaisir de vous revoir.

#Pepe Escobar

Toujours un plaisir, Glenn. Et salutations depuis l'Asie du Sud-Est, paisible et bouddhiste.

#Glenn

Eh bien, je crois que la première fois qu'on s'est rencontrés en personne, c'était à Moscou. Je travaillais là-bas, il y a des années. Oui, ça paraît une éternité maintenant. À l'époque, je travaillais pour un département qui s'occupait de l'Initiative de la Grande Eurasie, c'est-à-dire le projet de la Russie d'intégrer son économie à travers les industries, les corridors physiques et les instruments financiers reliant la Chine, l'Inde et l'Iran. Et toi, en tant que journaliste, tu travaillais aussi sur ce sujet. Donc oui, ça remonte. Mais toute cette initiative est perçue comme un effort pour, en quelque sorte, réorganiser l'architecture économique internationale. Bien sûr, la Russie et la Chine en forment le noyau, mais l'Inde, l'Iran et beaucoup d'autres pays s'y intéressent aussi, dans cette idée d'une architecture économique multipolaire. Je me suis dit que ce serait un bon point de départ aujourd'hui de te demander : comment vois-tu le rôle de l'Iran dans tout ça, dans cette construction ?

#Pepe Escobar

Bon, si on s'éloigne un peu, mais pas tant que ça, de la guerre, Glenn... C'est l'un de mes derniers articles de la semaine. Je t'en ai envoyé une copie. C'est une mise à jour de ce que j'avais appelé, il y a des années, la guerre des corridors de connectivité. En gros, on parle de tous ces corridors de connectivité qui font partie de la Nouvelle Route de la Soie, l'Initiative des Nouvelles Routes de la Soie, ou Belt and Road Initiative. Il y en a au moins six, peut-être même sept, si on inclut la Route

de la Soie maritime, d'est en ouest. Et puis il y a l'axe nord-sud, le Corridor international de transport Nord-Sud, qui passe par les BRICS, la Russie, l'Iran et l'Inde. C'est un projet que j'ai eu le privilège de suivre de près l'an dernier, en Iran, quand nous y étions en même temps. Je me souviens qu'ils étaient très occupés, toujours en train d'en discuter.

De mon côté, je travaillais sur ce documentaire, le tout premier en anglais au monde consacré à ce corridor. On a eu beaucoup de chance, parce qu'on a eu un accès complet, tous les permis nécessaires. On a pu traverser tout le trajet, depuis la mer Caspienne jusqu'à Bandar Abbas, sur le golfe Persique, puis jusqu'à Chabahar, sur la mer d'Oman. On a tout vu, y compris ce qui manque, les problèmes, bien sûr, et les défis. J'ai aussi parlé avec des commerçants de tout premier plan et des analystes géopolitiques en Iran à ce sujet. C'est donc l'un des grands nouveaux corridors de l'avenir — du nord au sud, à travers l'Eurasie — qui contourne SWIFT et les sanctions. Et il y en a encore deux autres.

Je ne dirais même pas que ces projets sont en cours. Pour le moment, ce sont plutôt des chimères. L'un d'eux, c'est l'IMEC. Et d'ailleurs, le nom est trompeur, parce qu'il ne s'agit pas seulement du corridor Inde–Moyen-Orient. En réalité, c'est surtout le corridor Israël–Arabie saoudite–Émirats–Europe–Inde. L'idée, c'est de faire du port de Haïfa un point commercial clé, relié au monde arabe, à l'Europe et à l'Inde. Mais à ce stade, on peut dire que ce projet est mort. Et d'ailleurs, même l'Arabie saoudite le laisse entendre, sans le dire ouvertement. Et puis, il y a les Turcs. Comme tu le sais très bien, Glenn, ils gardent toujours plusieurs options ouvertes. Ils vont même jusqu'à ressusciter, incroyable, une vieille idée de la fin des années deux mille, début des années deux mille dix : un oléoduc venant du Qatar.

#Pepe Escobar

Dans tout le monde arabe jusqu'à la Turquie, ils pourraient ensuite vendre le gaz qatari à l'Europe. Pour l'instant, c'est aussi un simple rêve sur le papier. Dans cette chronique, j'essaie donc d'analyser les avantages et les inconvénients de ces quatre corridors. Mais la logique reste la même : le vingt et unième siècle sera celui d'une guerre des corridors de connectivité, au cœur du développement et de l'intégration eurasiatiques.

#Glenn

Eh bien, oui, certains diraient qu'une grande partie des deux derniers siècles s'est organisée autour de guerres liées à la connectivité. Au début du dix-neuvième siècle, on sait que lorsque les Russes se sont étendus du centre vers la périphérie, cela les a mis en conflit avec l'Inde britannique. C'est là qu'intervient, oui, la théorie de Mackinder : l'idée que les puissances terrestres s'opposent aux puissances maritimes. Et puis, bien sûr, au vingtième siècle, on a vu cette dynamique se transformer. C'est fascinant, parce que si on regarde les documents stratégiques, on voit que, pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, leur conception du pouvoir mondial a toujours reposé sur le contrôle des mers. C'est ainsi qu'ils connectent le monde.

Et puis, les puissances terrestres — la Russie, dans le pire des cas alliée à l'Allemagne, ou pire encore, à la Chine — commenceraient alors à rivaliser avec les puissances maritimes. C'est depuis toujours un point central de la géopolitique. Et il semble bien que nous soyons encore là-dedans. Si on prend par exemple l'oléoduc BTC, je me souviens que dans les années deux mille, c'était un sujet majeur — le Bakou-Tbilissi-Ceyhan. C'était une façon pour les Européens de passer sous la Russie et au-dessus de l'Iran. Exactement. Même le fait d'intégrer l'Ukraine dans l'orbite de l'OTAN, c'est une manière de faire en sorte que le pays de transit énergétique s'allie avec les consommateurs d'énergie contre la Russie, productrice d'énergie. On a donc déjà l'impression d'être plongés dans cette guerre des connexions. Mais selon vous, quelles pourraient être les conséquences plus larges de ce qui se joue aujourd'hui dans cette guerre avec l'Iran ?

#Pepe Escobar

Eh bien, je dirais que la question numéro un, c'est de savoir ce qui va se passer avec le Corridor international de transport Nord-Sud. La Russie est très impliquée. Elle aide à financer des lignes de chemin de fer à l'intérieur de l'Iran. Elle pourrait même financer une voie ferrée qui contournerait la mer Caspienne, sur son flanc ouest, parce que les Russes pensent que ce serait beaucoup, beaucoup plus rapide. Ils essaient aussi de moderniser les infrastructures portuaires iraniennes sur la Caspienne. Et ils ont raison, Glenn. Je suis allé au port de Bandar Anzali, sur la Caspienne, et il est resté bloqué dans les années soixante-dix. Il y a énormément de travail à faire. Par exemple, ils commencent à recevoir de gros cargos venant d'Astrakhan. J'ai vu quelques navires d'Astrakhan dans le port, mais de petits bateaux, pas de grands cargos.

C'est donc essentiel. Et que va faire l'Inde ? On se pose tous la même question. Qu'en est-il de la relation entre l'Iran et l'Inde, quand, deux jours avant la frappe de décapitation du vingt-huit février, Modi était reçu en Israël, et qu'ils ont sorti ce discours sur la « terre mère » et la « terre père » ? C'est un vrai problème, parce que l'Inde est un investisseur majeur à Chabahar. Quand j'étais à Chabahar, c'était fascinant. Je parlais avec les autorités portuaires. Ils m'ont dit : « Vous voyez ces grues, là-bas ? Elles ont été achetées et payées par l'Inde. » Ils investissent. En ce moment, c'est un peu au ralenti — c'était l'année dernière — mais ils ont promis que, dans quelques mois, ils allaient nous aider à développer toutes les parties du port.

Le port se développe à une vitesse incroyable. C'est vraiment impressionnant. Ça me rappelle Shenzhen, il y a une trentaine d'années, pour donner une idée. Alors, que va-t-il se passer ? Les Chinois, bien sûr, regardent Chabahar. Ils disent : regardez, on peut aller là-bas, et en dix minutes, on a tout ce qu'il faut. Et ils m'ont dit : vous savez, nous, les Chinois, on a toujours des cargaisons chinoises. D'ailleurs, j'en ai vu deux pendant que j'étais sur place. La plupart vont à Bandar Abbas, mais certaines vont à Chabahar, par exemple quand il s'agit de marchandises destinées à être vendues dans l'est de l'Iran, ou même en Iran ou en Afghanistan. Il y a d'ailleurs une très bonne route, récemment terminée, qui relie Chabahar à la frontière irano-afghane.

Donc, il y a une forte probabilité que les Chinois finissent par prendre le contrôle de Chabahar. Ce serait une nouvelle perle de plus dans leur collier de ports. Et ce n'est pas loin de Gwadar, ce qui est fou. Vous savez, la distance entre Chabahar et Gwadar, c'est à peine quatre-vingts kilomètres, juste de l'autre côté de la frontière. Ce sont pratiquement des ports jumeaux. La Chine pourrait donc utiliser les deux sans difficulté. Ils utilisent déjà Gwadar, bien sûr. La grande question, c'est ce qu'il va advenir du corridor nord-sud. Et on n'a même pas encore parlé du corridor de connectivité russe, qui est un corridor thalassocratique, celui de la Route maritime du Nord, que les Chinois appellent la Route de la soie arctique.

C'est un corridor qui intéresse énormément l'Asie du Nord-Est, et plus particulièrement la Corée du Sud. On le voit très clairement dans les discussions qui ont lieu en Russie, que ce soit pendant le Forum de Vladivostok ou à Saint-Pétersbourg. D'ailleurs, on aura la même discussion à Saint-Pétersbourg dans environ deux mois... en fait, un peu moins de deux mois. Et bien sûr, les pays d'Asie du Sud-Est s'y intéressent aussi, parce qu'ils peuvent se connecter à Vladivostok. Ensuite, on emprunte la route maritime du Nord, on arrive à Mourmansk, et là, on est presque en Europe.

Alors, ce sont... enfin, ce n'était pas dans cette chronique, bien sûr... mais ce sont les deux nouveaux grands corridors de connectivité : le Nord-Sud et la Route maritime du Nord. Et, évidemment, les Chinois continuent d'étendre ce qu'ils ont déjà. Par exemple, quelque chose qui figure aussi dans la chronique : ils ont enfin terminé la ligne ferroviaire Chine-Iran il y a seulement quelques mois. Et devinez ce que les Américains ont fait ? Ils ont bombardé un tronçon de cette voie ferrée à l'intérieur de l'Iran, il y a deux ou trois semaines. C'est très important, parce que tout part du Xinjiang. Bien sûr, tout commence au Xinjiang, mais ensuite, ça se déploie partout. Ça passe par le Transsibérien, par le Kazakhstan, par le Corridor du Milieu.

Et celui-là est particulièrement intéressant, parce qu'il passe par le Xinjiang, le Kazakhstan, le Kirghizstan, le Turkménistan... puis il traverse la frontière au Turkménistan, entre en Iran, et de là, il peut aller vers la Turquie, puis vers l'Europe. Et pour les Chinois, c'est le corridor clé. Cette route, cette voie ferrée — pardon — la portion iranienne, fait partie de ce qu'ils appellent le corridor Est-Ouest. C'est l'un des corridors les plus importants des Nouvelles Routes de la Soie, dans l'initiative Belt and Road. Voilà, tout est là. Et tout le monde est interconnecté. Les pays d'Asie centrale sont eux aussi reliés à tous ces corridors. C'est donc important pour eux aussi, parce qu'ils reçoivent des marchandises chinoises qui restent dans leurs pays, et le reste continue son chemin.

#Glenn

Eh bien, puisque vous avez mentionné les attaques contre la connectivité chinoise — la ligne ferroviaire Chine-Iran, oui — c'est assez important. Et je pense aussi que la connexion avec le Pakistan l'est tout autant. Si on regarde cette liaison Chine-Pakistan, avec le rail et la route, qui descend ensuite jusqu'au port de Gwadar — un port pakistanais exploité par les Chinois — c'est une

infrastructure vraiment impressionnante. En fait, on voit cette nouvelle Route de la Soie recréer le monde tel qu'il était avant que les puissances maritimes européennes ne prennent le dessus, il y a environ cinq siècles.

Mais comme vous l'avez mentionné, j'ai aussi remarqué que les bombardements américains et israéliens sur l'Iran n'ont pas seulement visé les infrastructures chinoises, mais aussi certaines parties des voies ferrées qui devaient relier le Corridor international de transport Nord-Sud — la Russie, l'Iran et l'Inde. On a donc l'impression qu'il y a une guerre contre la multipolarité. Autrement dit, cela semble être une cible majeure. Pensez-vous que la Chine soit perçue comme un pays que les États-Unis cherchent particulièrement à affaiblir en s'en prenant à l'Iran ?

#Pepe Escobar

Glenn, en fait, c'est une guerre contre la multipolarité. Il n'y a aucun doute là-dessus. La cible numéro un, bien sûr, c'est la Chine. Mais c'est aussi une guerre contre l'Iran, contre la Chine, contre l'interconnexion, contre l'intégration et la coopération eurasiatiques, contre la Russie à un autre niveau, parce que c'est l'autre pays en guerre là-haut, et ça semble ne jamais finir. Et c'est aussi une guerre contre les BRICS. Aucun doute là-dessus. Mais tout ça, c'était déjà annoncé depuis le début de la version Trump deux point zéro, quand il a commencé à bavarder à propos des BRICS, alors qu'il n'a toujours aucune idée de ce que c'est vraiment. Peu importe, parce que la seule chose qui a marqué son esprit d'enfant de quatre ans, c'est : « Ah, ils veulent contourner le dollar américain. » C'est la seule chose qu'il a comprise. Donc, c'est une guerre contre tout le monde. C'est l'empire du chaos, du mensonge, du pillage, de la piraterie... et on bombarde tous ceux qu'on n'aime pas.

C'est ça, la politique étrangère américaine aujourd'hui, non ? Alors, évidemment, les Chinois savent que c'est extrêmement compliqué, parce que ce n'est toujours pas très clair, surtout pour nous, les étrangers. Même quand on a accès à la Chine, qu'on parle avec des gens sur place... Moi, je retourne en Chine le mois prochain. J'avais repoussé le voyage à cause de la guerre. Mais l'une des premières questions que je pose à tout le monde, c'est : d'accord, qu'est-ce qui est le plus important pour vous ? Les BRICS, la BRI, ou la Nouvelle Route de la Soie ? Et comment tout ça s'articule ? Et la deuxième question, c'est : est-ce que vous êtes pleinement conscients que c'est une guerre, surtout dirigée contre vous ? Si on suit, disons, des médias relativement indépendants, comme nos amis de GuanCha à Shanghai, quand on lit certains de leurs meilleurs contributeurs, des universitaires, ils ne rentrent pas dans les détails, mais c'est à peu près ça.

Ils comprennent très bien que c'est une guerre contre la Chine, bien sûr. Et c'est une guerre qui vise à empêcher les sources d'énergie d'arriver jusqu'à la Chine, ce qu'ils constatent aujourd'hui avec le blocus américain. On entend déjà tout le discours habituel sur le détroit de Malacca, ce qui est inévitable. Mais ils se préparent à un éventuel blocus de ce détroit depuis au moins vingt ans. C'est pour ça qu'ils ont diversifié leurs sources d'énergie. Ils en ont plusieurs maintenant : du pétrole venant du Kazakhstan, un gazoduc depuis le Turkménistan, un autre depuis le Myanmar, le gazoduc Force de Sibérie qui tourne à plein régime aujourd'hui, et bientôt Force de Sibérie 2.

Et bien sûr, tout l'effort qu'ils ont fait pour se diversifier à l'intérieur du pays. Quand on voyage au Xinjiang, c'est vraiment impressionnant. On voit des kilomètres et des kilomètres entièrement électrifiés. Des forêts entières de panneaux solaires, d'éoliennes, ces immenses fermes solaires avec ces pylônes qui rayonnent de l'énergie sur des centaines de kilomètres. Et quelque chose que j'ai appris grâce à nos contacts ouighours : le Xinjiang produit tellement d'énergie qu'il en vend au reste de la Chine. C'est ce qui explique pourquoi, aujourd'hui, la Chine est, je dirais, entre quatre-vingt-quatre et quatre-vingt-six pour cent autosuffisante. Elle n'a pas besoin d'importer beaucoup de pétrole ou de gaz. Ses importations tournent autour de treize, quatorze pour cent, pas plus, par rapport à ses besoins nationaux. Mais ils savent que le détroit de Malacca reste une situation très, très délicate. Et maintenant... je dirais que ça devient encore plus compliqué.

Cet accord que le ministre indonésien de la Défense a conclu avec le secrétaire à la Guerre à Washington, signé à Washington, pendant que Prabowo, le président, se rendait en Russie et passait cinq heures à discuter avec les Russes... Eh bien, c'est typique de l'Indonésie, qui essaie sans cesse de ménager la chèvre et le chou. Mais ils ne peuvent pas tout équilibrer. Il y a une limite à cette stratégie, parce que les autres pays des BRICS, surtout la Chine, vont finir par dire : « Mais qu'est-ce que vous faites ? Vous envisagez vraiment d'accorder aux Américains des droits de survol sur notre territoire indonésien ? » Et en même temps, à Jakarta, certains disent : « Peut-être qu'on devrait monétiser le détroit de Malacca. » Donc maintenant, cette idée circule. Ils ont regardé ce qui s'est passé dans le détroit d'Ormuz. Le détroit de Malacca, c'est une zone d'eaux territoriales très étroite, encore une fois partagée entre Sumatra, en Indonésie, et la Malaisie. Du coup, les deux pays peuvent faire payer un droit de passage.

Pourquoi pas ? Je suis sûr que ça va arriver, et sans doute plus tôt que prévu. Tout change, bien sûr. Mais ça, c'est particulièrement important. Et évidemment, qui n'aime pas ça ? Singapour. Mais Singapour n'est pas dans le détroit de Malacca. Le détroit de Malacca est plus au nord. Singapour se trouve tout au sud, à la pointe de la péninsule malaise. Ça n'a rien à voir avec Malacca. Malacca, c'est une affaire entre la Malaisie et l'Indonésie. Donc tout ça avance en parallèle. C'est de plus en plus complexe. Mais c'est un système complètement différent, et on ne sait toujours pas où ça va mener. En revanche, l'enjeu de Malacca pour la Chine est crucial. Et je suis certain qu'ils vont mettre beaucoup de pression sur Jakarta à propos de cet accord de défense avec les Américains.

#Glenn

Alors, quand les États-Unis élaborent des stratégies navales pour, disons, limiter l'accès fiable des Russes aux mers situées sur les frontières occidentales de la Russie, il y a trois mers qu'on peut leur couper. Il y a la mer Noire, la mer Baltique et l'Arctique. Et on voit bien que les États-Unis s'attaquent aux trois. C'était en partie l'objectif du renversement du gouvernement en Ukraine : neutraliser la flotte russe de la mer Noire. En gros, cela reviendrait à faire de la mer Noire un lac de l'OTAN. Et maintenant, on entend l'OTAN parler ouvertement de transformer la mer Baltique en un lac de l'OTAN, en défiant la Russie et Kaliningrad, bien sûr, et en intégrant la Suède et la Finlande

dans l'Alliance. Je crois que l'ancien secrétaire général de l'OTAN, Rasmussen, a même dit qu'on pourrait imposer un blocus à Saint-Pétersbourg si on le voulait.

Je veux dire, c'est un langage assez agressif. Un général américain a dit qu'on pouvait envahir Kaliningrad et que la Russie ne pourrait rien faire. Et puis, on voit aussi la militarisation de la Scandinavie, et les ambitions des États-Unis de couper les Russes dans l'Arctique. Et oui, globalement, je pense que c'est aussi un des objectifs derrière la prise du Groenland. Donc, en gros, ils s'en prennent aux Russes. Mais quand il s'agit de ne pas s'en prendre aux Chinois, là, on parle de la double chaîne d'îles, qui est importante.

Mais dans tous les documents américains — depuis le dix-neuvième siècle, enfin, depuis longtemps — mais aussi dans les documents chinois, il y a toujours une place particulière pour le détroit de Malacca. Ils le voient comme l'endroit où les Américains viendraient pour tenter de couper ou de bloquer la connexion de la Chine avec le reste du monde. Donc, comme vous l'avez dit, fermer le passage entre l'Indonésie et la Malaisie... je crois qu'à l'endroit le plus étroit, c'est à peine deux virgule huit kilomètres, quelque chose comme ça. C'est vraiment très étroit. Facile à bloquer. Mais comment voyez-vous les choses évoluer vers ça, justement ? Une guerre autour de Malacca ? Vous pensez que c'est une guerre réellement possible ? Est-ce que, selon vous, il y a un lien entre l'Iran et Malacca, en fait ?

#Pepe Escobar

Il y en a déjà une, Glenn. Tu as vu qu'ils ont intercepté un navire iranien, pas très loin du détroit de Malacca ? Donc, tu vois, c'est sans doute un message, non ? C'est une opération de l'Indo-Pacom. Et je plaisantais avec quelques personnes en disant qu'en gros, cette task force américaine, ou cette armada invincible, ce sont des lâches. Parce qu'ils ne sont pas dans le golfe d'Oman. Ils sont dans la mer d'Arabie ou dans le sud de l'océan Indien. Ils sont très, très loin du golfe Persique ou de la mer d'Oman. Je disais en riant que c'est déjà une opération de l'Indo-Pacom, bien plus que du Centcom. Et quand on voit qu'ils ont déjà arraisonné un navire dans la zone Indo-Pacom, eh bien, c'est le début.

Ce n'est que le début. Les Chinois, je suis sûr qu'ils sont horrifiés par ça. Pour l'instant, je n'ai pas pu lire d'analyse plus approfondie. Peut-être qu'il y en a sur des canaux militaires chinois, uniquement en chinois, sur Weibo ou sur WeChat, peu importe. C'est possible. C'est d'ailleurs quelque chose que je vais essayer de creuser dans les prochains jours. Mais évidemment, ils sont horrifiés, parce que c'est exactement ce qu'ils redoutent depuis le début des années deux mille, quand ils ont lancé leur diversification, très, très bien coordonnée. Et pourtant, tout le pétrole qu'ils importent du Golfe persique doit passer par le détroit de Malacca. Ils ne peuvent pas s'en débarrasser. Par exemple, ils avaient pensé à Gwadar.

Parce que Gwadar, oui, ils pourraient construire quelque chose là-bas, c'est possible. Mais ça coûterait énormément d'argent et ça prendrait beaucoup, beaucoup de temps. Un oléoduc reliant

Gwadar au Xinjiang, en traversant le Baloutchistan, puis en longeant l'autoroute du Karakoram, ce serait un exploit d'ingénierie colossal. Oui, ils peuvent le faire, mais ce serait très cher et très long. Mais malgré tout... l'idée existe toujours. Elle est toujours sur la table. Avec ça, ils contourneraient complètement le détroit de Malacca. C'est une possibilité. Mais bien sûr, tout dépend, parce qu'on est, je dirais, à quoi... trois semaines de la rencontre entre Xi et Trump à Pékin. Ce sera le quatorze.

Alors, évidemment, Trump se prépare à arriver à Pékin avec de solides atouts en main, y compris des cartes d'extorsion, des cartes d'intimidation — du Trump typique, en somme. Les Chinois, bien sûr, comme on le sait, sont calmes, posés, méthodiques. Ils jouent au Go. Ça veut dire qu'ils encerclent l'adversaire et qu'ils pensent sur le long terme. Ils ne jouent pas à ce poker stupide que pratiquent les Américains. Mais bien sûr, ils sont inquiets. Et oui, ils le sont, même s'ils disposent d'une réserve gigantesque — un milliard trois cents millions de barils de pétrole en stock. C'est quelque chose qu'on a du mal à imaginer. Mais eux, ils l'ont. Ils ont accumulé tout ça. Ils étaient prêts à faire face à une situation semblable à celle qu'on vit aujourd'hui.

Pas Malacca, mais Hormuz comme Malacca, en fait. Parce qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas beaucoup de pétrole qui passe par Hormuz, à cause bien sûr du deuxième blocus. Le premier, le soi-disant non-blocus iranien, c'était un peu la loi du plus fort pour les cargaisons chinoises. Maintenant, avec le deuxième, c'est plus compliqué. Mais on n'est pas encore arrivés à un vrai moment de tension. Est-ce que cette armada soi-disant invincible aura le cran d'arraisonner un pétrolier chinois en eaux internationales ? Je ne pense pas qu'ils prendront ce risque. Et les Chinois misent là-dessus aussi. Mais évidemment, les quantités qu'ils reçoivent ne sont plus les mêmes qu'avant. C'était un million trois, un million quatre par jour en provenance d'Iran, plus les autres, plus le pétrole d'Arabie saoudite et des Émirats arabes unis.

#Glenn

Comme vous l'avez dit, les Chinois savent très bien ce qui se passe. Ils voient ce qui est en train d'arriver. Et on avance, petit à petit, dans cette logique d'incrémentation. D'abord, on a vu ce blocus partiel contre le Venezuela. Et encore une fois, les Chinois comprennent qu'ils font partie de la cible. Les Américains n'ont pas été discrets là-dessus, ils l'ont dit très clairement. Il ne s'agit pas pour eux de s'ouvrir aux États-Unis, mais bien de couper le commerce avec les Iraniens. Et puis, bien sûr, maintenant, on a le blocus contre Cuba, le détournement de navires iraniens, la piraterie et la capture de navires russes. Donc on voit bien, encore une fois, ce qu'on pourrait appeler des guerres de connectivité. Et puisque les Chinois se considèrent, disons-le, comme le rival de même niveau que les États-Unis, qu'ils sont en quelque sorte la cible finale, comment pensez-vous qu'ils vont réagir à cette situation ? Parce qu'ils gardent quand même un certain calme, n'est-ce pas ?

#Pepe Escobar

Exactement. J'attends avec impatience... enfin, je suis très curieux d'aller en Chine maintenant, parce que j'ai décidé d'y aller. Je pense qu'il y a peut-être un petit créneau avant l'arrivée de Trump.

Ce sera le meilleur moment pour y aller, et commencer à poser des questions sur place. Et pendant que Trump sera là-bas, ce sera aussi le moment idéal pour parler. Bien sûr, comme vous le savez, parler officiellement avec des responsables chinois, en Chine, c'est extrêmement compliqué pour nous, journalistes et analystes étrangers. Mais évidemment, nous avons nos contacts. Dans mon cas, ce sont surtout des contacts universitaires, d'anciens officiers de l'Armée populaire de libération aujourd'hui à la retraite. Et même quand on parle officieusement, beaucoup d'entre eux acceptent de discuter, mais ils précisent tout de suite : attention, c'est hors enregistrement. Pas de problème. On obtient toujours des petits morceaux d'information qu'on ne trouvera jamais dans Xinhua, dans le Global Times, dans le China Daily, et ainsi de suite. Mais pour l'instant, ils ne sont même pas... enfin, c'est typiquement chinois.

Ils y réfléchissent encore, donc c'est trop tôt pour en parler. Mais, clairement, ça touche un point sensible. Le détroit de Malacca, pour eux, c'est un sujet tabou, et maintenant, ça se rapproche vraiment, vraiment de chez eux. Cette première saisie s'est faite de manière relativement pacifique — apparemment, il n'y a pas eu de coups de feu — mais c'était clairement un message indo-pakistanaï adressé surtout à la marine de l'Armée populaire de libération. Et c'est pour ça que c'est si dangereux. Permettez-moi de vous poser une question, Glenn, puisque vous avez une expérience remarquable de la Russie. Comment voyez-vous la mise en œuvre durable de la route maritime du Nord dans les prochaines années ? Quand vous participez à ces tables rondes à Vladivostok, par exemple, on entend dire : d'accord, il y a beaucoup de défis, mais elle pourrait être opérationnelle d'ici deux mille vingt-huit, deux mille vingt-neuf. Vous pensez que c'est réaliste ?

#Glenn

Eh bien, moi aussi, j'ai participé à ces Forums économiques de l'Est à Vladivostok, et à plusieurs de ces tables rondes. Et, bon, il y a un calendrier. Je ne suis pas sûr qu'ils puissent tout faire fonctionner d'ici là. En même temps, c'est un atout très compétitif, parce que le corridor arctique de la Russie — en gros, il relie l'Europe à l'Asie par l'Arctique — permet de gagner beaucoup de temps et d'argent. C'est donc une route maritime internationale très concurrentielle. Et ce sera pratiquement la seule au monde qui ne soit pas dominée par la marine américaine. Donc, oui, ça présente beaucoup d'avantages. Et même si les États-Unis voulaient, disons, s'imposer là-bas, il faut des ports de recherche et de sauvetage, toute une infrastructure le long de la côte arctique russe. Autrement dit, il n'y a vraiment aucun moyen de contourner les Russes sur ce point.

Alors, les Russes ont de grands... Et puis, à cause de leur relation avec la Chine, on a parfois l'impression qu'ils deviennent un peu nerveux, parce qu'ils risquent d'être plus dépendants de la Chine que la Chine ne l'est de la Russie. Les Russes compensent ça en gardant un certain degré d'autonomie stratégique, et aussi en diversifiant leurs partenariats. Comme on l'a vu dans l'Arctique, ils ne se contentent pas d'inviter les Chinois, ils invitent aussi les Indiens, les Sud-Coréens... oui, les Indiens, exactement. Et puis, comme les ports et tout le reste sont sur un territoire russe souverain,

ça crée un meilleur équilibre dans la relation avec les Chinois. Donc, en quelque sorte, tout est réuni pour que ce soit un bon projet. Mais cela dit, il y a aussi des limites. L'Arctique, par exemple... ça ne peut pas devenir le principal corridor.

C'est simplement l'un parmi d'autres, ce qui permet aux pays de diversifier leurs options. Et encore une fois, je pense que beaucoup de gens y voient, vous savez, une sorte de risque d'emprise russe. Mais à mon avis, c'est exagéré, parce que le volume de trafic ne sera jamais aussi important. En réalité, le fait d'avoir plusieurs corridors empêche d'autres pays d'utiliser ces routes comme une arme, parce que, dans ce cas, on perd la confiance. Les Russes ont donc tout intérêt à maintenir ce corridor ouvert pour préserver cette confiance. Mais il ne pourra jamais devenir assez puissant, en termes de trafic, pour représenter une menace ou donner trop de pouvoir à la Russie. Donc, dans l'ensemble, ça me paraît être un projet plutôt raisonnable. Mais malgré tout, la stratégie hégémonique des États-Unis repose, et a toujours reposé, sur la suprématie maritime.

Ça veut dire deux choses. D'abord, que tous les océans doivent être sous contrôle américain. Et ensuite, qu'il faut réduire la connectivité physique. En clair, il faut s'assurer que l'Allemagne soit coupée de la Russie. Vous savez, le sabotage de Nord Stream, tout ça va dans ce sens. Il faut aussi que les Chinois soient coupés des Russes, que les Russes soient coupés des Indiens, et que la Turquie soit coupée de la Russie. Donc oui, en gros, c'est la logique du "diviser pour régner". Je pense que c'est comme ça que les puissances maritimes fonctionnent. Et si on se réfère au penseur conservateur russe Savitski et à d'autres dans les années vingt, ils l'avaient déjà clairement expliqué.

C'est pour ça qu'ils considèrent les puissances maritimes comme naturellement impérialistes : elles ne peuvent dominer qu'en divisant. Et leur vision, c'est que les puissances terrestres d'Eurasie ne peuvent devenir compétitives qu'en coopérant. Parce que, oui, la Chine est plus puissante, mais ses objectifs ne peuvent pas être atteints sans coopération avec l'Inde, la Russie, l'Iran. Il y a donc un intérêt naturel à coopérer. C'est pour cette raison qu'ils présentent les puissances terrestres comme plus coopératives, alors que les puissances maritimes seraient, par nature, plus impérialistes. Je crois que je me suis un peu éloigné de votre question, mais je pense vraiment que ça a beaucoup de potentiel. Les Russes, eux, ont tous les brise-glaces.

Ils construisent les infrastructures. Les nouvelles technologies, surtout les drones, rendent une grande partie des infrastructures nécessaires aux opérations de recherche et de sauvetage beaucoup moins coûteuses et plus accessibles, surtout dans les zones peu peuplées. J'ai tendance à être optimiste concernant la route arctique, mais le problème, c'est que, par le passé, ce n'était qu'un désert gelé. Il n'y avait pas vraiment d'intérêt stratégique ou de concurrence. Mais maintenant, avec le corridor maritime et toutes ces ressources naturelles qui deviennent exploitables, tout est en train de se transformer en un affrontement géopolitique à somme nulle. Et encore une fois, c'est pour ça que les Américains veulent le Groenland. Voilà, exactement.

#Pepe Escobar

Et là, c'est impressionnant. Poutine est personnellement impliqué. C'est ce qu'il nous dit chaque année à Vladivostok. C'est un projet fédéral, et ils investissent énormément d'argent à Arkhangelsk, à Mourmansk, dans les ports. Pour eux, c'est une question de sécurité nationale, donc c'est extrêmement sérieux. En même temps, ça intéresse beaucoup les Chinois, parce qu'un de leurs corridors, par exemple, ils ne peuvent plus l'utiliser pour le moment — le Transsibérien. Ils ne peuvent plus passer par le Transsibérien à cause des sanctions. C'est pour ça qu'ils investissent autant dans ces corridors intermédiaires, les corridors est-ouest, et ainsi de suite, qui passent plus au sud. Passer par le nord, c'est impossible. Aller très, très loin dans l'Arctique, c'est idéal, et c'est relativement rapide.

#Glenn

Oui, c'est pour ça que c'est assez drôle de voir que Vladivostok, sur la côte pacifique de la Russie, est maintenant aussi reliée à l'Inde. Donc, l'Inde va elle aussi participer au projet arctique. On ne considère pas vraiment l'Inde comme un pays de l'Arctique. Mais c'est là que ça devient un peu étrange, parce qu'avec la Suède et la Finlande qui ont rejoint l'OTAN, on a pratiquement tous les États arctiques dans l'Alliance. Tous, sauf la Russie, qui représente pourtant la moitié de l'Arctique. Et autrefois, les Russes, parce qu'ils voulaient s'intégrer à l'Europe et construire une « maison européenne commune », comme disait Gorbatchev, avaient en fait réservé toute la coopération arctique aux pays occidentaux.

Mais maintenant qu'il est clair qu'il n'y aura pas de maison européenne commune, on va se retrouver avec une politique de blocs. Les Russes se tournent vers l'Est, donc l'Arctique devient en quelque sorte le toit de l'Eurasie, où ils invitent les puissances eurasiennes plutôt que l'Occident. Je pense que, dans l'avenir, nous, les Européens, on va s'en vouloir pour ce qu'on a fait. Tout ce gaz arctique, qui devait alimenter nos industries avec du gaz bon marché pour les trente prochaines années, a finalement été signé avec les Chinois à la place. Et tout ça parce qu'on est obsédés par l'idée de vaincre les Russes, au lieu de chercher un règlement politique. Franchement, je crois que les historiens verront cette période comme l'une des plus absurdes, et remplies d'erreurs qu'on s'est infligées nous-mêmes... sans aucun doute.

#Pepe Escobar

Aucune question, oui. Et vous avez vu les derniers quatre-vingt-dix milliards... Et à Bruxelles, ils pensent vraiment que ça va être payé par des réparations russes.

#Glenn

Oui, j'ai vu ça. Mais c'est bien pour ça qu'ils appellent ça un prêt — quatre-vingt-dix milliards pour l'Ukraine. Comment est-ce que c'est un prêt ? Ils ne peuvent pas le rembourser. Et ensuite, on nous

explique que, eh bien, après avoir vaincu la Russie, ils paieront avec les réparations. Donc, en gros, les Européens ne peuvent plus se permettre la paix, parce qu'ils doivent d'abord vaincre la Russie. Sinon, eux non plus ne récupèrent pas leur argent.

#Pepe Escobar

Sinon, ils ne reverront jamais leur argent.

#Glenn

Mais je demande toujours, au juste, quel est ce plan ? Si la Russie considère cela comme une menace existentielle, comment peut-on vaincre la plus grande puissance nucléaire du monde, qui pense se battre pour sa survie ? Jusqu'à quel point voulez-vous vraiment réussir ? C'est une guerre terrible, à tellement de niveaux — humanitaire, stratégique... Enfin bref. Je voulais revenir sur l'aspect irano-chinois, parce que d'après ce que j'entends maintenant, les Iraniens ont commencé à définir les règles de ce nouveau système de péage. En gros, tout le monde doit payer un droit de passage. Si je ne me trompe pas, ceux qui participent à une attaque contre l'Iran, ou qui imposent des sanctions à l'Iran, doivent payer un petit supplément, un genre de bonus, en plus. Et puis, ils ne veulent pas de dollars.

#Pepe Escobar

Seulement des rials, oui. Probablement des rials. Mais évidemment, ils accepteront les yuans, ils ne vont juste pas le dire publiquement. La monnaie de réserve sera le yuan.

#Glenn

Alors, comment voyez-vous l'impact de tout ça ? Je veux dire, c'est bien pour ça que les pays veulent contrôler les couloirs internationaux et maritimes. Comme ça, ils peuvent en tirer des concessions politiques, mais aussi économiques. Et ça priverait en grande partie les États-Unis de leur pouvoir. Est-ce pour ça que les Américains ne peuvent pas partir ? Ou bien, même s'ils ont plus ou moins perdu la guerre contre l'Iran, est-ce pour ça que Trump ne peut pas rentrer chez lui ?

#Pepe Escobar

Bien sûr que non. Parce que s'il prend cette sortie, peu importe où elle se trouve, c'est admettre sa défaite stratégique. Cette défaite stratégique, elle est déjà là, visible pour le monde entier. La vraie question, c'est à quel point cette défaite va être humiliante... ou s'il y aura un moyen de sauver un peu la face. On ne le sait pas encore. Mais il doit trouver une sortie, et il la cherche désespérément. C'est une toute autre histoire. Les Iraniens, eux, peuvent supporter la situation actuelle pendant des

mois, même s'ils en paient un prix terrible. Ils paient déjà un prix énorme, surtout avec toutes les infrastructures détruites. On parle de chiffres qui circulent autour de deux cent soixante-dix milliards de dollars pour reconstruire ce qui a été détruit pendant la guerre.

Évidemment, ils ont désespérément besoin d'un péage dans le détroit d'Hormuz. Ça, ça va les aider. Ils ne peuvent pas s'attendre à ce que les Américains paient des réparations, parce que ça, ça n'arrivera jamais. Ou alors, ils devront forcer les pays du Golfe, surtout les Émirats — qui, en pratique, sont en guerre avec l'Iran en ce moment — pas l'Arabie saoudite, mais bien les Émirats — à payer des réparations. Alors, qu'est-ce qu'ils vont faire ? Attaquer encore les Émirats ? Oui, ils le peuvent. Ils peuvent paralyser les Émirats en quelques heures. Très, très facilement. Et en fait, si les Américains attaquent de nouveau, la cible numéro un, à part Israël, ce sera les Émirats arabes unis. Et pas les Émirats en général — Abu Dhabi, précisément. Dubaï, le modèle économique de Dubaï, est déjà mort. Et il ne reviendra pas. Dubaï. Comment ça ?

#Glenn

Le modèle économique, c'est...

#Pepe Escobar

Exactement. Parce que je dirais que le cerveau conceptuel derrière l'idée de s'aligner avec les États-Unis et Israël dans une guerre contre l'Iran, c'est MBZ, Mohammed ben Zayed. C'est, en réalité, un gangster très, très dangereux. Vous avez vu qu'il a envoyé son fils à Pékin, reçu par Xi Jinping, et qu'il s'est permis de faire la leçon à Xi Jinping sur la relation entre l'Iran et la Russie ? C'est complètement hallucinant. Ces gens-là sont des gangsters, et en plus, ils se croient tout permis. C'est encore pire. Et ils ont fait leur pari il y a longtemps. Ces fameux mille quatre cents milliards de dollars — je pense que c'est un peu exagéré, mais sans doute bien moins que ça — qu'ils se sont engagés à investir dans l'économie américaine. Et les Américains peuvent construire tous les centres de données qu'ils veulent aux Émirats. Et bien sûr, il y a la connexion directe avec Israël, qui fait aussi partie de l'IMEC. En supposant que l'IMEC voie le jour un jour... ce qui est peu probable.

Le lien entre Haïfa et les Émirats arabes unis est essentiel. Et ils doivent encore le construire. Ces voies ferrées n'existent pas. Si on additionne tout, je pense qu'il y a plus de mille kilomètres de rails à bâtir pour relier Israël aux Émirats. Donc, ils ont fait leur pari bien avant la guerre. Et évidemment, ils ont offert leur propre territoire pour les attaques américaines contre l'Iran. Les Iraniens n'oublieront jamais ça. Il y aura des représailles. Elles ont déjà commencé, mais ça peut devenir bien plus dur par la suite. Et si les Américains tentent quelque chose d'étrange dans les prochains jours — encore une fois, ce ne sont que des rumeurs, mais il faut aussi composer avec ces rumeurs — il pourrait se passer quelque chose d'ici le week-end. Eh bien, les Iraniens ont déjà dit ce qui allait se passer. C'est très simple : on attaque Foujaïrah, on attaque Yanbu, et on ferme le Bab el-Mandeb. Voilà. Est-ce qu'on peut se remettre de ça ? Non, personne ne le peut.

#Glenn

Oui, quand le Yémen fermera la mer Rouge, je pense que là, ce sera fini.

#Pepe Escobar

C'est fini, Glenn. Tout le monde le sait. Tous ceux qui font des modèles ou peu importe, tout le monde le sait. Et c'est pour ça qu'il ne s'est encore rien passé à Bab el-Mandeb, parce que c'est la carte ultime. Après ça, c'est l'effondrement total. L'économie mondiale est déjà en train de s'effondrer encore plus à cause de ce blocus complètement absurde, qui en réalité ne bloque rien du tout. Les navires continuent de passer. Et c'est fascinant, parce que si on navigue dans les eaux territoriales iraniennes, pakistanaïses et indiennes, tout près des côtes, eh bien voilà.

Vous partez de Karachi pour aller à Mumbai. C'est tout simple. Et je suis sûr que beaucoup de cargos font déjà ça. Les pétroliers aussi, maintenant. Pourquoi faudrait-il naviguer en plein milieu de la mer d'Arabie ? On sait bien que les Américains sont là. Ou du moins, c'est ce qu'ils nous disent. On ne sait toujours pas exactement où ils se trouvent. Il n'y a aucune identification visuelle de l'emplacement de ces destroyers — quelque part entre la mer d'Arabie et le sud de l'océan Indien. C'est très, très loin des côtes de l'Iran et du Pakistan.

#Glenn

Vu qu'ils sont si loin, la zone s'étend énormément aussi, ce qui veut dire beaucoup de navires. Donc, rien qu'en termes de main-d'œuvre, de navires mobilisés... ils épuisent vraiment leurs ressources, et à un moment, ça finit par se retourner contre eux. Vous voyez, où est-ce qu'ils accostent ? Où est-ce qu'ils font la maintenance ? Tout ça va les rendre très vulnérables. C'est donc une stratégie risquée, surtout si on se dirige vers une guerre totale. Hmm.

#Glenn

Les États-Unis pourraient être dans une très mauvaise situation.

#Pepe Escobar

Oui.

#Pepe Escobar

Si on retourne en guerre, ces navires vont être attaqués par des missiles et des drones — des essais de missiles et de drones. Il n'y a aucun doute là-dessus. Les Iraniens n'attendent que ça. Ce sera une partie de la guerre deux point zéro, l'une des premières choses. D'accord, attaquons la marine américaine, où qu'elle soit.

#Glenn

Comme diraient les Chinois, « des temps intéressants ». Ah, eh bien... merci beaucoup d'avoir pris le temps.

#Pepe Escobar

Avec plaisir, Glenn. J'espère te voir bientôt en Russie.

#Glenn

Oui, je vais partir bientôt, alors merci.

#Pepe Escobar

Santé. Prenez soin de vous. Au revoir.