

Le relèvement d'un empire eurasien-mongol : l'empire de la Russie en Asie centrale

Autor(en): **Auber, Etienne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **95 (1950)**

Heft 12

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342503>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le Relèvement d'un Empire eurasien-mongol.

L'empire de la Russie en Asie centrale

Il y a sept cents ans, un homme conquiert presque le monde. Il s'était rendu maître de la moitié du monde connu et avait inspiré à l'humanité une terreur qui se perpétua sur des générations. Beaucoup de noms lui furent donnés au cours de sa vie : Le Puissant Tueur d'Hommes, La Verge du Seigneur, Le Guerrier Parfait, et le Maître des Trônes et des Couronnes...

(HAROLD LAMB).

L'homme qui conquiert le monde, il y a si longtemps, nous est connu sous le nom de Kha Khan, la Puissance de Dieu, sur Terre, Gengis Khan. De nos jours, un empire, qui se considère comme l'héritier temporel et spirituel de tout ce que représentait, en bien comme en mal, l'empire mongol, a entrepris d'atteindre un but analogue. Les Khans mongoles, de Kharakorum, comme les hommes du Kremlin, dominaient l'Asie centrale qui constituait l'armature de leur empire. En ces temps-là déjà, une attention toute particulière était apportée à la construction et au maintien d'un système de communications. Les Mongols, comme les Russes d'aujourd'hui, préféraient la route du nord, qui liait la Russie et l'Europe à la Chine en passant par Urumchi, à la branche sud de la vieille « Route de la Soie » qui se dirigeait vers la Perse.

Si, au XIII^e siècle, ce système de transports était d'im-

portance vitale pour l'Empire mongol qui, de Karakorum en Mongolie, régissait un pays plus vaste même que la Chine actuelle et l'U.R.S.S. réunies, les Soviets, maintenant que leur habileté politique et des circonstances favorables ont amené Moscou à un point analogue, s'attachent spécialement à le développer et le perfectionner de la manière la plus moderne.

L'EMPIRE MONGOL — VERSION SOVIÉTIQUE.

Des raisons stratégiques et économiques ont déterminé le gigantesque effort dont le premier stade vient de s'achever sur la création récente de plusieurs centaines de kilomètres de chemins de fer, pénétrant profondément au cœur de l'Asie centrale. Au point de vue économique, les Russes savaient, grâce aux expériences des Britanniques en stratégie géopolitique dans le Moyen-Orient, qu'il est toujours de bonne politique de tenir prêts les avant-postes de la ligne d'expansion du moment, afin d'aller de l'avant aussitôt qu'il devient possible d'aborder de nouvelles contrées. A cette raison, s'ajoute pour les Soviets la recherche de l'uranium qui, d'après un rapport de l'académicien I. Y. Bashilov sur les minerais radio-actifs, publié à Leningrad en 1935, existe précisément dans cette région située près des frontières de la Chine occidentale.

Mais les ingénieurs soviétiques qui travaillent au projet d'extension du système de communications existant, ne font en réalité que répéter l'histoire. Au début de notre siècle, les ingénieurs russes construisirent deux des plus remarquables lignes principales de chemin de fer à longue distance du monde, allant respectivement de la mer Caspienne et de la base méridionale de l'Oural jusqu'à l'ancien empire de Tamerlan. Ces voies ferrées atteignaient Tashkent, capitale de l'Uzbekistan soviétique d'aujourd'hui, et Djalalabad, terminus

des antiques routes des caravanes qui menaient en Afghanistan et en Chine. Leur dernier projet — qui est maintenant en voie d'exécution, — prévoyait une ligne de chemin de fer qui, à travers le cœur de la Chine, devait atteindre les eaux chinoises et était relié à une autre grande voie qui traversait l'Afghanistan pour gagner l'Océan Indien. De même que lors des visées impériales de l'époque, le but de ces routes est resté stratégique, politique et économique. Par une singulière ironie du sort, les premières études et, en fait, le tracé des premiers plans relatifs à ces voies de conquête, sont dus au grand ingénieur que fut Ferdinand de Lesseps.

Une fois la Chine attirée dans l'orbite russe, le besoin se fit sentir de renforcer de toute urgence les lignes d'approvisionnement au-delà des frontières orientales de la Russie et jusqu'en Asie centrale. Le matériel, l'équipement et peut-être la main-d'œuvre devront être rapidement amenés des nouvelles bases industrielles et militaires de la Russie dans les Monts Oural jusqu'en Chine. En cas de guerre à l'Occident, c'est par ces voies que seront acheminés vers le Moyen-Orient fournitures et équipement.

Ainsi, les anciennes routes du Mongol centrées autour de la région industrielle de Tashkent, sont devenues l'armature de cette moderne version socialiste d'un empire eurasien-mongol, dont la création, avec une puissance hydraulique illimitée, l'énergie atomique, les rayons cosmiques, les bombes, l'ouverture de routes et voies ferrées pénétrant au cœur du monde ancien, peut devenir un événement qui aura ses répercussions sur le monde entier.

LA VOIE DE L'URANIUM.

Grâce au nouveau chemin de fer de Moïnty-Chu et à son extension vers Rybache, qui dessert toute la région du Lac Balkash à Alma Ata et Issyk Kul, les centres de Osh, Tashkent et Sergiopol peuvent être approvisionnés au départ de la nou-

velle base industrielle du Kazakshtan et cessent ainsi de dépendre de la ligne de chemin de fer, longue de 2400 km. environ, de l'Oural méridional, et de leur liaison, par le Turksib, la première grande voie ferrée construite par les Soviets dans cette région, avec le Kussbass de la lointaine Sibérie orientale.

Le renforcement des voies de liaison de l'Asie centrale aux Monts Oural, au Kussbass et au Kasakshtan industriel, doit provoquer l'expansion rapide d'un nouveau centre industriel dans la République de l'Uzbek — l'un des projets favorisés de Staline, qui occupe une place extrêmement importante dans le Plan quinquennal en cours. Déjà une partie de l'énorme force hydraulique des Pamirs a été captée et plusieurs fours Martin sont en activité près de Tashkent.

Ce développement de l'Asie centrale sera servi en outre par un chemin de fer qui s'étendra sur environ 300 km., parallèlement à la ligne Moïnty-Chu, qui doit relier Semipalatinsk, sur le Turksib, avec Kulunda, au sud de Slavgorod. La nouvelle ligne prolongera la branche méridionale du Transsibérien et reliera directement aussi l'Asie centrale au centre industriel de Omsk à l'est de l'Oural. Jusqu'à présent, 45 % des rails ont été posés.

Bien qu'elle ne soit pas encore mise en activité, cette ligne a déjà été surnommée « La Voie de l'Uranium ». Car une fois qu'elle sera ouverte au trafic, l'uranium et les autres minerais radio-actifs de l'Asie centrale pourront être transportés par la ligne de Moïnty-Chu, aussi bien que par celle de Semipalatinsk-Kulunda, jusqu'à la région où, croit-on, les Soviets poursuivent le plus activement leurs recherches atomiques. Ce n'est pas par coïncidence que, juste au nord de cette région, se trouvent les rivières Orb et Irtysh où, d'après le ministre des Affaires étrangères Andreï I. Vishinsky, ont eu lieu les premières expériences de la bombe atomique des Soviets. Le même réseau central de voies ferrées sert en même temps de base d'approvisionnement pour les seules

routes terrestres praticables qui vont d'Asie centrale en Chine : De même que l'antique route des caravanes menant à Chuguchiak dans le Sinkiang et la moderne grand'route pour autos partant de Tekel, le nouveau prolongement d'une branche orientale de chemin de fer du Turksib, s'étend à travers les montagnes jusqu'à Panfilov, près de la frontière chinoise, et atteint Urumchi dans le Sinkiang, en passant par Kuldja, de l'autre côté de la frontière. Selon le commandant Murray Harris, un expert britannique qui connaît fort bien ce district, cette grande ligne « transporta un courant continu de camions automobiles avec du matériel de guerre vers la Chine » pendant la guerre, et elle pourrait de nos jours être efficacement utilisée aux mêmes fins.

PASSAGE VERS LE PACIFIQUE.

Les hommes, l'équipement et le matériel, aussi bien que l'assistance économique, ne peuvent atteindre la Chine et de là continuer ensuite vers le sud, l'Indochine française et Burma, avec l'Inde comme objectif final, que par deux voies principales : la voie du chemin de fer transsibérien et mandchou qui est découverte et relativement sans protection, et les routes, plus sûres, plus directes, de l'Asie centrale et du Tannu-Tuva, pénétrant dans le Sinkiang et la Mongolie extérieure, et de là vers Peiping ou, à travers le Kansu, vers les vallées du Yang-Tsé et du Hoang-Ho. Il est naturel par conséquent que le gouvernement russe donne la priorité à l'expansion et à l'achèvement des nombreux projets de routes et chemins de fer, dont quelques-uns sont décrits ci-dessus. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour se rendre compte que les routes qui traversent l'Asie centrale et le Tannu-Tuva, présentent de plus l'avantage de permettre, au voyage de retour, de ramener les minerais radio-actifs.

C'est un fait bien connu désormais que le trafic entre la

Chine et l'U.R.S.S. est déjà devenu trop important pour que les lignes d'aviation puissent y suffire. Les deux lignes aériennes existantes qui disposent d'aérodromes — l'une passant par Alma-Ata, l'autre par Moukden — doivent être complétées par une troisième ligne allant d'Irkutsk à Peiping en survolant la Mongolie extérieure. Mais le transport en masse de minerais ou de matériel lourd sur des distances de plusieurs milliers de kilomètres, serait une entreprise difficile pour n'importe quelle force aérienne et n'est décidément pas dans le style soviétique.

Les nouvelles voies ferrées qui ont été créées pour alléger l'effort imposé aux forces aériennes, ont été poussées avec une rapidité révélatrice de l'importance que Moscou y attache. La ligne de Moïnty-Chu (335 km. environ) fut terminée neuf mois plus tôt que le délai prévu et, plus récemment, l'achèvement de la ligne de Bystrovka (près de 80 km.), près de Frunze, dans le Kirghiztan, à Rybache (Fish Village) sur le Lac Issyk Kul, près de la frontière chinoise, montre que l'ordre a été donné aux ingénieurs soviétiques d'avancer leurs travaux au fur et à mesure des événements politiques. L'expansion du réseau de chemin de fer transasiatique comporte encore une nouvelle ligne secondaire à cinq pieds d'écartement, partant de Urga (Ulan-Bator), capitale de la Mongolie extérieure, et reliée au Transsibérien. Le fait que les Russes transportent par ces lignes, vers la Mer du Japon, des sous-marins en pièces détachées, en souligne toute l'utilité.

La concentration des routes et voies ferrées conduisant, à l'ouest, vers le Moyen-Orient, et de l'autre côté, au cœur même de la Chine, est d'une immense portée, car elle peut mettre les Soviets à même, non seulement de jeter leurs forces contre la partie restée libre de l'Asie et l'Inde, mais encore d'exploiter les immenses réserves d'hommes de la Chine en transportant, soit des troupes, soit des travailleurs, vers l'ouest, par les mêmes voies. Le long des anciennes pistes de chameaux, les routes carrossables et les chemins de fer se sont développés.

De nouvelles voies de communication, taillées dans le roc à coups d'explosifs, sillonnent les déserts sur lesquels déferlaient, aux siècles passés, les hordes de Gengis-Khan et de Tamerlan. Les vieux noms de la « Route de la Soie », de la « Route du Thé », ont gardé leur importance historique et stratégique, en dépit de l'ère de l'aviation et du pouvoir atomique. Avec l'adjonction de ces deux forces, outre la force motrice de la locomotive, elles forment l'armature de l'empire russe, que la base en soit à l'est ou à l'ouest. Comme telles, avec le réseau serré jeté au cœur de l'Asie, de Tashkent à Yorkhand et Urumchi dans le Sinkiang, elles forment l'objectif N° 1 de tous plans établis à l'échelle du globe terrestre. Le nom de Rybache, ce village presque inconnu placé aux confins sauvages et désolés du lac ignoré de Issyk-Kul, est un nom qu'il faudra se rappeler et observer avec vigilance à l'avenir. Car à Rybache, plus qu'à tout autre endroit, se trouve la clé de la puissance russe en Extrême-Orient et peut-être même en Europe. Bien au-delà de la portée des bombardiers, c'est le centre de commande du nouveau système de transports tel qu'il a été projeté et exécuté de nos jours par les ingénieurs russes. De Rybache partent les voies de communication qui mènent à Stalinabad, tandis que de nouveaux projets mènent, sans aboutissement, à la frontière située au-delà de Yarkand, à l'extrême-nord du Kashmir, en prévision, semble-t-il, d'une liaison avec Lhassa, où n'existe aujourd'hui qu'une ancienne route de caravanes. D'autres projets, établis conjointement par les Chinois et les Russes, comprennent la construction d'une ligne pour le transport des marchandises reliant Urumchi, dans le Sinkiang, au terminus de la ligne mandchoue près de Sian et, de là, via Chungking, à Kunning, près de l'Indochine. Que ces projets puissent être terminés à bref délai — et qu'ils le seront — est évident, vu le personnel technique (russe) et l'énorme main-d'œuvre (chinoise) dont on dispose. Parallèlement au chemin de fer, des routes carrossables, telles que la grand'route serpentant bien haut

entre les mystérieuses agglomérations des caravansérails, au flanc occidental de la chaîne du Tien-shan et qui sépare le Turkestan russe du Turkestan chinois, détiennent la clé de l'antique piste de montagne menant à Kashgar. C'est aussi, soit dit en passant, le prolongement d'une route plus abrupte et plus sinueuse encore qui conduit en Afghanistan et aux champs pétrolifères du Moyen-Orient. La signification de tout cela, du point de vue tant stratégique que politique, est claire. La valeur commerciale de ce réseau qui couvre l'Asie, est d'autant plus grande que l'on considère l'immense marché qu'offre la Chine actuelle à la Russie et à ses Etats satellites de l'ouest. Ce serait manquer de sagesse que de ne pas voir dans cette extension des communications la clé de la puissance russe ; la rapidité avec laquelle elle est poursuivie, montre que les Russes, eux, le savent parfaitement. A mesure que les nouveaux centres industriels prennent de l'expansion, et que toute nouvelle source possible de matières premières est mise en exploitation et immédiatement reliée, par la route et le rail, au réseau établi, la vision de l'empire eurasiatique devient rapidement une réalité. Ses réalisations économiques seront-elles finalement mises à la portée du reste du monde, sans conduire la Russie plus loin dans une voie où elle pourrait trouver sa propre perte ? ne seront-elles qu'un appât, un instrument pour de nouvelles conquêtes et expansions ? C'est le grand point d'interrogation de l'avenir. Mais quelle que doive être la réponse, ce projet, unique en son genre, de caractère à la fois politique, économique et stratégique, ne doit pas demeurer ignoré, car sa portée s'étend au monde entier.

ETIENNE AUBER
