

**LE JOUR, 1952
23 DECEMBRE 1952**

VARIATIONS SUR UNE DEFINITION

Dans un important et tout récent ouvrage : « **La Politique des Etats et leur Géographie** (chez Armand Colin à Paris), M. Jean Gottmann fait cette remarque saisissante : « **Tout l'Orient méditerranéen n'apparaît que comme un tissu de cités caravanières** ». Il veut dire que, ces cités, c'est le mouvement qui les a créées ; et il ajoute ceci : « **Une ville ou un pays ne restent d'ailleurs bien vivants que par leurs contacts avec l'extérieur** ». Les « cités interdites » on sait ce qu'elles deviennent.

Les routes maritimes et aériennes de l'Orient méditerranéen d'aujourd'hui se sont appelées autrefois la route des épices, la route de la soie, la route de la porcelaine. On pourrait les désigner par d'autres noms qui s'inspirent tous de la caravane de jadis et du commerce qui était sa raison d'être. **Comment ne parlerait-on pas de la route du pétrole aujourd'hui ?**

Les autres routes, stratégiques, celles-là, ce sont les grands empires qui les ont faites. Les petits pays se défendaient mieux sans routes, jusque naguère, et certaines régions aussi ; c'est ainsi que l'Empire ottoman, au début du vingtième siècle, ne laissait d'autre possibilité commode que le voyage par mer pour aller de Beyrouth à Tripoli, puis Lattaquié.

Sous quelque angle qu'on envisage l'Orient méditerranéen, singulièrement celui d'Asie, on voit éclater sa vocation qui est celle d'un vaste réseau routier. On n'insistera jamais assez sur cette nécessité du passé, du présent et de l'avenir. Elle commande toute la politique ; l'on devrait dire toutes les politiques.

C'est la géographie qui impose cela. A peine ferme-t-on une porte qu'une autre s'ouvre. Aussitôt qu'on imagine une possibilité de fermeture du canal de Suez par exemple, on se met à penser à un autre canal qui le double. L'Etat d'Israël a envisagé ce travail de Romain qui, sans doute, dépasse ses forces pour le temps présent.

Or, le monde arabe méditerranéen d'Asie commence au Taurus et finit en mer Rouge. En tenant compte de considérations d'ordre intellectuel et social autant que d'ordre matériel, cet espace, sur le plan routier, reste le plus important de l'univers. Pour en faire un empire (ou le centre d'un empire) il faut quelque audace et quelque prudence. Pour y être tout à fait le maître des lieux, il faudrait une force qui se compare à celle des Etats-Unis ou de l'U.R.S.S. ; quelque chose de gigantesque ; tandis que l'avenir de ces contrées paraît naturellement lié à celui des plus grandes puissances de la terre.

La chance des Arabes, sur le plan de la force, n'est pas dans la dispersion. Le « tissu de cités caravanières d'antan », les moyens de transport contemporains en ont fait quelque chose de relativement homogène ; car la vie change tout, et la marche du monde. **Palmyre, qui n'est plus que ruines, fut une métropole et un centre glorieux. Mais le « tissu » demeure essentiellement ce que la géographie l'a fait. En Syrie, par exemple, la « ville » qui est l'oasis, subsiste plus facilement que le village.**

Et, au bout du compte, c'est la densité de la population qui commande tout.

Nous serions bien surpris si le Docteur Schacht n'avait pas recommandé aux Syriens, avant tout, de susciter chez eux, en vue d'un plus large commerce, une vie agricole plus

intense ; justement pour que le « tissu de cités caravanières » ait des mailles plus serrées et que, par là, la politique puisse devenir plus consistante.