

Derrière la guerre à Gaza : gaz, pétrole et pipelines

L'attaque meurtrière du Hamas le 7 octobre a pour conséquence le gel de la normalisation des relations entre Israël et l'Arabie saoudite, seule à même de permettre la mise en place d'un corridor économique reliant la région à l'Europe via les ports israéliens d'Ashkelon et Haïfa. Une voie nécessaire pour ne plus dépendre des combustibles fossiles russes. Pour cela, l'enclave palestinienne doit être sous contrôle.

Mise à jour le 21.11.23 à 20:33

Pierre BarbanceyHassan Faraj

Le terminal pétrolier de l'Eilat-Ashkelon Pipeline Company (EAPC) près de la ville portuaire israélienne d'Eilat, au sud de la mer Rouge, doit devenir la tête de pont de l'acheminement de gaz et de pétrole du Golfe vers l'Europe.

© MENAHEM KAHANA / AFP

La scène se passe lors du sommet du G20 qui se tenait à New Delhi, en Inde, les 9 et 10 septembre derniers. Sourire aux lèvres, le premier ministre indien, Narendra Modi, et la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, annoncent le lancement d'un nouveau projet que le président des États-Unis, Joe Biden, salue comme « *a really big deal* » (une très grosse affaire).

Ce projet, appelé « Partenariat pour l'investissement mondial dans les infrastructures », pourrait, selon ses concepteurs, accélérer de 40 % les échanges commerciaux entre l'Inde et l'Europe et contribuer à normaliser les relations entre Israël et les États du Golfe, ce qui est une des conditions essentielles à sa réalisation. C'est aussi un projet concurrent de celui des nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative) que veut établir la Chine. Pékin tente de relier l'Asie de l'Est et le Moyen-Orient à la mer Méditerranée à travers les terres iraniennes, irakiennes et jusqu'aux ports syriens.

« Un investissement qui change la donne »

L'attaque meurtrière du Hamas, le 7 octobre, quels qu'en soient la finalité et les motifs, a donné un coup d'arrêt à ce partenariat envisagé. La normalisation en cours entre Israël et l'Arabie saoudite, de loin la plus importante, est au point mort et la question de la Palestine, reléguée ces dernières années dans les coulisses de l'histoire, se retrouve sur le devant de la scène, au grand dam de Benjamin Netanyahu, totalement investi dans le projet.

Dès lors, l'initiative publiquement annoncée lors du sommet du G20 éclaire d'un nouveau jour la séquence actuelle, le déchaînement israélien contre la bande de Gaza et l'étonnant soutien des pays européens à cet acharnement, le silence ou l'action timide des pays arabes.

Le plan, aux retombées géopolitiques et géo-économiques sans précédent, soutenu par les États-Unis et l'Union européenne (UE), vise à construire un corridor économique reliant l'Inde, l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis (EAU), la Jordanie, Israël et l'UE par le biais de ports maritimes et de voies ferroviaires, dans le but de rendre le commerce plus rapide et moins cher et, comme il est officiellement énoncé, de stimuler la coopération économique et la connectivité numérique dans la région.

Pour Modi, ce corridor économique Inde-Moyen-Orient-Europe promet d'être « *un phare de coopération, d'innovation et de progrès communs* », Biden le considère comme « *un investissement qui change la donne* » et von der Leyen le décrit comme « *bien plus qu'un simple chemin de fer ou un câble, c'est un pont vert et numérique entre les continents et les civilisations* ».

Jake Sullivan, le conseiller à la sécurité états-unien, a fait remarquer de façon allusive : « *Nous pensons que le projet lui-même est audacieux et transformateur, mais la vision qui le sous-tend est tout aussi audacieuse et transformatrice, et nous le verrons également dans d'autres parties du monde.* » En clair, il ne s'agit pas seulement d'un accord économique, mais d'un changement dans les relations mondiales qui n'est pas sorti d'un chapeau.

Le même Sullivan a révélé que les discussions pour le projet avaient commencé en juillet 2022, lors de la visite de Joe Biden à Riyad, et qu'une autre réunion entre l'Arabie saoudite, les EAU et l'Inde avait eu lieu plus tôt cette année pour formaliser un accord. Israël, qui n'a pourtant pas de relations diplomatiques avec Riyad, a également participé au projet, de même que la Jordanie.

Eilat, point de départ d'un nouveau gazoduc vers l'Europe ?

En juin 2022, Ursula von der Leyen s'est rendue en Ukraine, en Israël puis en Égypte. Un voyage que l'on pourrait qualifier d'énergétique et surtout d'énergétique. Un déplacement pendant lequel elle a rencontré, au Caire, le ministre égyptien du Pétrole, Tarek El Moulla, et la ministre israélienne de l'Énergie, Karine Elharrar. À la clé, un accord tripartite sur le gaz liquéfié et un développement des infrastructures pour faire de l'Égypte un hub gazier régional.

« *Nous nous sommes mis d'accord pour travailler ensemble au transport du gaz naturel depuis Israël via l'Égypte, puis vers l'UE* », soulignait alors la présidente de la Commission européenne. Le but avoué étant de s'affranchir des combustibles fossiles russes. Le gaz israélien est liquéfié en Égypte. Comment est-il transporté ? Par un gazoduc dont on parle peu, fruit d'un accord entre Le Caire et Tel-Aviv conclu en 2005. À l'époque, l'Égypte exportait son gaz en Israël.

Sur le même thème

Après s'être droguée au gaz russe, l'UE se fournit au Qatar et en Azerbaïdjan

Un gaz « *pompé via un pipeline sous-marin de cent kilomètres reliant le port méditerranéen égyptien d'El-Arish à la ville israélienne d'Ashkelon* », comme l'indique le site les Clés du Moyen-Orient. Un gazoduc qui passe au large des côtes de la bande de Gaza. « *Le gaz est vendu à l'East Mediterranean Gas Company (EMG), consortium de l'Egyptian General Petroleum Corporation, du groupe israélien Merhav et de l'homme d'affaires égyptien Hussein Salem.* »

Un accord peu médiatisé qui sera critiqué en vain, notamment après l'intervention de l'armée israélienne dans la bande de Gaza en... 2009. Fermé momentanément en 2012, ce pipeline a été remis en service en 2020 mais, cette fois, c'est le gaz israélien qui part en Égypte.

Lors de ses entretiens, en juin 2022, la présidente de la Commission européenne a également évoqué un projet, celui de la construction d'un gazoduc reliant les eaux israéliennes à l'Europe. Il s'agit du gazoduc EastMed, que la Commission européenne a jugé prioritaire dans le cadre des projets d'intérêt commun (PIC) dans le domaine de l'énergie mais qui ne serait pas mis en service avant 2028.

Il relierait les champs gaziers israéliens et chypriotes à la Grèce puis à l'Italie, traversant les eaux contestées entre la Grèce, la Turquie et Chypre. À demi-mot est ainsi évoqué l'intérêt que présente le port israélien d'Eilat, situé sur le golfe d'Aqaba de la mer Rouge. Ce qui en ferait un point stratégique pour les exportations énergétiques des pays du Golfe vers l'Europe.

Un consortium israélo-émirati pour construire un pipeline entre la mer Rouge et la Méditerranée

Le 22 septembre dernier, le premier ministre israélien, Benjamin Netanyahu, intervenait à la tribune de l'Assemblée générale des Nations unies. Après s'être dit « convaincu que nous ne devons pas donner aux Palestiniens un droit de veto sur les nouveaux traités de paix susceptibles d'être conclus entre Israël et les États arabes », le chef du gouvernement israélien d'extrême droite se réjouissait publiquement. « Lors de la conférence du G20, le président Biden, le premier ministre Modi et des dirigeants européens et arabes ont annoncé un projet visionnaire de couloir qui s'étendra de la péninsule arabe à Israël. »

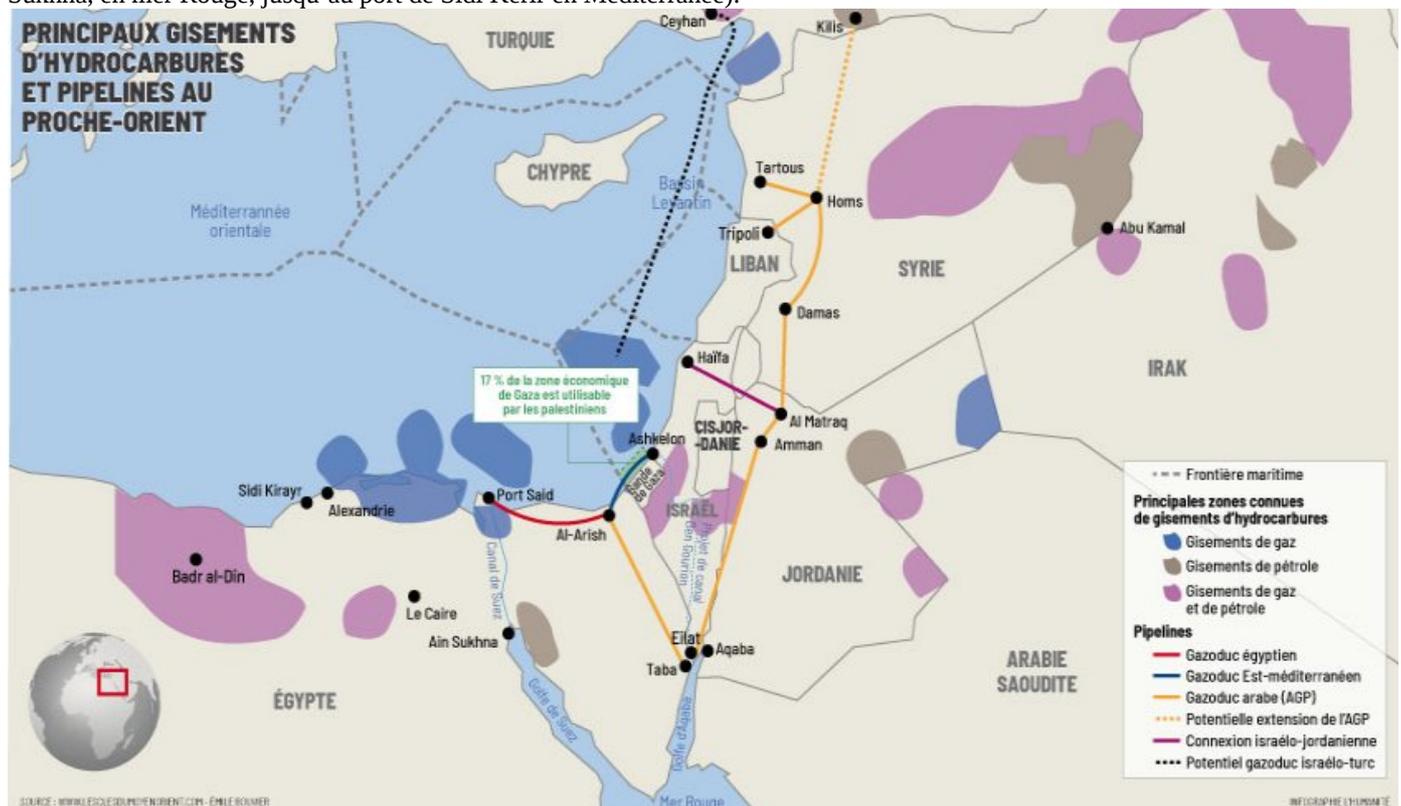
Brandissant une carte baptisée « nouveau Moyen-Orient », il traçait alors au marqueur rouge une ligne partant de l'Asie, passant par Israël et se terminant en Europe. « Nous ne ferons pas que faire disparaître les barrières entre Israël et nos voisins, s'écriait-il. Nous construisons ensemble un nouveau corridor de paix et de prospérité, qui connectera l'Asie à l'Europe en passant par les EAU, l'Arabie saoudite, la Jordanie et Israël. C'est un changement extraordinaire, c'est un changement monumental, c'est un autre tournant dans l'Histoire. » De l'État de Palestine, il n'en est évidemment pas question.

C'est donc un puzzle mûrement réfléchi qui se met en place et dont l'existence est totalement conditionnée par les accords d'Abraham, c'est-à-dire la normalisation des relations entre Israël et un certain nombre de pays arabes. Pour l'heure, ces accords concernent le Maroc, le Soudan, Bahreïn et les EAU.

C'est ainsi qu'un protocole d'entente a été signé dès octobre 2020 entre la société publique israélienne EAPC (Europe Asia Pipeline Company) et l'entreprise israélo-émirati Med-Red pour l'acheminement de pétrole via un oléoduc reliant la mer Rouge (via le port israélien d'Eilat) à la Méditerranée, au port israélien d'Ashkelon, à une vingtaine de kilomètres de la bande de Gaza. La majeure partie passe actuellement par le canal de Suez à travers des pétroliers maritimes. Ce projet permettra de réduire les coûts et de faciliter le transport de quantités plus importantes répondant aux besoins croissants du marché européen après l'interruption de son approvisionnement en pétrole et gaz russes à la suite de la guerre en Ukraine.

Les Émirats arabes unis ont signé un accord pour la construction d'un pipeline maritime reliant Israël à Chypre, à la Grèce et à l'Europe, faisant d'Israël un corridor essentiel contrôlant les exportations de pétrole du Golfe vers le Vieux Continent. Ce qui aurait pour conséquence la réduction des revenus du canal de Suez de 17 %.

Ce à quoi il faut ajouter le projet de duplication de l'oléoduc trans-israélien déjà existant, traversant Israël sur 254 km d'Eilat à Ashkelon, qui pourrait signifier la fermeture de l'oléoduc égyptien Sumed (qui transporte le pétrole du Golfe depuis le port d'Ain Sukhna, en mer Rouge, jusqu'au port de Sidi Kerir en Méditerranée).



Un deal secret passé entre Israël et l'autorité palestinienne

Cette nouvelle route comprendrait le percement d'un nouveau canal, baptisé canal Ben-Gourion. L'idée n'est pas nouvelle, elle date des années 1960. Mais a été relancée par Israël au moment des accords d'Abraham. À l'origine, on trouve la volonté états-unienne de ne pas dépendre de l'Égypte, considérée comme trop proche de la Russie, alors que, selon le US Naval Institute, 12 % du commerce mondial passe par le canal de Suez.

En avril 2021, Tel-Aviv avait même annoncé le début des travaux pour le mois de juin de la même année. Une façon d'enraciner le tracé, notamment dans l'esprit de l'allié états-unien. Selon le site *Armstrongeconomics*, une partie de ce canal « traverserait précisément la bande de Gaza. Le passage commencerait par la ville portuaire d'Eilat en Israël à travers le golfe d'Aqaba, via la frontière jordanienne et la vallée d'Arabah avant d'entrer dans la mer Morte et de se diriger vers le nord autour de la bande de Gaza ».

Ce canal, contrairement à celui de Suez, serait doublé et pourrait donc accueillir des navires dans les deux sens. Il serait également plus large et plus profond. Et il fournirait à Israël une option stratégique, car le canal Ben-Gourion obérerait l'importance de Suez pour l'armée américaine. Un développement auquel l'Égypte aura d'autant plus de mal à s'opposer (les revenus du canal de Suez, entre 6 et 9 milliards de dollars par an pour le trésor égyptien, seront considérablement diminués) qu'elle a renoncé à sa souveraineté sur les îles de Tiran et de Sanafir au profit de l'Arabie saoudite.

Or, ces deux îles contrôlent l'entrée du golfe d'Aqaba et donc l'accès aux ports d'Aqaba en Jordanie et d'Eilat en Israël. « Ce projet n'est pas seulement une amélioration logistique, c'est une affirmation profonde de l'intention d'Israël de devenir le pivot du commerce maritime mondial », soulignait le site d'information *Eurasianews.com*, le 7 novembre.

On comprend mieux l'importance stratégique de la bande de Gaza pour la réalisation du canal Ben-Gourion. La jonction aurait alors lieu avec le grand port israélien d'Haïfa, plus au nord, sans aucune concurrence en Méditerranée orientale : le port de Beyrouth, au Liban, a été détruit il y a trois ans et celui de Lattaquié, en Syrie, est régulièrement bombardé par Israël. Tant d'un point de vue sécuritaire que logistique (pour l'extension de ce terminal pétrolier), le nord de la bande de Gaza – au minimum – ne doit représenter aucun danger.

Sur le même thème

Gaza : Israël a-t-il passé un accord secret pour mettre la main sur les gisements de gaz au large de l'enclave ?

Quelle meilleure option pour cela qu'un territoire vidé de ses habitants ? D'autant qu'il existe d'importants gisements gaziers au large de Gaza. En juin dernier, Benyamin Netanyahou avait annoncé qu'il entendait en accélérer l'exploitation « dans le cadre des accords existants entre Israël, l'Égypte et l'Autorité palestinienne ».

Alors que des négociations secrètes étaient en cours entre Israël et l'Autorité palestinienne, le Hamas avait déclaré qu'il ne permettrait pas aux Israéliens d'utiliser la question du champ gazier de Gaza comme instrument pour conclure des accords politiques et de sécurité avec d'autres parties.

L'acharnement israélien contre l'enclave palestinienne, rendu possible par l'attaque meurtrière du Hamas, pourrait bien trouver sa source dans ces projets énergétiques aux investissements colossaux. Les pays du Golfe, les États-Unis et l'Union européenne, qui ne font pas le moindre geste pour contraindre Israël à un cessez-le-feu, en sont parties prenantes. La vie des Palestiniens se jauge à l'aune des pipelines.