

# Les grands projets : facteur de paix au Proche-Orient

*En décembre 1990, Fusion publiait un article de l'économiste américain Lyndon LaRouche intitulé « L'eau : clé de la paix au Moyen Orient ». Il y décrivait son « Plan Oasis » dont les concepts ont été à la base du récent accord israélo-palestinien.*

Marcia Merry

**L**e plan économique pour le Proche Orient défendu depuis des années par Lyndon LaRouche, repose sur de grands projets de gestion d'eau et de transport, ainsi que sur l'utilisation d'énergie nucléaire pour le dessalement de l'eau et la création d'un système de réservoirs, de canaux et de fleuves d'eau douce, dans toute la région du Proche Orient et de l'Afrique du Nord. La mise en œuvre de ce programme, en conjonction avec des efforts de développement industriel et agricole et la construction d'infrastructures sociales — hôpitaux, écoles, logements, centres culturels — jettera les bases de la paix et du développement pour le siècle prochain.

Nous présentons ici une description résumée de projets prioritaires pour la région et abordons rapidement les moyens de les réaliser.

## Fabriquer de l'eau douce

Considérons tout d'abord ce que nous pourrions faire avec l'énergie nucléaire. Imaginons une colonie agro-industrielle perdue au milieu du désert, dans un endroit éloigné des différents projets d'irrigation actuellement à l'étude, mais à proximité de

la mer. Prenons une demi-douzaine de modules de réacteurs nucléaires à haute température (HTR), de ceux que l'on sait actuellement produire en série. Assemblons ces modules sous la forme d'un groupe générateur produisant 1 à 2 gigawatts d'électricité et 1 à 2 gigawatts de chaleur exploitable. En combinant plusieurs procédés connus, utilisons une portion de cette électricité et de cette énergie thermique pour dessaler l'eau de mer à raison de 70 à 100 mètres cubes par seconde. Nous obtenons ainsi autant d'eau douce que nécessaire pour les besoins domestiques, industriels et d'irrigation d'une colonie agro-industrielle d'un million de personnes en plein milieu du désert ! Le reste de l'énergie du réacteur servira à pomper l'eau de la mer vers notre colonie (située à une altitude d'environ 400 mètres). Quelques unités nucléaires supplémentaires suffiront à satisfaire les besoins en électricité et en chauffage de la colonie. Il suffirait de 24 centres de dessalement de ce type pour produire un débit d'eau douce équivalent à celui du Nil et de l'Euphrate réunis.

Dans la pratique, la taille des complexes de dessalement peut varier beaucoup, utilisant des modèles récemment perfectionnés de réacteurs nucléaires modulaires. Des unités complètes de dessalement, compre-

nant une centrale nucléaire installées sur des plates-formes flottantes, pour un transport et une installation rapides, peuvent être produites en série. Le travail de recherche et développement sur cette technologie est déjà fait. Les modules HTR possèdent des caractéristiques inhérentes de stabilité et de sécurité qui les rendent idéales pour une utilisation à grande échelle dans la région du Proche Orient.

En dehors du dessalement de l'eau de mer, qui offre un potentiel illimité, il est tout à fait possible de transférer d'énormes quantités d'eau douce, depuis des zones en possédant en excédant — en particulier les régions pluvieuses des forêts tropicales en Afrique centrale — vers le Sahel, l'Afrique du Nord, et même le Proche Orient. Des projets de cette nature, utilisant des systèmes de canaux, de réservoirs et de stations de pompage, sont à l'étude depuis longtemps.

## Les grands projets

Avec un apport d'énergie et une certaine « ingénierie géographique », l'eau peut être canalisée depuis des zones excédentaires jusqu'à des zones déficitaires.

Des plans d'ingénierie existent déjà pour de nombreux projets :

1) Acheminer de l'eau depuis le Zaïre (bassin du Congo) vers le bassin du lac Tchad, en passant par l'Oubangui, afin de rétablir et stabiliser le niveau du lac Tchad et de fournir l'eau pour le développement du Sahel.

2) Capter davantage du Nil blanc et du Nil bleu, afin de mieux réguler l'approvisionnement dans les régions en aval et autour des promontoires.

3) Développer les ressources souterraines sous le Sahara (de l'Atlantique à la mer Rouge) et sous le désert d'Arabie. La dépression de Kattara, dans le nord de l'Égypte, est un immense trou aride qui forme un parfait emplacement pour un lac d'eau de mer, eau que l'on ferait parvenir de la Méditerranée à l'aide d'un canal de 50 km de long.

La Libye a lancé en 1992 son projet de « Grand fleuve artificiel » ; l'eau est pompée dans les nappes sous le

Sahara et transportée par un énorme aqueduc souterrain jusqu'aux centres urbains de la côte méditerranéenne, où l'eau commence à manquer.

4) Améliorer le débit de l'écoulement qui, partant des plateaux de l'Anatolie, alimente les bassins de l'Euphrate et du Tigre. La proposition de la Turquie (même si elle l'a faite avec des arrière-pensées géopolitiques) de construire un « aqueduc de la paix » ayant deux branchements illustre bien les possibilités de mieux mettre l'eau au service de la bonification de la région. Plus bas dans la région du Tigre et de l'Euphrate, l'Irak a construit un « troisième fleuve », à savoir un grand canal de drainage qui évacue les eaux salées des terres pour les rendre cultivables.

5) Les maîtres projets de toute la région sont des canaux qui relieront la mer Morte à la Méditerranée et à la mer Rouge. Des unités de dessalement, installées tout au long de ces voies, pourraient approvisionner la région en eau douce pour le dévelop-

pement et la consommation. La Figure 1 montre schématiquement les tracés possibles de ces canaux.

Les propositions de relier la Méditerranée et la mer Morte sont discutées depuis au moins des décennies. Le Docteur Gad Ya'acobi, ancien ministre travailliste israélien de l'Économie, a proposé la route passant au sud de Berrsheba. Le Docteur Munther Haddadin, ancien directeur de l'administration de la Vallée du Jourdain et participant, en sa qualité d'expert en eau, aux négociations de paix multilatérales, a récemment remis en avant la proposition de canal jusqu'à la mer Morte.

### Fleuves et lacs artificiels

Il est évidemment essentiel que les nouveaux débits d'eau ainsi créés ne se dispersent pas de manière arbitraire. Il faut au contraire les organiser et les coordonner pour former un genre de « réseau de fleuves et de lacs artificiels ». L'eau provenant de la Méditerranée, la mer Rouge, le golfe Persique et la mer d'Oman peut être canalisée dans une série de réservoirs artificiels.

Dans certains cas, il faudra remonter l'eau à la hauteur des canaux au moyen du pompage qui pourrait être d'origine nucléaire. Là où la création de canaux et de réservoirs nécessite d'importants travaux de terrassement, l'excavation par explosion nucléaire pacifique serait avantageuse.

Les canaux servent à la fois de vecteur pour remplir des réservoirs et de moyen de transport. Le long des canaux et autour des réservoirs, on pourra construire des « nuplexes » — des complexes intégrant des réacteurs nucléaires et de grandes unités de dessalement pour produire de l'eau douce qui alimentera des systèmes de « fleuves artificiels ». En plus du dessalement, on pourra faire parvenir, par canalisation ou pompage, de l'eau douce venant de sources naturelles.

Au lieu de se contenter d'« îlots de verdure » isolés, on pourra créer un

# EN JANVIER DANS FUSION

*La science, passionnément !*

**Paul Langevin  
et la théorie de la relativité**

**L'avion spatial  
de 3ème génération**

**De nouvelles technologies  
pour nourrir le monde**

réseau de « bandes vertes » de développement interconnectées, qui deviendraient simultanément de véritables axes de transport pour les marchandises et les voyageurs, par eau, rail et route, et des emplacements pour la création de nouvelles villes et de complexes industriels.

La détermination du cours des fleuves artificiels et de l'emplacement des bandes vertes devra prendre en compte des considérations géographiques, géologiques et infrastructurelles, en ayant présent à l'esprit la croissance future de la population ainsi que le régime des eaux qui résultera de l'augmentation des pluies naturelles.

Les réservoirs d'eau salée pompée à partir de la mer remplissent plusieurs fonctions. D'abord, ils approvisionnent les centrales de dessalement et les industries installées sur ses rives. Deuxièmement, ils font partie du réseau de transport, de même que les canaux. Troisièmement, l'eau de ces lacs augmentera localement le contenu en humidité de l'atmosphère, et aura potentiellement des avantages hydrostatiques pour les nappes phréatiques.

La modification des débits d'eau peut avoir des effets bénéfiques sur tout le climat d'une région. L'évaporation depuis les lacs et les réservoirs, ainsi que la transpiration des plantes

et d'autres effets résultant de la pratique de l'agriculture intensive et de l'irrigation à grande échelle dans le désert, favorisent les processus naturels générateurs de pluies. Si, parallèlement à l'augmentation des pluies, la gestion de l'eau et l'agriculture s'intensifient, alors le processus s'accélère de lui-même. Le débit d'eau entre l'atmosphère, la mer, la terre et la biomasse s'accroît à tel point que les déserts finissent par disparaître, et un climat de type « méditerranéen » est créé dans toute la région.<sup>1</sup>

## Le lien avec l'Europe

Le sort du Proche Orient est étroitement lié aux choix économiques que fera l'Europe dans les prochains mois. Si les gouvernements européens adoptent le programme de Lyndon LaRouche pour le développement et l'intégration des infrastructures de l'ensemble du continent, il est certain que les projets du Proche Orient seront plus faciles à réaliser. Ce programme, baptisé « Triangle productif Paris-Berlin-Vienne » (Figure 2), repose sur des systèmes ferroviaires rapides (TGV et trains à lévitation magnétique) et sur la croissance de l'énergie nucléaire; il est destiné à créer un nouveau « miracle économique » en Europe centrale et orientale.

C'est l'Europe continentale qui devra fournir le plus gros des moyens technologiques pour le développement du Proche Orient, y compris la production de modules nucléaires et d'usines de dessalement.

Dans cette optique, il faut complètement revoir les infrastructures de transport reliant l'Afrique du Nord, le Proche Orient et le « Triangle productif » en Europe. Le programme du « Triangle productif » prévoit une série de couloirs d'infrastructure — des « bras en spirale » partant de la région centrale pour s'étendre à tous les coins d'Europe... et au-delà.

Le réseau de transport proposé comprend les éléments suivants :

Figure 1 - Proposition de canaux

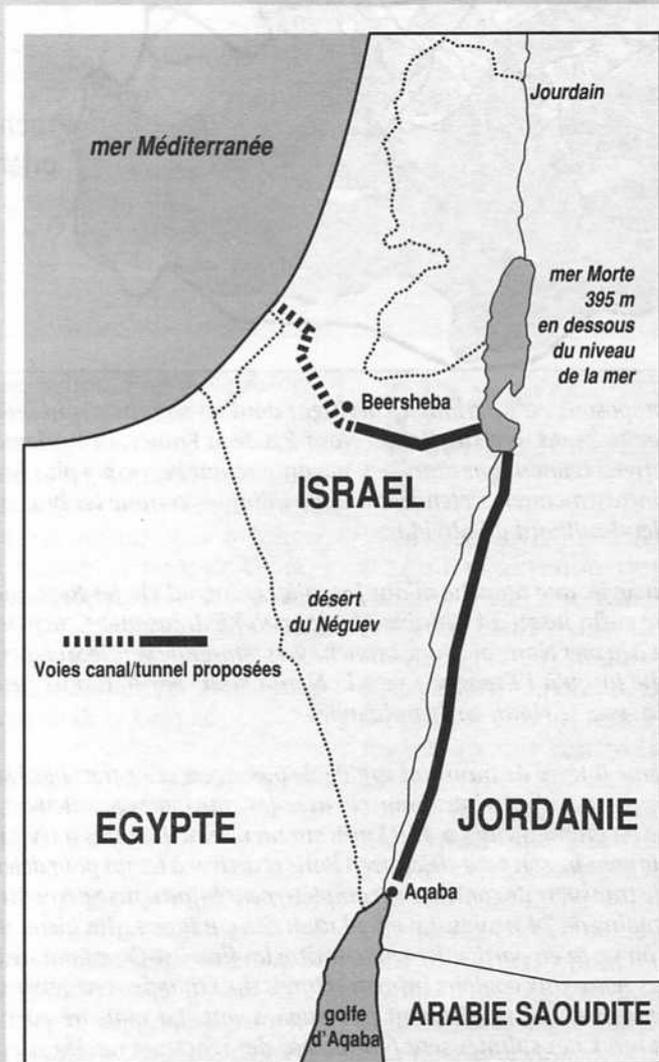
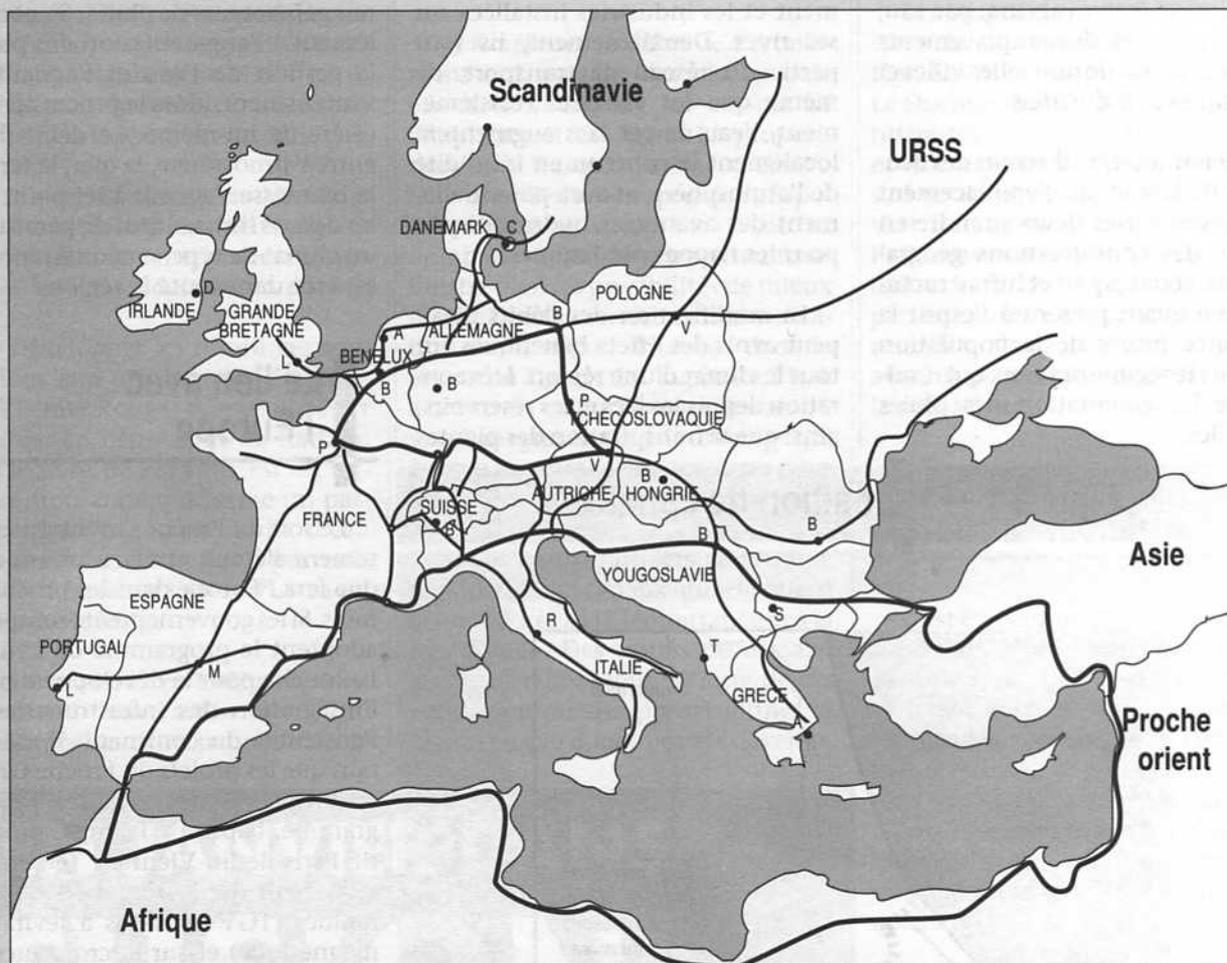


Figure 2 - Le « Triangle productif Paris-Berlin-Vienne »



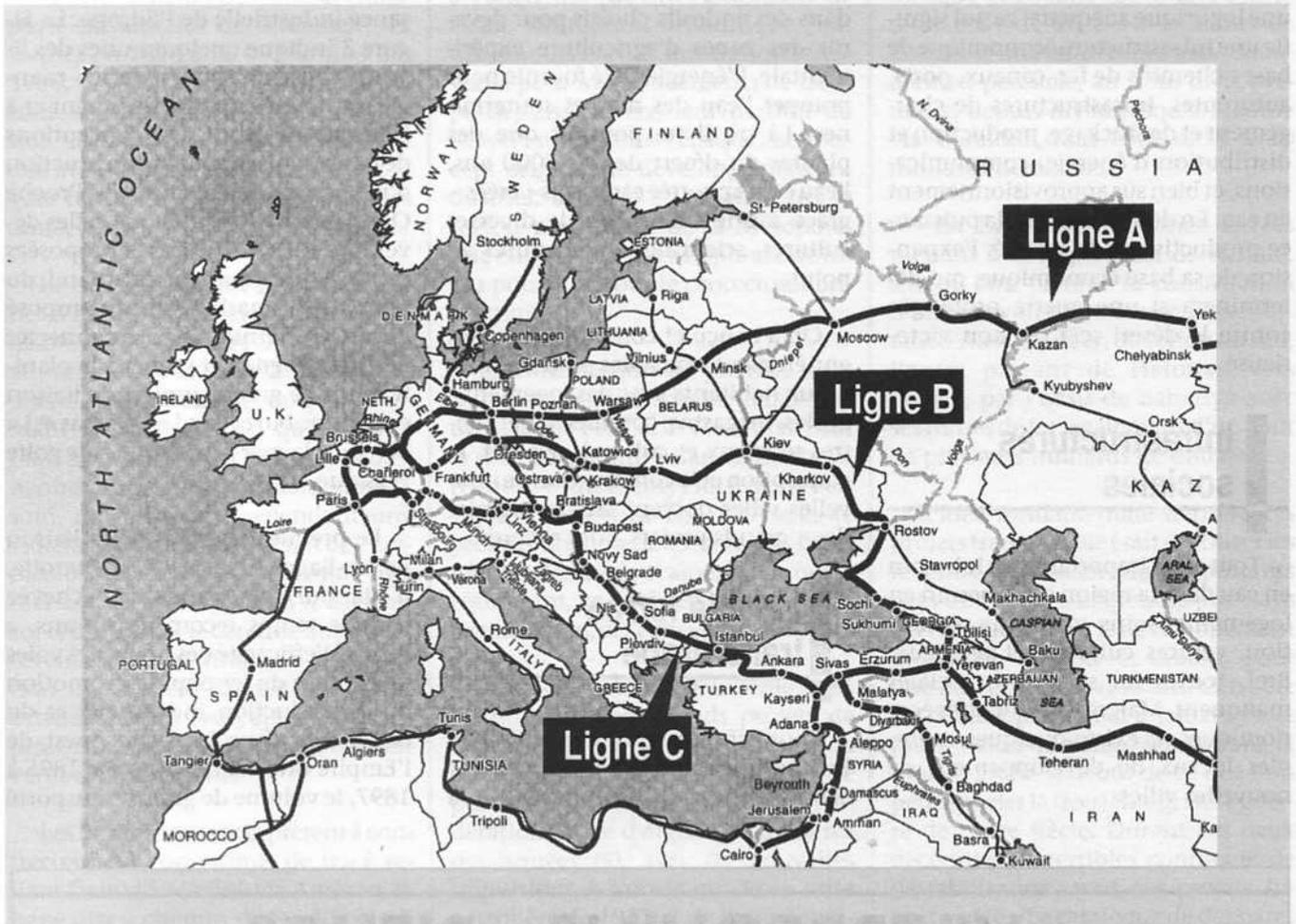
Le cœur de l'infrastructure européenne que nous proposons est un triangle curviligne dont les sommets sont à Paris, Berlin et Vienne, triangle qui comprend les principales zones industrielles du Nord-Est de la France, de l'Allemagne et de la Tchécoslovaquie de l'Est. Les densités d'activité économique dans ce « noyau » seront beaucoup plus hautes que celles du Japon. De cette région, des couloirs infrastructurels s'étendent à toute l'Europe, comme les bras d'une galaxie, touchant globalement un marché d'un demi-milliard d'individus.

Ces couloirs s'étendent : vers l'Est, de Berlin à Varsovie, une branche allant jusqu'à Leningrad via les Républiques baltes, une autre à Minsk et Moscou, et une autre enfin jusqu'à l'Ukraine ; toujours à l'Est, jusqu'à Cracovie par Wrocław ; vers le Sud-Est, le long du Danube jusqu'à la mer Noire avec une branche vers Istanbul ; vers le Sud, jusqu'à la Sicile ; vers le Sud-Ouest, par Lyon et Marseille jusqu'à l'Espagne ; vers le Nord-Ouest, par le tunnel jusqu'à l'Angleterre et jusqu'aux ports de Hollande ; enfin, vers le Nord, en Scandinavie.

L'épine dorsale de cette infrastructure est un système intégré de transport rapide de passagers et de fret, basé sur le rail à grande vitesse et les technologies à lévitation magnétique, interconnecté avec les transports par fleuves, par canaux et par routes. Les passagers fonceront entre les grandes villes à 450 km/h sur un réseau de trains à lévitation magnétique à grande vitesse ; on pourra par exemple prendre son petit-déjeuner à Paris et arriver à temps pour déjeuner à Leningrad. Dans le noyau central, un système de transport de conteneurs complètement informatisé permettra de faire passer un conteneur « de porte à porte » en moins de 24 heures. La circulation des passagers, des biens et des matières premières sera redessinée et intensifiée ; on verra en particulier réapparaître les flux Est-Ouest qui avaient quasiment disparu avec la division de l'Europe. Les nouveaux couloirs infrastructurels du Triangle vont générer des zones très denses de développement urbain et industriel qui n'existaient pas auparavant. La majeure partie de l'électricité consommée dans le noyau et dans les branches spirales sera fournie par des réacteurs nucléaires de la troisième génération, qui produiront de l'électricité mais aussi de la chaleur.

**Jonathan Tennenbaum**

Figure 3



1. Construction d'un pont au-dessus du détroit de Gibraltar ;
2. Extension des lignes ferroviaires à grande vitesse pour former une boucle fermée autour de la Méditerranée : traversant le pont de Gibraltar, les trains longeraient la côte d'Afrique du Nord, jusqu'au canal de Suez, passeraient par Israël, la Jordanie, le Liban et la Syrie avant de regagner l'Europe centrale à partir de la Turquie ;
3. Amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Irak, l'Iran et au-delà, en passant par la Turquie ;
4. Développement des infrastructures dans la région de la mer Noire pour établir de meilleures liaisons avec les centres industriels de l'Ukraine.
5. Amélioration des liaisons entre la Sicile et l'Afrique du Nord (Tunisie), avec éventuellement un tunnel.

## La guerre contre le désert

On peut se représenter le processus dont nous venons de parler comme une « guerre contre le désert », l'objectif étant d'obtenir une « victoire complète et finale ». Les munitions, c'est l'eau douce. Les « soldats du front », ce sont les ouvriers et les ingénieurs qui construisent les canaux, les villes, les complexes industriels et les lignes de chemin de fer, et les fermiers qui s'activent à « irriguer » la terre conquise sur le désert. « Derrière les lignes », on trouve les ouvriers et les ingénieurs qui fournissent « les armes » pour « la guerre » : l'acier, le béton, l'équipement pour creuser, dessaler et approvisionner en énergie, les bulldozers et les tracteurs, les maisons préfabriquées. Chaque arpent de terre gagné sur

l'« ennemi » doit être consolidé, colonisé et converti en une base pour de prochains assauts. La puissance de feu se mesure à la quantité d'énergie utile pouvant être appliquée par tête et par kilomètre carré en terme d'intensité d'activité agricole, industrielle et infrastructurelle.

De même qu'avec des armes réelles, augmenter la puissance de feu est une question de niveau de technologie. Face à un ennemi aussi formidable que le désert, il serait absurde de ne pas utiliser les armes les plus modernes — les « armes nucléaires » telles que les réacteurs à haute température. La capacité d'utiliser ces armes de technologie moderne, dépend de l'éducation, de l'entraînement et des qualités morales des soldats et de ceux appelés à fournir et entretenir ces armes. Il faut y ajouter les scientifiques et les ingénieurs qui doivent constamment développer et perfec-

tionner de nouvelles armes pendant la guerre. Cependant, les meilleures technologies restent inefficaces sans une logistique adéquate, ce qui signifie une infrastructure économique de base : chemins de fer, canaux, ports, autoroutes, infrastructures de chargement et de stockage, production et distribution d'énergie, communications, et bien sûr approvisionnement en eau. En définitive, c'est la puissance productive de la société, l'expansion de sa base économique, qui déterminera si une guerre prolongée contre le désert sera ou non victorieuse.

### Infrastructures sociales

Tout aussi important que le besoin en eau dans la région est le besoin en logements, soins médicaux, éducation, centres culturels et religieux. Bref, toutes les structures sociales manquent. Malgré les difficultés économiques, il existe quelques exemples locaux de développement de nouvelles villes.

Dans les années 80, dans le désert de l'est égyptien, par exemple, on a créé des complexes agricoles *ex novo*, dans des endroits choisis pour devenir des zones d'agriculture expérimentale. L'énergie a été fournie pour pomper l'eau des nappes souterraines. Là où il ne poussait que des plantes du désert depuis 5000 ans, l'eau était apportée et des sols « créés » grâce à une succession de diverses cultures, scientifiquement mises au point.

On a conçu et construit des villes entièrement nouvelles pour les nouveaux habitants avec des logements, écoles, magasins, commerces, et centres religieux et culturels. En fait, la conception et la construction de nouvelles villes doivent être le premier des « grands projets » des accords.

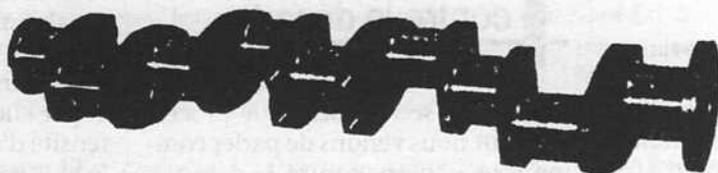
### La voie ferrée trans-arabe

Tout effort visant à stabiliser le Proche Orient par le développement économique doit commencer par la

construction d'un réseau ferroviaire trans-Arabie reliant toute la région à l'infrastructure de transport et la puissance industrielle de l'Europe. La Figure 3 indique quelques-unes des lignes à construire pour relier le « triangle productif » au Proche Orient et à l'Afrique du Nord. Les conceptions de base requises pour la construction d'un réseau ferroviaire au Proche Orient sont les mêmes que celles développées il y a 100 ans et proposées par le gouvernement allemand du temps de Bismark. Le réseau proposé devait en dernier ressort connecter Berlin et Bagdad et mener à la planification de grands projets de liaison entre Istanbul et Bagdad, Damas et La Mecque, la mer Caspienne et le golfe Persique.

Le premier segment de la liaison Berlin-Bagdad, la route d'Anatolie, d'Istanbul à Konya, qui fut achevée dans le temps record de six ans, a prouvé l'efficacité des nouvelles voies de chemin de fer pour la promotion de la production industrielle et du commerce dans la partie ouest de l'Empire ottoman d'alors. De 1895 à 1897, le volume de grains transporté

## VILEBREQUINS - BIELLES



pour moteur essence, diesel  
pour automobiles, poids lourds, divers  
pour compresseurs : air, froid industriel, freinage, divers  
pour pompes : gaz, liquide, pour machines-outils et divers

# chambon sa

81 RUE DE LA TOUR 42000 ST ETIENNE TEL. 77 93 69 82 FAX 77 74 33 58  
ADRESSE POSTALE B.P. 640 - 42042 ST ETIENNE CEDEX 1

le long de la ligne Eskisehir-Konya passa de 12.200 tonnes à 106.700 tonnes, le volume de minerai transporté passant lui de seulement 15 tonnes en 1896 à 26.072 tonnes dès 1900. La présence d'une nouvelle route se traduisit par une augmentation visible de la production et de la densité de population le long de la voie ferrée en l'espace de quelques années.

Le développement réussi des mines d'Anatolie suscita un projet semblable de liaison entre la région riche en minerai de la mer Morte avec le port d'Aqaba. Ce projet du gouvernement d'Istanbul ainsi qu'un autre plan pour continuer la route anatolienne vers Bagdad via Adana et Mossoul, rencontrèrent cependant une violente opposition de la part de l'Empire britannique, qui y voyait une menace au monopole qu'il exerçait sur le transit par le canal de Suez et les revenus qu'il en tirait. La construction de la route Bagdad-Konya fut interrompue en 1906, après que l'Empire britannique eut menacé d'intervenir militairement.

Les Britanniques acceptèrent à contrecoeur un compromis de tracé reliant Damas à Médine via Amman, la ligne dite « chemin de fer du pèlerinage de Hedjaz », à condition que l'on interrompe le projet de port d'Aqaba et le prolongement de la ligne depuis Médine jusqu'à La Mecque et jusqu'au port de Djedda, sur la mer Morte. Cette route à une voie pouvait facilement être transformée en ligne de chemin de fer permettant le transport en quantité de biens dans la partie ouest de la péninsule arabe. Le potentiel économique d'une telle voie ferrée, et bien sûr ses implications militaires poussèrent les Britanniques à détruire, grâce à leur agent T.E. Lawrence « d'Arabie », les traces de la route Hedjaz et par conséquent à bloquer toute la route sur une longueur de 844 kilomètres depuis La Mecque au nord. Les divers efforts faits pour restaurer cette route n'ont pas, jusqu'à ce jour, abouti.

La construction de la route Bagdad-Konya fut reprise en 1910 puis interrompue à cause de la Première guerre mondiale, avant d'être reprise

en 1936, sous le régime de protectorat britannique accordé depuis 1921 à l'ancienne province ottomane de l'Irak. L'intention britannique était néanmoins d'avoir une liaison ferroviaire pour les mouvements de troupe depuis, et vers, leur bastion du Koweït sur le golfe Persique. Le concept original de développement industriel, agricole et urbain dans la région nourricière de la Mésopotamie entre le Tigre et l'Euphrate ne fut pas poursuivi sous le protectorat britannique.

La construction du premier train trans-iranien, de Bandar Shah (actuellement Bandar-e Torkeman) sur la mer Caspienne à Bandar Shahpur (Bandar-e Khomeiny) sur le golfe Persique, commença en 1927 sous le premier Shah Reza. Ce sont des ingénieurs allemands et américains qui le réalisèrent, malgré les protestations britanniques, et l'achevèrent en 1938.

Avec le début de la Deuxième guerre mondiale, ces grands projets de chemins de fer furent arrêtés, et la construction de certaines routes ne put être prise sérieusement en considération, faute d'argent, avant la fin des années 60, avec de nouvelles impulsions à l'occasion de la crise pétrolière de 1973 et de l'augmentation des revenus liés au pétrole.

Les gouvernements d'Egypte, de Jordanie, de Syrie, d'Arabie Saoudite et de l'Irak étudièrent de nouveaux plans pour établir des voies de chemin de fer trans-Arabie, et les présentèrent au milieu des années 70 dans le rapport sur les projets ferroviaires de la Ligue arabe. Ces projets comprenaient :

- L'achèvement de la voie de chemin de fer Bagdad-Basra-Koweït plus environ 2500 kilomètres de routes intérieures en Irak, d'un coût d'environ 20 milliards de dollars ;

- La ligne Damas-Homs-Palmyre d'un coût de 2 à 3 milliards de dollars. La restauration, avec abandon du petit écartement de voie (1050mm) en faveur du standard européen (1435mm), de toute la vieille route de Hedjaz, pour un coût de 5 à 7 milliards ;

- Une ligne trans-saoudienne de Dammam sur le golfe Persique à La Mecque et Djedda sur la mer Morte d'un coût de 10 à 12 milliards de dollars et une autre route trans-saoudienne, parallèle, au nord de la première, depuis Riyad jusqu'à Médine via Buraidah, d'un coût de 8 à 10 milliards de dollars ;

- En Egypte, deux voies ferrées menant à la Dépression de Kattara, site où l'on planifie la construction d'un réservoir d'eau douce, l'une partant d'Alexandrie en direction du sud, l'autre partant de Helouan vers l'ouest, par l'oasis de Bahariya avec ses mines de fer, également d'un coût de plusieurs milliards de dollars.

L'idée fondamentale derrière ces projets trans-Arabie était d'utiliser les revenus de plus en plus importants tirés de la vente de pétrole aux pays occidentaux, pour le développement industriel, agricole et urbain, pour une durée d'environ 15 ans. Cette ère de développement n'a jamais vu le jour. Mais à la place, éclata dans le monde arabe le début de ce que l'on peut appeler la troisième grande guerre de notre siècle. Durant ces deux décennies de terribles conflits et de déstabilisation, tous ces projets furent arrêtés. Le catalogue de désastres commença avec le début de la guerre civile au Liban en 1975 et son invasion par Israël et la Syrie ; suivirent l'assassinat du roi Fayçal d'Arabie Saoudite en 1976, le renversement du Shah d'Iran par l'Ayatollah Khomeiny en 1979, l'assassinat du Président égyptien Anouar el Sadate et enfin le début de la guerre entre l'Iran et l'Irak en 1981.

## Ces projets doivent être menés à terme

Il est plus urgent que jamais d'achever les lignes de chemin de fer le long des routes principales : Istanbul-Bagdad-Basra-Koweït, Aleppe-Damas-Amman, Djedda-La Mecque, Alexandrie-Kattara et Helouan-Bahariya-Kattara.

Depuis les conceptions élaborées par les gouvernements arabes dans

les années 1970, d'autres projets ont été envisagés. Reprendre le projet sur le tronçon jordano-syrien de l'ancienne voie Hedjaz créerait, ainsi que des projets dans la vallée jordaniennne, des opérations d'agrandissement des ports de Tripoli, Haïfa et Aqaba et de modernisation des liaisons ferroviaires entre ces ports, tout ceci conduirait à une croissance économique rapide définissant des intérêts mutuels, des intérêts de paix entre Israël et ses voisins arabes.

Qui plus est, une coopération directe entre le Canal de Suez et le port d'Aqaba encouragerait le développement d'une culture urbaine riveraine à la bordure de la Péninsule arabe, depuis Aqaba jusqu'à Djedda et Aden, et d'un semblable développement sur la bordure ouest de la mer Rouge, le long de côte est-africaine depuis Suez jusqu'à Djibouti.

La construction d'une voie de chemin de fer trans-maghrébine depuis Alexandrie jusqu'à Oran ou Tanger,

le long de la côte Méditerranéenne, en Afrique du Nord, et la construction d'une autre ligne depuis le Nil jusqu'au Lac Tchad, point névralgique du développement en Afrique centrale, formerait une extension naturelle à l'ouest du projet de Kattara en Egypte.

En créant une ligne de « ferry ferroviaire » depuis le sud de l'Italie ou la Sicile jusqu'au port de Tripoli (Libie), en perçant deux tunnels, l'un en dessous du Déroit de Gibraltar, l'autre en dessous du Déroit des Dardanelles (sur le modèle du tunnel sous la Manche), on arriverait à établir une triple connexion entre l'Afrique, le Proche Orient et le futur « triangle productif » en Europe.

D'une manière générale, les principaux tracés devraient avoir deux voies au minimum, si ce n'est trois ou quatre, fournissant un réseau ferroviaire de base, tourné vers le futur. Il serait nécessaire d'assurer l'électrification et la mise au standard euro-

péen des lignes (en ce qui concerne l'écartement des voies) de telle sorte que les réseaux européens et les réseaux nord-africains et moyen-orientaux puissent être couplés. Pour peu que ceci soit fait d'une manière correcte, en concentrant les investissements dans l'infrastructure de transport, on pourrait créer une région tournée vers la coopération économique entre Europe, Proche Orient et Afrique, effaçant ainsi, peu à peu, une époque de violence pour enfin entrer dans une période de paix et de prospérité. ■

### Notes

1. L'ensemble de ce paragraphe procède d'une vision optimiste. L'expérience actuelle prouve en effet que la création d'un potentiel précipitable ne suffit pas à générer de la pluie. Il faut aussi que ce potentiel soit emené vers le haut par le relief ou par les anticyclones, facteurs qu'il est difficile de modifier. La modification du temps prendra donc sans doute plus de temps que l'auteur ne le prévoit, ce qui ne veut pas dire qu'elle soit impossible.

## L'économie au cœur de l'accord israélo-palestinien

*Nous publions ici les sections économiques de l'accord pour l'auto-gouvernement de la Palestine*

### Annexe III

Protocole sur la coopération israélo-palestinienne en matière de programmes économiques et de développement

Les deux parties s'accordent pour établir un comité israélo-palestinien permanent de coopération économique, qui se concentre, entre autres, sur les points suivants :

1. Coopération dans le domaine de l'eau, incluant un programme de développement des ressources hydroliques préparé par les experts des deux parties, qui précisera également la gestion bipartite des réserves d'eau de la Cisjordanie et de la bande de Gaza, et incluera des propositions

d'étude et de planification concernant les droits sur les ressources en eau de chaque partie, aussi bien que l'utilisation équitable des ressources communes, à mettre en œuvre pendant et après la période d'intérim.

2. Coopération dans le domaine de l'électricité, incluant un programme de développement électrique, qui spécifiera également les modalités de coopération pour la production, l'entretien, l'achat et la vente des ressources électriques.

3. Coopération dans le domaine de l'énergie, incluant un programme de développement énergétique, qui assurera l'exploitation du pétrole et du gaz à des fins industrielles, en particulier dans la bande de Gaza et

dans le Néguev, et encouragera l'exploitation conjointe d'autres ressources énergétiques. Ce programme pourra également préparer la construction d'un complexe pétrochimique dans la bande de Gaza ainsi que la construction d'oléoducs et de gazoducs.

4. Coopération dans le domaine financier, incluant un programme de développement et d'action financiers pour encourager l'investissement à la fois en Cisjordanie, dans la bande de Gaza et en Israël, ainsi que l'établissement d'une Banque de Développement palestinienne.

5. Coopération dans le domaine des transports et des communications, incluant un programme qui définira les lignes directrices pour l'établissement d'une zone portuaire maritime à Gaza, et l'établissement de lignes de transport et de communication à destination et en provenance de la Cisjordanie et de la bande de Gaza, vers Israël et d'autres pays. De plus, ce programme assurera la nécessaire construction de routes, chemins de fer, lignes de communication, etc..

6. Coopération dans le domaine commercial, incluant des études et des programmes de promotion des échanges, pour favoriser les échanges locaux, régionaux et inter-régionaux, aussi bien que des études de faisabilité pour créer des zones de libre-échange dans la bande de Gaza et en Israël, avec accès mutuel à ces zones, et coopération dans d'autres domaines relatifs aux échanges et au commerce.

7. Coopération dans le domaine de l'industrie, incluant des programmes de développement industriels, qui prévoient la création de centre de recherche et développement israélo-palestiniens, assureront la promotion d'entreprises communes (joint ventures) israélo-palestiniennes, et établiront les lignes directrices d'une coopération dans les domaines du textile, de l'alimentation, des produits pharmaceutiques, de l'électronique, des diamants, des ordinateurs et des industries à caractère scientifique.

8. Un programme de coopération et de réglementation dans le domaine des relations du travail, et de coopération en matière de protection sociale.

9. Un plan de coopération et de développement des ressources humaines, prévoyant des groupes de travail et des séminaires communs israélo-palestiniens, et la constitution en commun de centres de formation professionnelle, d'instituts régionaux et de banques de données.

10. Un plan de protection de l'environnement, prévoyant des mesures jointes et/ou coordonnées dans ce domaine.

11. Un programme pour développer la coopération et la coordination dans le domaine des communications et des médias.

12. Tout autre programme d'intérêt mutuel.

## Annexe IV

Protocole sur la coopération économique concernant les programmes de développement régional

1. Les deux parties coopéreront dans le contexte des efforts multilatéraux pour la paix, afin de promouvoir un programme de développement pour la région, incluant la Cisjordanie et la bande de Gaza, que le groupe du G7 lancerait. Les parties demanderont au G7 de rechercher la participation à ce programme d'autres Etats intéressés, tels que les Etats membres de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), les Etats arabes de la région, ainsi que des représentants du secteur privé.

2. Le programme de développement sera formé de deux éléments :

- Un programme de développement économique pour la Cisjordanie et la bande de Gaza,
- Un programme de développement économique régional.

A. Le programme de développement économique pour la Cisjorda-

nie et la bande de Gaza inclura les éléments suivants :

- Un programme de réhabilitation sociale, incluant un programme de logement et de construction.
- Un plan de développement des petites et moyennes entreprises.
- Un programme de développement des infrastructures (eau, électricité, transport et communication, etc...).
- Un plan de ressources humaines.
- D'autres programmes.

B. Le programme de développement économique régional pourrait être composé des éléments suivants :

- La constitution d'un fonds de développement pour le Moyen Orient, dans un premier temps, et d'une banque de développement du Moyen Orient, dans un deuxième temps.
- L'établissement d'un plan conjoint israélo-palestino-jordanien pour l'exploitation coordonnée de la zone de la mer Morte.
- Le canal de la Méditerranée (Gaza) à la mer Morte.
- Un projet régional de dessalement, et d'autres projets de développement des ressources en eau.
- Un plan régional pour le développement de l'agriculture, incluant un effort régional coordonné pour la prévention de la désertification.
- L'interconnexion des réseaux électriques.
- Coopération régionale pour le transfert, la distribution et l'exploitation industrielle du gaz, du pétrole et des autres ressources énergétiques.
- Un plan de développement régional du tourisme, des transports, et des télécommunications
- Une coopération régionale dans d'autres domaines

C. Les deux parties encourageront les groupes de travail multilatéraux, et en assureront la coordination en vue du succès. Les deux parties encourageront les activités entre les sessions, aussi bien que la réalisation d'études de pré-faisabilité et de faisabilité, par les différents groupes de travail multilatéraux. ■