

GÉRARD MESTRALLET

Envoyé spécial du président de la République française pour l'IMEC

Bonjour. Merci Thierry de m'avoir invité et merci également de consacrer une session entière à l'IMEC, le corridor économique Inde-Moyen-Orient-Europe. Je m'appelle Gérard Mestrallet. Je suis l'envoyé spécial du président français, Emmanuel Macron, pour l'IMEC. Je ne suis pas diplomate. J'ai une formation dans l'industrie. J'ai été PDG d'entreprises comme GDF Suez (ENGIE) pendant plus de 20 ans, entreprises impliquées dans l'énergie et l'environnement.

Nous avons un petit panel, certes de petite taille, mais, grâce à mes collègues, il est de très haut niveau. Mes collègues sont Anurag Varma et Gidon Bromberg. Anurag est vice-président senior et responsable des affaires publiques et du développement commercial d'Adani North America, qui fait partie du plus grand conglomérat indien d'infrastructures et de logistique. À ce titre, Anurag façonne les partenariats et la croissance stratégique de l'entreprise en Amérique du Nord. Auparavant, il occupait le poste de vice-président et de responsable du gouvernement mondial et des affaires publiques chez Infosys. Il est actuellement installé à Washington.

Gidon Bromberg est cofondateur et codirecteur d'EcoPeace Middle East. EcoPeace est une organisation régionale unique œuvrant pour la consolidation de la paix environnementale et qui a été fondée en 1994. Cette organisation a été proposée en 2024 pour le prix Nobel de la paix. Gidon en est le codirecteur depuis trois décennies. Il exerce la profession d'avocat. Il est immergé dans le monde de la consolidation de la paix environnementale depuis plus de 30 ans et il a beaucoup écrit sur la corrélation entre les problèmes liés à l'eau et la paix au Moyen-Orient. Il s'est exprimé sur ces sujets devant le Conseil de sécurité de l'ONU, le Sommet pour le climat des Nations unies, le Congrès américain et le Parlement européen.

Je commencerai par décrire ce qu'est l'IMEC. L'IMEC a été créé par un accord, un protocole d'accord, signé en septembre 2023 à New Delhi en marge du G20. Cet accord a été signé par huit chefs d'État ou de gouvernement : M. Modi pour l'Inde, Mohammed bin Salman pour l'Arabie saoudite, Mohammed bin Zayed pour les Émirats, et avec quatre signataires pour l'Europe, à savoir le président Macron pour la France, le chancelier Scholz pour l'Allemagne, la Première ministre Meloni pour l'Italie et, pour l'Union européenne, Mme von der Leyen qui en est membre en tant que telle, ainsi que Joe Biden. Il s'agit d'un corridor économique et logistique. Il vise à développer et à renforcer la connectivité entre les trois continents : l'Inde, le Moyen-Orient et l'Europe. L'IMEC sera l'un des grands projets d'infrastructure du XXI^e siècle. Au total, les besoins d'investissement pourraient s'élever à 500 milliards de dollars, même si de futures études de faisabilité permettront de déterminer un montant plus précis.

Concrètement, de quoi s'agit-il ? Concrètement, le corridor transportera des marchandises par conteneurs. Cela impliquera donc des bateaux, des ports et des chemins de fer. Il

transportera aussi de l'énergie : de l'électricité, de l'électricité verte, des lignes à haute tension, de l'hydrogène vert. D'ailleurs, suite aux discussions auxquelles nous venons d'assister dans le panel précédent, je voudrais mentionner que l'IMEC sera le corridor le plus important pour l'hydrogène vert parce qu'il reliera la zone de consommation la plus importante avec la zone de production la plus importante. Les producteurs d'hydrogène vert seront en Inde, et peut-être pourrez-vous évoquer plus tard l'immense projet indien de production d'hydrogène vert. L'Inde, l'Arabie saoudite, les Émirats, Oman, mais aussi l'Égypte le long du canal de Suez, et la Jordanie – cette zone produira des quantités très importantes d'hydrogène vert, et l'Europe a décidé d'importer d'énormes quantités d'hydrogène vert. L'IMEC sera donc le lien entre ces zones. Dans l'IMEC, on transportera aussi les données numériques par fibre optique.

Comme vous pouvez le voir sur la carte, il y aura trois étapes. La première étape se fera entre l'Inde et le sud-est de la péninsule arabique. Ce sera une étape maritime. La deuxième section se situera entre, par exemple, Jebel Ali (mais il n'y aura pas qu'un seul port à Dubaï) et le port de sortie, Haïfa. Ce sera une étape terrestre passant par la Jordanie et Israël. La Jordanie et Israël ne sont pas des États signataires, car ils ne sont pas membres du G20 et n'étaient donc pas présents à New Delhi, mais ils sont explicitement mentionnés dans le communiqué de presse publié par les huit chefs d'État. Sur cette deuxième étape, il y aura des trains, des lignes à haute tension, des pipelines d'hydrogène et des câbles à fibre optique. La troisième étape constitue également une étape maritime depuis Haïfa, qui est jusqu'à présent le principal port de sortie vers la mer Méditerranée, jusqu'à Marseille, que nous voulons privilégier. Marseille est déjà aujourd'hui un pôle numérique de premier plan au niveau mondial. Elle deviendra un pôle pour l'hydrogène, d'où partiront des pipelines cheminant vers le nord de l'Europe. Bien sûr, il y aura aussi d'autres ports, comme Trieste en Italie, l'Italie étant membre de l'IMEC, et le Pirée en Grèce, mais la Grèce n'est pas membre de l'IMEC. De plus, le Pirée appartient aux Chinois.

Il y a trois objectifs géostratégiques qui expliquent la présence des États-Unis. D'abord, le corridor s'arrête en Europe. Il ne traverse pas l'Atlantique. Néanmoins, ce projet est fortement soutenu par les États-Unis. D'abord, il s'agit d'un moyen de mettre en œuvre les accords d'Abraham, afin de normaliser les relations entre Israël et les pays arabes, en créant un lien physique. Ensuite, cela renforce les liens entre l'Occident et l'Inde. Il est très important pour les États-Unis et pour l'Europe d'accroître les relations et l'amitié entre l'Europe et l'Inde. Troisièmement, l'objectif est d'augmenter la prospérité tout au long du corridor.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Premièrement, il est important de mentionner que seulement trois semaines après la signature à New Delhi, le Hamas a attaqué Israël. C'était le 7 octobre. Donc, bien sûr, pour certains pays, les priorités ont changé au Moyen-Orient, et ce sera le cas tant que la guerre continue à Gaza. Jusqu'à présent, je suis le seul envoyé spécial. Ce n'est pas toujours facile de discuter avec moi-même. Il y a des personnes en charge de l'IMEC dans tous les autres pays, mais ce sont des ministres ou des conseillers à la sécurité nationale de très haut niveau. Ce sont des personnes très importantes qui ne peuvent pas consacrer une part substantielle de leur temps à l'IMEC. Nous menons donc beaucoup d'échanges bilatéraux. Par exemple, il existe un dialogue diplomatique trilatéral entre l'Inde, les Émirats arabes unis et la France : l'IMEC est désormais l'un des axes de ce dialogue stratégique. Cependant, jusqu'à présent, il n'y a pas encore d'organisation collective,

mais c'est le projet que nous devons créer : un comité de pilotage réunissant tous les conseillers une fois qu'ils seront nommés. Il nous faut donc clairement un organe de gouvernance. Cet organe de gouvernance réunira d'abord les huit représentants, puis les deux autres pays mentionnés dans l'accord, plus, à notre avis, l'Égypte et Oman. Voilà le premier élément, la première étape.

Deuxièmement, il y a beaucoup d'études à lancer, des études pour identifier les infrastructures, où elles se trouvent, quelles sont leur efficacité et leurs capacités, si on doit augmenter les capacités des ports. Certaines infrastructures terrestres n'existent pas encore dans la péninsule arabique, il faut donc les construire. Quelle est la meilleure route ? Il y aura une route principale, normalement vers Haïfa, mais on peut imaginer d'autres routes alternatives vers la Jordanie, vers l'Égypte, ou pourquoi pas vers le Liban ? Voilà la deuxième étape que nous voulons mettre en place.

La troisième étape consiste à préparer demain. Ce que je veux dire, c'est que l'IMEC va créer de la prospérité et de la croissance tout au long de cette route. Nous allons créer des zones économiques spéciales, des zones industrielles, des zones logistiques, afin de créer des emplois, de la croissance et de la prospérité, principalement dans l'arrière-pays des ports. Ce sera le cas en Inde, ce sera le cas à Marseille, et c'est déjà le cas principalement à Dubaï et à Abou Dabi, mais on peut aller plus loin, et ce sera aussi le cas à Haïfa. L'arrière-pays de Haïfa va fortement bénéficier de l'IMEC, et qu'est-ce que l'arrière-pays de Haïfa ? C'est Israël, bien sûr. C'est la Jordanie, le sud du Liban – on est proche de la frontière – et aussi la Palestine. Par conséquent, nous devons préparer le dossier de l'IMEC comme constituant un élément fort pour demain. Je vais m'arrêter là.