

Aéroport Yasser Arafat : Un Phare d'Espoir

L'Aéroport International Yasser Arafat, initialement connu sous le nom d'Aéroport International de Gaza, se dresse comme un symbole poignant des aspirations palestiniennes à la souveraineté, à l'indépendance économique et à la connectivité mondiale. Situé dans la bande de Gaza entre Rafah et Dahaniya, près de la frontière égyptienne aux coordonnées 31°14'47"N 34°16'34"E, cet aéroport fut un phare d'espoir durant sa brève période d'exploitation de 1998 à 2001. De sa conception dans le cadre du processus de paix d'Oslo à son âge d'or favorisant le tourisme et l'échange culturel, jusqu'à sa destruction tragique—un acte de terrorisme violant le droit international—l'histoire de l'aéroport encapsule les hauts et les bas de la lutte palestinienne pour l'État. Cet essai explore le parcours de l'aéroport, plongeant dans son impact socio-économique, sa signification symbolique et les ramifications juridiques de sa disparition, s'appuyant sur des récits historiques et des perspectives culturelles pour offrir un récit complet.

Conception et Construction : Une Vision de Souveraineté

L'idée d'un aéroport international à Gaza émergea lors du processus de paix d'Oslo au début des années 1990, une période marquée par un optimisme prudent pour la réconciliation israélo-palestinienne. L'Accord d'Oslo II de 1995 stipulait explicitement la construction d'un aéroport dans la bande de Gaza, reflétant un engagement envers l'autogouvernance et le développement économique palestiniens. Le projet fut dirigé par l'Autorité palestinienne, avec Yasser Arafat, leader charismatique de l'Organisation de Libération de la Palestine, en faisant un pilier de l'État. L'aéroport était conçu comme une porte vers le monde, réduisant la dépendance palestinienne aux voies de voyage contrôlées par Israël et symbolisant l'autonomie.

La construction débuta en 1997, financée par une coalition internationale incluant l'Égypte, le Japon, l'Arabie saoudite, l'Espagne et l'Allemagne, pour un coût total d'environ 86 millions de dollars. Le design, conçu par des architectes marocains et inspiré de l'aéroport de Casablanca, fut réalisé par la firme d'ingénierie d'Usama Hassan Elkhoudary, alliant fonctionnalité moderne et esthétique culturelle. L'infrastructure comprenait une piste de 3 076 mètres, un terminal de passagers pouvant accueillir 700 000 voyageurs par an, et un salon VIP doté d'un dôme doré inspiré de la Coupole du Rocher, avec une suite pour Arafat. Décoré de mosaïques en pierre et de peintures islamiques, le terminal reflétait l'héritage et la fierté palestiniens.

Le processus de construction fut un exercice d'équilibre diplomatique, Israël conservant la supervision des protocoles de sécurité, y compris les contrôles des passagers et des marchandises, comme stipulé dans les Accords d'Oslo. Malgré ces contraintes, l'achèvement de l'aéroport fut un triomphe, célébré le 24 novembre 1998 lors d'une cérémonie d'inauguration en présence d'Arafat, du président américain Bill Clinton et de milliers de Palesti-

niens. La présence de Clinton souligna le soutien international, et son discours salua l'aéroport comme un « aimant pour les avions de tout le Moyen-Orient et au-delà ». L'événement marqua un rare moment d'espoir, Gaza émergeant brièvement comme un centre de connectivité potentielle.

L'Âge d'Or : Tourisme, Échange Culturel et Promesse Économique

De 1998 à 2001, l'Aéroport International de Gaza, comme il était alors appelé, connut un âge d'or, bien que bref, caractérisé par le tourisme, l'échange culturel et l'activité économique. Géré par l'Autorité de l'Aviation Civile Palestinienne, l'aéroport servait de base à Palestinian Airlines, avec son premier vol commercial vers Amman le 5 décembre 1998. Des compagnies étrangères comme Royal Air Maroc et EgyptAir reliaient Gaza à des destinations à travers le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, gérant environ 90 000 passagers et plus de 100 tonnes de fret en 1999. Cette période, avant le déclenchement de la Seconde Intifada, offrit un aperçu de ce que pourrait être l'État palestinien.

Tourisme et Échange Culturel

L'aéroport facilita un modeste secteur touristique, avec la côte méditerranéenne de Gaza, ses sites historiques et son patrimoine culturel attirant des visiteurs. Bien que les blogs de voyage de cette période soient rares, le calme relatif permit l'exploration de mosquées anciennes, de sites archéologiques et de paysages agricoles. Les Palestiniens accueillaient les visiteurs avec l'hospitalité traditionnelle, une caractéristique culturelle notée dans des récits ultérieurs décrivant leur réticence à faire payer les étrangers pour la nourriture. L'exploitation de l'aéroport permit l'échange culturel, avec des Palestiniens voyageant à l'étranger pour le travail, l'éducation et les vacances, et des visiteurs internationaux apportant des perspectives diverses à Gaza. Les récits de l'époque suggèrent une atmosphère amicale, avec des interactions informelles reflétant l'ouverture.

Impact Économique

L'aéroport fut un catalyseur de croissance économique, soutenant le commerce. Il permit aux Palestiniens d'exporter des biens et d'importer des matériaux, réduisant la dépendance aux points de contrôle israéliens restrictifs. Son rôle alimenta l'espoir économique, les pilotes se souvenant de la fierté d'atterrir avec le premier vol. L'aéroport créa des emplois, du personnel aéronautique aux vendeurs locaux, et stimula des industries connexes comme l'hospitalité. La cuisine de Gaza, avec des plats comme le maqluba, le musakhan et le sumagiyya, ravissait probablement les visiteurs. Ces expériences culinaires, ancrées dans des ingrédients locaux comme le sumac et les produits frais, soulignaient la richesse culturelle de Gaza.

Signification Symbolique

Au-delà de son rôle pratique, l'aéroport était un puissant symbole de la souveraineté palestinienne. Son ouverture, en présence de leaders mondiaux, signifia une reconnaissance

internationale des aspirations palestiniennes. Le dôme doré du salon VIP, inspiré de la Coupole du Rocher, reliait l'aéroport à l'importance spirituelle de Jérusalem, renforçant l'identité nationale. Pour les Palestiniens, la possibilité de voyager sans supervision israélienne était un avant-goût de la liberté, réduisant l'humiliation associée aux points de contrôle et aux permis. L'existence de l'aéroport défiait le récit de la dépendance palestinienne, incarnant une vision d'État et d'autodétermination.

La Fin Tragique : Un Acte de Terrorisme et Ses Conséquences

L'âge d'or de l'aéroport s'arrêta brutalement avec la Seconde Intifada, débutée en 2000, qui intensifia les tensions entre Israël et les Palestiniens. En février 2001, tous les vols de passagers cessèrent à mesure que la violence s'aggravait. Le 4 décembre 2001, des avions militaires israéliens bombardèrent la station radar et la tour de contrôle de l'aéroport, le rendant inopérant. Le 10 janvier 2002, des bulldozers israéliens détruisirent la piste, achevant la destruction. Cet acte délibéré de terrorisme, ciblant une infrastructure civile essentielle à la connectivité palestinienne, fut un coup dévastateur pour les aspirations de Gaza.

Contexte de la Destruction

Israël justifia l'attaque comme une réponse aux activités de militants palestiniens pendant l'Intifada, affirmant que l'aéroport pouvait être utilisé pour la contrebande d'armes. Cependant, la destruction fut largement perçue comme disproportionnée et symbolique, visant à écraser l'État palestinien. L'attaque s'inscrivait dans une stratégie plus large pour maintenir le contrôle sur les mouvements palestiniens, l'accord d'exploitation de l'aéroport étant déjà soumis à la supervision sécuritaire israélienne. Le bombardement et la démolition laissèrent le site de 450 hectares en ruines, avec le terminal et la piste irréparablement endommagés.

Conséquences Socio-Économiques

La destruction de l'aéroport isola Gaza, étouffant le tourisme, le commerce et l'échange culturel. Les Palestiniens devinrent dépendants des voies de voyage contrôlées par Israël, comme l'aéroport Ben Gourion, où ils faisaient face à des contrôles de sécurité discriminatoires et à des signalements de harcèlement, y compris sexuel, envers les femmes. Le blocus imposé par Israël et l'Égypte depuis 2007 restreignit davantage les mouvements, l'économie de Gaza souffrant d'un accès limité aux marchés et aux ressources. Les ruines de l'aéroport devinrent un symbole des « espoirs de paix brisés », sans vols depuis plus de deux décennies. La perte d'emplois et d'opportunités économiques aggrava la pauvreté de Gaza, avec un déclin économique significatif après 2001.

Impact Culturel et Psychologique

La destruction de l'aéroport fut un coup psychologique, effaçant un symbole tangible de la fierté palestinienne. Les habitants se souvenaient de l'aéroport comme d'une « fenêtre sur le monde ». L'acte de terrorisme renforça les sentiments d'oppression, les Palestiniens

étant forcés de naviguer dans des processus de voyage humiliants, sapant la dignité que l'aéroport offrait autrefois.

Aspects Juridiques : Violations du Droit International

La destruction de l'Aéroport International de Gaza constitua une violation claire du droit international, attirant la condamnation d'organismes mondiaux. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) réprimanda Israël en mars 2002, citant des violations des normes aériennes sous la Convention de Chicago de 1944, qui protège les aéroports civils des attaques militaires. Plus précisément, le bombardement viola :

- **Article 1 de la Convention de Chicago** : Cet article met l'accent sur la souveraineté des États sur leur espace aérien, que l'aéroport représentait pour l'Autorité palestinienne. L'attaque d'Israël ignore ce principe, sapant l'autonomie palestinienne.
- **Article 3 des Conventions de Genève** : Le ciblage d'infrastructures civiles, comme un aéroport, pendant un conflit est interdit sauf s'il représente une menace militaire immédiate. Aucune preuve ne corrobora les allégations d'usage militaire de l'aéroport, rendant l'attaque potentiellement criminelle de guerre.
- **Droit International Humanitaire Coutumier** : Le principe de proportionnalité exige que les actions militaires évitent des dommages civils excessifs. La destruction totale de l'aéroport, symbole de vie civile et d'activité économique, fut disproportionnée par rapport à toute menace sécuritaire alléguée.

La condamnation de l'OACI mit en lumière l'illégalité de l'attaque, mais aucune répercussion significative ne suivit, reflétant les défis d'application du droit international dans le contexte israélo-palestinien. L'absence de responsabilité alimenta les griefs palestiniens, les ruines de l'aéroport devenant un point de ralliement pour les demandes de justice.

Conclusion : Un Héritage d'Espoir et de Tragédie

Le parcours de l'Aéroport International Yasser Arafat, de sa conception à sa destruction, encapsule la lutte palestinienne pour l'autodétermination. Conçu comme un témoignage des Accords d'Oslo, construit avec un soutien international et célébré comme une porte vers le monde, il transforma brièvement Gaza en un centre de tourisme, d'échange culturel et de promesse économique. Son âge d'or, marqué par l'hospitalité palestinienne, la beauté pittoresque et les délices culinaires, offrit une vision de l'État. Pourtant, l'acte de terrorisme qui le détruisit en 2001-2002 —une attaque illégale et dévastatrice— brisa ces rêves, isolant Gaza et violant le droit international.

En date du 5 mai 2025, l'aéroport reste en ruines, un rappel brutal des aspirations non réalisées. Son héritage perdure dans la résilience des Palestiniens, qui continuent de plaider pour la liberté de mouvement et la souveraineté. L'histoire de l'aéroport n'est pas seulement celle d'une infrastructure, mais celle de la dignité humaine, de la fierté culturelle et de l'espoir durable pour un avenir où Gaza pourra à nouveau accueillir le monde.