



HAL
open science

Du Kit-Kat au 4x4

Cedric Parizot, Basel Natsheh

► **To cite this version:**

Cedric Parizot, Basel Natsheh. Du Kit-Kat au 4x4. Stéphanie Latte Abdallah et Cédric Parizot. A l'ombre du Mur: Israéliens et Palestiniens entre séparation et occupation, Actes Sud, pp.153-184, 2011, Etudes méditerranéennes. halshs-00634645

HAL Id: halshs-00634645

<https://shs.hal.science/halshs-00634645>

Submitted on 21 Oct 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DU KIT-KAT AU 4x4

***La séparation vue sous l'angle du trafic de marchandises entre Israël et la Cisjordanie
(2007-2010)***

Basel Natsheh, Maître de conférences, Université d'Hébron

Cédric Parizot, Chargé de recherche au CNRS,

IREMAM, Aix en Provence

*Ce document est le manuscrit auteur de la version publié en 2011 dans un ouvrage dirigé
Latte Abdallah, Stéphanie et Parizot, Cédric, A l'ombre du Mur : Israéliens et
Palestiniens entre séparation et occupation, Arles, Actes Sud.*

Ce chapitre analyse l'évolution des trafics informels de biens de consommation courante entre Israël et la Cisjordanie depuis les redéploiements des forces de sécurité de l'Autorité palestinienne supervisés par le Général Dayton au cours de l'été 2007. A partir de l'examen de ces trafics et des stratégies développées par leurs promoteurs, il évaluera d'abord la capacité de l'Autorité palestinienne à territorialiser son contrôle dans les enclaves palestiniennes. L'étude de l'évolution du contenu de ces transactions permettra ensuite de cerner les nouvelles formes de régulation qui émergent entre l'économie israélienne et palestinienne, au-delà des échanges formels.

A partir des années 1990, de nouveaux obstacles aux mouvements sont apparus dans l'espace israélo-palestinien : les mobilités des personnes et des marchandises qui s'effectuaient jusqu'alors presque librement sont devenues de plus en plus réglementées et contraintes. Ces obstacles s'inscrivent dans le cadre de la politique de séparation israélienne, et cela, bien avant le démarrage des négociations d'Oslo (Handel 2009 ; Havkin et Garb, dans ce volume). Il faut également tenir compte des limites définies par la création des zones de juridiction de l'Autorité palestinienne dans la bande de Gaza et

en Cisjordanie. Enfin, les accords de Paris (1994) ont imposé de nouvelles règles fiscales sur le transit de marchandises entre Israël et les Territoires palestiniens.

Certains acteurs locaux ont alors dû s'organiser pour contourner ces limites ou échapper à ces nouvelles réglementations. Auparavant menées au grand jour et tolérées par les autorités israéliennes, de nombreuses mobilités et transactions ont été peu à peu criminalisées et, ainsi, condamnées à la clandestinité. Mais ces limites et ces règles n'ont pas uniquement érigé des obstacles, elles ont aussi fait émerger des différentiels économiques, juridiques et statutaires que des acteurs économiques israéliens et palestiniens ont exploités pour développer des activités informelles et générer davantage de profits. La période d'Oslo (1993-2000) a ainsi vu se développer une « économie de la frontière » ou plus exactement, une « économie de la séparation » - si l'on tient compte du fait qu'il n'y a pas de frontière, au sens westphalien du terme, entre espaces israéliens et palestiniens.

Les recherches portant sur ces échanges informels se sont surtout concentrées sur les stratégies de contournement des ouvriers palestiniens qui ont continué d'entrer en Israël pour y travailler clandestinement, ou sur les passeurs qui facilitent leurs traversées (Bornstein 2002 ; Parizot 2006b, 2008b ; Bontemps 2009 ; Amiry 2010). Certaines d'entre elles insistent sur le lien direct entre, d'un côté, le renforcement des dispositifs sécuritaires israéliens et, de l'autre, l'accentuation de la professionnalisation et de l'organisation des réseaux de passeurs (Parizot 2008c, 2009b). Comme dans d'autres régions du monde, le durcissement sécuritaire « à la frontière » et les différentiels qu'il génère ont favorisé un renforcement des trafics informels (Andreas 2001, Bennafla et Peraldi 2008, Chandoul *et al.* 1991). En outre, ces recherches montrent dans quelle mesure l'étude des mobilités clandestines permet de mieux cerner l'évolution et le fonctionnement des dispositifs de pouvoir déployés par Israël en Cisjordanie (Parizot 2009b).

Peu de travaux se focalisent en revanche sur les trafics de marchandises, si ce n'est de manière très ponctuelle ou pour n'aborder que certains trafics spécifiques ou localisés, comme le trafic de voitures volées en Israël et revendues dans les enclaves palestiniennes

analysé par Hertzog (2005) ou encore celui des biens de consommation courante entre la Cisjordanie et le Nord Est du Néguev (Parizot 2006b, 2008b). Ces pratiques sont fréquemment étudiées par la presse écrite : journalistes, comme chercheurs, montrent que la multiplication des limites dans l'espace israélo-palestinien favorise le développement d'activités informelles¹.

Ce chapitre s'inscrit dans la continuité de ces travaux en montrant le lien étroit entre l'évolution des limites et des dispositifs sécuritaires ainsi que le développement des trafics de marchandises. Nous focaliserons notre attention sur les échanges informels qui acheminent des biens de consommation courante entre Israël et les Territoires palestiniens de Cisjordanie. L'étude de ces trafics ordinaires, plutôt que celle la contrebande d'armes, de drogues et de personnes est plus pertinente dans la mesure où ils impliquent davantage d'acteurs et sont donc plus à même de rendre compte du quotidien des Palestiniens et des Israéliens. Ces échanges informels sont le fait d'individus qui s'adonnent au « commerce à la valise » pour jouer ponctuellement sur les différentiels de prix et obtenir des produits alimentaires. Ils impliquent également des entrepreneurs qui assurent le transit de biens plus spécialisés, tels que les produits pour le bâtiment, l'électronique ou encore les médicaments. En bref, ils concernent autant les « kit-kat que les 4x4 » puisqu'ils touchent autant les barres de chocolat que les parents donnent à leurs enfants pour leur goûter, que les voitures volées en Israël et qui sont revendues en pièces détachées dans les Territoires palestiniens, en Israël et dans les pays limitrophes. Enfin, la diversité d'origine et de destination de ces produits montrera également dans quelle mesure ces trafics se globalisent.

1 Dans les années 1990, en définissant les limites d'actions des polices israéliennes et palestiniennes, ces lignes de séparation créent des zones refuges pour les voleurs de voitures. C'est notamment le cas dans la Bande de Gaza (Abu Moaleik 2005). En Cisjordanie, pendant la période de la seconde Intifada (2000-2004), les limitations de mouvements imposées aux forces de l'ordre palestiniennes semblent avoir encouragé l'importation de nombreux produits défectueux et périmés (Laban 2005). Assiégées et confinées dans leurs casernes par l'armée israélienne, les forces de l'ordre palestiniennes n'ont alors pas les moyens de lutter contre ces pratiques informelles. Enfin, le mur et l'ensemble des dispositifs sécuritaires déployés par les Israéliens ne constituent pas de véritables obstacles. Ils laissent de nombreuses routes pour acheminer les voitures volées au sein des enclaves palestiniennes (Barthe 2007). Certains chercheurs soulignent d'ailleurs que, la priorité donnée au sécuritaire détourne l'attention des Autorités israéliennes et palestiniennes de ces trafics (Lia 2006).

En évaluant la capacité de l’Autorité palestinienne à réguler les flux de marchandises qui transitent par les enclaves, le premier objectif de ce travail sera d’analyser dans quelle mesure, et selon quelles modalités, celle-ci réussit à affirmer un contrôle territorial sur ses espaces en Cisjordanie. Plutôt qu’une approche normative cherchant à établir si l’AP dispose, ou non, des moyens suffisants pour atteindre ce but, nous tenterons de mettre en perspective les formes spécifiques de cette territorialisation. La comparaison avec celle que prend le contrôle israélien permettra alors de mieux cerner la nature du régime territorial qui émerge dans l’espace israélo-palestinien, dans lequel ne s’opère pas seulement une séparation des espaces entre les populations, mais également une hiérarchisation de leur rapport à l’espace.

Ariel Handel (2009) explique que les arrangements sécuritaires israéliens ont un effet différentiel sur la capacité de mouvement des populations israéliennes et palestiniennes : les premiers peuvent évoluer sur un espace lisse, continu et prévisible, qu’il est possible d’objectiver, notamment par le savoir cartographique moderne ; les seconds évoluent en revanche dans un espace fragmenté et instable. Le temps des trajectoires dépend de l’évolution constante des obstacles mais aussi du statut bio-social de la personne. L’espace des Palestiniens est alors intersubjectif : les cartes ne leur sont d’aucune utilité. A travers cette recherche, nous montrerons que la politique israélienne de séparation n’instaure pas seulement une inégalité structurelle d’usage de l’espace entre les citoyens israéliens et les Palestiniens, mais également une inégalité dans la mise en œuvre du contrôle entre les autorités israéliennes et palestiniennes.

La question de la territorialisation du contrôle de l’Autorité palestinienne se pose avec d’autant plus d’acuité que, depuis 2007, des mesures politiques fortes ont été prises afin de restaurer sa souveraineté. Conformément au plan du général américain Dayton, et en accord avec les Israéliens, les différents services de sécurité ont pu sortir de leurs casernes et reprendre en main la gestion de la sécurité dans les villes de Jenin, Naplouse, Tul Karem, Ramallah, et Hébron. Ces redéploiements visaient à renforcer la position de la présidence palestinienne de Mahmoud Abbas et, ainsi, contrecarrer Hamas tout juste arrivé au pouvoir à Gaza en juin 2007 (Legrain 2010). Ils étaient en outre présentés

comme une étape supplémentaire dans le processus de construction du futur Etat palestinien. Ensuite, la campagne de boycott lancée fin 2009 par le Gouvernement de Salam Fayad contre les produits provenant des colonies israéliennes marque une volonté forte des Palestiniens de s'affranchir de la dépendance de l'économie israélienne et, ainsi, d'imposer leur propre séparation. Cependant, comme nous le montrerons, les trafics de marchandises se poursuivent à grande échelle. Il apparaît d'ailleurs que les réglementations de mouvement et d'action imposées aux forces de l'ordre palestiniennes par Israël, combinées aux différentiels générés par la multiplication des limites depuis la période d'Oslo, favorisent leur maintien, voire leur développement à grande échelle.

Le second objectif de ce chapitre sera alors de voir comment ces trafics permettent de comprendre l'évolution des relations économiques entre les espaces israéliens et palestiniens. Entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, pour les entreprises israéliennes, ces enclaves ont cessé de constituer des réservoirs incontournables de travailleurs. L'importation de main d'œuvre asiatique, européenne et africaine a grandement réduit la dépendance des Israéliens à l'égard des travailleurs palestiniens (Kemp et Raijman 2008). En outre, les enclaves palestiniennes sont également devenues moins attractives pour les entreprises israéliennes désirant délocaliser leurs activités. Au cours de cette période, les grandes compagnies ont en effet externalisé leur production en Jordanie, en Egypte, en Turquie et en Chine, où elles ont trouvé une main d'œuvre beaucoup moins chère que dans les Territoires occupés palestiniens (Bouillon 2006). Ce processus a conduit à la fermeture de nombreux ateliers de sous-traitance dans la Bande de Gaza et en Cisjordanie. D'ailleurs, la part des importations en provenance des Territoires palestiniens n'a cessé de se réduire pendant les trente dernières années pour ne plus représenter qu'une part limitée de l'ensemble des produits importés vers le marché israélien. Dans la première moitié des années 1980, la part des importations (hors diamants) en provenance de la Cisjordanie et de Gaza oscillait entre 2,5 et 3,5% ; elle tombe à 1,5% dans les années 1990, puis à 1% entre 2000 et 2005 (Peres Center et Paltrade 2006).

En revanche, en dépit de ce mouvement séparation, le marché palestinien reste un marché stratégique pour les exportateurs israéliens. Bien que la part des exportations israéliennes en direction des enclaves palestiniennes ait diminué avec la dégradation du conflit, elles restent toujours, après les Etats Unis, le marché d'exportation le plus important pour Israël (Peres Center et Paltrade 2006). La part d'exportation vers la Cisjordanie et la Bande de Gaza est passée de 12% des exports (hors diamants) en 1987, à environ 6,5% en 2005. Comme le montre Lev Grinberg (article dans ce volume), le marché palestinien reste un marché captif de l'économie israélienne. Partant de ces trafics, il s'agira donc d'identifier, au-delà de ces échanges formels, les autres formes de relations et de régulation qui émergent à la fin des années 2000 entre les marchés israéliens et palestiniens.

Cette recherche repose sur des données recueillies principalement entre 2007 et 2010 dans les Territoires palestiniens occupés de Cisjordanie et en Israël. La collecte des données des deux côtés des lignes de séparation était nécessaire pour pouvoir suivre et appréhender les réseaux sur lesquels se reposent ces échanges informels. Toutefois, nous n'avons pas disposé de la même liberté de mouvement pour mener à bien ces investigations. De même, compte tenu de l'impossibilité de conduire des enquêtes dans la Bande de Gaza, nous avons été contraints de limiter cette étude aux échanges entre la Cisjordanie et Israël. En tant que résident de Cisjordanie, Basel Natsheh n'a pas la possibilité de se rendre à Gaza et il a dû demander un permis pour avoir accès à la ville de Jérusalem et au territoire israélien. Toutefois, en 2008, il n'a obtenu qu'un permis d'un mois réservé à la seule ville de Jérusalem. Les demandes qu'il a faites ultérieurement avec l'aide du Consulat français auquel il était à l'époque rattaché dans ses fonctions² ont été systématiquement rejetées, sans que Basel ne soit informé de la raison. De son côté, grâce à son passeport français, Cédric Parizot a pu se déplacer librement entre Israël et la Cisjordanie ; il lui aurait fallu, pour entrer dans la Bande de Gaza, passer par des démarches administratives extrêmement complexes aux résultats très incertains³. Le

² Basel Natsheh travaillait alors comme chef de mission au bureau de l'ADETEF. En 2010, il a été conseillé du Ministre de l'Economie palestinienne.

³ Les ressortissants étrangers, en dehors des journalistes, désirant entrer dans la Bande de Gaza doivent passer par l'intermédiaire de leur représentation diplomatique ou de l'institution qui les emploie. Celles-ci mettent alors en

régime de mobilité instauré par Israël depuis les années 1990 vient donc affecter aussi les conditions de production de la recherche et, surtout, il hiérarchise l'accès au terrain en fonction du statut et de l'identité des chercheurs.

Notre approche tente de combiner deux démarches, l'une anthropologique, l'autre propre à la sociologie économique. Les données que nous présentons ici proviennent d'abord d'entretiens formels semi directifs menés avec les douanes et la police palestiniennes, mais aussi avec certains représentants des autorités israéliennes. Nous avons également profité de plusieurs visites d'équipes de douaniers français venus dans le cadre d'un programme de formation mis en place par l'ADETEF⁴ auprès du ministère palestinien des Finances. Des données ont ensuite été recueillies auprès d'acteurs israéliens et palestiniens impliqués de manière plus ou moins active dans ces échanges informels. Les méthodes d'observation ont alors davantage privilégié l'immersion ainsi que le regard et l'écoute flottante de l'anthropologue.

Nous analyserons d'abord les transformations des dispositifs de contrôle palestiniens depuis la période d'Oslo dans le contexte de réajustement des mesures sécuritaires imposés par Israël afin de montrer comment les arrangements sécuritaires actuels facilitent le maintien et le développement d'échanges informels entre Israël et la Cisjordanie. Nous exposerons ensuite plus précisément la nature de ces trafics afin de mieux comprendre les nouvelles formes de régulations économiques qu'ils révèlent entre les marchés israéliens et palestiniens, et au-delà, les formes de territorialisation du contrôle palestinien par rapport à celles du contrôle israélien.

I- UN CONTRÔLE PALESTINIEN DETERRITORIALISE

œuvre une coordination avec les autorités israéliennes pour obtenir l'autorisation d'entrée dans la bande côtière, qui n'est pas systématiquement accordée.

⁴ L'ADETEF est un organisme de coopération internationale pour les ministères français de l'Economie, du Budget et du Développement durable. Cette agence met à disposition des gouvernements et des pouvoirs publics de certains pays étrangers les compétences professionnelles des fonctionnaires et des experts publics français.

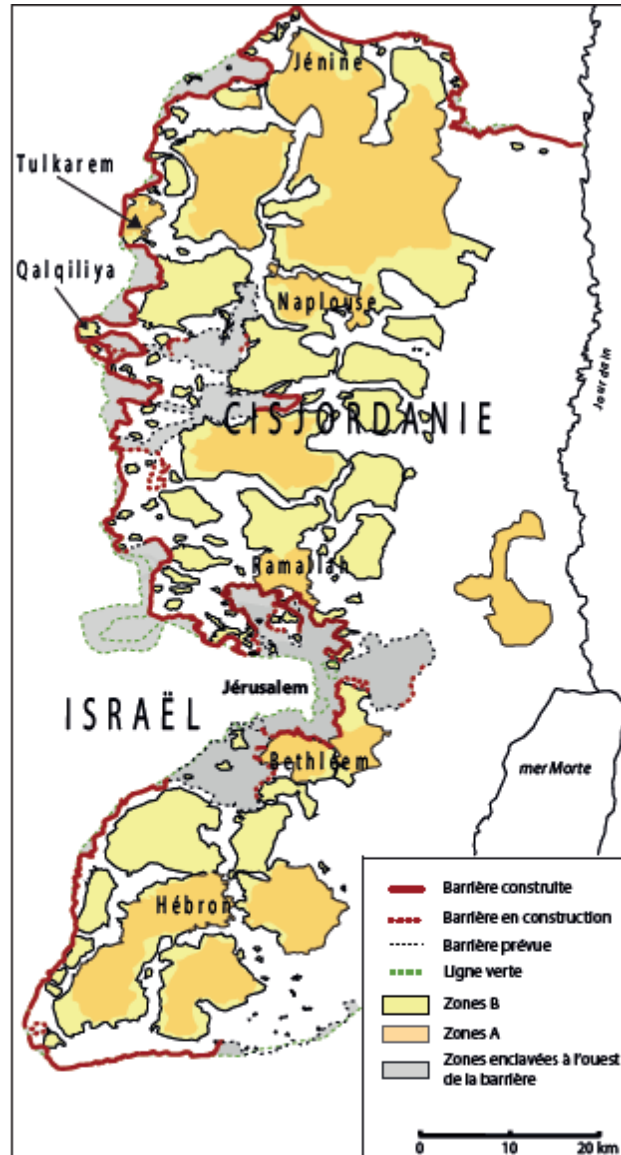
Pendant la seconde Intifada (2000-2005), la ré-invasion des enclaves palestiniennes par l'armée israélienne a considérablement réduit la capacité d'action de l'Autorité palestinienne (l'AP). Les redéploiements de 2007 ont permis à l'AP de reprendre partiellement le contrôle des grandes agglomérations de Cisjordanie. Toutefois, en 2010, les services de police et de douane palestiniens rencontraient toujours des difficultés pour projeter leur contrôle dans l'espace et dans le temps. Les mesures sécuritaires imposées par Israël laissent ouverts de nombreux espaces dans lesquels les entrepreneurs de l'économie informelle peuvent se réfugier ou développer leurs activités. De même, les incursions de Tsahal suspendent régulièrement l'activité des policiers palestiniens. La douane et la police palestiniennes n'ont donc pas la possibilité de surveiller directement les limites des enclaves ou les points de passage des marchandises et des personnes qui entrent ou sortent de celles-ci. Le contrôle palestinien est ainsi déterritorialisé, non pas dans le sens où il s'affranchit d'un territoire pour se projeter au-delà de celui-ci, mais plutôt parce qu'il est incapable de se déployer dans les limites de ce même territoire.

Un contrôle fragmenté dans l'espace et le temps

Au cours des années 1990, la création des zones de juridiction de l'AP en Cisjordanie avait fait émerger un patchwork d'enclaves entourées de zones sous autorité israélienne. La Cisjordanie avait été divisée en trois types de zones appelées A, B et C. Les zones A englobaient alors les six villes palestiniennes de Jénin, Naplouse, Tulkarem, Qalqiliya, Ramallah et Bethlehem⁵. Les zones B rassemblaient près de 450 villages et leurs environs. Les zones C regroupaient le reste des espaces de la Cisjordanie incluant les colonies israéliennes et les grands axes routiers. Dans les zones A, Israël avait délégué le contrôle sécuritaire et civil à l'Autorité palestinienne ; dans les zones B, cette dernière était responsable de l'ordre public et de la sécurité interne des Palestiniens, tandis qu'Israël conservait une capacité d'intervention pour toute question de sécurité externe.

⁵ Le retrait d'Hébron n'intervient qu'en Janvier 1997. Il donne lieu à la création d'une zone d'autonomie palestinienne (H-1) exceptée dans les quartiers peuplés par des colons juifs qui restent sous contrôle israélien (H-2). Compte tenu de ces renégociations l'étendu des zones d'actions de l'Autorité palestinienne restent relativement limitées.

Enfin, les zones C restaient sous contrôle israélien (Smith 2007, 462). En 2000, à la veille de la seconde Intifada, les zones A s'étendaient sur 17% et les zones B, sur 23% de cette région.



Carte 1. Zones palestiniennes A et B et enclaves entre les mur et la Ligne verte (2009). (© Carte M. Barazani, CRFJ, C. Parizot, IREMAM. Cartographie : OCHA Information Management Unit, juin 2009. Base de donnée et statistiques : Ocha, PA, MoP)

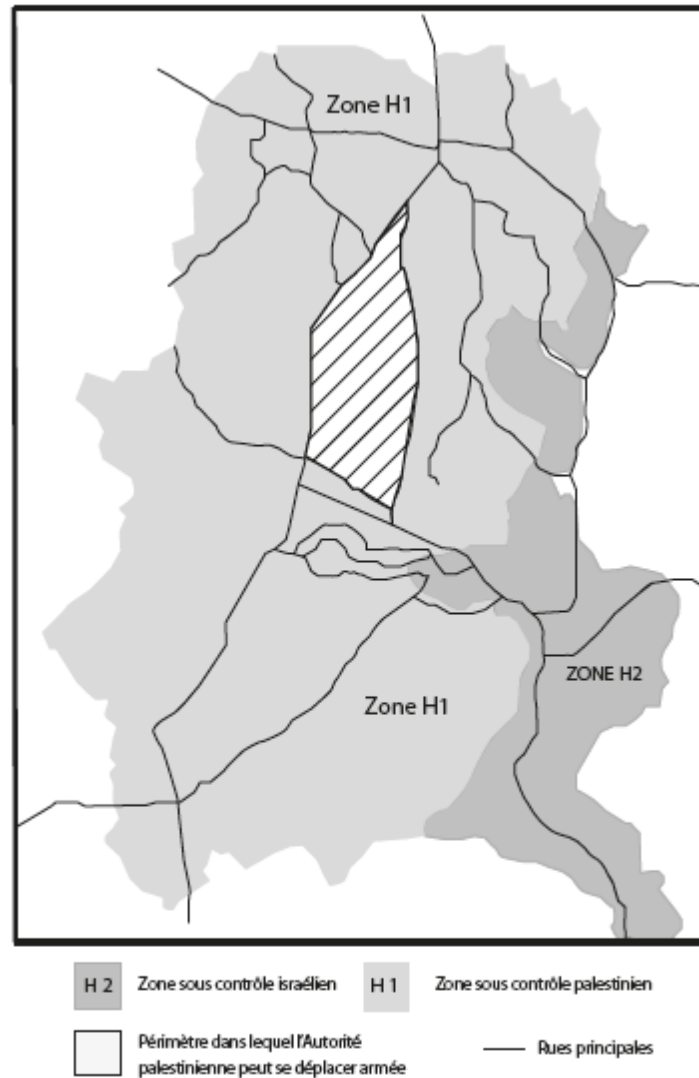
Ce découpage a posé un problème majeur à l'Autorité palestinienne pour contrôler les flux de personnes et de marchandises évoluant d'une enclave à une autre. En effet, il crée un système de refuge dans la mesure où, englobant 60% de la Cisjordanie, les zones C

ouvrent de grandes étendues soit pour fuir les poursuites de l'AP, soit pour y développer des activités qu'elle condamne. Ce système fonctionne également dans l'autre sens : à partir de la seconde moitié des années 1990, certains trafiquants israéliens ont trouvé dans les enclaves autonomes palestiniennes (zones A) des refuges pour échapper au contrôle et aux poursuites de la police israélienne – d'autant plus que les citoyens israéliens ont gardé une immunité extraterritoriale. L'Autorité palestinienne n'a ainsi pas la possibilité de détenir et de juger des civils israéliens ayant commis des crimes dans les zones A (Lia 2006, 290) : la seule action possible est alors de les remettre dans les mains de la police israélienne.

Ce système de refuge évolue pendant la seconde Intifada (2000-2005), au moment où l'AP voit ses capacités et ses zones d'action extrêmement réduites. La coordination entre les autorités israéliennes et palestiniennes se dégrade, réduisant le nombre d'opérations palestiniennes dans les zones B, ou retardant leur mise en place. A partir de 2002, les institutions de l'AP sont prises pour cible par l'armée israélienne qui tient alors directement Yasser Arafat pour responsable du second soulèvement palestinien et de la vague d'attaques suicides en Israël (Cypel 2005, 278). Pendant l'opération « Rempart » (*homat magen* [hébreu]), au cours de laquelle l'armée israélienne envahit à nouveau les zones A, la coordination sécuritaire avec les Palestiniens est gelée et un siège est organisé autour des casernes et des institutions sécuritaires de l'AP. En dépit du retrait partiel de l'armée israélienne dans les années qui suivent, la police palestinienne ne peut plus se déplacer ou agir dans les zones A sans autorisation préalable de Tsahal.

A partir de l'été 2007, les forces de l'ordre palestiniennes sont redéployées dans les zones A de Cisjordanie. Elles s'engagent dans une confrontation directe avec les groupes et les institutions affiliées à Hamas (Intelligence and Terrorism Information Center 2008). Mais la reprise en main des enclaves se heurte à plusieurs obstacles. Les arrangements sécuritaires imposés par Israël limitent la capacité d'action de l'AP dans l'espace. Entre 2009 et 2010, dans la ville d'Hébron (Carte 2), les policiers palestiniens ne peuvent pas se déployer dans l'ensemble de la zone H-1 (équivalent de la zone A). D'une part, ils ne peuvent intervenir armés que dans un périmètre extrêmement limité de 1,8 km², contenu

entre les avenues Ein Sara et as-Salam et Wadi At-Tufah. En dehors de cette zone, une unité palestinienne armée ne peut se déplacer qu'avec une autorisation préalable du bureau de coordination (DCO) de l'armée israélienne, et ce pour une durée de temps limitée. D'autre part, la zone industrielle d'Hébron leur est totalement fermée.



Carte 2: Ville d'Hébron

Ensuite, la capacité d'action de l'AP est limitée dans le temps puisqu'elle est régulièrement suspendue par les incursions israéliennes. Jugeant insuffisantes les activités des forces palestiniennes contre le Hamas et d'autres groupes islamistes (Intelligence and

Terrorism Information Center 2008), l'armée israélienne conduit en effet régulièrement des incursions dans les enclaves palestiniennes. Chaque fois qu'une unité israélienne entre dans une zone A, elle ordonne aux forces de l'ordre palestiniennes de rentrer dans leurs casernes. En juillet 2009, dans la zone H-1, les policiers palestiniens ont été sommés de suspendre leurs activités à plus de vingt reprises⁶. Dans certaines villes de Cisjordanie, ces délimitations temporelles ont été définies selon des horaires fixes. En 2007, entre Tulkarem et Jénin, les arrangements sécuritaires entre Israéliens et Palestiniens viennent fragmenter le temps pendant lequel les derniers peuvent agir. Ils donnent le contrôle total aux forces de l'AP de 6h00 du matin à minuit, mais imposent une coordination avec les Israéliens au cours de la nuit (International Crisis Group 2008, 13). Enfin, les délais de mise en œuvre des coordinations entre la police palestinienne et les Israéliens constituent une limite temporelle supplémentaire (Issacharoff et Azoulay 2008). Il faut parfois plusieurs heures, voire plusieurs jours, pour que le bureau de coordination israélien autorise les policiers palestiniens à agir dans une zone B ou dans une partie de la zone A où l'accès est réglementé. L'impossibilité d'intervenir de manière immédiate, et le caractère incertain des délais de réaction des Israéliens, empêche ainsi la police palestinienne de jouer sur le temps pour déployer ses stratégies de contrôle.

⁶ Interview avec l'officier de coordination du district d'Hébron Mujahid Abu Snineh, juillet 2009.



Zone industrielle d’Hébron, mars 2010. Le panneau écrit en hébreu signale l’interdiction d’entrée aux citoyens israéliens. Dans la pratique cette zone est également interdite à la douane palestinienne. Cliché, Cédric Parizot

Par conséquent, si la campagne de reprise en main du contrôle palestinien dans les grandes agglomérations a permis un certain retour à l’ordre, les nouveaux arrangements sécuritaires imposés par Israël pendant la période post-Intifada, laissent en revanche aux entrepreneurs économiques informels plus de liberté de mouvement que les forces de l’AP. Parallèlement, ces arrangements sécuritaires contribuent à étendre les zones de refuges créées pendant la période d’Oslo. A cette époque, elles étaient constituées par les zones C et certaines zones B. Au cours des années 2000, elles s’agrandissent pour englober davantage de zones B et surtout des zones A. A l’automne 2009, la douane palestinienne n’a plus la possibilité d’intervenir dans les régions de Yatta et de Samû‘ au

sud d'Hébron, pourtant en zone A⁷. De même, bien que située en zone H-1 mais interdite d'accès à la police palestinienne, la zone industrielle située au sud Hébron est restée un lieu privilégié de stockage de produits de contrebande et de contrefaçon (Photo 1). Le marché contenu dans la zone H-2, sous contrôle israélien est également connu pour être le repère de trafiquants et de personnes cherchant à échapper à la police palestinienne.

(PHOTO 1)

Enfin, les trafiquants de marchandises ont également bénéficié de la priorité donnée au sécuritaire par les Israéliens et par l'Autorité palestinienne. La lutte contre les groupes armés palestiniens, qu'elle soit le fait des autorités israéliennes voulant contrer les attentats suicides et maintenir le contrôle sur la région, ou de l'Autorité palestinienne qui cherche à limiter l'action des groupes contestant son positionnement politique (Hamas et Jihad islamique), néglige de fait la lutte contre les infractions de droit commun (Lia 2006). Par ailleurs, l'instrumentalisation des réseaux de contrebande (Parizot 2008b, 2009b) offre une protection à certains d'entre eux, favorisant alors l'essor de leurs activités.

Douanes sans frontières

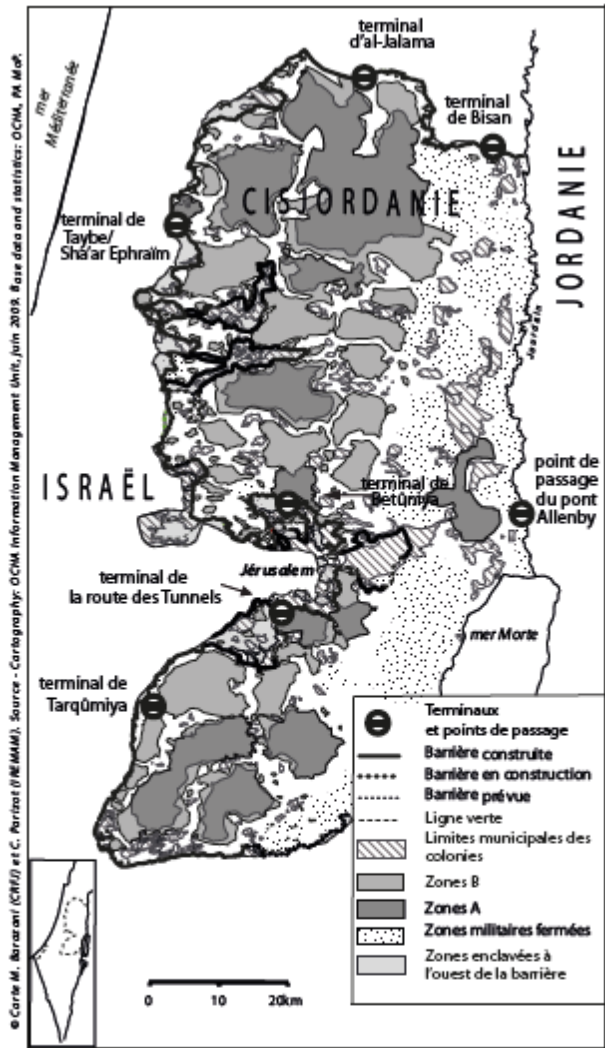
Privant l'AP du contrôle d'une bonne partie de la Cisjordanie, ces arrangements sécuritaires empêchent également la douane et la police douanière de contrôler les entrées et le pourtour des enclaves palestiniennes. Tout d'abord, les marges des enclaves sont souvent définies comme des zones B. Sauf permission accordée par l'armée israélienne, l'Autorité palestinienne ne dispose donc pas de moyen d'établir de barrage ou de point de contrôle pour filtrer les produits qui entrent ou sortent de ces espaces. En décembre 2009, sur les 97 points d'entrée de la ville d'Hébron, seuls 15 sont surveillés par la police douanière, mais elle ne peut agir librement que sur 8 d'entre eux : l'intervention sur les 7 autres nécessite une coordination avec les autorités israéliennes. Les contrebandiers disposent donc de nombreuses routes pour contourner la surveillance de la police

⁷ Interview de Husam Khalailah, bureau des Douanes d'Hébron date décembre 2009.

douanière. Ceci particulièrement dans un contexte où, d'un côté, le morcellement des enclaves multiplie les zones de contacts entre les régions sous contrôle israélien et palestinien et où, de l'autre, la police douanière reste en sous effectifs – elle ne compte en effet que 250 employés sur l'ensemble de la Cisjordanie.

Les Palestiniens n'ont pas non plus de contrôle sur les points d'entrée des marchandises lorsqu'elles passent la Ligne verte, l'ancienne ligne d'Armistice distinguant le territoire israélien internationalement reconnu de la Cisjordanie occupée. Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de séparation et de la construction du mur, l'armée israélienne a construit six points de passages dans la « zone de suture » pour assurer le transit des biens en provenance ou en partance pour Israël (CARTE 3) : Tarqumiya (ouest d'Hébron), Betunia (sud de Ramallah), Taybeh/Shar Ephraïm (sud-est de Tulkarem), Al Jalameh (nord de Jenin), et Bisan/Beit She'an (nord de la Vallée du Jourdain) (carte 3). Situés en zone C, ils sont gérés uniquement par des Israéliens. Jusqu'en 2006, ils étaient administrés par l'armée ; la privatisation des check points a entraîné leur transfert à des compagnies privées⁸.

⁸ Voir Havkin dans ce volume.



Carte 3:
Points de passage
destinés au traitement des marchandises
entre Israël, la Cisjordanie et la Jordanie

L'absence de contrôle immédiat sur ces points de passage réduit le pouvoir de l'AP pour appliquer sa réglementation fiscale. D'ailleurs, les commerçants en profitent en minorant fréquemment la valeur de leurs marchandises dans leurs déclarations, ce qui est d'autant plus facile à faire que le personnel de ces points de passage donne la priorité aux examens sécuritaires et délaisse l'examen des déclarations de TVA. Les employés ont d'autant moins de motivation à effectuer ce travail de vérification qu'Israël n'a aucun retour sur

ces déclarations et la TVA payée par les transporteurs palestiniens⁹. Dans ce contexte, les marchands palestiniens prennent peu de risques en minorant la valeur des marchandises pour réduire le paiement de cette taxe.

De même, la police douanière ne contrôle pas les points d'arrivée et de transit des marchandises importées de l'étranger. Conformément aux accords de Paris (1994), les produits importés par des marchands palestiniens transitent par les ports israéliens d'Ashdod et de Haïfa. Un certain nombre de denrées peuvent également venir de Jordanie à travers le point de passage d'al-Karameh/Allenby. Ces ports et ces points de passage étant sous contrôle israélien, les déclarations et l'exonération des droits de douanes par les marchands palestiniens s'effectuent donc auprès des douanes israéliennes. Les Israéliens leur remettent ensuite un formulaire, qu'ils doivent aller eux-mêmes apporter à la douane palestinienne. Compte tenu de l'absence de lien entre les bases de données informatiques israéliennes et palestiniennes, l'AP n'a d'autres outils que les déclarations sur formulaires pour évaluer les montants de taxes lui revenant chaque mois. Mal renseignés, les formulaires ne rendent pas toujours compte du volume et de la valeur exacts des marchandises qui circulent. Etant donné que les examens des déclarations de douanes sont souvent négligés par les institutions publiques et privées israéliennes, les marchands n'hésitent pas à minorer le volume et la valeur du fret. Donnant la priorité aux examens sécuritaires des marchandises et ne tirant aucun bénéfice significatif sur ces déclarations, les autorités israéliennes ont encore une fois peu d'intérêt à faire du zèle.

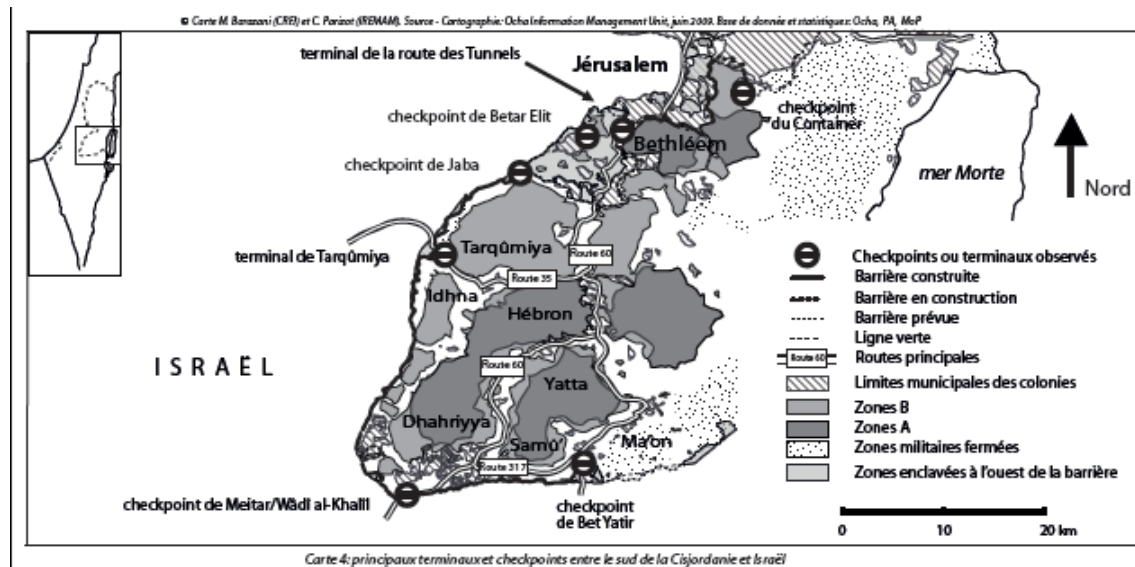
La minoration de la valeur des marchandises ou la dissimulation de la nature réelle du fret est enfin facilitée par les dispositions légales règlementant la procédure des déclarations de taxes et de douanes du côté palestinien. Une fois que leurs biens ont transité par les ports et les check points israéliens, les marchands palestiniens disposent

⁹ Selon les accords de Paris (1994), la TVA des produits israéliens vendus par des marchands israéliens dans les Territoires palestiniens doit être acquittée auprès des autorités israéliennes qui doivent ensuite se charger chaque mois de la transférer à l'Autorité palestinienne. Inversement, les marchands Palestiniens exportant des produits vers Israël doivent acquitter le paiement de la TVA à l'AP qui se charge de la transférer aux autorités israéliennes. Chaque mois une réunion a lieu entre Israéliens et Palestiniens pour évaluer les sommes perçues par chacune des administrations et ce qu'elle doit reverser à l'autre. Étant donné que les Palestiniens importent davantage que les Israéliens, l'Autorité palestinienne se voit reverser des sommes mensuellement.

d'un délai de 45 jours pour effectuer leur déclaration auprès du bureau de douane de leur région. Ainsi, à moins d'être contrôlé à l'entrée d'une ville palestinienne par la police douanière, la plupart des commerçants disposent d'un laps de temps suffisant pour écouler leur marchandise avant de devoir la déclarer auprès de la douane. En conséquence, en dehors des déclarations présentées aux Israéliens par les marchands et de celles que lui ont transférées les Israéliens, la douane palestinienne n'a aucun autre moyen de vérifier la correspondance entre d'un côté, la nature et la valeur effective de la marchandise, et de l'autre, les déclarations fournies par le marchand ou le transporteur.

Enfin, l'éloignement des points de contrôle des zones de destinations du fret (enclaves palestiniennes ou colonies israéliennes) et le fait qu'ils traitent à la fois les produits israéliens et palestiniens, permettent aux marchands de passer de la chaîne de contrôle particulièrement contraignante imposée aux produits palestiniens à celle, beaucoup plus aisée, destinée aux produits israéliens. L'exemple de Sâlim as-Sharârke est particulièrement convaincant : résidant à Yatta, il faisait en 2007 construire sa maison ; or, à cette date, l'acier utilisé pour la construction de bâtiments était moins cher en Israël que dans les Territoires palestiniens. Sâlim ash-Sharârke¹⁰ a ainsi acheté plusieurs tonnes d'acier à un entrepreneur israélien de Beer Sheva, Moshe Azoulay, qui a alors établi une fausse facture à l'intention d'un particulier israélien résidant dans la colonie de Ma'on, située au sud de la ville palestinienne de Yatta (voir carte 4).

10 Afin de conserver l'anonymat des individus, l'ensemble des noms propres attribués dans cet article sont des pseudonymes.



Officiellement destiné à une colonie israélienne, le chargement devait passer par la chaîne de contrôle imposée aux produits destinés aux colonies : il a pu éviter les examens et les contraintes auxquels sont soumis les produits en direction des enclaves palestiniennes. Du côté israélien, le camion affrété pour transporter l'acier a évité les examens sécuritaires du check point de Tarqumiya tenu depuis 2006 par une compagnie de sécurité privée, et n'a donc pas eu à se soumettre à la procédure du « *back to back* », qui implique le déchargement des marchandises en provenance d'Israël pour les passer à travers le dispositif de détection et d'examen sécuritaire, pour enfin être rechargées sur un camion palestinien. Au contraire, il pu prendre une route plus rapide, celle empruntée par les Israéliens pour aller de Beer Sheva aux colonies de Susia, Ma'on et Karmel et passant par le check point de Meitar/Wadi al-Khalîl, situé plus au sud que celui de Tarqumiya. Ensuite, il a pu traverser directement le check point et s'engager sur les routes 60 et 317 en direction la colonie israélienne de Ma'on. Cependant, au lieu de continuer vers Ma'on, il est entré dans l'enclave palestinienne de Yatta par une entrée non contrôlée par l'Autorité palestinienne. Les contours de cette enclave étant définis comme une zone B, la police douanière ne peut y disposer de points de contrôle. En somme, grâce à cette importation par des canaux informels, Sâlim a fait un triple bénéfice : il a acquis une marchandise meilleur marché que celle vendue localement dans les enclaves

palestiniennes, il a réduit le coût du transport, et il a, enfin, évité de payer la TVA puisque cette marchandise était officiellement destinée à un entrepreneur et non à un privé.

Les arrangements fiscaux entre l'AP et les autorités israéliennes définis sous Oslo, ainsi que les dispositifs sécuritaires déployés par Israël dans les années 2000, ont un impact paradoxal. D'un côté, ils font obstacle au développement des activités commerciales entre la Cisjordanie et l'extérieur. Le système de transfert des produits « *back to back* » entraîne un ralentissement des flux, endommage les denrées et favorise une hausse des prix (Paltrade 2009). De l'autre, donnant la priorité au sécuritaire et tenant à l'écart la douane palestinienne, ils ouvrent la voie à diverses formes de trafics. Leur localisation au niveau de la zone de suture, et non à l'entrée des enclaves palestiniennes, réduit d'abord le contrôle des Palestiniens sur la validité des déclarations de la valeur des produits et, ensuite, la capacité des Israéliens à vérifier la destination finale des véhicules qui charrient les marchandises du côté palestinien. Une fois sorti du check point, un camion peut soit se rendre dans une colonie israélienne, soit dans une enclave palestinienne (voir article de Garb dans ce volume). Ces configurations favorisent donc un double jeu sur les chaînes de contrôle : au niveau des déclarations de la valeur et de la nature des marchandises tout d'abord, et au niveau de l'identification des produits et de leur destination (israélienne ou palestinienne) ensuite.

La lutte contre ces contournements des contrôles ou contre ces jeux sur les chaînes de contrôle est d'autant plus difficile à mener dans un contexte de faible coordination entre Israéliens et Palestiniens lorsqu'il s'agit de contrebande. Combiné à la faible capacité de collecte des informations de la douane palestinienne, ce manque de coordination constitue un obstacle de taille pour les Palestiniens quand il s'agit de projeter leur contrôle au-delà des enclaves et au cœur de ces réseaux informels. Ceci est d'autant plus le cas que la douane ne dispose pas d'un système d'informateurs très développé ni structuré : par manque de moyens financier, elle ne peut en effet pas recruter d'informateurs réguliers. De plus, étant donné son absence de contrôle sur les voies de communication et les frontières, elle peut difficilement instrumentaliser certains contrebandiers pour obtenir des informations sur leurs concurrents. Même si elle

s'impose de fait comme une autorité régulant le passage entre les enclaves et les zones contrôlées par Israël, elle ne dispose pas d'un pouvoir équivalent aux Israéliens qui peuvent négocier avec certains acteurs la fermeture ou l'ouverture des voies de circulations en échange du transfert d'informations sur les activités d'autres réseaux.

II- COMMERCE INFORMEL ET NOUVELLES REGULATIONS ECONOMIQUES ISRAELO-PALESTINIENNES

L'étude des trafics développés par les marchands israéliens et palestiniens pour acheminer des produits dans les enclaves palestiniennes de Cisjordanie permet de mesurer la porosité des lignes de séparation entre espaces israéliens et palestiniens et, ainsi, le caractère unilatéral de cette séparation. En l'absence de frontière et de contrôle du pourtour des enclaves, l'Autorité palestinienne n'a pas de véritable moyen de réguler l'entrée des produits israéliens sur ses marchés - ce qui explique d'ailleurs dans quelle mesure l'économie palestinienne reste largement captive de l'économie israélienne.

Cependant, à la différence de la période d'Oslo (1993-2000), de nouvelles formes de régulation apparaissent : le contexte de crise dans les enclaves palestiniennes, ainsi que les nouveaux arrangements sécuritaires et les différentiels juridiques et tarifaires qu'ils créent, ouvrent en effet la voie à de nouveaux trafics, qui rendent compte de nouvelles complémentarités économiques entre les espaces israéliens et palestiniens.

Les enclaves palestiniennes : un marché toujours « captif »

Les produits passés en contrebande des zones israéliennes vers les enclaves palestiniennes englobent tous types de biens de consommation courante : produits alimentaires (eau minérale, sucreries, viandes, farines, œufs, etc.), jouets, tabac (cigarettes, tabac à narguilé), vêtements, cosmétiques, produits pharmaceutiques. Ils se retrouvent dans la plupart des échoppes et des marchés palestiniens. Relevant de l'économie informelle, il est difficile d'évaluer précisément leur volume. En dehors des pertes fiscales qu'ils représentent, ces produits sont un véritable problème pour la santé et pour la sécurité publique : certains trafiquants profitent de la faible capacité de contrôle

des normes sanitaires et techniques dont souffre la police douanière pour faire entrer dans les enclaves des produits périmés ou défectueux.

Ce type de trafic existait bien avant 1994, date de la création de l'autorité palestinienne. Il s'est réduit dans la seconde moitié des années 1990 suite à la lutte de la police et la douane, puis s'est à nouveau développé pendant la période de la seconde Intifada. Entre 2000 et 2005, les forces de l'AP ont été assiégées ou assujetties à de strictes limitations de mouvement par l'armée israélienne. Concentrée sur la lutte contre la résistance palestinienne, l'armée israélienne implantée dans, et autour, des enclaves n'est pas intervenue contre les contrebandiers ; au contraire, certains groupes ont été instrumentalisés pour reconstituer ou renforcer les réseaux d'informateurs mis en place par les services de renseignements israéliens. Pendant cette période, certains notent l'entrée massive de produits alimentaires périmés tels que viandes, lait ou légumes ayant dépassé la date de péremption (Laban 2005). A partir de 2007, la reprise partielle des zones A en Cisjordanie permet aux autorités palestiniennes de reprendre la lutte contre ces trafics. Cependant, celle-ci est particulièrement difficile dans la mesure où la pénalisation de ces activités repose encore sur des lois jordaniennes d'avant 1967, qui ne condamnent pas ces pratiques. De même, pour déjouer le contrôle de l'AP, certains entrepreneurs se spécialisent dans la fabrication d'emballages et de labels pour le reconditionnement des produits frelatés. Enfin, compte tenu de la situation économique précaire de la population palestinienne, la demande de produits moins chers reste élevée.

Le commerce de voitures destinées à la casse en Israël et revendues dans les enclaves palestiniennes est un autre exemple de ce « recyclage » de produits israéliens périmés. Ce trafic est d'autant plus difficile à combattre qu'il joue aussi sur la superposition des chaînes de contrôle et des zones de juridiction israéliennes et palestiniennes. Achetées par des garagistes palestiniens à des garagistes israéliens pour être transformées en pièces détachées, les voitures sont transportées légalement dans les enclaves palestiniennes. Le trafic ne commence à proprement parler que lorsqu'un marchand palestinien vend le véhicule à son client et que celui l'utilise pour se déplacer. Ces automobiles ou ces camions continuent à être vendus, dans les zones B et C, à des Palestiniens qui n'ont pas

les moyens de s'acheter une voiture immatriculée auprès du ministère du Transport. Les propriétaires de ces véhicules peuvent rouler sans grand risque d'être arrêtés : en dehors des grandes villes palestiniennes où la police palestinienne procède régulièrement à des confiscations (Ma'an News Agency, 2009), elle ne peut pas ou difficilement contrôler de tels véhicules. Enfin, ce commerce est favorisé lorsque la police israélienne fait preuve d'une certaine tolérance à l'égard des conducteurs tant qu'ils ne roulent pas sur les axes routiers fréquentés par les colons israéliens. Dans certaines zones, comme dans le Sud des Montagnes d'Hébron ou dans certains villages à l'ouest de Ramallah, nous avons pu noter que ces véhicules représentent plus de 50% des automobiles en circulation.

La lutte contre ces échanges informels est d'autant plus difficile qu'ils ont souvent comme bases arrière ou de transit les colonies israéliennes de Cisjordanie : les colons israéliens sont parfois les acteurs principaux de ces trafics. Ils commercialisent ainsi directement des produits fabriqués dans les implantations. Ces échanges ont démarré dès la création des premières colonies israéliennes dans les années 1970. Dans le Sud des Montagnes d'Hébron, les colonies vendent régulièrement leur bétail (bovins, ovins, volailles) et le lait aux populations palestiniennes de la région ; celles de la vallée du Jourdain alimentent les villes et les villages palestiniens avec leurs productions de fruits et de légumes ; enfin, celles du bloc d'Ariel commercialisent des produits manufacturés.

L'Autorité palestinienne a commencé à lutter contre ce type d'échanges dès les années 1990 en raison de leur caractère informel et des pertes financières qu'ils impliquaient ; en 2009, cette lutte prend une dimension politique. Le gouvernement de Salam Fayad annonce officiellement, le 8 décembre 2009, un boycott de ces produits et promet de les faire disparaître des magasins palestiniens. En janvier 2010, le Premier ministre palestinien met en place un fond spécial pour soutenir cette lutte ; en mai, il lance une véritable campagne de sensibilisation de la population tandis que, sur le terrain, la police douanière palestinienne redouble d'effort.

Le défi reste cependant difficile à relever. Les réseaux d'informateurs de la police douanière leur permettent certes souvent de suivre le cheminement des marchandises, mais, faute de pouvoir intervenir sur le pourtour des enclaves et leurs points d'entrée, ils

ne peuvent agir qu'une fois ces denrées arrivées dans les boutiques palestiniennes. La police douanière ne peut pas lancer une opération pour intercepter des échanges qui se déroulent au niveau des agglomérations israéliennes ou des principaux axes routiers de Cisjordanie. Le chargement et le transport des produits par des marchands palestiniens peuvent donc se faire en toute impunité. L'imbrication des espaces israéliens et palestiniens multiplie également les zones de contact entre les colonies et les enclaves. A Hébron, cette situation est particulièrement significative : situées autour et à l'intérieur même de la ville, les colonies offrent à la fois des bases arrières et de multiples portes d'entrée sur les marchés de la ville palestinienne.

Ainsi, le boycott annoncé par le Gouvernement Fayad a eu davantage un impact politique qu'économique. Dans un contexte où la police douanière palestinienne n'a qu'un faible contrôle sur les limites des enclaves et leurs points d'entrée, la seule possibilité de mise en œuvre effective d'un tel boycott est d'organiser avec succès une campagne de sensibilisation de la population. Le coût représenté par les prises de la police douanière palestinienne reste en effet limité par rapport au volume d'échange : en mai 2010, ces prises représentaient 5 millions de Dollars (Zacharia 2010), alors que le volume des ventes de ces produits en Cisjordanie s'élève annuellement à 200 millions. Le simple fait d'avoir recours à la population pour lutter contre l'importation des produits des colonies est une autre illustration de la faible capacité de l'AP à protéger son marché.

Ces interceptions ont surtout un effet sur les petites entreprises et les petites exploitations agricoles des colonies, pour qui les échanges avec les enclaves palestiniennes constituent une grande part de leurs activités économiques. Elles ont en revanche moins d'impact sur des entreprises dont le volume d'activité est plus important et la part du commerce avec les enclaves secondaire. Par conséquent, sur le plan économique, les effets du boycott sont plutôt ponctuels. Certes, au niveau politique, les protestations des colons de ces implantations ont engendré de vives réactions de la part du gouvernement Netanyahu. Mais cette mobilisation semble davantage liée à la capacité de mobilisation et de pression des colons israéliens qu'à l'impact de la politique de boycott. En somme, à moins d'une

mobilisation massive de la population palestinienne dans le cadre de ce boycott, celui-ci a peu de possibilités d'atteindre les objectifs qui lui ont été fixés.

La globalisation de l'économie de la frontière

Loin de se cantonner à l'espace israélo-palestinien, les trafics de biens de consommation courante ont tendance à s'inscrire dans des réseaux d'échanges informels internationaux : la multiplication des différentiels juridiques entre les espaces israéliens et palestiniens, ainsi que la superposition des chaînes de contrôle, ont favorisé dès le milieu des années 1990 le développement de nouvelles activités informelles vouées à s'internationaliser. Nous nous concentrerons ici sur deux d'entre elles : le trafic de voitures volées et celui de produits de contrefaçon. Dans ces deux cas, les enclaves jouent le rôle de zones de transit pour le développement du commerce informel en Israël, ou entre Israël et d'autres pays. Ainsi, ces trafics montrent non seulement que de nouvelles formes de complémentarité émergent entre les marchés israéliens et palestiniens, mais qu'elles sont aussi exploitées par des réseaux de contrebande internationaux. Ce processus marque donc une globalisation de l'économie de la frontière israélo-palestinienne.

A la suite de la délimitation des zones de juridiction de l'AP, les enclaves sont devenues des zones stratégiques pour le développement du vol de voiture et du marché informel de la pièce détachée. Subtilisés en Israël, voitures et camions étaient acheminés vers les enclaves soit pour être maquillés et revendus à des particuliers, soit pour être dépecés et transformés en pièces détachées. Les reventes de véhicules se faisaient essentiellement au cœur du marché palestinien, tandis que les pièces détachées étaient destinées tant à celui-ci qu'au marché israélien. La police israélienne s'étant refusé à intervenir dans les enclaves, celles-ci ont alors pu fonctionner dans les premières années du processus de paix comme de véritables zones refuges. Dans la Bande de Gaza, les Palestiniens acheminant les véhicules se sentaient protégés après avoir passé la « frontière » (Abu Moaleik 2004) ; en Cisjordanie, les receleurs des pièces détachées de voitures volées avaient ouvert des grandes casses à ciel ouvert. Entre 1993 et 1997, ce trafic connaît un

véritable essor : le nombre de véhicules volés en Israël est passé d'un peu moins de 25000 à plus de 45000 par an¹¹.

Pendant la seconde Intifada (2000-2005), les bouclages et les restrictions de mouvements imposés par l'armée ont réduit les possibilités de mouvement entre les Territoires occupés et Israël et, ainsi, l'activité des trafiquants. A partir de 2002, l'invasion des enclaves palestiniennes a donné à la police israélienne la possibilité d'intervenir directement pour confisquer dans les zones A et B de Cisjordanie plus de 1600 véhicules volés en Israël (Shahar 2003). Le nombre annuel de vols de voitures est tombé à environ 25000 véhicules en 2004 (Katz et al. 2006). Depuis, la police israélienne a continué à intervenir régulièrement dans les enclaves palestiniennes ; ces opérations sont menées par l'unité Etkar. Spécialisée dans la lutte contre le vol de voiture, elle a été créée en 1998 puis démantelée en 2004 pour cause de coupe budgétaire ; elle est finalement ré-instituée en 2005 grâce au financement de 40% de son budget par les compagnies d'assurances israéliennes. Depuis, elle agit de manière unilatérale, sans aucune coordination avec l'Autorité palestinienne¹². A partir de 2007, les voleurs de voitures ont en outre dû composer avec la police palestinienne qui a adopté, elle aussi, une attitude plus intransigeante (Ma'an News Agency, 2009).

Malgré des conditions de plus en plus difficiles, les trafiquants ont maintenu leurs activités. En valeur, c'est-à-dire proportionnellement au nombre de véhicules circulant en Israël, les interventions des polices israéliennes et palestiniennes ont fait chuter le nombre de vols à un niveau inférieur à celui de 1994. Selon les statistiques de la police israélienne, alors qu'en 1994 ces vols touchaient 19,4 véhicules pour 1000, ils n'en concernent plus que 9,8 en 2009. Par contre, en volume, le nombre de véhicules volés reste plus élevé qu'en 1994 : alors qu'il était en dessous de 25000, il est d'environ 30000 en 2007¹³.

11 Hatzofe, Israel Insurance Association, <http://www.iris.org.il/cartheft.htm>, consulté le 28 février 2010.

12 Interview d'un policier de l'unité Etkar, Tel Aviv mars 2009

13 Statistiques publiées sur le site officiel de la police israélienne

<http://www.police.gov.il/mehozot/agafAHM/yahidotArtziot/Documents/etekar.pdf> (publication non datée, consultée le 28 février 2010).

L'arrêt d'un tel trafic est particulièrement difficile, tout d'abord en raison des configurations territoriales et sécuritaires. L'imbrication des zones de juridiction et les multiples passages entre elles rendent en effet difficile le contrôle des véhicules ; cela multiplie également les points de passage et de contournement d'un espace à l'autre (Barthe 2007). En outre, cette lutte ne peut arriver à des résultats sensibles que si la police israélienne se réserve unilatéralement la possibilité d'intervenir directement et régulièrement au cœur des enclaves palestiniennes, comme elle l'a fait depuis la seconde Intifada.

Ensuite, la demande reste élevée tandis que les acteurs du trafic forment des réseaux diffus impliquant la collaboration d'Israéliens et de Palestiniens. Certains sont tenus actuellement par les grandes familles criminelles israéliennes qui sous-traitent à des petits criminels de différentes origines¹⁴. La majeure partie du trafic de voitures volées est aujourd'hui structurée par la demande du marché israélien, qui en est le premier bénéficiaire : il approvisionne les garagistes israéliens qui fournissent des pièces détachées à leurs clients. Les voitures sont volées en Israël par des Israéliens qui les déposent dans des lieux précis ; elles sont ensuite acheminées par un transporteur israélien ou palestinien vers une casse située en Cisjordanie, où elles sont dépecées. Ces casses sont souvent situées hors de portée de la police palestinienne ou protégées par des officiers corrompus. Enfin, les pièces sont acheminées par petites quantités vers des garages israéliens spécialisés dans la vente de pièces détachés. Elles transitent le plus souvent dans des véhicules privés par les check points israéliens disposés le long du mur de séparation. Le système est si efficace qu'une pièce commandée le matin par un garagiste israélien de Tel Aviv peut-être être réceptionnée par celui-ci dans la soirée, après avoir transité par la Cisjordanie.

Enfin, ce trafic s'internationalise. Autrefois destinées exclusivement aux marchés israéliens et palestiniens, les pièces détachées sont depuis le milieu des années 2000 exportées par certains réseaux vers les pays arabes avoisinants. En 2006, l'unité Etkar a

14 Ibid.

ainsi intercepté un réseau de trafiquants exportant les pièces détachées vers la Jordanie puis vers l'Iraq (Katz et al. 2006).

La Cisjordanie est devenue également une zone de transit pour l'importation de marchandises de contrefaçon en direction d'Israël. Il s'agit essentiellement de produits vestimentaires chinois, importés vers les zones A, qui sont ensuite redirigés vers Israël. En 2009, des marchands israéliens ont régulièrement utilisé les failles du système de séparation afin d'importer de Chine des contrefaçons de différentes marques (Fila, Adidas, Nike, etc.). Pour ce faire, ils sont passés par des intermédiaires palestiniens dont ils ont sollicité l'aide : ceux-ci avaient pour tâche de contacter les usines chinoises sous-traitant pour ces marques et de leur commander des lots de chaussures de sport fabriqués en dehors des quotas définis par la marque. Achetées directement à l'usine, ces chaussures pouvaient être obtenues à un moindre coût auprès des franchisés israéliens . Une fois sortis de l'usine, les lots étaient chargés dans un container au nom d'un marchand palestinien et envoyés vers le port d'Ashdod, pour être enfin acheminés en Cisjordanie. Passés par les douanes à Ashdod, deux possibilités s'offraient aux marchands : soit le container était acheminé vers Hébron, pour que les chaussures de contrefaçon soient ensuite renvoyées sur Tel Aviv, Jérusalem, Haifa ou une autre ville israélienne ; soit cette marchandise était déchargée en route pour être transportée directement dans l'une de ces agglomérations, le reste du container étant acheminé vers Hébron. Ces chaussures de contrefaçon étaient destinées à des boutiques qui avaient pignon sur rue, et donc vendues aux côtés des chaussures importées légalement.

Le recours à des Palestiniens a permis de minimiser les risques pris par le commanditaire israélien. En effet, les marchands palestiniens ne peuvent pas être pénalisés car ils ne sont pas assujettis à la législation commerciale israélienne, tandis qu'il n'existe pas de réglementation de la loi palestinienne sur la question des contrefaçons. Au cas où les douanes israéliennes découvriraient les produits illicites, le seul risque encouru serait alors la simple destruction des marchandises. Cependant, depuis la fin 2009 et le début 2010, les douanes israéliennes sont devenues plus vigilantes et plus strictes dans la lutte contre ce genre de commerce : les containers de vêtements sont ouverts beaucoup plus

régulièrement et examinés de manière plus minutieuse. Afin de parer à ce regain de surveillance, les commerçants ont alors mis en place de nouvelles stratégies : ils tendent à importer des produits non labellisés, pour les labelliser dans les enclaves palestiniennes ou en Israël. Ceci est d'autant plus aisé que de nombreuses usines en Cisjordanie sont spécialisées depuis les années 1990 dans la production de labels contrefaits (Nike, Caterpillar, Timberland, Adidas, Lacoste, Tommy Hilfiger, etc.).



Etiquettes contrefaites pour vêtements, cliché Cédric Parizot (2010)

La production de labels contrefaits dans les enclaves palestiniennes s'est développée depuis les années 1990, dans un contexte où la demande de matière textile aux ateliers locaux s'est fortement réduite. L'ouverture des marchés asiatiques à Israël suite au lancement du processus d'Oslo (1994-2000)¹⁵ a permis aux entrepreneurs israéliens de

¹⁵ Suite au lancement du processus d'Oslo, l'Etat Israël a pu développer des relations économiques et commerciales avec des pays qui refusaient jusque là de traiter avec lui.

délocaliser leur production, réalisée jusque là dans les usines et les ateliers de Cisjordanie, vers des pays comme la Jordanie, la Turquie et la Chine (Bouillon 2006). Les entrepreneurs israéliens ont été attirés à la fois par le faible coût de la main d'œuvre, et par la plus grande facilité de mobilité des marchandises entre ces marchés et Israël. En effet, dans la seconde moitié des années 1990, la mise en place de la politique israélienne de bouclage de la Cisjordanie et de la Bande de Gaza a affecté les mouvements de personnes et ceux des marchandises. Afin, de ne pas fermer leurs ateliers ou leurs usines, certains entrepreneurs palestiniens se sont donc reconvertis dans la production de labels dans les zones A ; l'absence de législation palestinienne sur la contrefaçon et la difficulté d'accès de la police israélienne leur offraient une totale impunité. Cette production était utilisée surtout par les commerçants palestiniens désireux d'ajouter une plus-value aux biens qu'ils vendaient, dans un marché où la demande de produits de marques internationales est de plus en plus importante. Le reste était destiné au marché israélien.

Le développement du trafic de produits et de labels de contrefaçon entre l'espace israélo-palestinien et les pays comme la Chine montre comment certains acteurs économiques ont su saisir les opportunités du système de séparation afin d'assurer leur survie économique ou générer davantage de profits. En Cisjordanie, ils permettent à nombre d'entre eux de poursuivre leurs activités dans un contexte où les entrepreneurs palestiniens sont de moins en moins sollicités pour effectuer des activités de sous-traitance pour le marché israélien. En Israël, ces trafics permettent à certains marchands israéliens d'augmenter leurs marges, soit pour faire assumer le coût de la concurrence, soit pour dégager plus de profits. D'une certaine façon, ces trafics s'inscrivent dans un processus « d'informalisation » du secteur formel propre à la globalisation (Mercier 2009). Ce processus d'informalisation des systèmes productifs et des économies est porté par le développement et la structuration de milieux productifs et marchands. Ces milieux s'étagent à différents niveaux du territoire et ancrent leurs activités (de confection, de commerce, de fabrication des pièces industrielles, etc.) dans des géographies de sites de

production et/ou de places marchandes qui génèrent des dispositifs transnationaux de circulation des hommes, des marchandises et des capitaux.

CONCLUSION

En 2010, les dispositifs déployés par l'Autorité palestinienne (AP) pour contrôler les flux de marchandises et de personnes restent très déterritorialisés. Cette déterritorialisation n'est pas synonyme de pouvoir : elle ne fait pas référence à la capacité à s'affranchir de l'espace, mais, plutôt, à l'incapacité de l'AP à projeter ce contrôle sur son territoire et à le stabiliser dans le temps. Dans cette perspective, il est possible de mieux évaluer les limites des redéploiements des forces palestiniennes depuis l'été 2007. Ceux-ci ont donné l'illusion de la restauration du pouvoir et de la souveraineté de Mahmoud Abbas dans les limites des enclaves de Cisjordanie. En réalité, les mesures sécuritaires maintenues par Israël n'ont pas permis pas à un tel processus d'aboutir. Tels qu'ils ont été médiatisés, les redéploiements des forces palestiniennes en Cisjordanie ont donné une vision erronée de la situation, contribuant donc indirectement à accentuer le brouillage des limites et celui de la position des acteurs dans le conflit.

La déterritorialisation du contrôle palestinien contraste fortement avec celle du contrôle israélien. Si les Palestiniens n'arrivent pas à se projeter dans l'espace et dans le temps, les Israéliens maintiennent en revanche un ferme contrôle sur 60% de la Cisjordanie - c'est-à-dire, dans les zones C qui englobent les principaux axes routiers et les zones administrées par les colonies. En outre, l'armée israélienne a durablement déplacé son contrôle au-delà des délimitations définies pendant la période d'Oslo, puisqu'elle intervient non seulement régulièrement au cœur des enclaves palestiniennes, dans les zones A et B, mais aussi parce qu'elle régleme les déplacements de l'Autorité palestinienne dans les zones A.

L'asymétrie entre Israéliens et Palestiniens dans la territorialisation du contrôle montre ainsi que la politique israélienne de séparation a fait apparaître un régime territorial qui ne peut pas être appréhendé avec les catégories d'analyse propres à l'imaginaire politique

de l'Etat moderne. La séparation ne conduit en effet pas à l'émergence de deux territoires distincts dans lesquels prévaudrait un contrôle exclusif de chaque Etat le revendiquant ; elle maintient au contraire un seul territoire sur lequel agissent plusieurs acteurs aux pouvoirs inégaux – Israéliens, Palestiniens, acteurs internationaux, contrebandiers, etc.

En fonction de son identité et de la zone considérée, le déplacement d'une personne ou d'une marchandise est susceptible d'être surveillé et défini par les Israéliens ou/et par l'Autorité palestinienne. Le fonctionnement pratique de ce régime se complique si l'on prend en compte l'intervention des autres acteurs formels et informels qui y sont impliqués. Dans le chapitre précédent, Yaacov Garb a mis en évidence les différentes parties prenantes qui interviennent dans la gestion formelle des flux de marchandises transitant entre Israël et la Cisjordanie. Dans ce chapitre, nous avons souligné le rôle des « entrepreneurs informels » de la séparation. Ils sont également à prendre en compte dans la mesure où, en facilitant le contournement des obstacles physiques et juridiques, ils participent eux aussi à la régulation du passage.

Le pouvoir de régulation des entrepreneurs de l'informel est d'autant plus significatif qu'il affecte directement la restructuration des relations entre les économies israéliennes et palestiniennes. Jouant sur les différentiels juridiques, commerciaux, fiscaux des espaces et des chaînes de contrôle, ils contribuent à faire naître de nouvelles formes de complémentarité entre les marchés israéliens et palestiniens. Comme nous l'avons montré, ils favorisent le maintien du marché palestinien non seulement comme un marché captif, mais aussi comme un marché de recyclage de produits périmés et défectueux. Ils contribuent aussi au maintien des échanges entre les colonies israéliennes et les enclaves palestiniennes, contre lesquels l'Autorité palestinienne a beaucoup de mal à lutter. Enfin, ils donnent aux enclaves le statut de zones de transit. Ces trafics intéressent d'autant plus d'acteurs qu'ils ne touchent pas uniquement ceux de l'informel. Dans un contexte de plus en plus globalisé, ces formes d'échanges deviennent de plus en plus stratégiques, tant pour les grands que les petits entrepreneurs, en Israël comme dans les enclaves palestiniennes.

Remerciements :

Nous tenons à remercier pour leur soutien, leur intérêt et leur patience les collègues et amis qui nous ont aidé dans l'écriture de cet article à travers leurs multiples relectures, commentaires et conseils : Arnaud Garcette (IREMAM), Aurélia Dusserre (TELEMME, Université de Provence), Benoit Laborde (CRFJ), Delphine Mercier (CNRS, CEMCA), Malika Hattab (Douane judiciaire, Ministère des Finances), Stéphanie Latte Abdallah (CNRS, IREMAM), Sylvie Mazella (CNRS, LAMES).

Nous remercions également Tareq an-Natsheh et Marjolaine Barazani pour leur aide à l'élaboration des cartes.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ABU MOAILEK, Yasser, "Ex-car thief aims to revive business in Gaza", *The Electronic Intifada*, Publié le 9 Novembre 2005, <http://electronicintifada.net/v2/article4286.shtml>, consulté le 6 février, 2006.

ANDREAS, Peter. *Border games : policing the US-Mexico divide*, Ithaca : Cornell University Press, 2001.

AMIRY, Suad, 2010, *Nothing to lose but your life*. Doha, Blomsbury Qatar Foundation.

BARTHE, Benjamin, 2007, « Les voleurs de Naplouse » *Le Monde*, Mercredi 14 mars 2007, p. 26

BENNAFLA, Karine et PERALDI, Michel (ed.), *Fronières et logiques de passage : L'ordinaire des transgressions. Cultures et Conflits*, no. 72, hiver 2008.

BONTEMPS, Véronique, 2009, « Tu dois prendre le risque, tu n'as pas le choix' : entre expérience collective et précarisation extrême, récits d'ouvriers palestiniens travaillant en Israël ». Latte Abdallah, Stéphanie et Parizot, Cédric (org.) *Limites et frontières des espaces israéliens et palestiniens II*, 12 novembre 2009 : <http://mediamed.mmsh.univ-aix.fr/chaines/mofip/limites-frontieres2/Pages/ouvriers-palestiniens.aspx>

BORNSTEIN, Avraham. *Crossing the Green Line Between the West bank and Israel*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2002.

BOUILLON, Markus E., 2006, *The Peace Business : Money and Power in the Palestine-Israel Conflict*, London, IB.Tauris.

CHANDOUL, Mustapha, BOUBAKRI, Hassan, GILDAS, Simon, et Jacqueline COSTA-LACOUX « Migrations clandestines et contrebande à la frontière tuniso-libyenne » *Revue de Migrations internationales*, 1991, Vol. 7, N°7-2, pp. 155-162.

CYPEL, Sylvain, 2005, *Les emmurés. La société israélienne dans l'impasse*, Paris : Éd. La Découverte, 2005, 425 p. (voir p. 278).

HANDEL, Ariel « Where, Where to and When in the Occupied Territories ? An Introduction to Geography of Disaster », in M. Givoni, S. Hanafi, A. Ophir (éds.), *The Power of Exclusive Inclusion*, New York, Zone Books, 2009, pp. 179-222.

HERTZOG, Sergio, "The Relationship between Economic Hardship and Crime: The Case of Israel and the Palestinians". *Sociological Perspectives*, Vol.48; 2, 2005: 189-211.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2008, *Ruling Palestine II: The West Bank Model? Middle East Report*, no. 79, 17 Juillet 2008.

INTELLIGENCE AND TERRORISM INFORMATION CENTER 2008 *Has the Palestinian Authority fulfilled its security commitments, and to what extent, in accordance with the road map? Rapport intérimaire*, 29 p., 9 janvier 2008: http://www.terrorism-info.org.il/malam_multimedia/English/eng_n/pdf/road_map_e.pdf, Consulté le 1 mai 2011.

ISSACHAROFF, Avi et AZOULAY, Yuval, 2008, "PA to deploy nearly 500 armed police around Jenin", *Haaretz*, <http://www.haaretz.com/print-edition/news/pa-to-deploy-nearly-500-armed-police-around-jenin-1.245202> mis en ligne le 4 mai 2008, consulté le 4 mai 2008

KATZ, Yaakov et JPOST STAFF, 2006, "Car parts smuggled from Israel to Iraq", *Jerusalem Post*, 3 décembre 2006, <http://www.jpost.com/Israel/Article.aspx?id=15791>, consulté le 28/02/2010

KEMP, Adriana, RAIJMAN, Rebeca, 2008, *Migrants et travailleurs: l'économie politique des migrations de travail en Israël*. Jerusalem, Tel Aviv : Institut Van Leer, Hakibbutz Hameuhad.

LABAN, Ahmad Sub, 2005, « Unsafe Streets », *Palestine Report*, June 22, 2005, Vol.12, No.1 : <http://www.palestinereport.ps/article.php?article=814>, consulté 2 mai 2011.

LEGRAIN, 2010, Jean-François, *Palestine : un État ? Quel État ?*, Paris, Note de l'IFRI, 2010, 52 p. (<http://www.ifri.org/downloads/notemomjflegrain.pdf>).

LIA, Brynjar, 2006, *A Police without a State. A History of the Paletinian Security Forces in the West Bank and Gaza*. Ithaca, Reading,.

MA'AN NEWS AGENCY, 2009, "Hebron police destroy 100 unlicensed cars", publié le 28 septembre 2009, consulté le 1 mai 2011:

<http://www.maannews.net/eng/ViewDetails.aspx?ID=228218>

MERCIER, Delphine, 2009, « Affranchissement et exception au coeur des frontières profitables. Le cas des zones franches d'exportation industrielle en Amérique Centrale », *Critique économique* n°25, Automne 2009 : 109-132.

PALTRADE, 2009, *West Bank Crossing Monitoring Report (Semi Annual March September Report)* October 15, Ramallah, Palestine Trade Center.

PARIZOT, Cédric, 2006 (a) "Crossing Borders, Reinforcing Boundaries: Kin-Nections Of Negev Bedouin In Gaza, West Bank And Jordan". In Sari Hanafi (Ed.) *Crossing borders, shifting boundaries: Palestinian Dilemmas*. Cairo Papers in Social Science, vol. 29, no. 1 (printemps): 58-84.

PARIZOT, Cédric, 2006 (b) "En attendant le Mur : Gestions israéliennes des mobilités palestiniennes pendant la seconde Intifada (2000-2006) ". *Migrations société*, volume 18, n°107 : 15-39. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00113535>

PARIZOT, Cédric, 2008 (a) « L'émergence de frontières interpalestiniennes ». *Revue d'Etudes Palestiniennes* n°107.

PARIZOT, Cédric, 2008 (b) "Tightening Closure Securing Disorder", *Refugee Watch*, 31, June 2008, 54-74.

PARIZOT, Cédric, 2008 (c) « Restrictions des mouvements palestiniens et criminalisation de l'Etat (2000-2008) » Latte Abdallah, Stéphanie et Parizot, Cédric (org.) *Limites et frontières des espaces israéliens et palestiniens*, 13 novembre 2008 :

<http://mediamed.mmsch.univ-aix.fr/chaines/mofip/limites-frontieres/Pages/PARIZOT-Cedric-2.aspx>

PARIZOT, Cédric, 2009 (a) "Après le mur: les représentations israéliennes de la séparation avec les Palestiniens". *Frontières, Marquages et Disputes. Cultures et conflits* 73 (mars 2009) : 53-72. <http://conflits.revues.org/index17532.html>

PARIZOT, Cédric, 2009 (b) "Hardening Closure, Securing Disorder : Israeli Closure Policies and the Informal Border economy between the West Bank and the Northern Negev (2000-2006)" in Dimitar Bechev and Kalypso Nicolaidis (eds) *Mediterranean*

Frontiers: Borders, Conflict and Memory in a Transnational World, London, Tauris, 2009: 177-194.

PERES CENTER ET PALTRADE, 2006, *The Untapped Potential : Palestinian-Israeli Economic Relations : Policy Options and Recommendations*. Décembre 2006. Tel Aviv, Ramallah: Paltrade et Peres Center for Peace.

SHAHAR, Eyalil, 2003, "Company Owned by Suha Arafat suspected of Links To Stolen Cars", Ma'ariv in Hebrew 31 Jan 2003 p. 7.

SMITH, Charles D., 2007, *Palestine and the Arab-Israeli Conflict*; San Martin's, Bedford.

ZACHARIA, Janine, 2010, "Palestinians turn to boycott of Israel in West Bank" *Washington Post*, Dimanche 16 mai 2010, <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2010/05/15/AR2010051501492.html>, mis en ligne le 16 mai 2010, consulté le 20 septembre 2010.