



Séparation et régime de mobilité entre Israël et la Cisjordanie (2000-2009) : Réglementations, pratiques et acteurs

Cedric Parizot

► To cite this version:

Cedric Parizot. Séparation et régime de mobilité entre Israël et la Cisjordanie (2000-2009) : Réglementations, pratiques et acteurs. 2009. halshs-00446526

HAL Id: halshs-00446526

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00446526>

Submitted on 12 Jan 2010

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.

Séparation et régime de mobilité entre Israël et la Cisjordanie (2000-2009) :

Réglementations, pratiques et acteurs

Cédric Parizot
Centre de Recherche Français de Jérusalem
cparizot@crfj.org.il

Ce manuscrit auteur sera publié en 2010 dans un ouvrage dirigé par Esther Benbassa et rassemblant les actes du colloque « Israël-Palestine : état des lieux », organisé le Lundi 6 et mardi 7 avril 2009, Amphithéâtre du CNAM – 41, rue Gay-Lussac, 75005 Paris

C'est au début des années 1990 que les autorités israéliennes appliquent les premières restrictions de mouvements aux Palestiniens des Territoires occupés, à travers la mise en place de bouclages répétés¹, de *checkpoints* et d'un système de permis². Au départ, ces restrictions sont inscrites dans une série de mesures sécuritaires *ad hoc* et de sanctions collectives visant à réprimer la première Intifada (1987-1993), puis à contrer les attentats suicides palestiniens en Israël. Progressivement, elles se structurent autour d'une politique systématique de séparation. Au cours des années 2000, cette politique se matérialise par le renforcement des restrictions précédentes, la construction d'une barrière/un mur de séparation autour de la Cisjordanie en 2002, puis le retrait de la bande de Gaza en septembre 2005.

Cependant, au niveau de la Cisjordanie, ces mécanismes de contrôle ne conduisent pas à l'établissement d'une séparation territoriale. Dans les faits, ils maintiennent la présence israélienne des deux côtés du mur et y renforcent l'imbrication des espaces israéliens et palestiniens³. Ils semblent d'ailleurs condamner la possibilité de séparer deux territoires distincts⁴. En fait, les restrictions de mouvement entraînent davantage une séparation des

¹ Adam Hanieh « The Politics of Curfew in the Occupied Territories », in Joel Beinin et Rebecca L. Stein (éds.) *The Struggle for Sovereignty : Palestine and Israel 1993-2005*, Standford (Calif.), Standford University Press, 2006, p. 324-337.

² Nadia Abu Zahra, *Legal Geographies in Palestine : Identity Documentation, Dispossession, Repression and Resistance*, Ph. D. thesis, Geography, University of Oxford, sous la direction de Tony Lemon and Dawn Chatty, 2007 ; Adriana Kemp et Rebecca Raijman (éds.) *Travailleurs étrangers : L'économie politique de la migration de travail en Israël*, HaKibbutz Hameuchad Press and Van Leer Institute of Jerusalem, 2008 (en hébreu).

³ Cédric Parizot, « Après le mur : les représentations israéliennes de la séparation avec les Palestiniens », *Frontières, Marquages et Disputes. Cultures et conflits* (73), mars 2009, p. 53-72.

⁴ Ariella Azoulay et Adi Ophir, *Ce Régime qui n'en est pas un : occupation et démocratie entre la mer et la rivière*, Tel-Aviv, Resling, 2008 (en hébreu).

trajectoires des deux populations qu'une séparation entre deux territoires. Tandis qu'elles permettent aux Israéliens d'évoluer dans un espace fluide et rapide, elles isolent les enclaves palestiniennes les unes des autres⁵. En réorganisant les trajectoires et le niveau d'interaction des deux populations, ces dispositifs compensent l'imbrication et la proximité de leurs espaces plutôt que d'y mettre fin⁶.

Toutefois, on ne saurait surestimer la capacité du régime de mobilité, imposé par Israël aux Palestiniens de Cisjordanie, à réorganiser les espaces de vie des deux populations au point d'empêcher toute interaction. Compte tenu de son mode de fonctionnement, et des dysfonctionnements qui l'accompagnent, ce dispositif de contrôle génère d'autres formes de relations entre Israéliens et Palestiniens. À partir de recherches ethnographiques effectuées sur les échanges informels (trafic d'ouvrier, commerce de marchandises) entre le Sud de la Cisjordanie (région de Bethléem, Hébron et Sud d'Hébron) et Israël, je vais tenter de démontrer que ces dysfonctionnements et les relations de pouvoir auxquels ils donnent lieu affectent le mode de fonctionnement de ce régime de mobilité. L'analyse montre que, bien qu'ayant été initié par les autorités israéliennes, sur le terrain, ce régime de mobilité repose sur une multiplicité d'autorités régulatrices : formelles et informelles, israéliennes et palestiniennes. Les relations qui se développent entre ces autorités régulatrices ouvrent à leur tour des espaces de pouvoir « israélo-palestiniens » au sein même de ce régime de mobilité, sans lesquels, paradoxalement, ce dispositif de séparation ne peut pas fonctionner.

Dans une première partie, j'étudierai le fonctionnement global de ce dispositif et la complexité des configurations territoriales qu'il fait émerger depuis le début des années 2000, entre la Cisjordanie et Israël. J'insisterai, d'une part, sur son institutionnalisation et sur le perfectionnement des instruments sur lesquels il repose, permettant d'inscrire ce régime de mobilité dans la durée. D'autre part, je soulignerai la gradation des espaces qu'il instaure et les différents usages de ces espaces qu'il détermine au sein de chaque population. Ceci permettra de préciser le type particulier de frontières générées entre les zones israéliennes et palestiniennes fortement imbriquées. Dans une seconde partie, j'analyserai la mise en application de ce dispositif sur le terrain et à travers cela, les relations de pouvoir qu'il réorganise entre Israéliens et Palestiniens. J'étudierai ce point non seulement à travers les interactions entre Palestiniens et institutions sécuritaires israéliennes, mais aussi à travers les

⁵ Eyal Weizman, *Hollow Land : Israel's Architecture of Occupation*, New York, Verso, 2007.

⁶ Ronen Shamir, « Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime », *Sociological Theory* (3), 2005 ; Ariel Handel, « Where, Where to and When in the Occupied Territories? An Introduction to Geography of Disaster », in M. Givoni, S. Hanafi, A. Ophir (éds.), *Occupation : Israeli Technologies of Rule and Governance in Palestine*, New York, Zone Books, à paraître.

relations informelles émergeant dans le cadre de la nouvelle économie frontalière : une économie des échanges et des relations qui n'échappe pas totalement au contrôle de l'État d'Israël.

I- RÉGIME DE MOBILITÉ ET NATURE DES FRONTIÈRES

Au cours des années 2000, le renforcement des restrictions de mouvements imposées aux Palestiniens fait émerger un mécanisme de contrôle qui repose sur des mesures juridiques, des infrastructures, et un appareil administratif de plus en plus élaboré. Perfectionné et institutionnalisé, ce dispositif s'inscrit dans la durée. Le filtrage et le contrôle des trajectoires mettent en place une gradation complexe des espaces.

L'institutionnalisation du régime de mobilité

Au cours de la seconde Intifada (2000-2005) l'armée israélienne déploie, en Cisjordanie, une multitude d'infrastructures à l'est et à l'ouest du mur de séparation. Elle installe des dizaines de *checkpoints*, creuse des tranchées, érige des barrières, des blocs de béton ou encore des monticules de terre encerclant et quadrillant les enclaves palestiniennes. Depuis 2004, le bureau de coordination des affaires humanitaires des Nations unies (OCHA) estime annuellement que le nombre de ces obstacles oscille entre 500 et 600 en Cisjordanie ⁷.

Le régime de mobilité se sédentarise⁸. À côté des *checkpoints* mobiles des années 1990, apparaissent en 2001 des *checkpoints* permanents. Au départ, ils donnent l'image de structures improvisées, constituées de blocs de béton et de divers accessoires militaires souvent réorganisés par les unités qui les tiennent⁹. À partir de 2003-2004 apparaissent des « terminaux » destinés à filtrer les passages des Palestiniens d'un côté et de l'autre du mur. Leur construction est planifiée selon une division du travail plus précise. Ils présentent une structure plus élaborée : constructions en dur, carrousels, toitures, bureaux et salles réservées au personnel. Ils intègrent un outillage sécuritaire plus perfectionné : détecteurs de métaux, détecteurs d'explosifs, scanners, caméras de télésurveillance et systèmes de sécurité biométriques. Cherchant à éviter les frictions entre Palestiniens et Israéliens, les autorités donnent un rôle de plus en plus prépondérant aux machines.

⁷ UNOCHA, *West Bank and Gaza Strip Closure Maps 2007*, Jerusalem, UNOCHA, 2007.

⁸ Shira Havkin, *La Privatisation des checkpoints : esquisse d'une transformation d'un dispositif de pouvoir*, Mémoire de Master 2, sous la direction de Jocelyne Duboist et Elsa Dorlin, Université Paris 1, Département de philosophie, sept. 2008, p. 37-54.

⁹ Eyal Ben Ari, Meirav Maymon, Nir Gazit et Ron Shatzberg, *From Checkpoints to Flowpoints : Sites of Friction Between the Israel Defense Forces and Palestinians*, Final report submitted to the Friedrich Ebert Foundation, Israel, déc. 2004, p. 54.

Les pratiques de filtrage sont bureaucratisées, standardisées et optimisées. Shira Havkin¹⁰ explique que « les nouveaux *checkpoints*, [sont] structurés selon les principes du management [qui] reproduisent l'aménagement spatial, les mécanismes et les discours employés par les entreprises et par les institutions du pouvoir. Ils restructurent les procédures pour optimiser leur réalisation, ils formalisent les processus, ils composent des corpus documentés et élaborent des critères d'évaluation formels, ils parlent de "rentabilité", d'"optimisation" et de "service", tout comme le fait la banque, l'entreprise ou l'aéroport. »

Enfin, la réorganisation du fonctionnement des *checkpoints* conduit à des redéploiements au sein de l'armée et de son administration. Des unités spécialisées sont mises en place pour les faire fonctionner¹¹. En outre, l'armée délègue le contrôle des *checkpoints* situés sur la Ligne verte à des compagnies de sécurité privée. Enfin, pour conserver un contrôle et gérer les relations avec ces compagnies qui devront contrôler les quarante-huit « points de passages » le long de la Ligne verte, le Ministère de la Défense crée la Direction des Passages (*Minhelet hama 'avarim*)¹².

Un régime de filtrage

Ce régime de mobilité ne stoppe pas l'entrée des Palestiniens en Israël. Certes moins nombreux qu'auparavant, plusieurs milliers d'entre eux continuent de passer la Ligne verte. Entre les premiers trimestres de 2001 et de 2002, les Nations Unies ont estimé que le nombre d'employés palestiniens qui travaillaient annuellement en Israël et dans les colonies était passé de 107 630 à 59 000. En revanche, entre les premiers trimestres de 2002 et de 2007, il remonte progressivement à 68 100¹³. Ce sont surtout les modalités de leur passage qui se trouvent affectées. D'ailleurs, pour éviter les contrôles qui deviennent de plus en plus contraignants, les ouvriers réduisent le nombre de leurs traversées en augmentant la durée de leur séjour en Israël. Alors que dans les années 1990, les employés palestiniens traversaient presque quotidiennement la Ligne verte pour passer en Israël, ils sont de plus en plus nombreux à rester la semaine entière, voir un à plusieurs mois sur leur lieu de travail.

L'institutionnalisation du régime de mobilité renforce effectivement les restrictions de mouvement mises en place dans les années 1990. Entre 1989 et 1991, l'introduction de permis

¹⁰ S. Havkin, *op. cit.*, p. 55.

¹¹ S. Havkin, *op. cit.*, p. 75.

¹² *Ibid.*, p. 87.

¹³ C. Parizot, « Après le mur... », *op. cit.*

de circulation pour les Palestiniens établissait une sélection en fonction de leur profil. Elle a d'abord été opérée selon leur profil politique¹⁴. Ceux qui avaient fait de la prison ou qui étaient considérés comme des menaces sécuritaires s'étaient vus attribuer des cartes d'identités spéciales et avaient été interdits de territoire en Israël¹⁵. Par la suite, l'allocation de permis a été définie sur la base d'un profil social de plus en plus restrictif (profession, lieu de résidence, âge, statut marital, etc.)¹⁶.

Le durcissement de ce système de filtrage, au cours des années 2000, n'impose donc pas des restrictions de mouvements uniformes à la population palestinienne. Au contraire, celle-ci se trouve fragmentée et ses membres hiérarchisés en fonction de leur profil social. La possibilité d'être employé en Israël ou de sortir de Cisjordanie est limitée à une partie privilégiée de la population. Ce système fait du droit au mouvement une exception et de la restriction au déplacement une règle. Ceci d'autant plus que ce système s'étend pour gérer les déplacements des Palestiniens jusqu'au cœur de la Cisjordanie.

Gradation des espaces et membranes

Les restrictions de mouvements ne réglementent pas les circulations entre deux zones distinctes, l'une israélienne et l'autre palestinienne, mais entre une multiplicité de zones de statut différent où le contrôle israélien ne s'applique pas de la même manière. D'abord, elles établissent une hiérarchie entre les zones A, B et C qui avaient été délimitées en Cisjordanie pendant la période d'Oslo (1993-2000)¹⁷. Tandis que dans les zones A et B les Palestiniens peuvent se déplacer librement, dans les zones C, ils sont assujettis à un nombre croissant de restrictions.

De nouvelles limites et de nouveaux zonages se superposent à ceux d'Oslo. L'accès aux routes de contournement construites depuis les années 1990, pour éviter aux colons juifs de passer par les villes palestiniennes, a été progressivement réglementé¹⁸. Si les pressions internationales, notamment lors des négociations d'Annapolis en 2008, ont forcé les Israéliens à lever une partie de ces interdictions, certaines routes restent aujourd'hui strictement

¹⁴ A. Hanieh, *op. cit.*, p. 328.

¹⁵ N. Abu Zahra, *op. cit.*, p. 4-8.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Les zones A sont les espaces passés sous contrôle militaire et policier Palestinien ; et les zones B ceux contrôlés dans le cadre d'une coordination entre l'armée israélienne et les forces de police palestiniennes. Ces dernières englobent les grandes agglomérations et les bourgs palestiniens. Elles représentent environ 40% de la Cisjordanie en 2000. Quant aux zones C, où se trouvent un certain nombre de villages et hameaux palestiniens, ainsi que les colonies israéliennes, elles sont restées sous contrôle israélien.

¹⁸ B'tselem, *Forbidden Roads : The Discriminatory West Bank Roads Regime*, report, Jerusalem, août 2004.

proscrites aux Palestiniens de Cisjordanie. C'est le cas de la route 443 qui va de Jérusalem à Modi'in. À partir de 2003, l'accès aux zones enclavées entre le mur de séparation et la Ligne verte a nécessité l'obtention d'une autorisation spéciale auprès des autorités militaires¹⁹, un permis distinct de celui pour entrer en Israël. Depuis 2005, l'accès des Palestiniens à la vallée du Jourdain est à son tour réglementé²⁰. Enfin, ces réglementations et ces obstacles évoluent constamment. Comme on peut le voir sur les cartes, au cours des vingt dernières années, le régime de mobilité instauré par Israël a fragmenté et réduit de plus en plus l'espace de vie des Palestiniens (voir carte).

Toutefois, la représentation cartographique de ces limites est problématique. Tout d'abord, compte tenu de la rapidité des changements, le géographe Ariel Handel constate que les cartes produites régulièrement²¹ par l'OCHA, concernant les restrictions de mouvements et la localisation des obstacles physiques, sont incapables de refléter en temps réel les évolutions sur le terrain. Ensuite, la multiplicité des statuts attribués aux différentes zones complique la hiérarchisation des espaces qui s'opèrent. D'une part, trop de données entrent en jeu pour déterminer les accès dont disposent les Palestiniens. Cet accès n'est pas seulement déterminé par le profil social d'un individu et par le statut de la zone, mais également par la période considérée. D'autre part, une carte ne peut rendre compte des différents rapports et usages de l'espace développés par les Israéliens et les Palestiniens assujettis à des règles de mobilité distinctes. Tandis que les Israéliens peuvent évoluer dans un espace continu, stable, fluide et prévisible, les Palestiniens font l'expérience d'un espace de plus en plus fragmenté, hiérarchisé et instable dans lequel il est difficile de prévoir leurs trajectoires. Comme le souligne Shira Havkin²², les « Palestiniens [sont maintenus] dans une position “ pré-moderne ”, dans un espace subjectif. La cartographie, en tant que savoir de la modernité, ne leur est d'aucune utilité, puisque la géographie dans laquelle ils circulent est constituée d'itinéraires variables, calculée par le temps du trajet. Ils sont ainsi renvoyés à une géographie de “ nomades ”, évaluée en heures de marche et par itinéraire. »

Dans ce contexte, Ariel Handel²³ propose d'envisager le conflit israélo-palestinien, pas uniquement territorial comme un conflit territorial, mais comme une lutte pour l'utilisation de l'espace. Les obstacles et les restrictions de mouvements permettent aux Israéliens de

¹⁹ B'tselem, *Ground to a Halt : Denial of Palestinians' Freedom of Movement in the West Bank*, report, août 2007.

²⁰ *Ibid.*

²¹ L'OCHA produit en moyenne trois jeux de cartes par an sur la situation des *checkpoints*, des barrières, les limites des zones restreintes aux Palestiniens et l'avancement de la construction du mur.

²² S. Havkin, *op. cit.*, p. 40.

²³ A. Handel, *op. cit.*

développer une routine dans les espaces qu'ils traversent quotidiennement et donc de se les approprier, tandis qu'ils conduisent à la fragmentation et l'aliénation continue des espaces pratiqués par les Palestiniens.

Compte tenu du caractère extrêmement changeant et instable des limitations établies par les restrictions de mouvements, ce régime de mobilité n'établit pas de frontières entre Israéliens et Palestiniens, mais plutôt des limites qui fonctionnent comme des « membranes » propres aux processus osmotiques²⁴. Ces « membranes » laissent passer certaines personnes pour en interdire d'autres. Cependant, comme nous l'avons vu, elles ne filtrent pas les passages entre deux zones, mais entre des espaces hiérarchisés. Ainsi, ces « membranes » créent des espaces plus ou moins mixtes où, d'une part, le contrôle varie en fonction du statut de la personne et du moment envisagé, et où d'autre part, l'usage et le rapport à l'espace varient d'une population à une autre.

En somme, le régime de mobilité imposé progressivement par Israël depuis la période d'Oslo implique pour les deux populations vivant sur le même territoire, des expériences radicalement distinctes.

II- DES INJONCTIONS CONTRADICTOIRES À L'ÉCONOMIE DE LA FRONTIÈRE

Cependant, on ne peut comprendre complètement le fonctionnement de ce régime de mobilité, ni la diversité des rapports à l'espace des Palestiniens, sans prendre en compte la mise en pratique de ce dispositif par les acteurs formels chargés de l'appliquer, et par les acteurs informels qui s'approprient ses dysfonctionnements. Depuis les années 2000, l'évolution des restrictions de mouvements et la pluralisation des autorités régulant le passage génèrent des injonctions paradoxales. Ceci réintroduit une marge de négociation dans un dispositif qui cherche pourtant bureaucratiser, standardiser les procédures de contrôle et éviter les frictions.

Multiplication des autorités régulatrices et injonctions paradoxales

Le caractère changeant des restrictions de mouvements imposées aux Palestiniens tient au fait que les politiques israéliennes liées à l'occupation ont souvent été le produit de décisions

²⁴ R. Shamir, op. cit., p. 208-209.

tactiques non planifiées sur le long terme²⁵. Le flou et l'arbitraire produits par ces évolutions constantes ont été réappropriés par les autorités israéliennes. Plutôt que de constituer un dysfonctionnement, ils deviennent un moyen de contrôle des Palestiniens qui ne peuvent pas prévoir leurs déplacements.

La dimension arbitraire de l'application des restrictions de mouvements a ensuite été renforcée, par la multiplication des autorités en charge de les mettre en place. Au cours des années 2000, de nouvelles unités de l'armée, de la police et de privés affectées à la gestion des mouvements des Palestiniens sont créées²⁶. La superposition de leurs zones de juridiction a favorisé des injonctions contradictoires. Opérant sur le même territoire, partageant les mêmes tâches, agissant avec une grande autonomie et entretenant des relations non hiérarchiques²⁷, ces corps militaires et policiers se contredisent fréquemment dans leurs agissements²⁸. Au cours de la seconde Intifada, il est arrivé que des Palestiniens aient été autorisés par une unité de l'armée à passer sur une route, pour être stoppés quelques kilomètres plus loin à un *checkpoint* volant par une autre patrouille militaire ou par une unité de police. Par ailleurs, l'affectation de compagnies de sécurité privée dans les *checkpoints* disposés le long de la Ligne verte crée des disparités au niveau des pratiques du contrôle. Parfois, ces compagnies imposent leurs propres réglementations. Ce fut le cas récemment concernant les quantités de biens et de nourriture que les employés palestiniens avaient le droit de transporter quotidiennement pour entrer en Israël²⁹.

Enfin, l'arbitraire est renforcé par le rôle joué par les colons israéliens. Outre le fait que les zones de juridiction municipales des colonies de peuplement, définies comme des zones militaires fermées, interdisent l'accès aux Palestiniens à 6,9 % de la Cisjordanie³⁰, les colons ont été mobilisés dès les années 1970 pour surveiller la population palestinienne³¹. Au cours des années 1980, les milices formées par les colons ont été intégrées par l'armée israélienne en tant « qu'auxiliaires de défense territoriaux »³². Depuis les années 2000, les terres palestiniennes qu'ils s'approprient de force en créant des postes avancés³³, ou leurs attaques

²⁵ A. Azoulay et A. Ophir, *op. cit.*

²⁶ S. Havkin, *op. cit.*

²⁷ Nir Gazit, « Social Agency, Spatial Practices, and Power: The Micro-foundations of Fragmented Sovereignty in the Occupied Territories », *International Journal of Politics, Culture and Society* (22), 2009, p. 83-103.

²⁸ S. Havkin, *op. cit.*

²⁹ Amira Hass, « Privately run checkpoint stops Palestinians with “too much food” », in Haaretz, édition électronique, <http://haaretz.com/hasen/spages/1096322.html>, mis en ligne le 29 juin 2009, consulté le 3 juil. 2009.

³⁰ B'tselem, *Land Grab...*, *op. cit.*

³¹ N. Gordon, *op. cit.*, p. 138-143.

³² *Ibid.*, p. 142.

³³ A. Azoulay et A. Ophir, *op. cit.*

récurrentes contre les agriculteurs effectuant leur récolte, contribuent à limiter les mouvements des Palestiniens. À l'inverse, certains colons israéliens viennent jouer le rôle de passeurs. Ils ferment les yeux sur le passage d'ouvriers palestiniens dans leur colonie pour contourner des *checkpoints* militaires. D'autres se sont fait arrêter à des *checkpoints* alors qu'ils essayaient de faire passer des ouvriers palestiniens clandestins dans les coffres de leurs voitures.

Ces attitudes contradictoires génèrent des incohérences dans le dispositif de contrôle et la mise en application des restrictions de mouvements dans les territoires occupés. Ces incohérences réintroduisent une marge de négociation³⁴ entre les Palestiniens et les autorités ou leurs auxiliaires privés ou civils. Si une autorisation de déplacement ne permet pas toujours de circuler librement, l'absence de permis n'implique pas toujours l'impossibilité d'aller et venir.

Ainsi, ce n'est plus seulement le statut d'une personne, la zone qu'elle traverse et le moment envisagé qui vont déterminer les conditions de son déplacement. C'est surtout la relation qui va s'établir entre cette personne et les acteurs régulant *de jure* ou *de facto* les passages qui est importante. Instaurant un régime de faveurs, le mode de mise en application des restrictions de mouvements a transformé la population palestinienne occupée en une population confinée, à la merci des faveurs de ses geôliers³⁵. Le poids des relations dans l'obtention d'un droit de passage est d'ailleurs d'autant plus frappant lorsque l'on prend en compte l'économie de la frontière mise en place suite au déploiement de ces restrictions de mouvements depuis les années 1990.

Nouvelle économie frontalière et informalisation du contrôle formel

Dès les années 1990, face aux obstacles auxquels ils ont été confrontés, les Palestiniens désirant se rendre en Israël ont dû se reposer sur l'aide de leurs contacts israéliens, juifs ou arabes. Les employés clandestins ont dû faire appel à leurs patrons pour trouver des lieux où se cacher une fois leur travail terminé. Inversement, de nombreux petits entrepreneurs juifs et arabes israéliens du bâtiment se sont rendus dans les villes et villages palestiniens pour aller chercher leurs ouvriers et les acheminer sur leurs chantiers. Comme leurs employés, ils ont tenté d'éviter que les restrictions perturbent leurs activités économiques. Contrairement aux grandes entreprises israéliennes, ils n'avaient pas la possibilité d'obtenir la main-d'œuvre Est

³⁴ S. Havkin, *op. cit.*, p. 71.

³⁵ *Ibid.*

européenne ou asiatique importée à l'initiative des gouvernements israéliens pour remplacer les ouvriers palestiniens³⁶.

Même les Palestiniens passant légalement sont impliqués dans de nouvelles relations de dépendance vis-à-vis de leurs contacts en Israël. Les ouvriers ont dû faire appel à leurs employeurs israéliens qui compte tenu des nouvelles restrictions étaient les seuls habilités à demander un permis auprès des institutions israéliennes. D'autres ont dû solliciter leurs parents ou amis de l'autre côté de la Ligne verte pour intercéder auprès de leurs propres relations. D'autres encore ont tenté de se marier avec des femmes palestiniennes de citoyenneté israélienne pour obtenir un statut de résident et éventuellement celui de citoyen.

Enfin, la complexité des règles et des procédures bureaucratiques liées à l'obtention d'un permis de mouvements ont obscurci les procédures aux yeux des Palestiniens³⁷. Nombreux ont donc été contraints de s'en remettre à des spécialistes pour les aider dans leurs démarches. Ceci a alors entraîné de nouvelles transactions économiques ainsi que de nouvelles relations de clientélisme et de patronage.

Dès le début des années 1990, les restrictions de mouvements favorisent donc l'émergence de nouvelles relations de pouvoir entre les Palestiniens, et avec les Israéliens. De manière plus marginale, ce processus a également touché, les représentants des délégations étrangères ou des organisations non gouvernementales. Compte tenu de leur statut diplomatique ou de leurs activités humanitaires, ces organisations ont parfois apporté leur caution auprès des autorités israéliennes afin de faciliter l'obtention d'un permis de passage par un Palestinien.

Au cours des années 2000, des réseaux de passeurs professionnels s'organisent, développant des compétences techniques, logistiques, sociales et politiques afin de contourner les obstacles et assurer le passage vers Israël³⁸. Ce sont des transporteurs véhiculés ou non, des trafiquants de permis ou encore des fabricants de faux papiers, palestiniens et israéliens. S'ajoutent à ces réseaux les employeurs israéliens qui embauchent cette main-d'œuvre non déclarée et alimentent continuellement la demande. Certaines populations frontalières se spécialisent dans ce commerce. C'est le cas dans le Sud, à l'est du Néguev, dans le centre, au niveau d'Abu Ghosh, ou encore dans les villes de Lod et de Ramle. La seconde Intifada voit

³⁶ A. Kemp et R. Rajzman, *op. cit.* Voir également William Berthomière, « Les travailleurs étrangers, figures d'une "nouvelle mondialisation" d'Israël », in Alain Dieckhoff (éd.), *L'État d'Israël*, Paris, Fayard, coll. « Les grandes études internationales », 2008, p. 205-216.

³⁷ T. Kelly, *op. cit.*, p. 86.

³⁸ C. Parizot « Restriction des mouvements palestiniens et criminalisation de l'État », intervention lors du colloque MOFIP *Limites et frontières des espaces israéliens et palestiniens*, MMSH, Aix en Provence, 13 nov. 2008. <http://mediamed.mmssh.univ-aix.fr/chaines/mofip/limites-frontieres/Pages/PARIZOT-Cedric-2.aspx>

donc émerger des réseaux « d'entrepreneurs sans frontière » : des « entrepreneurs » car, même s'il s'agit de réseaux informels, ce sont des réseaux organisés pour jouer le rôle d'intermédiaire entre l'offre et la demande ; « sans frontière » puisque ces réseaux ne peuvent fonctionner qu'au travers de collaboration entre des Palestiniens et des Israéliens³⁹.

Cette nouvelle économie affecte le régime de mobilité. Tout d'abord, ces passeurs s'imposent comme de nouvelles « autorités régulatrices » au côté de l'État d'Israël. S'ils peuvent effectivement aider à contourner les *checkpoints*, ils peuvent aussi bloquer les chemins de contournement. Motivés par des considérations strictement économiques, ils règlent à leur tour le passage des Palestiniens pour maintenir leurs marges de profits, et parfois extorquer les plus vulnérables⁴⁰.

Bien que ces « autorités régulatrices » informelles émergent en dehors de l'État d'Israël, elles ne peuvent fonctionner que grâce à la tolérance de la police, l'armée ou encore les services de sécurité israéliens (le *shabak*). Les activités de ces passeurs n'échappent donc pas aux forces de sécurité israéliennes. Certes, elles ne peuvent pas tout contrôler. D'une part, elles manquent d'hommes et de ressources⁴¹, d'autre part, les gains du passage sont tels, pour les passeurs et pour les Palestiniens, qu'il est difficile d'y mettre fin. Les institutions sécuritaires israéliennes doivent donc s'adapter. En infiltrant ces réseaux elles peuvent surveiller ces routes et ces flux « informels ». L'instrumentalisation des réseaux de passeurs devient alors une partie intégrale du système de contrôle des mouvements des Palestiniens de Cisjordanie.

³⁹ C. Parizot, « Entrepreneurs without Borders : Policies of Closure and Border Economy between the Southern West Bank and Northern Negev, 2000-2005 », *RAMSES Working Paper 5* (6), Sept. 2006. *Europe and the Mediterranean Convergence, Conflicts and Crisis*. Working Paper Series, European Studies Centre, University of Oxford, <http://www.sant.ox.ac.uk/esc/ramses/parizot.pdf>

⁴⁰ C. Parizot « Hardening Closure Securing Disorder Israeli Closure Policies and the Informal Border economy between the West Bank and the Northern Negev (2000-2006) », in D. Bechev et K. Nicholaidis (éds.) *Mediterranean Frontiers : Borders, Conflict and Memory in a Transnational World*, Londres, Tauris, p. 177-194 (à paraître en 2009).

⁴¹ B'tselem, *Crossing the Line: Violation of the Rights of Palestinians in Israel without a Permit*, report, Jerusalem, March 2007.

CONCLUSION

Le régime de mobilité institutionnalisé en Cisjordanie depuis les années 2000 produit des formes territoriales complexes qui dépassent l'imaginaire de l'État moderne. Plutôt que de séparer des espaces par l'intermédiaire de frontières, il fait diverger les trajectoires des Israéliens et des Palestiniens en mettant en place des systèmes de filtrages de plus en plus élaborés. Ces filtrages créent une gradation et une hiérarchisation des espaces, où la forme du contrôle s'applique différemment en fonction des zones, des populations (israéliennes et palestiniennes), du profil social et des temporalités envisagées. Dans ce contexte, les limites fonctionnent comme des « membranes osmotiques » filtrant les populations et déterminant un rapport à l'espace distinct au sein de chacune.

On notera toutefois, que si le régime de mobilité permet de développer un rapport à l'espace plus ou moins uniforme au sein de la population israélienne, ce n'est pas le cas au sein de la population palestinienne. Compte tenu des multiples données qui entrent en jeu pour déterminer l'accès des Palestiniens à un lieu ou une zone définis, le rapport à l'espace au sein de cette population peut varier de manière radicale en fonction des individus et des groupes. Ceci est d'autant plus frappant que l'on prend en considération le mode de fonctionnement de ce régime de mobilité sur le terrain, ainsi que les acteurs formels et informels qui y sont impliqués.

Bien qu'étant fondé sur des dispositifs techniques et administratifs très élaborés, visant à éviter les frictions entre les populations, le régime de mobilité produit des dysfonctionnements qui ouvrent la marge à la négociation entre les Palestiniens et les institutions sécuritaires israéliennes. De ce fait, au sein de la population palestinienne, la capacité de mouvement et le rapport à l'espace d'une personne ne seront pas uniquement affectés par le profil social, la zone considérée ou le moment envisagé, mais aussi par les réseaux de relations de cette personne. Le poids du réseau de relation est d'autant plus manifeste lorsque l'on prend en compte l'économie frontalière qu'ont contribué à faire émerger les restrictions de mouvements depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000.

Ceci nous conduit une nouvelle fois à remettre en question le degré de séparation entre Israéliens et Palestiniens que peut imposer le régime de mobilité. Comme nous l'avons vu, l'économie de la frontière est largement instrumentalisée par les institutions sécuritaires israéliennes. Ce processus entraîne une forme d'externalisation du contrôle, ou plus

précisément une « privatisation informelle du contrôle formel⁴² » qui devient une dimension constitutive du régime de mobilité. Cette externalisation du contrôle réintroduit donc une participation palestinienne au cœur du régime de mobilité. Paradoxalement, c'est à travers le prolongement des relations de clientélisme qui s'opère entre les institutions sécuritaires israéliennes, les passeurs palestiniens et les populations mobiles de Cisjordanie, que peut être maintenue cette séparation complexe des trajectoires et du rapport à l'espace.

⁴² C. Parizot, « Restriction », *op. cit.*