

L'étouffement des Palestiniens confinés dans des cantons

L'autoroute de l'apartheid, le mur et les postes militaires

Sylvie Fouet

L'enjeu est moins lié à l'idée de territoire à la disposition des Palestiniens qu'à celle du contrôle qu'exerce Israël. À l'image d'une prison, si les prisonniers peuvent avoir à leur disposition 95% de la surface de l'établissement, ils n'en sont pas pour autant libres puisque les gardiens disposant des 5% restants y exercent le contrôle. Si le principal héritage du processus d'Oslo a été une fragmentation et une perte d'unité de la Cisjordanie et de la bande de Gaza avec la création des zones A, B, C, il restait toujours la possibilité de circuler d'une zone à l'autre¹. L'extension des colonies israéliennes, les routes de contournement des villages palestiniens (environ 480 km sur 6000) et les postes de contrôle militaire transforment les territoires en cantons isolés les uns des autres et sans moyens de communication entre eux, qui seront à terme intégrés au territoire israélien.

Deux ans après le début de l'Intifada fin septembre 2000, la stratégie israélienne se renforce à partir de la «matrice de contrôle» et des actions militaires dans les territoires palestiniens². En juin, les positions se durcissent avec l'imposition d'un nouveau régime de fermeture et la décision d'établir un mur de «fortification massive» entre le territoire israélien et la Palestine enclavée (anciennement définie comme zones A et B). L'armée divise la Cisjordanie en huit enclaves séparées par des postes de contrôle militaires et des zones de sécurité.

Le dispositif réticulaire de contrôle «macro» des populations arabes

Le découpage territorial défini par l'accord intérimaire

(signé le 28 septembre 1995)

Les Trois zones en Cisjordanie:

Le découpage des zones A et B épouse les délimitations des zones habitées par les Palestiniens : villes, villages et camps de réfugiés. Les territoires remis à l'Autorité palestinienne sont morcelés et émiettés. Aucune route principale, aucune route réservée aux colons, aucune colonie et aucune zone militaire ne sont abandonnées.

- **Zone A** : les six villes palestiniennes (sans Jérusalem-Est), Jéricho (65 km) et 80% d'Hébron (zone H1 établie en janvier 1997). La vieille ville, le quartier juif, les accès à Qiryat Arba et au tombeau des Patriarches restent sous contrôle israélien (zone H2). En zone A (3% de la Cisjordanie, 20% de la population), l'Autorité palestinienne (AP) assume la sécurité intérieure, l'ordre public et la totalité des responsabilités liées à la vie civile.

- **Zone B** : plus de 450 villages palestiniens (24% de la Cisjordanie, 68% de la population). L'AP est dotée de pouvoirs civils, d'une partie des pouvoirs de police. L'armée israélienne conserve la responsabilité de la sécurité et le contrôle des ressources. Des patrouilles mixtes (soldats israéliens / policiers palestiniens) circulent à bord de véhicules arborant un drapeau orange. A la sortie de la zone A, deux cubes de béton (peints en blanc et jaune) marquent les limites à ne pas franchir pour les policiers avec leurs armes.

- **Zone C** : les zones rurales, les colonies, les routes, les zones de sécurité

et les camps militaires (73% de la Cisjordanie) où le contrôle israélien est exclusif.

- **Redéploiements effectués entre 1995 et 2000** : avec le dernier redéploiement effectué en février 2000 et à la veille de l'Intidada, le découpage de la Cisjordanie correspond à 18,2% (Zone A), 21,8% (Zone B) et 60% (Zone C).

La bande de Gaza :

- Israël contrôle près de 40% de la zone. Le secteur des implantations, des installations militaires et leur périmètre de sécurité, ainsi que les routes latérales les rattachant à Israël restent entièrement sous la responsabilité israélienne (voir l'accord Gaza-Jéricho du 4 mai 1994).

Note : Les chiffres proviennent du Palestinian Geographic Center (Palgric). Après enquête, les pourcentages varient entre 3 % - 4 % (zone A), 23 % - 24 % (zone B), 73 % - 74 % (zone C). Dans son agenda 1998, PASSIA estime à 4 % la zone A, 23 % la zone B et 73 % la zone C. *Applied Research Institute Jerusalem (ARIJ)* - un centre équipé du *Geographic Information System*, revoit à la baisse le pourcentage de la zone A et publie les chiffres suivants : 3 % (zone A), 23 % (zone B) et 74 % (zone C). La marge d'erreur de 1 % correspond à environ 58 km.

se complète par un volet en Israël. En août, est inauguré le premier tronçon de l'autoroute Trans-Israël n°6 qui s'étire du nord au sud d'Israël reliant le lac de Tibériade à la capitale du Négev Beersheba³. La construction de l'axe n°6 dépasse le cadre d'un simple déplacement de population pour cause d'aménagement du territoire. L'autoroute permet aux autorités de poursuivre une politique de «judaïsation» de la Galilée et du triangle où est concentrée la population arabe israélienne. Le chantier s'accompagne d'opérations immobilières et de construction de zones industrielles ou résidentielles.

Démanteler la «matrice du contrôle»

Les Asiatiques pratiquent le jeu de go. A la différence du jeu d'échecs où chaque joueur tente de battre son adversaire en prenant ses pièces, le but du jeu de go est complètement différent. Le vainqueur ne gagne pas en battant son adversaire mais en l'immobilisant, en contrôlant les points clés de la matrice.

Israël emploie une stratégie similaire dans les territoires palestiniens. Depuis 1967, les autorités ont mis en place une matrice des contrôles (cf. carte p.24). Comme le jeu de go, la «matrice de contrôle» israélienne est un système intégré en vue de permettre à Israël de contrôler chaque aspect de la vie palestinienne tout en diminuant le profil militaire pour donner l'impression que ce que les Palestiniens décrivent comme «occupation» n'apparaisse que comme simple «administration». Elle vise à libérer juste ce qu'il faut d'espace sous forme d'enclaves déconnectées pour établir un mini-Etat palestinien - ou pire un nombre de cantons déconnectés - qui libérera Israël du fardeau de gérer la population palestinienne tout en conduisant les Palestiniens.

Bien que les attaques israéliennes de mars-avril 2002 – appelées opération «Rempart» (*Defensive Shield*) – aient été menées bien au-delà du camp de réfugiés de Jénine, l'endroit est devenu le point central de la «destruction de l'infrastructure terroriste». En réalité, l'opération symbolise pour le Premier ministre Sharon la défaite finale de toute tentative palestinienne de résister à l'occupation. Les infrastructures sont détruites⁴. Etant donné le contrôle asphyxiant qu'exerce Israël sur les îlots (zones A et B) en Cisjordanie, les Palestiniens auront des difficultés à se réorganiser.

A Ramallah, les assauts ont été surtout concentrés sur le bureau du président (*Al-Mouquata*). Néanmoins, le résultat principal est la

destruction de l'appareil administratif national. Les infrastructures civiles ont été détruites, y compris les banques de données des ministères. En l'absence d'administration et de police palestinienne, la branche civile (*Civil Administration*) des forces de défense israélienne tente de reprendre le contrôle. Les bureaux de liaison avec l'autorité palestinienne sont démantelés et les permis de circulation sont délivrés avec parcimonie⁵.

Trois blocs de colonies en avant-poste

Sur le terrain, une nouvelle réalité se dessine et l'architecte Sharon lève un voile sur son schéma. La Cisjordanie sera divisée en trois cantons séparés selon les blocs de colonies et les routes de contournement. Un premier canton serait créé autour de la ville de Naplouse, un second autour de Ramallah et le dernier autour de Hébron. Chaque canton serait rattaché indépendamment à Israël et les résidents auraient un statut similaire aux habitants de Jérusalem (résidents pas citoyens). Ils bénéficieraient d'une autonomie locale pour gérer les affaires municipales, scolaires et délivrer les services.

Au nord, la colonie d'Ariel et sa banlieue reliée par la route Trans-Samarie (route 505) contrôlent une zone stratégique de la partie nord-ouest de la Cisjordanie en compromettant la contiguïté territoriale et les mouvements de circulation entre les villes palestiniennes de Qalqilya, Naplouse et Jénine. Le bloc vise également à endiguer le développement potentiel de la ville de Qalqilya enclavée à l'est de la ligne verte. Non moins important est l'emplacement stratégique d'Ariel situé sur la source aquifère majeure de la Cisjordanie contrôlant le flux et la distribution d'eau.

Au centre, le bloc inclut les colonies situées autour de Jérusalem (Ma'ale Adumim, Pissgat Ze'ev et Givat Ze'ev) et s'étend entre le Jourdain et la colonie de Modi'in le long de la ligne verte. Ce bloc divise la Cisjordanie en deux, contraignant le trafic palestinien nord-sud (entre Ramallah et Bethléem-Hébron) à passer sur le territoire israélien ou détournant le flux vers Jérusalem-Est, à l'image de la ceinture sous forme de tunnel à l'est de la ville. La constitution du bloc central réduit les flux inter-Palestiniens, isolant plus de 210 000 Palestiniens de Jérusalem et coupant le lien urbain naturel entre Jérusalem et Ramallah.

Au sud, le bloc Efrat-Gush Etzion-Beitar Illit ceinture le sud-ouest de Jérusalem et relie Ma'ale Adumim par la route n°7. L'ensemble

obstrue le trafic entre les villes palestiniennes de Bethléem et Hébron, ainsi que la liaison entre Gaza et Hébron par le «passage sûr» du sud. La structure urbaine oblige les personnes à emprunter les routes «sécuritaires» sous contrôle israélien sujettes à de nombreuses fermetures pour les Palestiniens⁶. Le bloc de colonies verrouille tout développement possible de la partie ouest de la ville de Bethléem. Le complexe urbain est situé sur une aquifère majeure et détourne le contrôle de la source au profit des Israéliens.

En juin 2002, le Premier ministre Sharon durcit le dispositif de contrôle post-opérationnel et dévoile trois composantes principales : la séparation unilatérale avec une fortification massive, la cantonisation à l'aide de permis intra-Palestiniens et l'expansion des activités de colonisation.

La séparation

La notion de «séparation» semble décrire une simple mesure de sécurité. En réalité, cela implique la construction d'une zone tampon (*buffer zone*) s'étendant de 10 à 20 kilomètres le long de la ligne verte à l'intérieur de la Cisjordanie où Israël envisage la fabrication d'une fortification massive avec 7 à 8 niveaux de sécurité, incluant un mur, des barricades, des tranchées, des fils barbelés électriques, des bunkers, des tours de contrôle (tous les 400 mètres) ainsi que des caméras de surveillance⁷.

Le 16 juin 2002, les autorités israéliennes ont débuté les travaux de construction près du village de Salem à l'ouest de Jénine en direction de Tulkarem et Qalqilya. Le mur s'élève à plus de 8 mètres sur quelques kilomètres. La première étape du chantier s'étendrait sur 115 kilomètres (sur un total envisagé de 220 kilomètres) recouvrant la région entre Jénine et Qalqilya. Onze communautés comprenant une population de plus de 35 000 Palestiniens seraient «absorbées» à l'intérieur du mur⁸. Toutes ces communes sont classées «zone B» selon les accords d'Oslo. Ces localités et citoyens palestiniens expérimentent le nouveau système d'apartheid.

Bien qu'ayant un aspect sécuritaire, la politique de séparation vise d'abord à rendre irréversibles et persistants les blocs de colonies et les couloirs transversaux. La muraille place les colonies situées dans la partie ouest de la Cisjordanie «de fait» à la frontière créée par les installations de sécurité - y compris Jérusalem-Est isolé du reste de la Cisjordanie. Dans ce contexte, la séparation unilatérale permettrait

d'annexer environ 15% de la Cisjordanie sous le prétexte sécuritaire. La «zone tampon» militarisée est en effet une composante d'un système plus large qui comprend l'autoroute Trans-Israël n°6 en Israël et les axes transversaux n° 505 (Trans-Samarie), n° 45 (Modi'in) et n°7 (Bet Shemesh) qui la relie aux colonies.

La route Trans-Israël s'étend du nord au sud et relie le lac de Tibériade à la capitale du Négev Beersheba. La construction de l'axe routier n°6 dépasse le cadre d'un déplacement de population pour cause d'aménagement du territoire. L'autoroute permet aux autorités israéliennes de poursuivre une politique de «judaïsation» de la Galilée et du triangle, où est concentrée la population arabe israélienne. Le chantier s'accompagne d'opérations immobilières importantes et de construction de zones industrielles ou résidentielles. Les premières expulsions ont eu lieu en novembre 2000 avec la population arabe de Tira et de Taibeh.

La cantonisation ou «apartheid»

Une des conséquences directes de l'invasion des villes palestiniennes par l'armée israélienne est l'annulation effective des zones A, B et C négociées dans les accords d'Oslo. En effet, un nouveau mode de contrôle émerge institutionnalisant le siège autour des principales villes palestiniennes devenant un arrangement administratif définitif. L'extra-territorialité des zones A et B (sous contrôle civil palestinien) a été remplacée par un système de cantons.

Le bouclage militaire imposé depuis le début de l'Intifada a obligé les Palestiniens à circuler dans un espace divisé en plus de 64 zones isolées et découpées par des postes militaires de contrôle (plus de 120 postes fixes) et des routes bloquées ou fermées. Durant l'été 2001, les ordres militaires ont conduit à saisir plus de 224 000 dunums dans le district du nord de la Cisjordanie, en particulier entre Jénine, Tulkarem et Qalqilya⁹. Dans ce contexte, une quinzaine de villages situés le long de la ligne d'Armistice de 1949 (ligne verte) ont été isolés du reste de la Cisjordanie. Pour y accéder, les militaires israéliens délivrent des permis spéciaux au cas par cas.

Le 14 mai 2002 lors d'une rencontre avec les donateurs internationaux, le major général Amos Gilad, coordinateur des activités du gouvernement dans les Territoires (COGAT) a présenté le découpage futur de la Cisjordanie en huit cantons hermétiques autour des villes principales et la bande de Gaza en trois secteurs¹⁰. La nouveauté dans

le système de restriction des mouvements de personnes est la mise en place de permis «inter-Palestiniens» pour circuler entre les villes palestiniennes.

Depuis début juin 2002, la plupart des villes sont sous couvre-feu et il est rare de pouvoir circuler entre elles. Quant à l'accès à Israël (y compris Jérusalem-Est), il est très limité et soumis à l'obtention d'un permis. La demande de permis est soumise au préalable à l'obtention d'une carte magnétique (valable un an) et délivrée par l'administration civile du lieu de résidence. La seconde étape est le contrôle des services de sécurité. Plus de 20 à 30 % des requêtes sont refusées pour des raisons de sécurité à la suite des récentes opérations. Dans ce cas, il est impossible d'obtenir un permis.

Outre les obstacles à la mobilité des personnes, les mouvements de biens se font avec un système de transbordement (*back-to-back system*). Huit plates-formes sont programmées dont cinq sont déjà opérationnelles le long de la ligne verte à Jénine, Tulkarem, Qalqilya, Beitunia-Ramallah et Tarqumya-Hébron. La plate-forme de transbordement est en construction à Bethléem près du poste de contrôle militaire. Quant à Naplouse et Jéricho au cœur de la Cisjordanie, deux postes provisoires de transbordement y ont été installés.

Les marchandises sont déchargées de camions israéliens et rechargées sur des camions palestiniens ou inversement. Le transbordement est coûteux (environ 150 NIS par palette) et prend beaucoup de temps¹¹. Le transport de marchandises entre Jénine et Hébron, par exemple, peut impliquer le chargement et le déchargement plusieurs fois pendant le voyage. Les enquêtes de terrain montrent que le trafic est restrictif. Le commerce concerne principalement les denrées de première nécessité et les médicaments. Il est plus rare de voir le transport de matériaux de construction ou de produits dérivés.

Outre les mesures militaires et administratives, les autorités israéliennes s'appuient sur la stratégie consistant à créer des «faits accomplis» sur le terrain pour rendre la présence de l'armée irréversible et neutraliser toute tentative de résistance. Simultanément à la mise en place du dispositif de contrôle des mobilités, le gouvernement d'Israël a annoncé son intention de construire 957 nouvelles unités d'habitation dans les colonies situées en Cisjordanie, dont la plupart sont situées près de Jérusalem.

Au moment où la communauté internationale appelle au gel des activités dans les colonies selon les conclusions des plans Mitchell (avril 2001) et Tenet (juin 2001), la stratégie israélienne indique le

faible degré de pression de l'extérieur.

En 2002, les incursions répétées des forces israéliennes dans les espaces autonomes palestiniens ont détruit les résidus du processus d'Oslo. Le principal héritage est en effet une Palestine enclavée, constituée d'une centaine de parcelles, morcelée par le développement des collines et l'enchevêtrement des routes nouvelles qui contournent les villages palestiniens. Neuf ans après, l'appareil politique et militaire israélien détruit les bases d'un proto-Etat palestinien balbutiant.

Sylvie Fouet est chercheur à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales à Paris et actuellement rattachée au bureau de la Commission européenne dans les Territoires palestiniens.

Notes :

1. Franck Débié et Sylvie Fouet, *La paix en miettes*, PUF, 2001.
2. Dans un article publié en 1998 (*Monde Arabe, Maghreb-Mashrek*, n°161 pp. 28-42), Sylvie Fouet décrit le dispositif de contrôle israélien des mouvements de personnes, de biens et d'information. En 2000, le professeur Jeff Halper a proposé le terme «matrice» pour décrire le même phénomène.
3. Jeff Halper, «The Road to Apartheid», dans *News from Within*, 5 mai 2000, pp. 2-7. Gilles Paris, «Les objectifs cachés de la Trans-Israël, autoroute de l'apartheid» dans *Libération*, 9 août 2002, p. 9.
4. L'armée israélienne a détruit ou paralysé l'administration civile qui gérait la vie quotidienne des Palestiniens. Une étude menée par les donateurs évalue les destructions physiques résultant des opérations militaires menées au printemps 2002 à plus de 361 millions de dollars. Ce chiffre n'inclut ni les pertes de revenus, ni les coûts sociaux et humains.
5. Le coût du renouveau de l'administration civile est estimé à plus de 3-4 milliards par an.
6. Entre 1995 et aujourd'hui, les Israéliens ont construit un système massif d'environ 29 routes de contournement (fondé principalement par les USA à la hauteur de plus de 3 milliards de dollars). Destiné à relier les colonies entre elles et à créer des barrières aux mouvements palestiniens, le réseau routier des colons facilite l'incorporation des colonies à Israël. Le terme de contournement (by-pass) n'apparaît pas dans les accords d'Oslo mais il est fait référence à des routes de «sécurité».
7. Trois ordres militaires 17/2002/T, 20/2002/T et 22/2002/T signés par le commandant de la Cisjordanie, Moshe Kaplinski, stipulent que l'armée israélienne confisquera les terres jusqu'en décembre 2005.
8. Rumana, Kharbet Al-Taiab, Aneen, Bartah, Tura, Aqaba, Nazlat Issa, Nazlat, Abu Nar, Baqa Al-Sharqiah, Um El-Rihan et Al-Jaroshiah.
9. Le dunum est une mesure ottomane. 1 ha fait 10 dunums et 1000 dunums équivalent à 1 km². La Cisjordanie couvre 5500 km² (130 km de long et 40-65 km de large) et la bande de Gaza couvre 365 km² (45 km de long et 5-12 de large). Chiffres obtenus à partir de cartes et d'enquêtes de terrain réalisées depuis 1996.
10. Jénine, Naplouse, Tulkarem, Qalqilya, Ramallah, Jéricho, Bethléem et Hébron pour la Cisjordanie. Nord, centre et sud pour la bande de Gaza.
11. 1 Euro équivaut à 4,5 NIS (New Israeli Shekel).