

En attendant le mur

Cedric Parizot

▶ **To cite this version:**

Cedric Parizot. En attendant le mur : gestions israéliennes des mobiltés palestiniennes pendant la seconde Intifada (2000-2006). Migrations Société, 2006, 18 (107), pp.15-39. halshs-00113535v2

HAL Id: halshs-00113535
https://shs.hal.science/halshs-00113535v2

Submitted on 15 Nov 2006

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.

ARTICLE

EN ATTENDANT LE MUR

Gestions israéliennes des mobilités palestiniennes pendant la seconde Intifada (2000-2006)

Cédric PARIZOT[*]

Cet article étudie les mobilités "clandestines" des travailleurs et des marchands palestiniens entre le sud de la Cisjordanie et le nord-est du Néguev de 2000 à 2006. Avant que ne soient construits les premiers tronçons du mur de séparation (*jidâr al-fasil*[1] ; *geder hafrada*[2]) autour de janvier-avril 2006, ces mobilités se sont maintenues dans cette région. Plutôt que de considérer leur persistance comme des phénomènes marginaux amenés à disparaître avec la construction du mur de séparation, cet article appréhende leurs effets sur les dispositifs de pouvoirs locaux et notamment leur rôle dans les mécanismes israéliens mis en place pour contrôler les populations palestiniennes.

Les politiques israéliennes de bouclage ont été largement documentées pendant le processus d'application des accords d'Oslo (1994-2000) et la seconde Intifada connue sous le nom d'Intifada al-Aqsa (2000-2006). Au départ articulées autour de mesures sécuritaires *ad hoc*, elles se sont progressivement inscrites dans une logique de confinement systématique des Palestiniens des territoires occupés[3]. En 2000, à la veille du déclenchement de la seconde Intifada, Israël s'est certes retiré des zones passées sous contrôle de l'Autorité palestinienne (zones A et B)[4], toutefois, grâce au développement de la colonisation[5] et d'un

* Chargé de recherche au CNRS, IREMAM, Aix-en-Provence, parizot@mmsh.univ-aix.fr

1. En arabe.
2. En hébreu.
3. Cf. HASS, Amira, "Israel's closure policy : an ineffective strategy of containment and repression", *Journal of Palestine Studies,* vol. 31, n° 3, Spring 2002, pp. 5-20.
4. En 1994, lors de la création de l'Autorité palestinienne, la Cisjordanie a été divisée en trois zones : A, B et C. Dans les zones A et B, qui couvrent environ 40 % de la Cisjordanie et comptent plus de 97 % de la population palestinienne, la responsabilité des affaires civiles (comme la santé, l'éducation et les permis de construire) a été confiée à l'Autorité palestinienne. Dans la zone C, Israël conserve la responsabilité des affaires civiles et des questions de sécurité. Cette zone s'étend sur 60 % de la Cisjordanie et englobe la majeure partie des terres non peuplées par des Palestiniens, ainsi que les routes principales [NDLR].
5. Entre 1994 et 2000, le nombre de colons juifs israéliens en Cisjordanie augmente de 71 %, passant de 115 600 au début de 1994 à 198 200 en 2000. Données consultables sur le site de la Foundation for Middle East Peace (FMEP), http://www.fmep.org/settlement_info/ stats_data/

réseau de 400 km de routes de contournement, l'État hébreu conserve la maîtrise de 60 % de la Cisjordanie et de 20 % de la bande de Gaza. Les zones d'autonomie se réduisent à un patchwork d'enclaves constituant de véritables bantoustans. Elles fonctionnent comme des réserves de main-d'œuvre bon marché et l'autorité politique de l'administration palestinienne y est limitée[6]. Certains observateurs voient dans le régime israélien qui se met en place pendant le processus de paix d'Oslo un régime comparable à celui de l'apartheid sud-africain[7].

Au cours de la seconde Intifada (2000-2006), la politique israélienne de contrôle s'oriente davantage vers un projet de séparation plus marquée. Déjà annoncé par le Premier ministre travailliste Yitzhak Rabin (1992-1995), puis réitéré par son successeur Ehud Barak (1999-2001), ce projet de séparation est finalement consolidé physiquement[8] par le chef du Likoud[9] Ariel Sharon qui prend le pouvoir en mars 2001. Ce dernier poursuit la politique de répression de l'insurrection palestinienne mise en place par Ehud Barak. Toutefois, à la différence de son prédécesseur, il se fixe comme priorité le démantèlement de l'Autorité palestinienne et le démembrement de la société palestinienne[10]. Il consolide le bouclage des enclaves palestiniennes pour conduire à l'enfermement progressif de leurs habitants et rompre définitivement toute continuité territoriale entre elles. S'il envisage la création d'un État palestinien, ce sera sur 40 % de la Cisjordanie, et non sur 94 % comme le proposait Ehud Barak à Camp David en 2000[11].

Au printemps 2002, dans le cadre de l'opération Rempart, l'armée israélienne réoccupe les zones palestiniennes et encercle la Muqâta'a à Ramallah, siège de l'Autorité palestinienne où s'est réfugié Yasser

---

settler_population_growth/sources_population_growth_1991-2003.html, site consulté le 9 février 2006.

6. Cf. FARSAKH, Leila, "Palestinian labor flows to the Israeli economy : a finished story ?", *Journal of Palestine Studies*, vol. 32, n° 1, 125, Autumn 2002, pp. 13-27 (voir pp. 14-15).

7. Cf. BISHARA, Marwan, *Palestine/Israël : peace or apartheid. Occupation, terrorism and the future*, London, New York : Zed Books, 2003, 173 p. ; BORNSTEIN, Avram, *Crossing the Green Line between the West Bank and Israel*, Philadelphia : University of Pennsylvania Press, 2001, 192 p.

8. Cf. ARONSON, Geoffrey, "Lessons from Israel's retreat from Gaza", *Report on Israeli settlements in the Occupied Territories*, vol. 15, n° 5, September-October 2005, pp. 1-8.

9. Parti politique israélien de droite, fondé en 1973, regroupant notamment le Hérout (mouvement sioniste nationaliste), le Parti libéral et le Centre libre [NDLR].

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

11. *Ibidem.*

Arafat. L'offensive s'accompagne d'un nouveau découpage des enclaves palestiniennes en de multiples cantons, découpage soutenu par la mise en place de nombreux points de contrôle (*checkpoints*) et obstacles aux mouvements. En février 2005, près de 600 barrières, monticules de terre, murs et tranchées sont mis en place sur les routes et aux sorties de villes et villages palestiniens en Cisjordanie[12].

En juin 2002, le gouvernement d'Ariel Sharon lance la construction d'une "barrière de sécurité" autour de la Cisjordanie. En 2005, 209 km ont déjà été achevés sur les 670 km prévus par le dernier plan du cabinet du ministre (approuvé le 20 février 2005). Soutenu et entamé par la gauche israélienne, ce projet est présenté comme le seul moyen efficace de séparation et de lutte contre les attentats suicides palestiniens. En fait, il sert également aux Israéliens pour créer une situation de fait sur le terrain. Il permet d'annexer davantage de terres et de renforcer le contrôle sur les ressources hydrauliques en Cisjordanie[13]. Enfin, le projet de séparation est soutenu par la réduction continuelle des permis de travail et des déplacements accordés aux Palestiniens des territoires occupés et par la mise en place d'un nouveau système de permis régulant l'accès aux routes de Cisjordanie[14].

Au cours de la deuxième Intifada (2000-2006), le nombre de permis de travail accordés aux travailleurs palestiniens désireux de se rendre en Israël chute d'environ 60 000 en 2000 à moins de 10 000 au troisième trimestre de 2005[15]. Cette dynamique est confirmée en août 2005 par le retrait unilatéral des colons et des troupes israéliennes de la bande de Gaza et par l'annonce que, en 2008, il n'y aura plus d'ouvriers palestiniens en Israël. La construction du mur et le désengagement de Gaza marquent la convergence des projets politiques de la gauche et de la droite israélienne autour d'un même objectif :

12. Cf. UNITED NATIONS OFFICE FOR THE COORDINATION OF HUMANITARIAN AFFAIRS, mars 2005, http://www.humanitarianinfo.org/opt/docs/UN/OCHA/OCHABarRprt05_Full.pdf, site consulté en février 2006.

13. Cf. KHALED, Mufida Ahmad ; OMAR, Lana, "Here in Palestine our dreams are confiscated and our lands are stolen", in : PALESTINIAN ENVIRONMENTAL NGOS NETWORK (Ed.), *The Wall in Palestine. Facts, testimonies, analysis and call to action*, Jerusalem : PENGON, 2003, pp. 165-169 ; TAMIMI, Abdel Rahman, "The Wall's Path is based on ultimate control over Palestinian water resources", in : PALESTINIAN ENVIRONMENTAL NGOS NETWORK (Ed.), *The Wall in Palestine. Facts, testimonies, analysis and call to action*, Jerusalem : PENGON, 2003, pp. 161-164.

14. Cf. B'TSELEM (Israeli Information Center for Human Rights in the Occupied Territories), *Forbidden roads : the discriminatory West Bank road regime*, Draft, août 2004, http://www.btselm.org, site consulté en mai 2005.

15. Cf. UNITED NATIONS OFFICE FOR THE COORDINATION OF HUMANITARIAN AFFAIRS, *OCHA protection of civilians. Weekly briefing notes,* Jerusalem : OCHA, 7-13 septembre 2005 et 30 novembre-6 décembre 2005.

le confinement des Palestiniens dans des zones d'autonomie limitée sans continuité spatiale au milieu d'un territoire sous contrôle israélien[16].

Quelle pertinence peut alors avoir une analyse des mobilités clandestines dans un contexte où l'ensemble des recherches pose, dans un horizon plus ou moins proche, la séparation effective entre Israéliens et Palestiniens ?

En fait, si les politiques israéliennes de bouclage, concrétisées par la construction du mur, s'orientent bel et bien vers la séparation des Israéliens et des Palestiniens, celle-ci est loin d'être accomplie. En janvier 2006, seuls 45 % de la barrière de sécurité ont été construits (soit 299 km)[17]. Les mesures drastiques et les moyens massifs mobilisés pour mettre en place ce projet de séparation ne stoppent pas non plus l'entrée d'ouvriers et de marchands palestiniens en Israël dans ses frontières de 1949. Ainsi, au troisième trimestre de 2005, le Bureau palestinien des statistiques évaluait le nombre de Palestiniens de Cisjordanie travaillant en Israël et dans les colonies juives à 65 000 personnes, soit la moitié du nombre d'employés travaillant en Israël avant l'Intifada al-Aqsa. En 2005, ce chiffre incluait 38 000 Palestiniens de citoyenneté palestinienne et 27 000 Palestiniens vivant en Cisjordanie mais ayant la citoyenneté israélienne ou étant en possession d'un passeport étranger[18]. Pourtant, au cours de la même période, le nombre de permis de travail accordés par les Israéliens aux Palestiniens de cette région est très faible. En juillet, il dépasse à peine 13 000, puis chute en août à 1 428 et remonte légèrement en septembre à un peu plus de 2 000[19].

La persistance de ces mobilités peut être d'autant moins ignorée qu'elle s'accompagne de diverses formes de trafics. Les obstacles physiques ainsi que les tracasseries administratives imposées aux Palestiniens pour limiter et contrôler leurs mouvements dynamisent les trafics existants et en génèrent de nouveaux, donnant naissance à de nouveaux groupes d'entrepreneurs de la frontière. En bref, en attendant

16. Cf. HALPER, Jeff, "Why Israel is really building the wall", in : PALESTINIAN ENVIRONMENTAL NGOS NETWORK (Ed.), *The Wall in Palestine. Facts, testimonies, analysis and call to action*, Jerusalem : PENGON, 2003, pp. 172-174.

17. Cf. UNITED NATIONS OFFICE FOR THE COORDINATION OF HUMANITARIAN AFFAIRS, *West Bank closure count and analysis*, Jerusalem : OCHA, 2006, p. 1.

18. Cf. PALESTINIAN CENTRAL BUREAU OF STATISTICS, *Labour Force Survey (July-September, 2005) Round (Q3/2005), Press Conference on the Labour Force Survey Results*, Ramallah : PCBS, 2005, p. 9.

19. Cf. UNITED NATIONS OFFICE FOR THE COORDINATION OF HUMANITARIAN AFFAIRS, *OCHA protection of civilians. Weekly briefing notes,* Jerusalem : OCHA, 3-9 août et 14-20 septembre 2005.

l'achèvement du mur, la situation dans l'espace israélo-palestinien n'échappe pas à la règle. Qu'il s'agisse de la frontière américano-mexicaine ou des frontières européennes, de nombreux chercheurs ont mis en évidence le rapport direct entre, d'un côté, le durcissement des politiques frontalières des États face aux migrations, et de l'autre, la précarisation des populations mobiles et la professionnalisation des trafics criminels[20].

Ces mobilités ne seraient-elles pas l'expression des limites du mécanisme de contrôle israélien avant la mise en place du mur de séparation ? Une telle approche serait erronée et cela pour trois raisons : d'abord, ce serait sous-estimer le pouvoir de l'État ; ensuite, ce serait surestimer le rôle ou l'efficacité des "points de contrôle" ou du "mur" ; enfin, ce serait évacuer les nombreux modes de contrôle sur lesquels reposent les politiques de bouclage et notamment celles fondées sur la maîtrise des mobilités palestiniennes. À propos des points de contrôle, Eyal Ben Ari et *al* ont montré que la stratégie de l'armée israélienne vise moins à stopper les mouvements qu'à les ralentir de manière significative[21]. Les autorités israéliennes pensent que de cette manière elles se donnent davantage de temps et de moyens pour arrêter une personne recherchée ou une personne susceptible de commettre un attentat suicide.

Il faut donc envisager ces mobilités "clandestines" palestiniennes autrement que par défaut, c'est-à-dire ni comme des phénomènes marginaux ni comme l'expression des limites du dispositif de contrôle israélien. Je propose ici de changer de perspective en essayant de dégager le rôle de ces mobilités dans les dispositifs de contrôle israéliens et leurs implications futures. Cela me permettra de mettre en lumière toute la complexité des politiques israéliennes de séparation au cours de la seconde Intifada.

Cette étude se fonde sur des données ethnographiques recueillies lors de séjours répétés sur le terrain entre le sud de la Cisjordanie et le nord-est du Néguev entre 1996 et 2005. Pendant cette période, j'ai privilégié l'immersion parmi les populations arabes israéliennes

20. Cf. ANDREAS, Peter, *Border games : policing the US-Mexico divide*, Ithaca : Cornell University Press, 2001, 192 p. ; SANTIBAÑEZ-ROMELLON, Jorge, "La frontière Mexique-États-Unis à l'heure de la mondialisation", Conférence donnée à la Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, Aix en Provence, 31 janvier 2005.

21. Cf. BEN ARI, Eyal ; MAYMON, Meirav ; GAZIT, Nir ; SHATZBERG, Ron, *From checkpoints to flow-points : sites of friction between the Israel defense forces and Palestinians*, Final report submitted to the Friedrich Ebert Foundation, Israel, December 2004, 54 p.

et palestiniennes, ce qui m'a permis d'observer directement leurs mobilités et l'économie de la frontière. Avant d'aborder ces mobilités palestiniennes, je présenterai brièvement la région et les populations qui y résident. Je montrerai ensuite dans quelle mesure les restrictions des déplacements qui se sont mises en place depuis le processus d'Oslo et au cours de la seconde Intifada ont favorisé le développement d'une nouvelle économie frontalière. J'analyserai enfin comment l'instrumentalisation de cette économie et des mobilités sur lesquelles elle se développe s'inscrit dans le dispositif de contrôle israélien en Cisjordanie.

Le nord-est du Néguev et le sud de la Cisjordanie

En 2005, les espaces compris entre le sud de la Cisjordanie et le nord-est du Néguev sont perçus par la plupart des Israéliens et des Palestiniens comme les confins de territoires. Et pour cause, en dehors des populations qui y vivent, ils sont peu pratiqués. Pourtant, pour les populations palestiniennes de ces régions, ils ont toujours constitué des espaces d'échanges.

• Confins de territoires ?

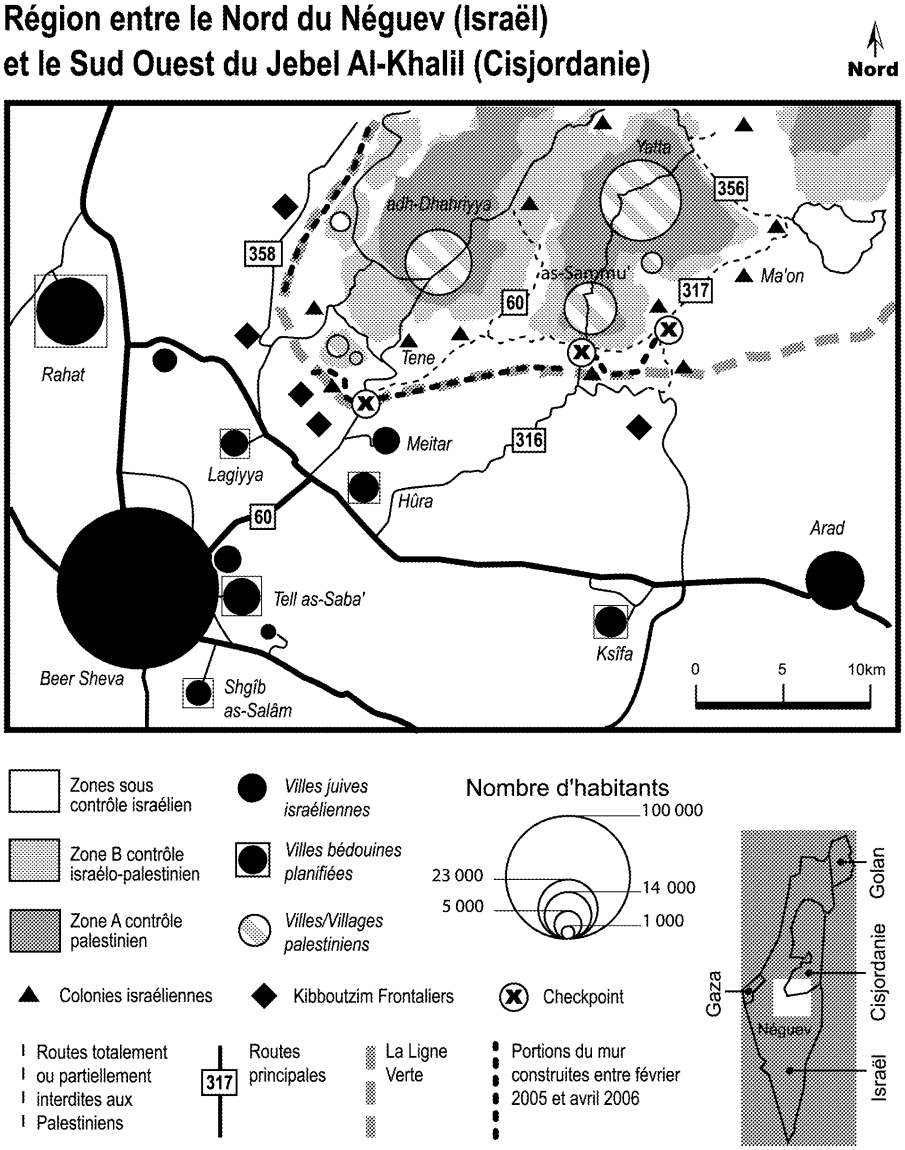
Pour des gens vivant à Tel-Aviv ou dans le centre d'Israël, ces régions sont considérées comme étant aux confins des territoires. C'est effectivement le cas jusqu'en 1967, où le nord du Néguev est perçu comme la limite avec le territoire ennemi (la Transjordanie). Après 1967 et l'extension de fait des frontières israéliennes jusqu'au Jourdain, de nombreux juifs israéliens empruntent les routes des territoires occupés. La route Be'er Sheva-Jérusalem en passant par Hébron offre un raccourci pour les gens désirant aller d'une ville à une autre. Mais même dans ce contexte, le nord-est du Néguev et le sud de la Cisjordanie restent des espaces traversés, des « *non-lieux* »[22]. En 1987, date du déclenchement de la première Intifada, la Cisjordanie redevient un territoire hostile pour la majorité des Israéliens. L'espace pratiqué s'arrête donc aux petits kibboutzim frontaliers ou aux villes juives de Meitar et Arad construites entre les années 60 et 70 au sud de la Ligne verte[23].

22. AUGÉ, Marc, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Éd. du Seuil, 1992, 149 p. (voir p. 110).

23. Ancienne ligne d'armistice entre les pays arabes et Israël, fixée en 1949 lors du traité de Rhodes [NDLR].

La population juive israélienne ne se rend pas dans les villes et les villages-bidonvilles bédouins de cette région.

Région entre le Nord du Néguev (Israël) et le Sud Ouest du Jebel Al-Khalil (Cisjordanie)



Réalisation: Shadrock ROBERTS, ©2006 - shadrock@oddpost.com **Sources:** Bureau central des statistiques, l'Etat d'Israël - http://www.cbs.gov.il/publications/local_authorities01/local_authorities_e.htm [Consulté le juillet, 2006] ; Bureau central des statistiques, l'Autoritée Palestinienne - http://www.pcbs.gov.ps/site/3354/DesktopDefault.aspx?tabid=3354 [Consulté le 12 juillet, 2006], **Cartes:** Survey of Israel, 2003. *Israel, 1:250,000 South.* ; B'Tselem, septembre 2005. *The Separation Barrier in the West Bank.* ; UNOCHA, janvier 2006. *West Bank, Access and Closure.* **Notes:** Populations calibrées avec: Philcarto - http://perso.club-internet.fr/philgeo

Les Bédouins qui résident majoritairement à l'est et au nord de Be'er Sheva sont au nombre de 140 000 au début des années 2000. Les modalités d'administration et d'intégration imposées par le gouvernement israélien les ont marginalisés socialement, économiquement et spatia-

lement du reste de la société israélienne. Descendants des 11 000 Bédouins[24] restés dans les limites du district de Be'er Sheva après 1948, ils obtiennent la citoyenneté israélienne au début des années 50. Néanmoins, jusqu'en 1966, les autorités israéliennes décident de les regrouper dans une zone close au nord-est de Be'er Sheva et de les placer sous administration militaire[25]. Cette zone correspond alors à 5 % de la totalité du Néguev. Exclus du marché de l'emploi, les Bédouins n'ont pas eu d'autre choix que de se replier sur l'élevage et l'agriculture.

Au milieu des années 60, les Israéliens changent de politique et décident de les urbaniser. Sept villes sont alors créées *ex nihilo* spécifiquement pour les Bédouins entre 1966 et 1990 : Tell as-Saba', Rahat, 'Ar'ara, Ksîfa, Shgîb as-Salâm, Lagiyya et Hûra (cf. carte *supra*). Toutefois, la stratégie employée cherche à maximiser les résultats avec un minimum d'investissements[26]. Ce projet est un échec. Au début du XXIe siècle, les Bédouins constituent un prolétariat semi-urbain. Seule la moitié a accepté de se déplacer dans les sept cités dortoirs qui manquent de services et d'infrastructures de base, le reste de cette population résidant dans des villages-bidonvilles construits sur les sites des anciens campements permanents. Exclus des zones destinées aux planifications résidentielles, ces villages sont considérés comme illégaux par les autorités israéliennes.

Le manque d'activités commerciales et industrielles, les faibles budgets des villes planifiées, le bas niveau de qualification de la main-d'œuvre et le fort taux de chômage[27] rendent les Bédouins particulièrement dépendants des centres économiques juifs de la région et extrêmement vulnérables aux fluctuations économiques[28]. Dans ce contexte, à l'instar du reste des Palestiniens israéliens, les Bédouins ont été particulièrement touchés par la stagnation économique liée à l'Inti-

24. En 1947, dans le Néguev, les Bédouins sont au nombre de 65 000 à 95 000. Au cours du premier conflit israélo-arabe, la majorité fuit ou est expulsée vers les territoires sous administration jordanienne et égyptienne. Voir MUHSAM, Helmut Victor, *Bedouin of the Negev. Eight demographic studies*, Jerusalem : Jerusalemn Academia Press, 1966, 123 p.

25. Cf. MARX, Emanuel, *The Bedouin of the Negev*, Manchester : Manchester University Press, 1967, 260 p.

26. Cf. MEIR, Avinoam, *As nomadism ends. The Israeli Bedouin of the Negev*, Boulder : Westview Press, 1997, 253 p.

27. Cf. JAKUBOWSKA, Longina, "Finding ways to make a living", *Nomadic Peoples*, vol. 4, n° 2, 2000, pp. 94-105 ; MARX, Emanuel, "Land and work : Negev Bedouin struggle with Israeli bureaucracies", *Nomadic Peoples*, vol. 4, n° 2, 2000, pp. 107-121.

28. Près de 60 % des salariés disposent d'un revenu équivalent ou inférieur au salaire minimum, contrairement à 40,3 % des salariés parmi la population israélienne dans son ensemble. Voir ABU-SAAD, Ismael ; LITHWICK, Harvey, *A way ahead : a development plan for the Bedouin towns in the Negev,* Beer-Sheva : Negev Center for Regional Development, Center for Bedouin Studies and Development, Ben-Gurion University of the Negev, 2000.

fada et par les réformes du gouvernement Netanyahu qui ont considérablement réduit les allocations familiales pour cette population[29].

Du côté palestinien, au sud de la Cisjordanie, la région appelée Jebel al-Khalîl (montagnes d'Hébron) est également considérée comme une zone marginale. Elle se situe à la frontière du désert du Néguev où réside la population bédouine considérée par la plupart des Palestiniens comme "traditionnelle", rustre et surtout peu loyale à la cause nationale palestinienne[30].

Éloignée des zones urbaines, hors des principaux axes routiers de la Cisjordanie et ne disposant pas de centres importants d'activités commerciales ou industrielles, cette contrée est peu fréquentée par les Palestiniens du Nord. Elle est pourtant relativement peuplée. En 2005, au nord de la Ligne verte, les quatre gros bourgs (Yatta, as-Sammu', adh-Dhahriyya et Dûra), les hameaux (*kharab*, pluriel de *khirbet*[31]) et les deux villages bédouins de Ramadhîn et de Fujeyrât rassemblent une population de plus de 130 000 personnes, soit près d'un quart de la population de l'ensemble du gouvernorat d'Hébron[32].

• Un espace social et économique intégré par le bas

Loin d'être aux confins de deux territoires séparés, le sud de la Cisjordanie et le nord-est du Néguev sont restés depuis 1948 un espace d'échanges. Après le conflit de 1948, bien que séparés de leurs parents et de leurs voisins par la Ligne verte (qui fait alors office de frontière internationale), les Bédouins du Néguev et les paysans de la région des montagnes d'Hébron ont conservé des relations relati-

29. Cf. *The State budget and the Arab citizens : a socio-economic report*, http://www.mossawacenter.org/en/reports/2004/12/041224.html, site consulté le 13 février 2006.

30. Cf. PARIZOT, Cédric, "Gaza, Beer Sheva, Dahriyya : une autre approche des Bédouins du Néguev dans l'espace israélo-palestinien", *Bulletin du Centre de Recherche Français de Jérusalem*, n° 9, automne 2001, pp. 37-50 ; PARIZOT, Cédric, "Crossing and constructing borders within daily contacts", *Notes de Recherche du CER*, n° 287, octobre 2004.

31. Ces *kharab* étaient des ruines ou des petits hameaux constitués de maisons en pierre et de grottes utilisés pendant une partie de l'année par les familles des villages avoisinants au cours de la saison des semailles et de celle des récoltes, ainsi que pour exploiter les pâturages. Certains groupes s'y sont installés définitivement donnant naissance à des hameaux comptant plusieurs centaines de personnes. Voir HAVAKOOK, Yaacov, *Life in Hebron mountains' caves*, Tel Aviv : Ministry of Defence, 1985 [en hébreu].

32. Voir PALESTINIAN CENTRAL BUREAU OF STATISTICS, http ://www.pcbs.org/populati/ pop11.aspx, site consulté le 14 décembre 2005.

vement soutenues. Entre 1948 et 1967, ils la traversent clandestinement[33]. Pendant cette période, la région d'Hébron devient un axe central de passage pour les flux de contrebande. Du bétail et d'autres denrées, tels que des transistors et des vêtements en provenance de Jordanie, de Syrie, d'Irak, d'Arabie Saoudite et du Yémen y transitent en direction des marchés israéliens[34]. Certains de ces réseaux les acheminent jusqu'à la bande de Gaza.

Après la guerre de juin 1967 et l'occupation de la Cisjordanie et de Gaza par Israël, les liens entre les Bédouins et les populations du sud des montagnes d'Hébron s'intensifient. Les mesures prises par les gouvernements israéliens successifs intègrent de fait ces territoires à Israël[35]. Dans le sud de la Cisjordanie, le réseau routier est très rapidement raccordé au réseau israélien pour relier Be'er Sheva à Jérusalem par Hébron et la colonie de Kiriat Arba' (1972). Entre 1980 et 1985, les autorités israéliennes lancent la construction des colonies juives de Eshkolot et Tene à l'ouest et de adh-Dhahriyya au sud ; de Shim'a et Otni'el sur la route 60 entre adh-Dhahriyya et as-Sammu' ; et enfin de Shani, Karmel, Mezadot Yehuda, Susiya et Ma'on au sud et au sud-est de as-Sammu' et de Yatta. Le nombre d'habitants de ces colonies reste faible puisqu'il n'atteint que 1 923 personnes en 1992. Il sera multiplié par deux entre cette date et 2004[36].

Ainsi, très rapidement après la fin du conflit de 1967, les Bédouins intensifient leurs relations sociales et économiques avec leurs voisins palestiniens. Certains ont noué des alliances matrimoniales avec des membres de leur lignage dont ils avaient été séparés au cours du premier conflit israélo-arabe (1947-1949). Des Bédouins se sont également mariés avec des paysannes palestiniennes. Ces liens ont donc créé des réseaux de parenté dépassant l'inscription territoriale des groupes impliqués[37]. De nouveaux échanges économiques se sont éga-

33. Cf. BURNS, Eedson Louis Millard, *Between Arab and Israeli*, London : George G. Harrap Publisher, 1962, 336 p. ; MORRIS, Benny, *Israel's border wars, 1949-1956*, Oxford : Clarendon Press, 1997, 451 p. ; MARX, Emanuel, *The Bedouin of the Negev, op. cit*.

34. Cf. ABU RABIA, Arif, *The Negev Bedouin and livestock rearing : social, economic and political aspects*, Oxford : Berg Publishers 1994, 160 p. ; PARIZOT, Cédric, "Gaza, Beer Sheva, Dhahriyya", art. cité, p. 45.

35. Cf. BORNSTEIN, Avram, *Crossing the Green Line between the West Bank and Israel*, *op. cit*. ; RON, James, *Frontiers and ghettos. State violence in Serbia and Israel*, Berkeley : University of California Press, 2003, 262 p.

36. http://www.fmep.org/settlement_info/stats_data/settler_population_growth/population_growth_judea_1992-1996.html et http://www.fmep.org/settlement_info/stats_data/west_bank_settlements.html, sites consultés le 2 février 2006.

37. Cf. PARIZOT, Cédric, "Gaza, Beer Sheva, Dhahriyya", art. cité ; PARIZOT, Cédric, "Crossing and constructing borders within daily contacts", art. cité.

lement mis en place, remplaçant les flux de contrebande. L'appel de main-d'œuvre dans les secteurs israéliens du bâtiment, de la restauration et de l'agriculture draine une grande partie des paysans hors de l'agriculture locale peu lucrative en comparaison des emplois salariés.

Durant cette période, les Palestiniens du sud des montagnes d'Hébron connaissent un processus de prolétarisation à l'instar de leurs voisins bédouins. Toutefois, dans les années 70 et 80, si leur situation et leur niveau de vie sont plus ou moins comparables à ceux des Bédouins, pendant les années 90 et 2000 un fossé se creuse en leur défaveur. Les restrictions du processus d'Oslo affectent considérablement l'économie palestinienne[38], et surtout elles condamnent à la précarité les employés palestiniens de Cisjordanie travaillant en Israël.

Séparation et économie frontalière

Dans le sud de la Cisjordanie, pendant le processus d'Oslo, les restrictions des déplacements ne mettent pas fin aux échanges entre les populations palestiniennes des deux côtés de la Ligne verte ; en revanche, elles réduisent leur intensité, changent l'orientation de leurs parcours et leur nature faisant émerger une nouvelle économie de la frontière.

• 1994-2000 : Oslo et l'amorce d'une économie frontalière

Entre 1987 et le début des années 90, la fermeture de la bande de Gaza par une barrière de sécurité[39] réoriente les échanges entre Bédouins et Palestiniens vers le sud de la Cisjordanie. Le dispositif de contrôle militaire est alors peu développé. Le seul point de contrôle entre le Néguev et le Jebel al-Khalîl est celui qui se trouve sur la route de Dhahriyya, et les patrouilles sont encore rares. Il est donc facilement contournable.

Une minorité de Palestiniens profite de l'effet de frontière tout d'abord au niveau de l'échange des marchandises. On assiste à l'essor des commerces du bourg frontalier palestinien de Dhahriyya. Les com-

38. Cf. ARNON, Arie ; WEINBLATT, Jimmy, "Sovereignty and economic development : the case of Israel Palestine", *The Economic Journal*, n° 111, June 2001, pp. 291-308 ; FARSAKH, Leila, "Palestinian labor flows to the Israeli economy", art. cité.

39. Cf. HASS, Amira, "Israel's closure policy", art. cité.

merçants d'Hébron y installent rapidement des boutiques pour vendre leurs marchandises aux Bédouins à plus bas prix qu'en Israël. Le marché offre une diversité de produits et de services qui dépassent largement les besoins des populations palestiniennes voisines et répondent surtout aux demandes des Bédouins[40].

Parallèlement, la création des zones autonomes palestiniennes génère des frontières administratives que certains trafiquants ne vont pas manquer d'exploiter. Les vols de voitures connaissent ainsi un essor considérable pendant cette période. Les voleurs profitent du fait que la police israélienne ne peut pas les pourchasser dans les zones palestiniennes[41]. Dans les montagnes d'Hébron, un marché de voitures volées se développe autour de Dhahriyya et de Yatta. Alimenté majoritairement par des voleurs bédouins qui se fournissent en Israël, il profite tant au marché palestinien qu'au marché israélien où sont revendues les pièces détachées.

Cependant, pour la majorité des Palestiniens du Jebel al-Khalîl, les restrictions des déplacements ont un effet négatif. Dans les années 70 et 80, un grand nombre d'entre eux travaillait sans contrat, mais ils n'étaient pas inquiétés outre mesure par la police. À partir du début des années 90, l'exigence d'un permis de travail pour entrer en Israël précarise davantage le statut des employés en situation irrégulière. Ils sont dorénavant pourchassés par la police israélienne pour des raisons sécuritaires.

En outre, ils sont contraints de changer d'employeur et de se tourner vers des emplois plus précaires. Pour les ouvriers palestiniens, il devient de plus en plus difficile de trouver du travail chez les grands entrepreneurs juifs israéliens. Dans ces entreprises israéliennes, l'importation massive d'ouvriers en provenance d'Asie (Thaïlande, Chine) compense rapidement la baisse du nombre de permis octroyés aux Palestiniens. C'est le cas dans les secteurs particulièrement dépendants de la main-d'œuvre palestinienne comme le bâtiment[42] ou l'agriculture[43]. Si certains

40. Cf. PARIZOT, Cédric, "Crossing and constructing borders within daily contacts", art. cité.

41. Voir sur ce point le site http://www.iris.org.il/cartheft.htm, consulté le 6 février 2006, ainsi que HERTZOG, Sergio, "The relationship between economic hardship and crime : the case of Israel and the Palestinians", *Sociological Perspectives*, vol. 48, n° 2, 2005, pp. 189-211.

42. En 1991, plus de 40 % des ouvriers du bâtiment en Israël sont palestiniens. Voir ARNON, Arie ; LUSKI, Israel ; SPIVAK, Avia ; WEINBLATT, Jimmy, *The Palestinian economy : between imposed integration and voluntary separation*, New York : Brill Publisher, 1997, 278 p. (cf. p. 83).

43. Cf. STATE OF ISRAEL, MINISTRY OF FINANCE, *Economic Outlook*, *Report,* June 2005, http://www.mof.gov.il/research_e/tafrit_economic.htm

petits entrepreneurs juifs israéliens sont toujours prêts à employer clandestinement des Palestiniens, en revanche ils ne peuvent leur fournir la stabilité d'emploi dont ces derniers disposaient dans les grandes compagnies. Par ailleurs, en Israël, le nombre d'entrepreneurs juifs se réduit rapidement, tandis que la multiplication des attentats et les contrôles policiers les dissuadent d'embaucher des employés palestiniens en situation irrégulière.

La plupart de ces ouvriers en situation irrégulière se tournent donc vers des entrepreneurs palestiniens indépendants, soit vers des Palestiniens israéliens tels que les Bédouins du Néguev. Dans le Sud, les Bédouins font effectivement appel à davantage d'ouvriers palestiniens. Le nombre d'entrepreneurs s'amplifie parmi la population bédouine. À la fin des années 90, Ehud Barak promet l'arrêt des destructions de maisons dans les villages bédouins non reconnus. De nombreuses familles saisissent cette opportunité pour construire des habitations en pierre afin de remplacer des structures plus fragiles en bois ou en tôle ondulée.

Déclarés ou non déclarés, les ouvriers palestiniens deviennent également plus vulnérables dans leurs rapports avec les entrepreneurs. À Sammu', certains de mes hôtes m'ont expliqué qu'avant la première Intifada ils n'hésitaient pas à protester contre les mauvaises conditions de travail, voire à faire appel à la police ou aux tribunaux afin de faire valoir leurs droits. Au milieu des années 90, ils n'osent plus le faire : « *Notre parole ne vaut plus rien aux yeux de la police et les entrepreneurs le savent bien, ils en profitent* », me disait un vieil ouvrier. L'intensification du conflit, au cours des années 90 et 2000, réduit davantage la capacité de négociation des manœuvres. Ils se voient donc imposer des horaires de travail plus longs pour des salaires toujours plus bas et voient se dégrader considérablement leurs conditions de travail.

Enfin, le passage devient de plus en plus dangereux et de plus en plus coûteux. Les clandestins empruntent des véhicules palestiniens ou bédouins sur les pistes et les chemins devenus alors les routes de contournement des Palestiniens (*tarig al-leffe*[44]). Ce trafic est d'abord pris en charge par de jeunes Bédouins et de jeunes Palestiniens. Puis, face aux restrictions toujours plus sévères d'Israël, les trafiquants palestiniens se retirent progressivement du marché. Disposant de cartes d'identité israéliennes, les Bédouins peuvent encore évoluer librement sur l'ensemble de l'espace israélo-palestinien. Toutefois, la concurrence diminuant, les

44. En arabe.

arrestations se faisant plus fréquentes et les chauffeurs étant exposés à des peines plus sévères, ces derniers augmentent le tarif du transport.

Ainsi, pendant le processus de paix d'Oslo, plutôt que de mettre fin aux échanges et de stopper les flux entre le Néguev et le sud de la Cisjordanie, les mesures de contrôle imposées aux Palestiniens font progressivement émerger une nouvelle économie de la frontière qui prend de plus en plus les formes d'un capitalisme sauvage. Cette tendance s'aggrave avec la seconde Intifada qui porte un coup décisif à l'économie palestinienne. Alors qu'en Israël le produit intérieur brut par tête a connu une légère baisse de 1999 à 2003 (passant de 16 490 $ à 16 140 $), il a considérablement chuté du côté palestinien, passant de 1 850 $ à 1 110 $ (dollars américains). Selon l'*United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs* (UNOCHA), il aurait atteint 934 $ en 2004. Cette récession est d'autant plus sensible dans les bourgs et les villages des montagnes d'Hébron que cette région est l'une des plus pauvres de Cisjordanie[45]. Au printemps 2005, la malnutrition avait provoqué de nombreux cas d'anémie chez les enfants. Ces conditions socioéconomiques dramatiques ne laissent d'autre choix aux ouvriers palestiniens que de tenter coûte que coûte de passer en Israël afin de ramener le minimum nécessaire à la survie de leurs familles.

• 2000-2006 : l'Intifada al-Aqsa et la professionnalisation des passeurs

Pendant la seconde Intifada, le Jebel al-Khalîl n'est pas épargné par le durcissement des politiques de bouclage des enclaves palestiniennes. Très tôt après le déclenchement de la seconde Intifada, les troupes israéliennes renforcent le système des points de contrôle. Dans le Sud, ce sont surtout des tranchées, des barrières et des tas de terre qui sont utilisés pour couper les principaux axes routiers. La route qui relie Be'er Sheva à Dhahriyya est fermée.

Au printemps 2002 la situation s'aggrave. Entre mars et avril, Israël lance l'opération Rempart au cours de laquelle les troupes israéliennes envahissent les bourgs de adh-Dhahriyya, Dûra, Sammu' et Yatta. Les stations de police sont partiellement détruites ou redeviennent, comme à Dûra, des postes de stationnement de l'armée d'occupation. Les bourgs sont ensuite placés sous couvre-feu[46]. Cherchant à briser les centres de

45. Cf. WORLD BANK, *Poverty in the West Bank and Gaza,* Report n° 22312-GZ, June 18, 2001.

46. Cf. PALESTINIAN MEDIA CENTER, http://www.palestine-pmc.com, site consulté le 11 avril 2002.

contrebande de voitures, les autorités israéliennes sont particulièrement sévères avec Dhahriyya et Yatta. Même si elles les évacuent quelques mois après, elles les réinvestissent régulièrement depuis lors dans le cadre d'arrestations ou d'assassinats ciblés.

Jusqu'en 2004, la politique de bouclage est principalement assurée par le point de contrôle de Dhahriyya et par des patrouilles volantes. Celles-ci empêchent les gens des bourgs palestiniens d'entrer en zone C[47] et de conduire sur les routes de contournement destinées aux colons juifs de la région (routes 317, 60, 348 et 325). Les garde-frontières multiplient également le nombre de patrouilles et de points de contrôle volants en Israël sur les routes 38, 60 et 316 longeant la Ligne verte.

En 2004, la politique de bouclage se matérialise progressivement sur le terrain. Dhahriyya, Yatta, Sammu' se trouvent coupés du centre de la Cisjordanie et d'Hébron par de nouveaux tas de terre et des points de contrôle temporaires tels que celui de Shim'a (route 60) près de la colonie juive du même nom (printemps-été 2004), celui de Rafa'iyya au nord de Yatta sur la route 356 (juin-août 2004) ou celui de al-Fawwâr. Finalement, à la suite d'un attentat suicide palestinien commis à Be'er Sheva en août de la même année, l'armée installe deux points de contrôle permanents sur la route 317 au sud de Sammu' et un à Metzadot Yehuda (sud de Sammu' et sud-est de Yatta). L'armée continue également à utiliser des points de contrôle volants dont les positions changeantes visent à surprendre les Palestiniens[48].

Enfin, depuis février 2005, les autorités israéliennes ont entamé la construction de certaines portions du mur de séparation dans cette région. En avril 2005, il atteignait la zone comprise entre le kibboutz Shomeriya du côté israélien et le village palestinien d'al-Burj. En janvier 2006, les fondations qui devront recevoir les barbelés ont déjà été achevées le long de la Ligne Verte autour du point de contrôle de Dhahriyya et au sud de Sammu'. En avril, le grillage du point de contrôle de Dhahriya au sud de as-Sammu' est pratiquement achevé. Mais un mur peut en cacher un autre : les Israéliens renforcent le grillage par la construction d'un muret d'un mètre de haut le long de la route 317 entre les colonies de Ma'on et de Tene afin d'empêcher les véhicules palestiniens d'accéder à la route qu'empruntent les colons.

47. Voir note 4.

48. Cf. BEN ARI, Eyal ; MAYMON, Meirav ; GAZIT, Nir ; SHATZBERG, Ron, *From checkpoints to flow-points, op. cit.*, p. 8.

Si ces mesures dissuadent de plus en plus de personnes de passer, elles ne mettent pas fin aux diverses formes de trafic qui reste relativement dynamique jusqu'en avril 2006. Organisé et effectué par les chauffeurs bédouins, le trafic d'ouvriers palestiniens (*tahârib 'ummâl*[49]) entre Dhahriyya, Sammu', Yatta, Dûra et Israël évolue sous des formes de plus en plus organisées entre 2000 et début 2006. La demande des voyageurs est restée particulièrement élevée car, paradoxalement, l'incitation à aller travailler en Israël n'a jamais été aussi forte. En 2005, un manœuvre travaillant à Sammu' gagnait en moyenne 50 NIS[50] par jour (environ 10 €) contre 100 à 150 NIS par jour (de 20 à 30 € environ) pour un emploi clandestin en Israël.

Les risques étant plus élevés qu'avant l'insurrection, ces jeunes chauffeurs ont augmenté les prix du trajet qui s'envolent. Le trafic d'ouvriers devient donc vite fructueux. Depuis le début du processus d'Oslo, le prix d'un aller de Dhahriyya, Sammu' ou Yatta vers une des villes bédouines de l'autre côté de la frontière (Rahat, Lagiyya ou Hûra) est passé d'une dizaine de NIS à 100 NIS, voire à 150 NIS), ce qui correspond à une journée de travail d'un ouvrier qualifié. Les trajets s'allongent, les ouvriers n'ayant d'autre choix que de rester plusieurs jours, voire plusieurs semaines en Israël pour trouver un emploi. En 2005, seule une minorité obtient directement un travail après être passée clandestinement de l'autre côté de la Ligne verte. De nombreux interlocuteurs sur le terrain m'ont confié que, restés plusieurs semaines en Israël sans trouver d'emploi, ils ont passé leur temps à se cacher pour éviter les contrôles policiers. On peut d'ailleurs se demander si les estimations du nombre de travailleurs en situation irrégulière en Israël ne sous-évaluent pas le nombre de Palestiniens qui y vivent chaque jour en attente de trouver un emploi. Cette hypothèse semble confirmée lorsque l'on évalue le nombre de travailleurs qui passent chaque mois la frontière dans le sud de la Cisjordanie.

Au printemps 2005, d'après mes estimations les plus faibles, une quarantaine de minibus assurent le transport des ouvriers palestiniens entre les bourgs de Sammu', Dhahriyya, Dûra Yatta et les bourgs bédouins de Hûra, Lagiyya et Rahat. Ils transportent en moyenne cinq personnes et effectuent chaque semaine 10 à 15 allers et retours[51],

49. En arabe.

50. New Israeli Shekel.

51. Ce chiffre correspond à la moitié du nombre que peut transporter légalement un minibus (Transit Ford, Volkswagen, GMC). Toutefois, on m'a souvent dit à Sammu' que, afin de maximiser leur chiffre d'affaires, certains Bédouins n'hésitent pas à faire monter 15 à 20 ouvriers palestiniens

assurant ainsi les trajets allers et retours de 8 000 à 12 000 personnes chaque mois. Le trafic d'ouvriers générerait donc chaque mois entre 800 000 et 1 200 000 NIS, soit une somme allant de 160 000 à 240 000 €.

Ce nombre de passages ne tient pas compte des voitures privées palestiniennes ou bédouines qui assurent également ce trafic. Ce chiffre ne prend pas non plus en compte les trajets effectués par les habitants de la région de Naplouse, de Jenin et des villes du centre de la Cisjordanie qui, depuis l'achèvement de la construction du mur au nord-ouest de cette région, affluent vers le Jebel al-Khalîl pour passer clandestinement en Israël. Ces ouvriers payent des prix très élevés pour un tel trajet qui les mène ensuite vers les villes juives de Tel-Aviv, Jaffa, Hadera et les bourgs arabes israéliens de Baqqa al-Gharbiyya, Galansawa et Taybe. Emmenés par des chauffeurs bédouins ou juifs de la Ligne verte jusqu'à ces destinations, ils peuvent payer de 500 à 1 000 NIS l'aller simple (de 100 à 200 €). Ils sont alors contraints de rester clandestinement plusieurs semaines sur place afin de rentabiliser leur trajet. En somme, les restrictions imposées aux déplacements des personnes et la construction du mur réorientent les flux de personnes, allongent les trajets et augmentent leurs coûts et les risques. De même, entre 2003 et 2005, ces restrictions des déplacements ont transformé la région du Jebel al-Khalîl en principale zone de passage entre la Cisjordanie et Israël.

Les profits générés par cette économie ont stimulé une forte concurrence entre des groupes parfaitement organisés et remarquablement équipés. Des réseaux d'observateurs-éclaireurs secondent les chauffeurs qui communiquent avec eux par talkie-walkie ou téléphone portable constituant de véritables réseaux d'entrepreneurs de la frontière.

Le trafic d'ouvriers qui s'est organisé entre 2000 et 2005 n'est qu'un exemple des multiples formes d'échanges qui tirent profit des politiques de bouclage et de leurs conséquences économiques. À la suite du décalage croissant entre les deux économies, le commerce informel

---

par voiture. Une anecdote raconte qu'un jour un soldat arrêta un minibus GMC. Il demanda à tous les ouvriers de descendre. Après les avoir comptés, il s'est aperçu qu'ils étaient 25 ! Choqué par les conditions dans lesquels ces ouvriers étaient prêts à passer la Ligne verte pour aller travailler, il les laissa repartir.

Enfin, mes estimations limitent au maximum le nombre de trajets effectués en moyenne par minibus. Dans cette estimation je suppose qu'un minibus effectue trois allers et retours le dimanche et le jeudi, jours du début et de la fin de la semaine de travail en Israël, et quatre allers et retours entre le lundi et le mercredi.

entre la Cisjordanie et le Néguev persiste et se restructure. De nouvelles activités économiques transfrontalières apparaissent. Les Bédouins du Néguev continuent à s'approvisionner en Cisjordanie en alimentation, meubles de maison, matériel de construction, bétail ou encore en pièces détachées pour les voitures. De nombreux marchands profitent en effet de la chute des prix en Cisjordanie pour augmenter leurs plus-values.

Fluidité et situation irrégulière : limites et éléments d'un dispositif de pouvoir

Doit-on considérer la persistance de ces mobilités comme une limite du système de contrôle israélien ? C'est en tout cas ce que pensent certains officiels israéliens. Un rapport récent du ministère israélien des Finances se plaint de l'augmentation constante du nombre d'ouvriers en situation irrégulière depuis 2002[52] et déplore l'absence d'une unité spéciale pour s'occuper de ce problème sur le terrain. Ce rapport dénonce également le manque de fermeté à l'égard de ces ouvriers et de leurs patrons. Il signale ainsi que sur 15 623 interpellations d'ouvriers palestiniens en 2004, la police n'en a arrêté que 5 460. La même année, 2 444 plaintes avaient été déposées contre des employeurs, mais seuls 202 ont été convoqués pour être interrogés.

Cette question est également relayée par les médias. Fin novembre 2005, un journaliste de la station de radio israélienne *Reshet Bet* interrogeait un officier de police sur l'inefficacité de la barrière de sécurité pour stopper le vol de voitures et leur transfert d'Israël vers les territoires occupés palestiniens. À cela l'officier lui répondait que le mur de séparation était avant tout un dispositif sécuritaire orienté vers la prévention d'attentats et non un système visant à arrêter des trafiquants. D'après cet officiel israélien, les soldats ne disposaient ni du temps, ni des moyens, ni des informations pour identifier et traquer les voleurs de voitures.

Il est certain que le manque de coordination entre les différentes institutions représentant les autorités israéliennes explique en partie la porosité des politiques de bouclage. Toutefois, le degré de connais-sance de ces trafics de la part des autorités et leur capacité à les infiltrer nécessitent d'envisager cette fluidité et cette clandestinité sous un autre angle.

52. Cf. STATE OF ISRAEL, MINISTRY OF FINANCE, *Economic Outlook*, *op. cit.*, pp. 24-25.

• L'économie frontalière : une économie avec pignon sur rue

« *Tu serais surpris de voir sur les murs du marché de Rahat l'annonce "siyârat al-leffe, lîha mazgan, 120 shêkel"* [voiture de (route de) contournement, dispose d'un système d'air conditionné, 120 NIS], *suivie du numéro de téléphone portable du propriétaire* », me disait un de mes amis début 2006. Légende urbaine ou histoire vraie, l'allusion à cette annonce faite par mon interlocuteur exprimait en tout cas combien, pour lui et pour de nombreuses personnes dans le Néguev, le trafic d'ouvriers est un marché avec pignon sur rue. Bien que "clandestin", il est connu du plus grand nombre.

Jusqu'au début de l'année 2006, chez les Bédouins, les quelques familles qui contrôlent cette activité, les conducteurs, leurs manières de faire, leurs parcours, les tarifs et les sommes qu'ils gagnent par jour sont des sujets dont les gens discutent fréquemment de manière informelle. De même, les lieux de rassemblement des ouvriers palestiniens ne sont pas secrets. Dans la plupart des cas, les choses ont lieu sur des places publiques au centre des villes bédouines. À ce niveau, la situation du trafic d'ouvriers n'est pas très différente de ce qui se passe dans le nord du pays, dans la région du Triangle ou en Galilée[53]. Les lieux où se cachent les ouvriers au cours de la journée sont fréquemment à ciel ouvert, que ce soit dans le désert du Néguev en marge des villes ou dans les vergers des villes arabes du Nord.

Les Palestiniens d'Israël ne sont pas les seuls à côtoyer les ouvriers en situation irrégulière. Ceux-ci vont également travailler dans les villes juives pour des entrepreneurs ou des personnes privées. À Be'er Sheva, entre l'automne 2002 et l'été 2004, chaque dimanche des entrepreneurs juifs et des personnes privées venaient sur l'artère principale au sud du marché pour recruter parmi la centaine de manœuvres qui attendaient. Les entrepreneurs juifs présents savaient précisément qu'ils s'adresseraient à des Palestiniens puisque les ouvriers journaliers turcs, roumains, chinois ou thaïlandais attendaient à d'autres endroits de la ville.

Ce trafic est également connu des services généraux de sécurité (*Shabak*), de la police et de l'armée israélienne. Dans le Nord, journalistes et chercheurs s'accordent à dire que ces représentants des forces de l'ordre connaissent à la fois les points de passage, les points de rassemblement pour le recrutement ainsi que les cachettes qui sont

53. Cf. AGBARIEH, Asma ; BEN EFRAT, Jonathan, "Illegal Palestinian workers in Israel : they always return", *Challenge*, n° 92, 2005, www.workersadvicecenter.org/They-Always-Return-big.htm, site consulté en décembre 2005.

souvent des décharges publiques ou des égouts[54]. Il en est de même à Be'er Sheva. Les égouts au sud du marché, où les ouvriers se réfugient la nuit pour échapper aux rigueurs du froid, sont fréquemment visités par la police qui les déportent alors vers le point de contrôle de Dhahriyya avant de leur faire signer un formulaire spécifique où ils reconnaissent avoir été arrêtés en situation irrégulière.

• Clientéliser les passeurs et les passants

Les services de police, la *Shabak* et l'armée ne ferment pas les yeux sur ces trafics. Bien au contraire, ils les instrumentalisent. Ces services font fréquemment pression sur les conducteurs bédouins afin de les utiliser comme informateurs. Lorsqu'ils se font arrêter, ils sont menacés de voir leur véhicule confisqué et d'une amende de plusieurs milliers de shekels, à moins de jouer le jeu et d'informer la *Shabak* sur les déplacements d'individus classés suspects ou des individus cherchant à commettre un attentat suicide.

Il est d'ailleurs difficile d'échapper à cette forme de surveillance tant la compétition entre les chauffeurs est forte. En 2004, un jeune Bédouin tenta de se lancer dans le trafic d'ouvriers. Désireux d'éviter cette nouvelle concurrence, certains de ses collègues déjà engagés dans ce secteur économique l'ont dénoncé à la *Shabak*. Il se fit arrêter le jour même et fut sommé de collaborer ; à défaut, les services de renseignements lui ont assuré qu'ils le pourchasseraient et s'assureraient qu'il serait renvoyé de tous les emplois qu'il parviendrait à occuper dans le futur.

Les services de renseignements surveillent également les trafics de permis de travail effectués par certains entrepreneurs israéliens. Ces derniers demandent au ministère du Travail un nombre de permis supérieur au nombre d'ouvriers dont ils ont besoin. Ils les revendent ensuite plus cher pour en tirer une plus-value. Ce trafic est parfois directement orchestré par les services israéliens de renseignements par le biais de collaborateurs palestiniens réfugiés à Be'er Sheva ou dans d'autres villes israéliennes. Ces collaborateurs intercèdent de temps à autre en faveur de leur famille restée dans les territoires occupés. Cela leur permet à la fois de conserver des rapports avec celle-ci, mais également de fournir des renseignements aux services généraux de sécurité israéliens.

54. Cf. AGBARIEH, Asma "Illegal West Bank workers in Um al-Fahm : wrong side of the wall", *Challenge*, n° 88, 2004, www.workersadvicecenter.org/Chall88-Asma-Wall.htm, site consulté en décembre 2005 ; HASS, Amira, "Down in the dumps", *Haaretz* du 16-11-2004, www.kavlaoved.org.il/katava_main.asp?news_id=1156&sivug_id=4, site consulté en novembre 2005.

La surveillance par l'infiltration des réseaux de trafiquants est une pratique que l'on retrouve sur l'ensemble des frontières israéliennes. Au niveau de la frontière avec l'Égypte, la police, la *Shabak* et l'armée recrutent leurs informateurs parmi les Bédouins qui s'adonnent au trafic de drogue, de cigarettes ou d'autres denrées qui alimentent les marchés israéliens et palestiniens. C'est notamment le cas pour les cigarettes et les tabacs à narguilé en provenance d'Égypte que l'on retrouve sur les marchés de Jérusalem et des principales villes de Cisjordanie.

En somme, la tolérance à l'égard des trafics frontaliers et l'infiltration des réseaux qui les développent offrent un double avantage aux autorités israéliennes : d'une part, cela permet de constituer un réseau d'information et de surveillance à faibles coûts ; d'autre part, les privilèges accordés aux trafiquants et aux passeurs permettent de clientéliser une partie de la population locale, bédouine ou palestinienne. On retrouve ici, à un niveau inférieur, une stratégie développée depuis le processus de paix d'Oslo à l'égard des élites palestiniennes. Comme le souligne Amira Hass, la délivrance des cartes VIP (*very important persons*) aux membres de l'Autorité palestinienne ainsi qu'à une partie des membres d'ONG a permis de "clientéliser" ces individus[55]. Une personne privilégiée par ce système d'exception ne prend pas le risque d'aller protester publiquement et de s'exposer ainsi à perdre son droit de déplacement, source de son revenu, voire de son capital social et politique. Dans le sud des montagnes d'Hébron, le système d'exception permet de clientéliser à la fois les passeurs et les passants et par conséquent de maintenir une certaine stabilité locale.

• Économie et "délocalisation aux marges"

Enfin, l'instrumentalisation des flux de Palestiniens par les autorités israéliennes doit être envisagée également au niveau économique. La réduction ou l'augmentation du nombre de permis octroyés aux ouvriers palestiniens est souvent présentée par les dirigeants israéliens comme une réponse aux attitudes des Palestiniens et de leurs dirigeants. Ainsi, suite à l'accession au pouvoir d'Abu Mazen (9 janvier 2005) et à la manifestation de ses intentions de reprendre les négociations, le gouvernement israélien a augmenté le nombre de permis de travail pour les ouvriers palestiniens en provenance de Gaza et de Cisjordanie (il triple entre décembre 2004 et avril 2005, passant de 6 000 à 18 000).

55. Cf. HASS, Amira, "Israel's closure policy", art. cité, pp. 14-15.

Certes, l'importance de cette augmentation est relative dans la mesure où l'accroissement du nombre total de travailleurs palestiniens admis à entrer sur les territoires israéliens n'est pas suffisant pour relancer l'économie palestinienne de manière significative. En mai 2005, en Cisjordanie, ce chiffre est évalué à 33 000 personnes, soit 13,6 % de la main-d'œuvre palestinienne de Cisjordanie[56] et moins d'un tiers du nombre d'ouvriers autorisés à la veille de l'Intifada al-Aqsa à l'hiver 2000. Néanmoins, ces gestes ont un effet décisif sur la communauté internationale.

Au niveau local, la tolérance des mobilités "clandestines" est perçue par certains fonctionnaires israéliens comme un mode ponctuel de soulagement de l'économie palestinienne et de l'économie bédouine. Il est indéniable que les employés palestiniens constituent pour les Bédouins une main-d'œuvre bon marché. De nombreux entrepreneurs bédouins dans le bâtiment récupèrent les ouvriers qui ne peuvent plus aller travailler chez des entrepreneurs juifs. Ensuite, la vulnérabilité administrative et économique des ouvriers en situation irrégulière permet à certains de négocier des tarifs moins élevés que ceux pratiqués lorsqu'il s'agit d'ouvriers déclarés.

Les marchands font également appel à la main-d'œuvre palestinienne considérée comme meilleur marché que la main-d'œuvre locale. Dans les villes bédouines de Rahat, Hûra et Lagiyya, les employés des boutiques et des marchés sont souvent des Palestiniens en situation irrégulière. Dans l'agriculture, près de Hûra, des femmes palestiniennes âgées proposent de travailler pour près de 60 NIS par jour (12 €) afin de compenser la perte liée aux restrictions des déplacements qui obligent leurs enfants ou leur mari à rester à la maison. Les Palestiniens de Sammu' pensent que des femmes âgées risquent moins de se faire arrêter par l'armée ou la police.

Certes, les discours officiels des gouvernements israéliens qui se sont succédé depuis le déclenchement de la seconde Intifada laissent entendre qu'ils semblent avoir tiré un trait sur la « *délocalisation sur place* »[57] longtemps pratiquée avec l'importation de main-d'œuvre palestinienne en Israël. D'ailleurs, les chiffres montrent la réduction

56. Cf. PALESTINIAN CENTRAL BUREAU OF STATISTICS, http ://www.pcbs.org/populati/ pop11.aspx, site consulté le 14 décembre 2005.

57. L'expression est empruntée à Emmanuel Terray. Voir TERRAY, Emmanuel "Le travail des étrangers en situation irrégulière ou la délocalisation sur place", in : BALIBAR, Étienne ; CHEMILLIER-GENDREAU, Monique ; COSTA-LASCOUX, Jacqueline ; TERRAY, Emmanuel (sous la direction de), *Sans-papiers : l'archaïsme fatal*, Paris : Éd. La découverte, 1999, pp. 9-34 (voir pp. 15-17).

progressive du rôle stratégique des Palestiniens dans les secteurs israéliens du bâtiment, de l'agriculture et du tourisme de 1999 à 2004.

Tableau 1 : Répartition des Palestiniens par secteurs d'activité

Secteurs d'activité	1999	2004
Bâtiment	27 %	8 %
Agriculture	12 %	4 %
Tourisme et restauration	6 %	1 %

Source : State of Israel, Ministry of Finance, *Economic Outlook*, June 2005

Néanmoins, une autre forme de délocalisation se met en place : une délocalisation "aux marges" de la société israélienne, c'est-à-dire que la main-d'œuvre palestinienne devient significative parmi des groupes marginaux au sein de la population israélienne tels que les Bédouins ou l'ensemble des Palestiniens d'Israël. L'économie parallèle qui se développe à ces marges permettrait de compenser les problèmes économiques qui affectent ces populations au cours de la seconde Intifada, ou du moins de ne pas les aggraver.

Conclusion

En attendant l'achèvement de la construction de la barrière de sécurité, de 2000 à 2006, les autorités israéliennes ont considérablement resserré leur étau autour de la Cisjordanie. Le sud des montagnes d'Hébron n'a pas été épargné, les habitants des villages et des villes de cette région ont vu progresser le nombre d'obstacles réduisant toujours plus leur capacité de mouvement et leur accès à Israël. Malgré ce contrôle, de nombreux Palestiniens continuent à développer des stratégies pour contourner les barrages et éventuellement trouver un emploi en Israël. Du côté israélien, les jeunes Bédouins inventent d'autres stratagèmes pour éviter les contrôles policiers israéliens et assurer le transport de ces ouvriers ou des marchandises qu'ils passent en contrebande (bétail, essence, etc.). Par conséquent, si les politiques de bouclage ont bel et bien réduit les mouvements de personnes et

de marchandises, elles ont en revanche galvanisé l'économie parallèle autour de la frontière.

Cette situation n'échappe pas à la surveillance des autorités israéliennes. Laissant faire, dans une certaine mesure, la police et la *Shabak* infiltrent et instrumentalisent les réseaux de trafic d'ouvriers, de permis de travail et de marchandises pour se constituer des réseaux d'information et "clientéliser" ainsi les populations locales à moindre coût. En somme, entre 2000 et 2005, dans le sud des montagnes d'Hébron, les politiques de bouclage mises en place par les autorités israéliennes font émerger un dispositif de pouvoir complexe.

Jusqu'en 2005, ce dispositif ne délimite pas de frontière entre deux espaces géographiques, mais davantage une séparation entre deux espaces vécus. En empêchant les Palestiniens d'emprunter les principaux axes routiers et en les condamnant à la "clandestinité", les autorités israéliennes les font disparaître du paysage et les séparent de l'espace pratiqué et vécu par la population juive. Ainsi, pour celle-ci, les politiques de bouclage donnent l'illusion de la réalisation du projet de séparation. Pourtant, dans les faits, l'interpénétration des espaces israéliens et palestiniens, que ce soit sur le plan géographique, économique, social et politique, reste évidente.

Le dispositif de bouclage génère également des rapports hiérarchiques plus marqués entre les populations. Condamnés à la "clandestinité", les Palestiniens voient leur statut se précariser : les politiques de bouclage les précarisent administrativement en les condamnant à l'illégalité, physiquement en augmentant le danger lié au passage et socialement dans la mesure où leur statut de travailleur en situation irrégulière ouvre la porte à des rapports extrêmes d'exploitation de la part de leurs employeurs. En revanche, les populations bédouines du nord du Néguev voient leur statut réévalué par rapport à leurs voisins palestiniens du Jebel al-Khalîl. Le schéma se complique davantage si l'on prend en compte les configurations de pouvoir qui se mettent en place dans le cadre des relations entre les autorités israéliennes et les réseaux de trafiquants qu'elles instrumentalisent. La nouvelle économie de la frontière qui se met en place doit alors se comprendre comme une nouvelle économie des échanges marchands et des rapports de pouvoir.

Enfin, l'instrumentalisation des divers trafics contribue à la mise en place d'un dispositif de pouvoir fondamentalement hétérogène incluant aussi bien des agents d'autorité que des membres de groupes d'intérêts

locaux. Si à court terme ce bricolage de la part des autorités israéliennes permet de renforcer le contrôle des mobilités "clandestines" palestiniennes contournant la politique de bouclage, à moyen terme il risque d'affecter la fonctionnalité du mécanisme de contrôle frontalier qu'elles cherchent à mettre en place. Le patronage du trafic donne souvent lieu à des modes de collaboration illégale entre les autorités et les trafiquants. Dans le sud de la Cisjordanie, il n'est pas rare que des informations soient données par des officiers ou des soldats aux contrebandiers contre des rétributions financières. Ce type de collaboration n'est pas spécifique à cette région. Il s'était développé dans la région de Gaza juste après la signature des accords d'Oslo[58]. C'est ainsi que, avant de se faire arrêter, certains soldats ont pu amasser de copieuses fortunes en laissant passer des voitures volées vers l'intérieur de la bande de Gaza. Ces formes de collaboration illustrent la capacité d'autonomisation de ces réseaux qui exploitent les marges de manœuvre qui leur sont offertes. Quoi qu'il en soit, l'autonomisation de ces réseaux et les formes de collaboration trans-frontalière auxquelles ils donnent lieu viennent encore souligner la relativité ou plutôt la complexité du modèle de séparation qui prévaut dans l'espace israélo-palestinien en attendant que soit érigée la barrière de sécurité.

Les politiques frontalières israéliennes dans le sud israélo-palestinien n'échappent pas à la règle. Comme certains travaux l'ont déjà montré à propos d'autres contextes frontaliers[59], les politiques frontalières sont souvent de la poudre aux yeux dans la mesure où elles ont plus d'effet sur l'opinion publique que sur la régulation effective et le contrôle des frontières. Dans l'espace israélo-palestinien, en attendant *jidâr*[60], il y a clairement un lien étroit entre le renforcement des politiques frontalières d'un côté et l'essor d'une économie parallèle et de la criminalité de l'autre. En somme, en attendant le mur, les modes de gestion des mobilités palestiniennes irrégulières viennent davantage brouiller les cartes et introduire plus d'instabilité.

❑

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

59. Cf. ANDREAS, Peter, *Border games*, *op. cit.*

60. Le mur, en arabe.