Les mobilités des Palestiniens dans les espaces découpés d'après Oslo

Une approche par les taxis

Hélène Seren-Ateya

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ema/934>

DOI : 10.4000/ema.934

ISSN : 2090-7273

Éditeur

CEDEJ - Centre d'études et de documentation économiques juridiques et sociales

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2003

Pagination : 97-112

ISBN : 2-87027-993-0

ISSN : 1110-5097

Référence électronique

Hélène Seren-Ateya, « Les mobilités des Palestiniens dans les espaces découpés d'après Oslo », *Égypte/Monde arabe* [En ligne], 6 | 2003, mis en ligne le 08 juillet 2008, consulté le 07 juillet 2022. URL : <http://journals.openedition.org/ema/934> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ema.934>

Ce document a été généré automatiquement le 7 juillet 2022.

Tous droits réservés

Les mobilités des Palestiniens dans les espaces découpés d'après Oslo

Une approche par les taxis

Hélène Seren-Ateya

- 1 Depuis la création de l'État israélien, les Palestiniens ont vu l'espace de leurs mobilités rétrécir au gré de l'installation de nouvelles frontières territoriales politiques et juridiques de plus en plus rigides, au gré aussi d'un contrôle accru de leurs identités et de leurs déplacements, tant en matière de destinations que de raisons des déplacements par la puissance occupante. La configuration territoriale de la Palestine d'après Oslo a opéré un découpage extrême des espaces des Palestiniens :
 - d'une part la bande de Gaza et la Cisjordanie, en deux entités géographiques non contiguës ;
 - d'autre part, chacune de ces entités est divisée en zones aux statuts juridiques différents.
- 2 Depuis le déclenchement de l'*intifâdat al-Aqsâ*, ces zones sont de nouveau sous occupation militaire « intermittente » et souvent placées sous couvre-feu. La configuration des accords d'Oslo obligeait les zones autonomes à fonctionner en réseau interurbain. Leur échec a fait se resserrer l'étau autour de chaque village, de chaque ville, de chaque région. Les mobilités des Palestiniens sont véritablement filtrées et les zones fermées, rendant ces mobilités aléatoires, difficiles et interdites à beaucoup de Palestiniens.
- 3 C'est dans ces conditions successives de mise en place nécessaire d'un réseau urbain palestinien, puis de sa destruction partielle ou complète, de courte ou de longue durée, qu'il m'est apparu important de procéder à une évaluation chiffrée des mobilités des Palestiniens pour pouvoir en livrer une analyse fiable. C'est en sillonnant la Palestine en taxi collectif avec des Palestiniens, qui eux aussi « voyageaient », que j'ai eu soudain envie de les compter pour savoir exactement ce qu'il en était, et surtout où on en était.
- 4 Je désirais également en faire l'analyse en m'appuyant sur des méthodologies utilisées « communément » – afin de mieux faire ressortir l'« exception » palestinienne – dans l'étude des mobilités, car elle s'avère souvent une preuve de bon ou de mauvais fonctionnement des sociétés.

Méthode d'enquête

- 5 Les mobilités sont mesurables :
 - dans le temps, en fonction de la période ou de la régularité : on distingue les mobilités définitives, de celles temporaires à rythme journalier, hebdomadaire ou encore saisonnier ;
 - dans l'espace, en fonction de l'échelle : on distingue les mobilités internationales, de celles nationales internes à un État, et des mobilités régionales, locales ou urbaines ;
 - dans l'intensité, en fonction des effectifs de population concernée.
- 6 Enfin, les mobilités se qualifient en fonction de leur raison d'être : ainsi de l'exil, de la déportation, de l'exode rural, des migrations pendulaires ou des migrations clandestines. Quoiqu'il en soit, « la mobilité est bénéfique, évitant quelques formes de sclérose » (Brunet, 1992, pp. 304-305) à l'intérieur d'une société.
- 7 Dans la perspective, ici, de comparer les mobilités des Palestiniens aux différentes périodes qui se suivent en Palestine depuis le déclenchement de la première *intifâda* en 1987, il est parfois difficile de classer les mobilités des Palestiniens et surtout d'aborder :
 - la modalité temporelle : le rythme et la régularité sont en effet des éléments de mesure quasi-inexistants ;
 - la modalité spatiale : parce qu'il y a franchissement de frontières, doit-on parler de mobilités internationales ou plutôt considérer la frontière traversée, aussi rigide soit-elle, comme un élément conjoncturel et qui donc disparaîtra ?
- 8 Les mobilités sont également difficiles à :
 - quantifier sur le long terme, en moyenne ou à un moment donné, précis et choisi ;
 - qualifier tant elles sont contrôlées et conditionnées par les Israéliens ;
 - considérer comme un des droits élémentaires des êtres humains, tant elles sont en Palestine difficiles, dangereuses et aléatoires. Je soulève volontairement ce dernier point en référence à l'article 13 de la Déclaration universelle des Droits de l'Homme : « 1 – Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un État. 2 – Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays. »
- 9 Ainsi coupés de certains « repères » du patrimoine culturel commun, les Palestiniens ne vivent pas seulement et actuellement dans la guerre, mais dans le déni permanent d'existence. Le chercheur, travaillant auprès des Palestiniens, doit ainsi se positionner et trouver des outils méthodologiques adaptables à la spécificité palestinienne, permettant de « mesurer » les écarts subis vis-à-vis de ce patrimoine culturel commun, et les efforts consentis pour, malgré tout, s'en rapprocher. La vie en Palestine se trouve confinée dans cette marginalité, entre écarts subis et efforts consentis ; elle est un acte de résistance. Suivant la même logique, les mobilités en sont aussi. Pour mieux les aborder, il sera vu dans un premier temps le support spatial sur lequel les mobilités se déroulent, dans un second temps les acteurs qui les organisent, puis l'espace total qu'elles mobilisent, et enfin les conséquences que l'*intifâdat al-Aqsâ* induit.

Le support spatial des mobilités

- 10 Les accords d'Oslo ont apporté à l'espace des Palestiniens de nouveaux découpages frontaliers. Dans sa couche superficielle, qui est aussi celle que les hommes peuplent et celle où ils se déplacent, l'espace, plus que découpé, est véritablement redessiné par des outils de colonisation et de ségrégation matérialisant la volonté de l'État israélien d'enfermer les Palestiniens, sous le prétexte de s'en protéger.

De points et de lignes

11 Pour découper, contrôler et limiter l'utilisation de l'espace des Palestiniens, l'État israélien opte pour une stratégie spatiale constituée de points et de lignes, et actionne ou renforce différents outils prévus par les accords d'Oslo depuis le déclenchement de l'*intifâdat al-Aqsâ*. Les outils actionnés sont :

- les voies de communications routières entre les villes cisjordaniennes qui ont été creusées sous forme de tranchées et que l'on peut reboucher, à la limite entre zones A et B. Les routes qui mènent aux villages cisjordanienns situés en zones B et C sont coupées par des monticules de pierres, de sable et de détritns en tous genres, ne permettant plus le passage des véhicules ;
- la ligne verte (avec « quelques » mutations de fait autour de Jérusalem annexée) qui a été murée en partie et a été dotée de postes de contrôle, qui, en deux ans, se sont transformés en équipements frontaliers lourds, avec couloir pour contrôles d'identité des piétons, filtrage systématique des véhicules de marchandises, impossibilité de franchissement pour véhicules de transport humain.

12 Les actions renforcées sont :

- les patrouilles mobiles de Tsahal, qui continuent de circuler sur des routes de moins en moins fréquentées et contrôlent les véhicules et leurs passagers au cours de leur trajet ;
- les colonies de peuplement et ces autres terres palestiniennes réquisitionnées, confisquées pour implantation militaire de sécurité, qui constituent également des lieux de contrôle, d'empêchement de circuler, et rendent compte directement du processus de ségrégation spatiale de l'État israélien mis en place dès les années soixante-dix.

La superposition spatiale

13 Le phénomène ne date donc pas de l'arrivée de Sharon ou alors date-t-il du Sharon de la fin des années soixante-dix qui mettait en place le plan d'occupation du sol de la Cisjordanie, véritable stratégie territoriale israélienne de colonisation. En effet, le plan Sharon, appliqué par le gouvernement Likoud de Bégin en 1977, avait pour but d'annexer les « territoires palestiniens ». Il consistait à construire sept routes d'est en ouest coupant trois routes nord-sud formant ainsi des carrés qui ne devaient pas contenir, selon Sharon, plus de 100 000 palestiniens chacun. Le contrôle de ces carrés était à la charge des colonies (Mansour, 1983). Ce plan avait donc la particularité d'utiliser le découpage de l'espace en carré : les angles étant les colonies et les segments les routes de contournement, c'est-à-dire celles empruntées par les colons.

14 Avec un regard géographique général, et à la lumière des travaux de Guy Di Méo, et avant lui aussi de Claude Raffestin, il est possible de dire que la création d'un dispositif territorial géométrique en carré incarne une volonté autoritaire étatique ou politique de conquête, d'occupation et de contrôle de l'espace et de la population habitante relatif à un territoire donné. Le découpage en carré témoigne par ces formes d'un projet nouveau, basé sur une logique géométrique qui tend à intégrer l'aspect durable du projet, tel une victoire de la culture sur la nature, de la cité sur le monde rural, du colon sur le colonisé, du moderne sur la tradition ou encore de la productivité optimale sur la production locale. Il ne prend naissance que dans ces cadres nommés de la dualité et confirme l'acte conflictuel. Ainsi le carré a été utilisé à la création des cités hellénistiques, ioniennes, babyloniennes, précolombiennes et romaines, stigmatisant l'exercice du pouvoir et du contrôle ; puis il a été repris dans la Haute Antiquité, en Assyrie ancienne, dans le royaume d'Israël de Salomon et dans la Perse achéménide, puis encore dans la période médiévale, dans le Sud-Ouest français avec la fondation des

bastides, enfin à l'époque moderne et contemporaine dans tous les empires coloniaux et davantage encore aux États-Unis (Di Méo, 1988)¹.

- 15 Le découpage en carré de la Cisjordanie par Israël n'est pourtant pas « parfait ». Il a fallu « faire » avec une utilisation du sol palestinienne antérieure, basée sur des nécessités sociales et spatiales « traditionnelles » : telles que la nécessité en eau, le rapport ville-campagne, la nécessité d'un réseau urbain marchand, et l'organisation du terroir agricole.
- 16 Il est cependant prouvé que le carré, colonies et routes posées depuis 1967, est la forme géométrique géographique la plus adaptée pour une colonisation militaire, et qu'il s'avère en 2000 un outil efficace pour une politique de contrôle des flux de la population dominée. Malheureusement pour les colonisés, ce découpage a été entériné par les accords d'Oslo.
- 17 Ces accords d'Oslo, même s'ils ne sont plus valables, ont redessiné une Palestine qui, suite à ce qui vient d'être énoncé, est obligée de fonctionner en réseau de points et de lignes. Ce réseau offre une représentation territoriale particulière en points et lignes coupées et soumises à la réalité des infrastructures routières et frontalières de la colonisation. De ce fait, cette représentation semble se superposer à l'espace support continu, comme prolongement restant de ce qui lui préexistait.
- 18 Ainsi les transports collectifs des personnes entre les différents points de la Palestine se compliquent du fait de la colonisation, de l'établissement des postes frontières suite à l'attribution juridique des territoires constituant aujourd'hui la Palestine et de la fermeture de ceux-ci à cause de la situation de guerre dans laquelle elle est plongée depuis septembre 2000.

Les acteurs des mobilités

- 19 Les transporteurs « collectifs » ont dû s'adapter à ce nouvel espace support de leur mouvement et aux nouvelles juridictions concernant la restriction de liberté de mouvement des personnes. Ils ont dû s'adapter dans leur rapport à l'espace, dans leur rapport à la population, voire dans l'organisation structurelle et fonctionnelle de leur profession.
- 20 En menant une enquête sur les mobilités des Palestiniens durant la première année de l'*intifâdat al-Aqsâ*, j'ai réalisé combien celles-ci étaient organisées par quelques professionnels, tenanciers des sociétés de taxis et des gares routières, et aussi par les chauffeurs eux-mêmes, bien entendu. Un véritable réseau d'infrastructures routières répond aux besoins des « voyageurs » et apporte des réponses pratiques aux difficultés à se déplacer des Palestiniens, dans un espace le plus large possible.

Les acteurs et l'espace

- 21 Les premiers acteurs des mobilités sont certainement les voyageurs eux-mêmes. En tous cas, ce sont les plus nombreux. En Palestine, comme partout ailleurs, les individus se déplacent d'une localité à une autre pour des raisons professionnelles, médicales, commerciales et de loisirs (y compris les visites familiales). En Cisjordanie, on peut ajouter une mobilité religieuse, celle qui tous les vendredis mènent les musulmans vers la mosquée d'al-Haram al-Sharîf à Jérusalem. J'ai enquêté au printemps 2000, soit avant le déclenchement de l'*intifâdat al-Aqsâ*, auprès de la population de trois localités différentes : Qalqiliya, ville moyenne du nord-ouest de la Cisjordanie, Aqabat Jaber, camp de réfugiés au sud de la ville de Jéricho, et Nusayrât, camp de réfugiés du centre de la bande de Gaza. J'ai demandé aux personnes interrogées de me donner leurs

différentes destinations, ainsi que les raisons du déplacement. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous où figurent les différents types de mobilités au départ de ces trois localités sans mentionner les localités de destination.

- 22 Il ne s'agit ici que des mobilités entre deux localités distinctes. Un grand nombre de mobilités s'effectuent au sein de la localité. On peut seulement affirmer à la vue de ces chiffres que les mobilités des populations à partir des deux camps de réfugiés sont très nettement supérieures aux mobilités constatées dans la ville de Qalqiliya.

Tableau I : Les types de mobilités de Palestiniens de Qalqiliya, Aqabat Jaber et Nusayrât.

Localités de départ	Mobilité	Mobilité	Mobilité de	Mobilité de	Mobilité de	Total
	religieuse	médicale	loisirs	commerce	travail	
Qalqiliya	6	2	113	5	225	351
Aqabat Jaber	3	9	407	1 154	1 465	3 038
Nusayrât	0	53	712	249	1 213	2 227
Total	9	64	1 232	1 408	2 903	5 616
Pourcentage	0,2 %	0,8 %	22 %	25 %	52 %	100 %

Résultat d'enquête. Printemps 2001

- 23 Les autres acteurs des mobilités des Palestiniens sont les institutions routières, les petites entreprises de déplacement et les chauffeurs. Ce sont ces acteurs qui finalement organisent les mobilités sur trois échelles : une échelle nationale, une échelle régionale et une échelle locale.
- 24 Chacune de ces échelles d'organisation des mobilités est gérée par plusieurs sociétés de transport collectif, qui siègent généralement à la gare routière. Ces sociétés ensemble décident des tarifs et des itinéraires à appliquer pour répondre aux besoins des voyageurs, à leurs possibilités de paiement et à l'état du chemin. Le seul paramètre qu'ils ne peuvent clairement négocier ou décider est le facteur temps qui dépend des embouteillages générés par la présence, l'ouverture, la semi-ouverture, la fermeture des check-points de l'armée israélienne.
- 25 Ainsi, les grandes villes palestiniennes de Cisjordanie sont toutes dotées d'une gare de taxis collectifs, que je nommerai nationale, c'est-à-dire qui dessert les autres grandes villes destinations des mobilités des Palestiniens.
- 26 La ville a également d'autres « gares routières ». Certaines de ces gares n'en sont pas. Ce sont simplement des lieux de départ, une place ou un carrefour sur la route. Les taxis de ces gares desservent les villages, les camps de réfugiés ou les quartiers urbains périphériques. Elles sont, elles aussi, gérées par des tenanciers de l'organisation, qui tiennent un cahier relevé des destinations, des itinéraires et du nombre de taxis au départ.

- 27 Enfin, il y a une échelle locale, urbaine, élargie aux localités absorbées à l'extension de la ville principale. À cette échelle, les transports sont aussi collectifs, dépendant majoritairement de société de taxis, mais les voitures se prennent au bord des routes, et elles n'ont pas d'itinéraires déterminés, c'est le premier client qui annonce la destination et le chauffeur charge en chemin d'autres clients qu'il pourra déposer sur sa route. Dans l'espace de la ville, règne donc une grande complexité des mobilités.
- 28 Je n'ai pas considéré pour le présent article cette dimension des mobilités intra-urbaines, bien qu'elles soient très importantes. Mais elles ne contribuent pas pertinemment et directement à la mise en place d'un réseau inter-urbain comme forme de résistance spatiale à la colonisation. La fin des accords d'Oslo et les formes territoriales qu'a prises l'*intifâdat al-Aqsâ* n'ont pas entraîné une réforme structurelle de ces mobilités mais, plus globalement, un arrêt d'activité pour ces acteurs de la mobilité quand les villes sont réoccupées et mises sous couvre-feu.

Taxis jaunes et autres moyens de transports

- 29 L'unité de base pour comptabiliser les mobilités a été le taxi Mercedes de couleur jaune à sept places, plus le chauffeur. Généralement, ces taxis sont gérés par une société, ces sociétés payant un droit d'entrée dans les gares routières « régulières ». Là, à tour de rôle, les chauffeurs proposent leurs destinations et attendent de faire le « plein » de voyageurs pour prendre la route. L'attente excède rarement 20 minutes.
- 30 Il existe évidemment d'autres possibilités de déplacement : la voiture personnelle, le taxi individuel, les taxis collectifs illégaux ou non rattachés à des sociétés de taxis qui évitent généralement les gares routières, et des compagnies de bus. Les sociétés de taxis et leurs gares routières restent tout de même majoritaires, et ensemble, elles représentent les « professionnels » des mobilités des Palestiniens. Ce sont donc ces terrains que j'ai investis pendant mon enquête. Possédant les aspects d'une infrastructure organisée, solide et rapidement repérable, il a été évidemment plus facile de comptabiliser les mobilités à partir de ces lieux. Et puis, je pense qu'elles reflètent les besoins et les demandes des voyageurs.
- 31 Trois exceptions cependant où j'ai également dû comptabiliser d'autres moyens de transports :
- dans le cas du trajet Jérusalem-Ramallah, les transits illégaux provenant de Jérusalem ;
 - dans la bande de Gaza, les bus municipaux qui effectuent des trajets réguliers entre la ville de Gaza (centre-ville et université) et les villes du sud de la bande de Gaza ;
 - à la frontière d'Erez, les bus qui amènent à l'aube les travailleurs palestiniens vers leurs lieux d'emploi en Israël.

Couleur de plaques d'immatriculation et ségrégation spatiale

- 32 Les accords d'Oslo avaient adopté une résolution visant à maintenir et à faciliter le passage entre la bande de Gaza et la région de Jéricho, et une autre visant à ne pas séparer la bande de Gaza de la Cisjordanie, ni l'enclave de Jéricho de la Cisjordanie². Dans le même temps, des pratiques de contrôle s'appliquaient aux mobilités des biens et des personnes. Pour ne prendre qu'un exemple en relation directe avec le sujet dont il est question ici, le cas des plaques d'immatriculation est assez parlant dans le sens de la ségrégation. En effet, leur couleur détermine les espaces où les véhicules peuvent se déplacer.
- 33 Les plaques d'immatriculation jaunes sont celles des véhicules privés israéliens. Ceux-là peuvent se déplacer librement en Cisjordanie et dans la bande de Gaza. Les Palestiniens

israéliens et ceux de Jérusalem en sont munis. Leur attribution se fait en fonction de la nationalité du propriétaire et non de son lieu de résidence. Si le droit les autorise à se rendre dans la bande de Gaza, la chose est assez rare car peu sûre.

- 34 Les véhicules palestiniens sont divisés en trois catégories de plaques d'immatriculation. Les plaques blanches sont pour les véhicules privés et ils ne sont pas autorisés à franchir la ligne verte. De fait, ils sont ainsi privés du passage Gaza-Cisjordanie. Les plaques vertes sont réservées aux véhicules de transports collectifs, dont nos taxis jaunes. Ceux-là sont, par les accords de paix, admis à passer la ligne verte, mais encore faut-il avoir une autorisation préalable. Ces autorisations sont soumises à des quotas rigides. De 1994 au déclenchement de l'*intifâda* en septembre 2000, ces quotas sont allés diminuant jusqu'à l'interdiction totale de franchir cette ligne. Une restriction supplémentaire préexistait et interdisait aux plaques vertes de Gaza de franchir la ligne verte. Enfin, il y a les plaques rouges qui sont les plaques réservées aux véhicules gouvernementaux de l'Autorité nationale palestinienne. Ceux-là sont autorisés à franchir la ligne verte, y compris celle qui enserme la bande de Gaza. Le passage de ces véhicules ne dépend que de l'identité du conducteur et des passagers du véhicule. Pour passer les frontières à bord de ces véhicules, il faut absolument avoir un statut de VIP.
- 35 Le statut des plaques d'immatriculation ne peut donc pas se défaire du statut identitaire administratif des hommes.
- 36 Avec le déclenchement de l'*intifâdat al-Aqsâ* et son durcissement au fil des mois, ces pratiques ont disparu pour une unique loi ici en la matière : la totale disparition des mobilités des Palestiniens.

La carte des mobilités

- 37 L'enquête que j'ai réalisée au printemps 2001 sur les mobilités des Palestiniens m'a permis de comptabiliser les flux et les mouvements de population pour répondre à une problématique géographique précise : la mise en réseau des villes palestiniennes au travers de ces mobilités.
- 38 Pour cela, je me suis rendue dans toutes les gares « routières » de Cisjordanie et de la bande de Gaza au mois de mai 2001 pour dénombrer les taxis collectifs en fonction de leur destination et de leur itinéraire. Plus précisément, je suis allée dans toutes les villes importantes de Cisjordanie, c'est-à-dire indépendamment de leur taille démographique grande ou moyenne, celles qui organisent autour d'elles une région, non pas administrative, mais celle dessinée par le rayonnement de ces lignes de transports à échelle nationale et à échelle régionale.

Résultats d'enquête et cartographie des mobilités

- 39 Ne pouvant évidemment pas considérer la période de l'*intifâdat al-Aqsâ* comme une période propice à la mobilité, et donc pas comme une période « témoin » d'une certaine normalité, j'ai dans un premier temps fait des relevés des mobilités pour l'année précédente à partir des cahiers de charge des chefs de gares, qui notent tous les taxis, à partir des lieux de départ, et qui encaissent les droits de passage dans les gares routières. Puis j'ai fait des relevés moyens pour l'époque dans laquelle j'enquêtais, c'est-à-dire le mois de mai 2001. Lorsque le cahier des charges était mal tenu, ce qui était relativement rare, sauf pour la bande de Gaza, je me basais alors sur la compétence et l'honnêteté du chef de gare. Voir le tableau II, ci-après, pour les résultats obtenus.

- 40 Dans la bande de Gaza, le nombre de voyageurs circulant quotidiennement entre les différentes localités est de 132 447 voyageurs. J'ai appliqué à la bande de Gaza la même définition de découpage territorial « national » en gouvernorats. Ceci explique que l'échelle « nationale » domine exclusivement pour les localités gazaouites. Les déplacements entre localités d'un même gouvernorat se réalisent généralement par taxis intra-urbains, hormis pour Rafah et Khân Yûnis qui ont un réseau de localités secondaires et villageoises à desservir.
- 41 Une autre manière intéressante d'aborder les mobilités des Palestiniens est de faire le rapport entre le nombre de voyageurs quotidiens à l'intérieur d'une « région » et la population de cette même région. Choisir la population de toute une région, plutôt que celle de sa gare centrale, permet de rendre compte des mobilités des populations rurales. Le fait de travailler à partir de ces gares centrales élimine pour la Cisjordanie les gouvernorats de Salfit et de Tubas, ces deux localités, bien qu'urbaines et chefs-lieux de gouvernorats, fonctionnant sur le plan des mobilités comme des gares de mobilités secondaires (entendre par là régionales) ; leurs mobilités sont donc comptées parmi celles de : Naplouse, qui dessert Salfit et Tubas ; Jénine, qui dessert Tubas ; Jéricho, qui dessert Tubas uniquement ; Ramallah, qui dessert Salfit.
- 42 La part de voyageurs est donc plus importante dans la bande de Gaza, relativement à la population totale de ces deux entités : respectivement 13 % pour la population de la bande de Gaza, et seulement 7 % pour la Cisjordanie.
- 43 En effet, la bande de Gaza, lorsqu'elle n'était pas encore coupée régulièrement en trois tronçons, fonctionnait pour des raisons d'emplois et d'activités comme une vaste région urbaine. La Cisjordanie fonctionne, elle, davantage comme une entité territoriale composée de régions distinctes formées autour des villes importantes. Ce mode de fonctionnement spatial a été accentué par le découpage en zone autonome, qui finalement a abouti à une séparation rigide de ces régions au moyen des check-points de l'armée israélienne, elle-même induite par le fait que les colonies de peuplement soient plus nombreuses et plus dispersées que dans la bande de Gaza.
- 44 Ce calcul rend compte du très faible taux de mobilités des gouvernorats ruraux de la Cisjordanie. Ce taux varie entre 1 et 6 % de voyageurs quotidiens.

Tableau II : Les voyageurs palestiniens au départ des gares routières nationales. Gaza-Cisjordanie.

Ville de départ	Nombre de voyageurs	Échelle nationale	Échelle régionale
Jénine	1 477	308	1 169
Répartition régionale nationale		21 %	79 %
Naplouse	9 198	2 527	3 990
Répartition régionale nationale		27 %	73 %
Hébron	5 985	1 995	3 990
Répartition régionale nationale		33 %	67 %
Jéricho	1 867	1 057	810
Répartition régionale nationale		57 %	43 %
Qalqiliya	819	469	350
Répartition régionale nationale		57 %	43 %
Tulkarm	2 268	945	1 323
Répartition régionale nationale		42 %	58 %
Bethléem	19 313	1 1061	8 252
Répartition régionale nationale		57 %	43 %
Ramallah	42 700	33 040	9 660
Répartition régionale nationale		77 %	23 %
Jérusalem	34 260	19 760	14 500
Répartition régionale nationale		58 %	32 %
Total Cisjordanie	117 887	71 162	46 725
Répartition régionale nationale		60 %	40 %
Jabalya	4 526	4 526	0
Beit Lahiya	4 666	4 666	0
Beit Hanûn	4 060	4 060	0
Gaza	42 287	42 287	0
Nusayrât	16 916	16 916	0
Burj	13 043	13 043	0
Maghâzi	7 774	7 774	0
Deir El-Balah	12 133	12 133	0
Khân Yûnis	12 366	9 006	3 360
Répartition régionale nationale		72 %	28 %
Rafah	9 076	6 591	2 486
Répartition régionale nationale		73 %	27 %
Erez	18 490	18 490	0
Total Gaza	132 447	126 602	5 845
Répartition régionale nationale		96 %	4 %
Total	268 824	216 254	52 570
Répartition régionale nationale		80 %	20 %

Résultats d'enquête. Mai 2001

- 45 Les résultats de cette enquête montrent que pour la période qui a précédé l'intifâdat al-Aqsâ, le trafic routier quotidien de voyageurs de la Cisjordanie correspond à 117 887 voyageurs circulant entre les villes de Cisjordanie (part estimée à 60 % du trafic) et depuis ces mêmes villes vers les villages et les camps de réfugiés alentour (40 % du trafic total).

Tableau III : Proportion de voyageurs quotidiens par rapport à la population totale des gouvernorats

Gouvernorat	Population	Voyageurs quotidiens	Pourcentage
Jénine	192 743	1 477	1
Tulkarm	127 341	2 268	2
Qalqiliya	68 361	819	1
Naplouse	248 102	9 198	4
Ramallah	202 759	42 700	21
Jérusalem	320 809	34 260	11
Jéricho	31 089	1 867	6

Bethléem	130 361	19 313	15
Hébron	385 165	5 985	2
Total Cisjordanie	1 706 730	117 887	7
Gaza Nord	178 605	13 252	7
Gaza	357 768	42 287	12
Deir Al Balah	144 015	49 866	35
Khân Yûnis	195 659	12 366	6
Rafah	119 659	9 076	8
Total Gaza	995 522	126 847	13

46 La répartition des mobilités à une échelle nationale laisse apparaître une triple centralité, matérialisée par le trinôme Ramallah – Jérusalem – Bethléem, qui rassemble 96 273 voyageurs, soit 82 % du trafic de voyageurs de la Cisjordanie. La prédominance de ces trois villes en matière de mobilités s'explique par plusieurs facteurs :

- ces trois localités voisines sont, en effet, des villes où un nombre important de migrants pendulaires ont une pratique des mobilités dites « classiques » entre les lieux de résidence et ceux des services urbains et des zones d'emplois. Les habitants vont d'une localité à une autre pour des déplacements quotidiens : faire les courses, aller chez un médecin, retrouver des amis, aller sur son lieu de travail. La fermeture ici de la « frontière » entre les trois localités et l'installation de check-points permanents ont littéralement transformé et amputé les pratiques spatiales des populations, qui se déplaçaient dans ce trinôme comme dans une seule entité territoriale urbaine ;
- Ramallah et Bethléem sont également des villes d'où rayonnent les grandes lignes de transports collectifs à une échelle nationale. En tant que gares centrales (Ramallah pour le Nord de la Cisjordanie et Bethléem pour le Sud), elles sont souvent un passage obligé, une halte routière pour se rendre d'une ville du Sud de la Cisjordanie à une autre du Nord, et vice versa, ou vers la bande de Gaza ou encore vers Tel-Aviv, Jaffa, Netanya et autres localités d'Israël.

47 La répartition des mobilités dans les autres localités de Cisjordanie et de la bande de Gaza est à mettre en parallèle avec leur rang démographique tenu dans le réseau urbain palestinien ainsi que de la répartition urbaine et rurale de la population. Cependant, les mobilités au départ de Hébron sont proportionnellement plus faibles. On peut avancer à ceci deux raisons : le statut particulier de cette ville qui a dans son centre une colonie de peuplement israélien, ce qui depuis longtemps en fait une exception ; l'aspect rural que cette ville a conservé malgré une démographie importante et la présence de multiples villages alentour.

L'échelle régionale, le cas de Jénine

48 Pour rendre compte des mobilités à une échelle régionale dans un milieu rural, autour d'une localité urbaine, j'ai choisi la ville de Jénine et sa région. La répartition des

mobilités obéit aux mêmes règles de distribution que celles citées précédemment : à savoir la taille démographique du village desservi, et son éloignement par rapport au centre urbain régional, ici celui de Jénine.

- 49 Ainsi, Qabatiya au Sud de Jénine est une destination importante. En effet, avec ses 15 000 habitants, elle est la seconde localité du gouvernorat. Ya'bad et al-Yamun, qui sont les villes suivantes sur le plan démographique avec respectivement 10 766 et 12 418 habitants, sont également des destinations importantes. Cependant, elles le sont moins que des localités comme al-Zababida (2 882 habitants) ou Al Jalama (1 719 habitants).
- 50 Pour bien analyser la présente distribution, il faut tenir compte d'autres facteurs :
- l'état de la voirie : al-Zababida se trouve sur une des routes principales de la région ;
 - la présence des colonies israéliennes de peuplement : Ya'bad est littéralement encerclé par celles-ci, et une autre se trouve encore sur la route d'al-Yamun. Enfin, les deux colonies à l'Est de Jénine ne permettent pas de desservir librement les villages qui se trouvent au-delà ;
 - la situation frontalière : la ville d'al-Jalama était à cette époque un lieu de passage vers Israël des travailleurs journaliers, et connaissait donc un certain dynamisme.
- 51 Un autre élément important est à signaler. Il s'agit du taux de distribution des localités par le réseau des mobilités. La carte des mobilités de la région de Jénine laisse apparaître quelque vingt-et-une localités desservies. Or cette région compte quatre-vingt-seize localités. Ce qui fait un taux de recouvrement d'à peu près un quart. Les institutions de la mobilité ont saisi l'importance de désenclaver certains villages, et des nouveaux itinéraires ont été mis en place. Il s'agit notamment de l'itinéraire Jénine-Raba, qui dessert les petites localités de Umm al-Tût, Jalqamus, et al-Mughayyir ou encore de l'itinéraire Jénine-Faq'a qui dessert également la localité de Deir Ghazala.

Les conséquences de l'*intifâdat al-aqsâ*

- 52 Elles sont nombreuses. Elles découlent directement de la contrainte imposée par la colonisation et l'occupation israélienne, qui s'attaquent aux aspects fondamentaux des mobilités, ceux que nous avons cités en introduction du présent article, à savoir le temps, l'espace et l'intensité.
- 53 Ce qui semble important ici, c'est l'adaptation systématique, rapide et relativement efficace de la population et des institutions routières de Palestine. L'attaque est pourtant colossale. Le présent article est aussi une « dénonciation » de cette destruction colossale, car elle n'est pas seulement conjoncturelle. Elle s'inscrit aussi dans une stratégie de destruction des espaces fondamentaux des Palestiniens, qui en les parcourant dans des taxis collectifs, produisaient ainsi le territoire de leurs mobilités.
- 54 Toute adaptation de la population palestinienne doit être comprise comme une forme de résistance de la population palestinienne à la destruction systématique de sa liberté, ici la liberté de mouvement. C'est une résistance qui s'entête malgré tout à tisser les liens entre les points du réseau urbain, ce qui reste aujourd'hui de la Palestine.
- Chute des effectifs

- 55 La chute de l'intensité des effectifs de population est difficile à chiffrer exactement. Il s'agit là en effet d'une conséquence essentiellement conjoncturelle. Cette chute est pour le moment davantage liée à la situation conflictuelle, plutôt qu'à la destruction de ce que j'ai pris parti d'appeler les espaces fondamentaux des Palestiniens. Il est probable – et peut-être y sommes-nous déjà – que si cet état conjoncturel de faible mobilité durait dans le temps, que si certaines pratiques spatiales disparaissaient durablement, que si le « mur » s'élevait effectivement le long de toute la frontière

qu'Israël aura déterminée, les Palestiniens seront une fois encore coupés de leur base territoriale.

- 56 La chute des mobilités n'est pas une donnée mesurable dans le temps. En effet, d'un jour de guerre à l'autre, les mobilités peuvent grandement évoluer.
- 57 Elles peuvent passer du zéro imposé et connu de la population les jours de couvre-feux et de bouclage, au zéro imprévu, les points de passage étant aussi des zones de combat. Certains combats, les plus forts en intensité et les plus longs dans le temps d'une journée, peuvent empêcher les déplacements. D'autres plus sporadiques peuvent les retarder de quelques heures, d'autres simplement les gêner par prise de risque, qui fera alors de la population en flux des cibles potentielles ou des otages sur les lieux du combat.
- 58 À des moments de grande détente, ce qui est relativement rare, les mobilités peuvent retourner exceptionnellement à des taux équivalents à ceux de la période qui précède l'*intifâda*. À d'autres moments, et par période, les mobilités peuvent fonctionner à un rythme ralenti, mais régulier. Pour cela, il faut que la période soit au minimum de quelques jours, juste le temps de laisser aux acteurs du déplacement de prendre leurs nouveaux repères dans le temps et dans l'espace : heure de passage, nouvelle route de contournement, longueur en mètres et en minutes du passage et du contrôle qu'inévitablement il faudra passer à pied.
- 59 La chute des mobilités est estimée en moyenne pour les villes de Cisjordanie à 75 % du trafic habituel. Jérusalem est passée de 19 760 voyageurs quotidiens à échelle nationale à 2 880. Ramallah a comparativement maintenu des chiffres raisonnables, se substituant à Jérusalem dans le rôle de cœur géographique des mobilités et place du rayonnement des lignes de transports collectifs pour la Cisjordanie. La chute enregistrée « n'étant que » de 45 %. C'est à Bethléem que la chute des mobilités enregistrées est la plus importante avec 87 % des mouvements quotidiens de population disparus.
- 60 Ces mesures « effrayantes » ont été enregistrées pendant la première année de l'*intifâdat* al-Aqsâ. Qu'en reste-t-il dans la seconde année de l'*intifâda* ? Il suffira de dire une infime partie, et une nette chute pour Ramallah, puisque la dégradation de la situation entre ces deux années est immense. À tel point que l'on pourrait regretter les « facilités » de déplacement de la première année de conflit.
- 61 Tout n'est finalement que relative représentation du supportable et de l'insupportable, et de l'aptitude incroyable de l'homme à s'y adapter.
Conséquences temporelles et spatiales
- 62 Ce qui semble nettement plus inquiétant dans tous les faits que nous venons de décrire est le succès de la stratégie territoriale israélienne qui consiste à découper et à fermer chaque jour davantage les espaces fondamentaux des Palestiniens.
- 63 Tentative aboutie d'éliminer Jérusalem du réseau des mobilités des Palestiniens. Dira-t-on alors dans quelques années que les revendications des Palestiniens sur Jérusalem ne sont que symboliques et religieuses ? Peut-être d'ailleurs le pense-t-on déjà au-delà de la ligne verte ? Et n'en a-t-il pas été ainsi pour Jaffa, Haïfa et Nazareth ?
- 64 Tentative aboutie de la division spatiale de ce qui reste de la Palestine par un réseau rigide de colonies. Sera-t-il devenu impossible aux villageois de se rendre dans le centre urbain qui leur est cependant vital ? Et prétendra-t-on alors qu'il n'y a rien que du normal pour des ruraux, comme c'est déjà le cas pour Hébron ?

- 65 Tentative aboutie d'emprisonnement de toute une population dans des tronçons bien délimités et exigus. Gaza n'est-elle pas murée de remparts à haute tension électrique, et les Gazaouis ne sont-ils pas vivants ? Alors, le mur de béton autour de la Cisjordanie, n'est-il pas qu'une suite logique à une politique de cantonnement « raisonnable » et directement produite par des arguments sécuritaires ?
- 66 Je crains évidemment que l'on puisse répondre par l'affirmative à toutes ces questions. Et ne reste-t-il que l'entêtement à vivre des Palestiniens, largement entaché de fatalité ? À la contrainte violente, ne reste-t-il que l'adaptation temporaire ?
- 67 Les centres des villes sont désormais inaccessibles par voie routière. Cela a fait des villes autonomes des villes « autarciques » forcées. Pour ceux qui y résident, cela en fait surtout des « prisons ». Les Palestiniens adaptent les infrastructures de la mobilité à la nouvelle donne. Les gares routières sont dédoublées et décentralisées. Une de chaque côté du check-point, et un couloir pour le passage à pied entre les deux. Telle route est impraticable ou interdite à la circulation. Les Palestiniens contournent par la colline pas encore colonisée. Ils en profitent au passage pour désenclaver quelques villages. Le check-point est totalement bouclé à Netzarim. Les Palestiniens passent en masse par le bord de mer.
- 68 En tant que chercheur, j'ai livré dans ces résultats d'enquête de terrain, quelques outils méthodologiques permettant d'évaluer la spécificité palestinienne, permettant aussi de « mesurer » les écarts subis au droit de vie, et les efforts consentis pour malgré tout rester vivant. Les taxis collectifs, parce que transportant des Palestiniens d'une localité à une autre, étaient le meilleur moyen d'envisager ces actes de vie banals, qui dans les conditions actuelles de déplacements se sont transformés en actes de résistance, hélas tout aussi banalisés. Compter les taxis au départ de toutes les gares routières importantes de Palestine était un moyen de matérialiser ces mobilités, de donner un peu de « forme » et de concret à cet aspect essentiel qu'elles soulèvent : la nécessité de se déplacer pour exister.
- 69 La situation des mobilités des Palestiniens s'inscrit à ce titre dans un processus de construction territoriale. En effet, partant du postulat de Claude Raffestin (1980, p. 175-185 et 1986) que tout territoire est produit à partir d'espaces qualifiés par un déterminant choisi, ici les mobilités, celles-ci constituent une « écogénèse territoriale ». Mais la production territoriale humaine qu'elles matérialisent est en confrontation directe avec la production territoriale politique d'occupation et de colonisation, qui impose un découpage rigide et un contrôle des mouvements. Ce territoire produit par la mobilité palestinienne, jusque-là maintenu par sa marginalité et son adaptation aux multiples contraintes territoriales – profusion et rigidification des frontières – et humaines – contrôle des identités – est menacé aujourd'hui littéralement de disparition. En effet, comme Raffestin l'affirme, tout espace peut devenir territoire, à la condition qu'il y ait des liens et de la communication entre chacun de ses points. Ce pourrait être alors à défaut de communication qu'un territoire entier puisse être de nouveau enseveli.

BIBLIOGRAPHIE

BRUNET R., 1992, «Mobilité» in *Les Mots de la géographie, Dictionnaire critique*, Reclus – La Documentation Française.

Déclaration universelle des droits de l'homme, 1988 (1948),

MANSOUR A., 1983, *Palestine : une économie de résistance en Cisjordanie et à Gaza*, Paris, L'Harmattan.

DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan.

RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec.

– 1986, «Écogénèse territoriale et territorialité» in *Espaces, Jeux et enjeux*, Paris, Fayard.

NOTES

1. Les quelques lignes écrites ici sont un très rapide résumé des écrits de cet auteur, de même que tous ces exemples.
2. Accords préliminaires de paix, article 4 et annexe 1 (2.g, 4 et 6).

INDEX

Mots-clés : Palestine