

**ISRAËL
L'OBSESSION
DU TERRITOIRE**

JULIETA FUENTES-CARRERA
AVEC LA COLLABORATION DE PHILIPPE SUBRA

ISRAËL **L'OBSESSION** **DU TERRITOIRE**

Aménagement et géopolitique
en Israël et en Cisjordanie
(1905-2018)

ARMAND COLIN

Visuel de couverture : Cour suprême d'Israël, Jérusalem © Richard Bryant/ArcaidImages/Getty images

Graphisme de couverture : Alain Chevallier

Mise en pages : Belle Page

Cartographie : Julieta Fuentes-Carrera, adaptation de Carl Voyer

© Armand Colin, 2018

Armand Colin est une marque de Dunod Éditeur

11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff

ISBN 978-2-200-62124-7

Préface

Le conflit israélo-arabe n'est pas seulement le plus ancien et le plus médiatisé des conflits dans le monde et celui qui déchaîne les passions les plus violentes. Il est aussi, sans doute, le plus géopolitique. Car ici, plus encore qu'ailleurs, l'enjeu c'est le contrôle d'un territoire, l'espace situé entre la Méditerranée et le Jourdain, que deux peuples et deux projets géopolitiques se disputent.

Ce conflit est bien sûr militaire et sécuritaire. Il a une dimension religieuse évidente, en raison de la place de Jérusalem dans le judaïsme et l'islam. Mais – et c'est l'une de ses spécificités, souvent négligée –, il se joue aussi, et désormais peut-être principalement, sur un autre terrain, celui de l'aménagement du territoire. La construction de colonies dans les Territoires occupés, à partir de 1967, et celle du « Mur », depuis 2002, en sont les manifestations les plus évidentes, mais le phénomène est bien plus ancien et va bien au-delà.

Julieta Fuentes, chercheuse mexicaine formée à l'Institut français de géopolitique de l'université Paris 8, propose une lecture très novatrice du conflit. Elle montre, de manière remarquablement claire et documentée, cartes à l'appui et sur plus d'un siècle, le rôle essentiel joué par les politiques

d'aménagement dans la prise de contrôle progressive du territoire par le mouvement sioniste, avant 1948, puis par l'État d'Israël à l'intérieur de ses frontières et dans les Territoires occupés. Elle décrit comment la création des premiers kibboutz dans la Palestine ottomane et le développement des implantations juives sous le Mandat britannique ont été pensés pour permettre cette prise de contrôle et comment, par la suite, la construction de nouveaux quartiers d'habitation, de colonies, de nouvelles routes, de ponts, de tunnels et, bien sûr, de grillages et de murs de séparation a transformé et continue de transformer, inexorablement, le paysage, initialement palestinien, en paysage définitivement israélien. Ces actions d'aménagement seraient impossibles sans la domination militaire qu'exerce Israël, mais, en retour, parce qu'elles créent des faits accomplis sur lesquels il sera extrêmement difficile de revenir, elles contribuent de manière décisive à transformer la conquête militaire, potentiellement réversible, en conquête démographique durable.

Cette stratégie de prise de contrôle du territoire par le biais de l'aménagement vise, depuis le début, trois objectifs principaux : assurer la judaïsation du pays sur le plan démographique, en créant les conditions matérielles de l'accueil de millions de Juifs de la diaspora, et sur le plan territorial, par le contrôle des espaces et des lieux qui comptent ; marginaliser la population arabe, Arabes israéliens et Palestiniens de Jérusalem-Est, de Cisjordanie et de Gaza ; enfin, gérer les tensions qui traversent la société juive israélienne, entre ashkénazes, Juifs orientaux, Russes, Éthiopiens, laïques et ultrareligieux.

En lisant ce livre, on ne peut qu'être frappé par l'intelligence de cette stratégie, conçue à la fois à l'échelle de l'ensemble du territoire, au niveau régional et à un niveau

extrêmement fin, celui du quartier, du kibboutz ou de l'avant-poste et des villages arabes voisins. Mais aussi par sa durée, sa constance, sa permanence dans le temps, et la capacité du mouvement sioniste, puis de l'État d'Israël, à l'adapter à des conditions géopolitiques qui, avec le temps, ont considérablement changé.

En face, le camp palestinien n'a jamais été capable d'élaborer et de mettre en œuvre, sur le même terrain, celui de l'aménagement, de véritable contre-stratégie. Du moins jusqu'à une date récente et le lancement du projet de Rawabi¹. Cette impuissance s'explique par toute une série de raisons : l'absence d'un véritable État, le manque de moyens financiers, le déséquilibre du rapport de forces militaire et politique avec Israël, les divisions interpalestiniennes. C'est la combinaison de ces facteurs, l'intelligence et la constance stratégique israélienne, d'un côté, la faiblesse objective de la réaction palestinienne, de l'autre, qui explique l'extraordinaire efficacité de cette entreprise de prise de contrôle du territoire.

Cependant, on ne peut comprendre la politique d'aménagement israélienne et son rôle au service du projet géopolitique que constitue le sionisme, sans prendre en compte deux dimensions essentielles de la réalité régionale. La géographie, d'abord. L'extrême exigüité du territoire disputé : 27 000 km². C'est, pour donner un ordre de grandeur, la superficie d'une région française comme la Bretagne, un peu plus de deux fois l'Île-de-France. La plupart des lieux du conflit et des quotidiennetés israélienne et palestinienne ne sont séparés que par quelques dizaines de kilomètres, 13 km entre Jérusalem

1. Voir chapitre 5.

et Ramallah, la capitale de l'Autorité palestinienne, 50 à vol d'oiseau entre Tel Aviv et Naplouse, 70 entre le Jourdain et la Méditerranée. Ce drame se joue dans un mouchoir de poche. C'est une des données majeures du conflit. Elle justifie aux yeux des partisans du Grand Israël l'annexion de la Cisjordanie et contribue au sentiment d'enfermement des Palestiniens. Elle se traduit aussi par une très forte densité humaine et qui ne cesse de croître.

Le relief joue ici un rôle majeur. Une plaine littorale longue de 200 km et dont la largeur varie de 5 km à la frontière libanaise à 50 à la hauteur de Gaza. C'est ici qu'a commencé l'aventure sioniste et que vit la majorité de la population israélienne, alors même que l'histoire biblique s'est déroulée ailleurs, à Jérusalem et dans ce qui est aujourd'hui la Cisjordanie. Ce qui dit, au passage, le détachement des premiers sionistes, laïques, à l'égard des racines religieuses de leur projet d'État. Cette plaine était infestée par le paludisme, ce qui a permis aux premiers colons juifs d'acheter ces terres marécageuses à de grands propriétaires arabes, sans que les rares habitants palestiniens s'en émeuvent. Au centre, les collines de Cisjordanie la surplombent de plusieurs centaines de mètres, ce qui explique la volonté de l'État israélien de démilitariser, au minimum, ou, plus sûrement, de coloniser cet espace. À l'est, les vallées et les collines de Galilée, au pied des hauteurs du Golan, se prolongent au sud par l'effondrement de la vallée du Jourdain et de la mer Morte, plusieurs centaines de mètres plus bas. Cette géographie contrastée conditionne assez largement la vision que les Israéliens ont d'un territoire « sûr », avec le Jourdain comme frontière militaire.

La démographie, ensuite. 13 millions d'êtres humains vivent dans cet espace réduit. Une moitié de Juifs, une autre

d'Arabes. En 70 ans, depuis la naissance d'Israël, la population de l'espace israélo-palestinien a été multipliée par 6,5 en raison de l'arrivée massive de Juifs venus du reste du monde, de la forte fécondité et de la jeunesse de la population arabe et d'une partie de la population juive, les ultrareligieux. Cette population est extraordinairement diverse ; au clivage entre Juifs et Arabes s'ajoutent les clivages internes aux deux peuples : entre Juifs de diverses origines, entre Juifs laïques et religieux, entre Arabes chrétiens, musulmans, islamistes, modérés, laïques, entre Palestiniens et Arabes israéliens, dont une partie continue à se sentir avant tout israélienne. Sa croissance rapide accentue les rivalités sur les ressources du territoire : le foncier nécessaire à la construction de nouveaux logements, l'eau indispensable aux populations et à l'agriculture, dans un climat méditerranéen ou semi-désertique.

L'une des grandes originalités du travail de Julieta Fuentes est d'aborder cet ensemble comme un seul et unique espace géopolitique, où se déploie une même stratégie de conquête civile, par l'aménagement du territoire, mise en œuvre depuis plus d'un siècle, sous des formes et dans des conditions qui peuvent varier selon les moments et le statut des territoires concernés, mais avec les mêmes objectifs et la même efficacité.

Philippe Subra

Introduction

Lorsqu'on évoque le conflit israélo-palestinien, les images qui viennent à l'esprit sont presque toujours violentes. Ce sont celles des six guerres qui ont opposé Israël et les États arabes voisins en moins de 60 ans, des victimes des attentats terroristes sur le sol israélien et des tirs de roquettes depuis le Liban ou la bande de Gaza, des affrontements de la première Intifada, des maisons détruites et des victimes civiles de l'opération Plomb durci menée par Tsahal à Gaza en 2008-2009. À cette violence guerrière fait écho une violence moindre, mais quotidienne : celle que produisent la destruction de vergers d'oliviers dans les villages de Cisjordanie, d'immeubles arabes dans les quartiers palestiniens du Grand Jérusalem, ou encore l'humiliation des civils palestiniens bloqués aux *checkpoints* de l'armée israélienne, privés de la liberté élémentaire d'aller et venir sur leur propre terre.

Parce qu'elles sont omniprésentes, ces violences cachent une autre dimension de la réalité géopolitique régionale : le rôle joué par les politiques israéliennes d'aménagement du territoire. Un rôle qui est loin de se limiter à la construction du « Mur de séparation » ou de nouvelles colonies, qui n'en

sont que la partie la plus visible et la plus médiatisée. Et qui est largement sous-estimé par la plupart des analyses, ce qui est plutôt surprenant tant le contrôle du territoire est de manière évidente l'enjeu principal du conflit.

Le but de ce livre est d'expliquer comment ces politiques – planification de l'espace, aménagement urbain, politique de peuplement, construction d'infrastructures de transport – ont contribué de manière absolument décisive à la prise de contrôle de la Cisjordanie et de Jérusalem-Est par Israël et au remodelage géographique, démographique et spatial des territoires palestiniens occupés, après 1967. Mais aussi, dans les décennies précédentes, à ce que j'appelle « la nation genèse » d'Israël, c'est-à-dire la construction de l'État israélien entre le début du xx^e siècle et l'indépendance (période pré-étatique) et entre 1948 et 1967 (après la création de l'État). La politique d'aménagement du territoire mise en œuvre successivement par le mouvement sioniste et par Israël a permis de répondre à trois défis considérables : l'existence d'une forte population arabe, d'abord majoritaire puis minoritaire, qu'on appelle aujourd'hui les Arabes israéliens ; l'accueil de centaines de milliers d'immigrants juifs qu'il a fallu loger et intégrer à marche forcée dans l'économie et la société israéliennes ; et, enfin, la gestion des contradictions particulièrement fortes qui ont opposé entre elles (et opposent encore) les différentes composantes de la population juive d'Israël : ashkénazes (originaires d'Europe), *mizrahim* (originaires du Maghreb et du Moyen-Orient), Russes et Éthiopiens, laïques et religieux.

L'aménagement du territoire est en Israël une question hautement stratégique. L'architecte israélien Sharon

Rotbard explique, en adaptant la célèbre phrase de Clausewitz, que « l'aménagement israélien du territoire est comme la politique, il n'est pas autre chose que la continuation de la guerre par d'autres moyens¹ ». En Israël, plus que partout ailleurs, l'aménagement du territoire est une politique. Et cette politique, silencieuse, peu spectaculaire, qui avance à petits pas et trouve sa traduction dans une multitude de « petites » décisions concrètes, mais qui est pensée sur le long terme, a couvert progressivement toute la région allant de la Méditerranée au Jourdain et a fini par se refléter subtilement dans le paysage de la région, de plus en plus homogène et répétitif. Traduisant ainsi l'évolution des rapports de forces entre Israéliens et Palestiniens.

Au cours des années qui ont suivi l'échec des négociations de paix entamées en 1991, la configuration géographique, spatiale et démographique de la région s'est radicalement transformée. Au moment où furent signés les Accords d'Oslo (1993), la Cisjordanie ne comptait encore qu'un nombre limité de colonies et très peu de postes de contrôle. Il n'y avait ni barrière, ni mur. Le nombre des colons était inférieur à 100 000. Israéliens et Palestiniens circulaient librement. Et, malgré la méfiance réciproque, la majorité d'entre eux pariait encore sur les négociations.

À cette époque, Naplouse était réputée pour sa communauté samaritaine² et son excellent savon à l'huile d'olive, Jénine pour l'hospitalité et non la combativité de ses habitants. Bethléem comptait encore une importante popula-

1. Entretien avec l'auteur.

2. Les Samaritains (*Shamerim*, « ceux qui observent » ou « gardent ») sont une communauté peu nombreuse qui habite près du Mont Garizim à Naplouse. Ce groupe se définit comme descendant des anciens Israélites du royaume antique de Samarie.

tion chrétienne et les vendeurs de fallafels et de souvenirs étaient partout dans le centre-ville. Jéricho réhabilitait son site archéologique et entamait la construction d'un grand hôtel-casino de luxe. On pouvait encore accéder à la bande de Gaza et, parfois, y apercevoir des femmes palestiniennes en maillot de bain sur l'étroit morceau de plage que leur laissaient les colons israéliens. Des colons dont les colonies n'avaient pas encore été démantelées. Le quartier musulman de la Vieille Ville de Jérusalem était encore entièrement palestinien. Dans le centre-ville tout proche, familles et jeunes célibataires, majoritairement ashkénazes, déambulaient sans appréhension particulière.

En 2005, la situation avait profondément changé. Le désengagement israélien de la bande de Gaza divisait violemment la société israélienne. Un nouveau mouvement était apparu, « Les Jeunes des collines », qui multipliait les créations de colonies sauvages, comme autant de faits accomplis. À Jérusalem-Est aussi, la colonisation progressait et Ma'ale Adumim était en train de devenir la plus grande colonie de Cisjordanie. Le « Mur de séparation » commençait à prendre forme, coupant Bethléem de Jérusalem et Abu Dis en deux. Ramallah, plus au nord, était devenue le nouveau centre commercial et économique pour la population palestinienne. Jéricho, par contre, languissait, isolée depuis la fermeture de l'ancienne route panoramique qui surplombait la vallée de Qelt et permettait d'apprécier la beauté du Monastère Saint-George de Choziba. À Jérusalem, dans le quartier musulman de la Vieille Ville, des drapeaux israéliens flottaient désormais sur les maisons palestiniennes occupées par des Juifs religieux. On creusait les fondations de l'hôtel Novotel en face

de la Maison de l'Orient qui était autrefois le siège de l'OLP. La construction d'un tramway venait d'être décidée pour relier les nouveaux quartiers-colonies au centre-ville. Dans le quartier ultra-orthodoxe de Méa Shéarim, l'hostilité face au regard étranger était devenue palpable.

Tel Aviv s'était transformée en capitale des activités high-tech et connaissait un boom immobilier sans précédent. La ville était hérissée de grues. Les hôtels de luxe formaient une nouvelle *skyline* sur le littoral, détrônant les immeubles Art nouveau qui faisaient sa réputation. Au sud, les quartiers proches de l'ancienne gare accueillaient des migrants éthiopiens, érythréens, soudanais ou philippins. Les émissions de télévision en russe, les journaux et les panneaux publicitaires en cyrillique témoignaient de la présence d'une nouvelle population.

Deux ans plus tard, en 2007, dans un climat délétère où se mêlaient les suites d'un nouveau conflit avec le Liban et une nouvelle crise gouvernementale, l'aménagement en Cisjordanie des colonies et d'un réseau routier réservé aux Israéliens se poursuivaient. Partout des blocs de béton, des tranchées, des murs, des signalisations routières en hébreu, comme autant d'éléments d'aménagement dominants, rendaient le paysage uniforme et homogène. À Jérusalem, le chantier du tramway était en cours et de nouvelles routes en construction entre le centre-ville et les colonies de l'Est. Au sud, sur le Mont Sion, jusque-là désert, les logements des familles juives orthodoxes surplombaient désormais les bidonvilles palestiniens. L'exploitation touristique de la « Judée-Samarie » débutait : les énormes bus jaunes israéliens sillonnaient les routes ; à Giló, à l'ouest de Bethléem, se construisait le premier grand hôtel jamais créé dans une

colonie ; à Jérusalem-Est, le Novotel était terminé et accueillait des touristes juifs religieux, un parc archéologique était aménagé au pied de l'Esplanade des Mosquées, la Cité de David, qui faisait l'impasse sur la longue histoire arabe de la ville. À quelques centaines de mètres, les travaux du méga-projet de quartier résidentiel et commercial de Mamilla avaient démarré. Un contre-tourisme politique répondait, à l'initiative d'ONG israéliennes et palestiniennes, à cet essor du tourisme religieux, proposant des « parcours de conscience » à Jérusalem-Est et en Cisjordanie, avec visite du « Mur » à Abu Dis, du poste de contrôle de Qalandia, des bidonvilles bédouins et des quartiers-colonies de Nof Zion et Ma'ale Adumin, ou encore d'aller à Bethléem, Ramallah ou Hébron en empruntant les routes palestiniennes, sinueuses et en mauvais état. Tout cela n'était pas anodin. Le développement d'une offre touristique dans un territoire disputé était le signe d'une normalisation des rapports de forces entre Israéliens et Palestiniens, d'une certaine stabilité, fragile, mais suffisante pour permettre à un public israélien de se rendre « de l'autre côté », quitte à y découvrir la violence de l'occupation.

En Cisjordanie, le paysage avait commencé à prendre un aspect aseptisé. Les *checkpoints* situés tout au long du « Mur » ressemblaient désormais davantage aux barrières de péage d'une autoroute française qu'à des dispositifs de contrôle militarisés. Les soldats qui les tenaient auparavant étaient parfois remplacés par des employés d'entreprises de sécurité privées, chargées par le gouvernement de « gérer » le passage. On ne parlait d'ailleurs plus de « *checkpoints* », mais d'« *inspection points* » ou de « *drop off points* ». Une euphémisation qui permettait d'évacuer la dimension

politique de ces mécanismes de contrôle israéliens. Ailleurs, à l'intérieur de la Cisjordanie, les postes de contrôle étaient restés inchangés : même structure en entonnoir, mêmes grilles, une ouverture et un passage toujours aussi aléatoires après des heures d'attente, les mêmes vendeurs de café, de sucreries, de jouets, les mêmes jeunes soldats orthodoxes, portant kipa, d'origines russe, *mizrahi* ou éthiopienne.

2017, enfin. L'organisation de la sécurité à l'aéroport Ben Gourion a progressé au point de faire disparaître les files d'attente interminables du passé. À Jérusalem, le tramway a été inauguré malgré les manifestations et les protestations des Palestiniens, les affrontements entre les habitants juifs de Pisgaat Zeev et leurs voisins des quartiers arabes de Beit Hanina et de Shu'afat, les agressions dans les stations, les attentats suicides contre les abribus et les meurtres à l'intérieur des wagons. La ligne 1 relie les colonies du nord, Pisga'at Zeev et Neve Yaakov, au Mont Herzl à l'ouest de la ville, en passant par les quartiers juifs et palestiniens, la Vieille Ville, la mairie, le centre-ville, le marché Mahane Yehuda et la gare routière. À Beer-Sheva, dans le Néguev, les différences entre l'aménagement des quartiers russes et ceux des *Mizrahim*¹ et des Éthiopiens et la séparation entre les différentes communautés juives se sont dramatiquement aggravées. À Tel Aviv, l'ancienne gare, devenue le territoire de la prostitution, des trafiquants, des sans-abri et des migrants clandestins, va bientôt être démolie pour laisser place à un immense complexe immobilier. Les 15 km de plage qui séparaient jadis Tel Aviv de Jaffa sont maintenant occupés par des cafés, des restaurants et des bars.

1. Voir chapitre 3, p. 123-132.