
Temporalités et perceptions de la séparation entre Israéliens et Palestiniens

*Temporalities and perceptions of the separation between Israelis and
Palestinians*

Cédric Parizot



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bcrfj/6291>

ISSN : 2075-5287

Éditeur

Centre de recherche français de Jérusalem

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2009

Référence électronique

Cédric Parizot, « Temporalités et perceptions de la séparation entre Israéliens et Palestiniens », *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem* [En ligne], 20 | 2009, mis en ligne le 10 mars 2010, Consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/bcrfj/6291>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem

Temporalités et perceptions de la séparation entre Israéliens et Palestiniens*

Temporalities and perceptions of the separation between Israelis and Palestinians

Cédric Parizot

- 1 À la fin des années 2000, la séparation entre Israéliens et Palestiniens est considérée comme achevée. À Gaza, le retrait israélien de 2005 et le bouclage imposé autour de la bande côtière ont mis fin aux mouvements entre cet espace et Israël. En Cisjordanie, les Israéliens voient dans la construction de la « Barrière de sécurité¹ », entamée en 2002, un moyen décisif permettant d'ériger un rempart contre les attentats suicides Palestiniens et de marquer une frontière entre les deux populations (Rabinowitz 2003, Parizot 2009). Les Palestiniens font valoir quant à eux, le confinement qui leur a été imposé dans les enclaves de Cisjordanie et leur impossibilité de se rendre en Israël sans l'octroi d'un permis. Tout semble porter à croire qu'une frontière étanche vient maintenant séparer deux espaces distincts, l'un israélien et l'autre palestinien.
- 2 Cette vision a toutefois été nuancée par les recherches menées sur la politique de séparation et son fonctionnement sur le terrain. Des chercheurs ont souligné que cette politique n'a pas conduit à l'émergence d'une frontière westphalienne entre les espaces israéliens et palestiniens à l'instar de celles qui séparent les États modernes. À propos de la Cisjordanie, ces recherches montrent que l'imbrication entre les zones palestiniennes et israéliennes est tellement forte que la séparation géographique de deux territoires continus demeure aujourd'hui impossible (Azoulay et Ophir 2008). Dans ce contexte, les restrictions de mouvement imposées aux Palestiniens de Cisjordanie, la construction du mur et le déploiement d'obstacles et de dispositifs de contrôle viendraient en fait compenser le degré d'imbrication entre ces zones tout en inscrivant l'occupation israélienne dans la durée.

- 3 La politique de séparation mise en œuvre par Israël dans les années 1990 et 2000 ferait alors émerger des configurations territoriales complexes. Elle contribuerait à faire cohabiter deux types d'espace s'articulant différemment : d'une part, un espace israélien, continu, fluide, dans lequel il serait possible de circuler rapidement, et d'autre part, un espace palestinien, fragmenté, jalonné d'obstacles, dans lequel le mouvement serait ralenti et où les trajectoires seraient imprévisibles (Weizman 2007, Petti 2008). En fluidifiant les mouvements des Israéliens, tout en ralentissant ceux des Palestiniens, les dispositifs de contrôle israéliens assujettiraient donc les deux populations à deux régimes de temps distincts. Dans ce cadre, les rapports et les pratiques de l'espace/temps des deux populations seraient radicalement asymétriques (Collins 2008, Handel 2009, Petti 2008). Ariel Handel suggère d'ailleurs d'appréhender le conflit israélo-palestinien, non plus uniquement comme un conflit territorial, mais comme un conflit structuré autour de l'usage de l'espace (Handel 2009). Ces approches sont particulièrement intéressantes dans la mesure où elles soulignent, non plus seulement la dimension spatiale, mais aussi la dimension temporelle de la séparation entre Israéliens et Palestiniens.
- 4 Toutefois, ces travaux restent ancrés dans des approches trop binaires des espaces et des temporalités israélo-palestiniens. Ce faisant, ils tendent à réintroduire l'idée d'une séparation achevée entre deux réalités. Une approche binaire des espaces et des pratiques de l'espace/temps évacue ou empêche d'analyser un ensemble de situations intermédiaires. Par exemple, en Cisjordanie, si les restrictions de mouvements visent à séparer les espaces de circulation des Israéliens et des Palestiniens, elles n'y parviennent pas complètement. Elles laissent de nombreuses zones intermédiaires où se croisent quotidiennement les deux populations. Par ailleurs, ce modèle binaire n'envisage pas les expériences et les pratiques de l'espace/temps de populations qui ont un statut différent des Juifs israéliens et des Palestiniens de Cisjordanie. C'est le cas des Palestiniens d'Israël², qui grâce à leur citoyenneté peuvent certes se déplacer comme le reste des Israéliens, mais qui en raison de leur appartenance ethnique sont assujettis à un traitement différent aux *check-points* et donc se trouvent intégrés dans un autre régime de temps. C'est également le cas des Palestiniens de Jérusalem.
- 5 À travers une étude ethnographique des pratiques de trois populations (Juifs israéliens, Palestiniens d'Israël et Palestiniens de Cisjordanie), je tente de reconsidérer le fonctionnement du régime de séparation et les dimensions temporelles de ce dispositif. J'analyse la manière dont le régime de séparation a affecté distinctement les pratiques de l'espace/temps de ces groupes au cours des années 2000 et a ainsi contribué à réajuster leurs perceptions de la séparation et de l'Autre. L'étude des subjectivités produites par les pratiques de l'espace est incontournable pour comprendre le fonctionnement du régime de séparation et les espaces qu'il génère. Tout d'abord, comme le soulignait Michel de Certeau (1990, 173), il n'y a d'espace que lorsque l'on prend en « considération les vecteurs de direction, les quantités de vitesse et la variable de temps [...], [l'espace] est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. [...] L'espace est un lieu pratiqué. Ainsi la rue géométriquement définie par un urbanisme est transformée en espace par des marcheurs ». Dans ce sens, les configurations territoriales définies par le régime de séparation ne peuvent émerger comme des espaces que si l'on prend en compte les pratiques des acteurs ordinaires.
- 6 Ensuite, l'analyse des subjectivités produites par ces pratiques permettra de comprendre comment à la fin des années 2000, les Israéliens et les Palestiniens envisagent et font sens de la séparation. Je m'attacherai particulièrement à identifier les mécanismes par lesquels

ces populations construisent l'image d'une séparation discrète. À l'instar d'Akhil Gupta et de James Ferguson (1992), je tenterai donc de comprendre les processus par lesquels ces acteurs ordinaires construisent la discontinuité et la distinction entre leurs espaces respectifs dans un contexte où ils restent pourtant fortement interconnectés et imbriqués. Enfin, l'examen de ces subjectivités est essentiel pour mettre en perspective les décalages qui prévalent entre les représentations de l'espace d'une population à l'autre. Afin d'éviter le piège d'une approche binaire, j'abandonne le concept « d'asymétrie » de l'espace/temps pour lui substituer celui de « feuilletage ».

- 7 Je montrerai comment en se superposant, ces perceptions favorisent un « feuilletage » des représentations de l'espace qui correspond aux hiérarchies que reproduit ou crée l'assujettissement des différentes populations à différents régimes de temps. Ce feuilletage montre enfin la nécessité de dépasser le cloisonnement entre les recherches sur Israël et celles sur la Palestine. Une approche cantonnée à un ou l'autre côté n'aurait pas permis d'identifier ce processus. Pour ce faire, il faut appréhender ces espaces comme intégré dans un ensemble israélo-palestinien.
- 8 Les données sur lesquelles repose cette recherche ont été recueillies entre 1996 et 2009. Elles ne viennent pas d'entretiens systématiques. Elle procède davantage d'une observation et d'une écoute flottante propres à l'ethnographie, ainsi que d'une pratique répétée de la traversée des espaces israélo-palestiniens. La seule technique de l'entretien ne suffirait pas à réunir les données nécessaires à l'élaboration de ce travail. Si l'étude des perceptions de l'espace/temps peut se fonder sur des narrations recueillies auprès d'un échantillon d'acteurs, elle vise aussi des pratiques dont ces acteurs n'ont pas toujours conscience. Elle s'attache aussi à évaluer et à documenter les transformations rapides de l'espace que ces personnes oublient ou reconstruisent souvent selon des schémas présents. Cette écoute et ces observations flottantes ont été opérées au gré de mon parcours, qui m'a conduit à m'immerger parmi les différentes populations dont je présente les formes de circulation : tout d'abord, lors de mes recherches chez les Bédouins du Néguev dans la région de Hûra et de Rahat (1996-1999), puis en vivant à Tel Aviv (1999-2002) et à Beer Sheva (2002-2004) au sein de la population juive israélienne, et enfin, à travers mes recherches de terrain parmi les populations palestiniennes du Sud de la Cisjordanie (2005, 2006, puis 2007-2009).
- 9 Ce sont d'ailleurs ces terrains sur plusieurs sites qui m'ont permis de mesurer l'étendue des décalages de perceptions en ce qui concerne la séparation et le conflit. Cet article ne prétend pas fournir une description exhaustive des différentes perceptions de l'espace ni des différents niveaux de feuilletage qu'elles produisent. Il s'agit plutôt de souligner comment la politique de séparation ne vient pas figer une ligne de partage préexistante entre deux populations, mais réordonner, à travers différents régimes de temps, les lignes de rupture entre de multiples groupes au sein de l'espace israélo-palestinien, et ce faisant, réordonner les limites entre les groupes et les communautés.
- 10 Cet article s'organise autour de trois parties. Je montre d'abord que, depuis les années 1990, le régime de séparation a généré des configurations spatiales complexes et a assujéti les populations israéliennes et palestiniennes à des régimes de temps distincts. À partir de l'étude de cas d'un *check-point*, je décris ensuite comment ces régimes de temps affectent objectivement leurs trajectoires et leurs traversées sur des mêmes lieux. Enfin, en analysant les subjectivités distinctes que produisent ces expériences, je montre que ces régimes de temps combinés aux subjectivités des acteurs produisent un feuilletage d'espaces anthropologiques. Ce feuilletage permet alors de mieux comprendre les

décallages de perceptions entre les différentes populations de l'espace israélo-palestinien, du soi et de l'Autre et enfin des évolutions récentes du conflit.

Les limites spatiales de la séparation entre Israël et la Cisjordanie

- 11 Matérialisée depuis 2002 par la construction du Mur autour de la Cisjordanie, la politique israélienne de séparation, n'a pas généré deux espaces distincts séparés par une frontière de type westphalien. Ces mesures sécuritaires ont davantage réorganisé les mouvements et les trajectoires des deux populations sur un même espace. En facilitant les mouvements entre les zones israéliennes et en limitant les échanges entre zones palestiniennes et israéliennes, elles tentent de compenser la proximité et l'imbrication de ces espaces pour assurer la sécurité des Israéliens dans une période d'escalade de la violence. Les dispositifs juridiques et les infrastructures, qui ont permis de mettre en œuvre cette politique de séparation font émerger alors un régime de mobilité. Comme nous le verrons dans un premier temps, celui-ci filtre l'entrée des Palestiniens en Israël et régule leurs mouvements au sein de la Cisjordanie. Dans un deuxième temps, je montrerai que ce régime produit non seulement des configurations territoriales complexes, mais surtout qu'il impose aux Palestiniens un régime de temps différent de celui des Israéliens.

Régime de mobilité

- 12 Les premières restrictions de mouvement imposées aux Palestiniens ont été mises en œuvre au cours de la première Intifada (1987-1993). Elles se sont inscrites, au départ, dans des mesures sécuritaires *ad hoc* et des sanctions collectives pour réprimer le premier soulèvement palestinien. Par la suite, elles ont cherché à contrer les attentats suicides palestiniens en Israël pendant le processus d'Oslo (1993-2000) (Hass 2002). Enfin, elles ont contribué à mettre en œuvre la politique systématique de séparation entre Israéliens et Palestiniens. Lancée par Itzhaq Rabin, cette politique a été poursuivie par les Gouvernements qui lui ont succédé (Arieli et Sfard 2008). Neve Gordon (2008) voit dans cette politique amorcée avant même le processus d'Oslo, une volonté de réorganisation des modes d'occupation israéliens en Cisjordanie et dans la Bande de Gaza.
- 13 Entre 1988 et 1991, l'Administration civile israélienne en charge des Territoires palestiniens occupés met en place un système de permis individuels pour sélectionner les ouvriers Palestiniens autorisés à venir travailler en Israël (Abu Zahara 2007, Azoulay et Ophir 2008, Hanieh 2006). Ces mesures marquent une rupture avec la période précédente (1967-1988), pendant laquelle les Palestiniens pouvaient traverser librement la Ligne Verte. L'attribution des permis est alors fonction du profil personnel. Pendant les premières années, l'Administration civile distingue les personnes en fonction de leurs activités politiques et de leur profil sécuritaire. Par exemple, les anciens prisonniers incarcérés en Israël ou ceux considérés comme des menaces obtiennent des cartes d'identités spéciales leur interdisant l'accès en Israël (Hanieh 2006). Par la suite, l'attribution de permis est définie en fonction d'un profil bio-social (âge, profession, situation matrimoniale, etc.) (Abu Zahra 2007). Ce profil devient particulièrement restrictif pendant la seconde Intifada (2000-2005). Les critères d'attribution évoluant constamment en fonction des périodes, il est souvent difficile pour les Palestiniens de savoir les raisons d'une attribution ou d'un refus de permis (Ophir et Azoulay 2008).

- 14 Toutefois, ces mesures ne mettent pas fin à l'entrée des Palestiniens de Cisjordanie en Israël. Elles permettent surtout de filtrer les indésirables et de réguler l'intensité des flux. La gestion des flux s'inscrit au cœur du dispositif de contrôle israélien puisqu'elle a permis, depuis les années 1990, d'appliquer des sanctions collectives ou de faire pression sur l'Autorité palestinienne (Raijman et Kemp 2008). Elle a d'ailleurs contribué à faire fluctuer constamment le nombre de Palestiniens entrant en Israël. Entre 1992 et 1996, le nombre de travailleurs palestiniens en Israël ou dans les colonies a été réduit de moitié. Il remonte à 145 100 à la veille de la seconde Intifada. En revanche, pendant le second soulèvement palestinien (2000-2005), suite à la multiplication des attentats suicides en Israël, le renforcement des restrictions de mouvements entraîne une nouvelle réduction de leur nombre. Il tombe à 43 000 en 2003 (OCHA 2008).
- 15 Ce sont d'ailleurs surtout ces restrictions de mouvements et non la construction du Mur qui contribuent à faire chuter le nombre de Palestiniens en Israël au début des années 2000. En 2003, la construction du mur n'en est qu'à ses débuts et ne peut donc fonctionner objectivement comme une barrière efficace. Par la suite, on notera que la progression de sa construction, réalisée aux deux tiers en 2009 (OCHA 2009), ne s'accompagne pas d'une réduction mais d'une augmentation du nombre d'ouvriers employés en Israël. Ce chiffre remonte progressivement depuis 2003 pour atteindre entre 63 000 et 67 000 personnes en 2007 (PCBS 2008, OCHA 2008).
- 16 Cependant, depuis cette date, seuls les Palestiniens de Cisjordanie sont autorisés à entrer en Israël ou dans les colonies. Pendant, les années 1990, le nombre de travailleurs en provenance de Gaza a été fortement réduit comparé à ceux de Cisjordanie. En 2007, suite au siège de Gaza imposé par Israël après la prise de pouvoir par Hamas, leur entrée est définitivement interdite. L'évolution des flux d'ouvriers montre que si une nette séparation s'impose entre Israël et la Bande de Gaza, ce n'est pas le cas entre Israël et la Cisjordanie (Farsakh 2005).
- 17 Pendant la seconde Intifada (2000-2005), perçues comme un dispositif central dans la lutte contre les attentats suicides et la répression du soulèvement dans les enclaves palestiniennes, ces restrictions de mouvements ont été renforcées et étendues jusqu'au cœur de la Cisjordanie. L'armée israélienne a déployé de nombreux check-points et de nouveaux dispositifs (tranchées, barrières routières, tas de terre, blocs de bétons, tours de guet, etc.) qui sont maintenus jusqu'à aujourd'hui. En juin 2009, les Nations Unies recensaient 698 dispositifs de ce type en Cisjordanie, dont 76 *check-points* permanents et 23 partiels (OCHA 2009). Il faut ajouter à ces chiffres des dizaines de *check-point* volants qui se déplacent constamment. Cependant, à l'instar des restrictions de mouvement, la localisation des dispositifs de contrôle et les limites qu'ils dessinent ne cessent d'évoluer depuis le début de la seconde Intifada. Seule une partie des obstacles et des *check-points* sont fixes (Handel 2009).
- 18 Ce système vise d'abord à maintenir l'isolement des enclaves palestiniennes les unes des autres. Certains experts militaires israéliens (Amidror 2007) expliquent que cet isolement limite la capacité des groupes armés d'échanger des informations, des armes et d'agir de manière coordonnée. Ils visent également à renforcer la capacité d'action de l'armée. En ralentissant le mouvement des Palestiniens, les check-points et les obstacles permettent de donner davantage de temps de réaction aux militaires pour intercepter un kamikaze ou un individu recherché (Ben Ari et al. 2004). Parallèlement, les voies rapides mises en place par les Israéliens à travers la construction de nombreuses routes de contournement permettent d'accélérer les mouvements de l'armée.

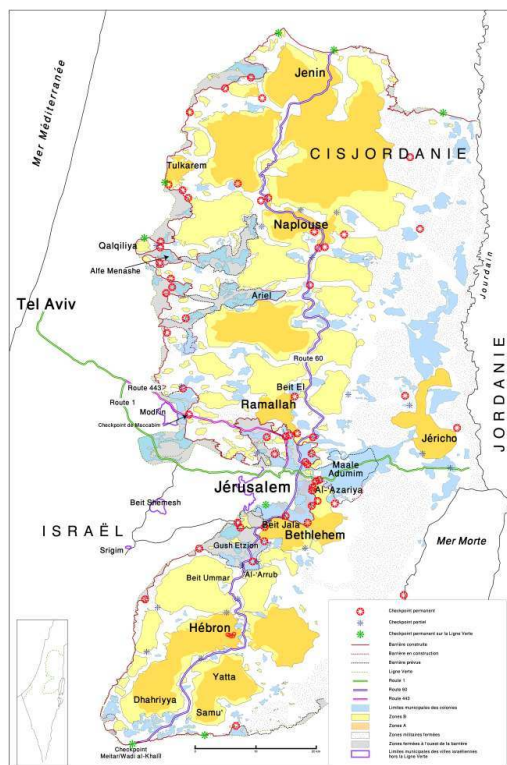
- 19 Le caractère changeant des restrictions de mouvement et des infrastructures vise quant à lui à déstabiliser l'espace des Palestiniens et ainsi rendre plus difficile la planification d'une trajectoire pour une attaque. Certes, le changement des règles et de la localisation des obstacles est également dû au fait que les politiques israéliennes liées à l'occupation ont souvent été le produit de décisions tactiques et non le fruit d'une stratégie planifiée sur le long terme. Mais, le flou et l'arbitraire produit par ces évolutions constantes ont été largement réappropriés par les autorités israéliennes comme un moyen de contrôle (Azulay et Ophir 2008). Dans ce contexte, du point de vue d'un Palestinien, si une autorisation de déplacement ne permet pas toujours de se déplacer dans les faits, l'absence d'un permis ne signifie pas toujours que le mouvement soit impossible.
- 20 Enfin, la séparation des trajectoires des colons israéliens et des Palestiniens, est considérée comme un moyen de renforcer la sécurité des premiers. En interdisant l'accès ou en éloignant les Palestiniens des routes de contournement et des colonies, les autorités israéliennes ont tenté de limiter le nombre d'attaques palestiniennes sur les véhicules et les colonies israéliennes.
- 21 Moins médiatisés que le Mur, ces dispositifs ont renforcé la présence israélienne en Cisjordanie, tant à l'Ouest qu'à l'Est de cet édifice (Parizot 2009). L'augmentation du nombre d'ouvriers palestiniens travaillant en Israël depuis le lancement de sa construction et le renforcement des dispositifs militaires à l'est de son tracé montrent que la barrière n'atteint pas certains objectifs qui lui ont été attribués : celui de séparer nettement les espaces israéliens des espaces palestiniens, d'une part, et d'autre part, de mettre fin à l'entrée des Palestiniens en Israël. Dans ce contexte de forte imbrication des espaces israéliens et palestiniens, cet édifice ne fait que superposer une nouvelle limite à celles définies depuis la période d'Oslo (1994-2000). Il crée des enclaves israéliennes du côté palestinien et des enclaves palestiniennes du côté israélien. En 2007, 72 colonies restent à l'est du mur, habitées par 65 246 israéliens (FMEP 2008), tandis qu'environ 35 000 Palestiniens sont enclavés du côté israélien. Enfin, le tracé du mur fragmente davantage les zones palestiniennes en Cisjordanie. Approximativement 125 000 Palestiniens sont entourés de cette barrière sur trois côtés, et 26 000 sont totalement encerclés (OCHA 2009).

Configurations territoriales et régimes de temps

- 22 La politique de séparation génère non seulement des configurations territoriales complexes, mais elle assujettit surtout les Palestiniens et les Israéliens à des conditions de mobilité et à des régimes de temps radicalement distincts.
- 23 Selon Eyal Weizman (2007), la construction de routes de contournement, de tunnels et de ponts pour relier et fluidifier la circulation entre les colonies israéliennes de Cisjordanie et Israël a créé un « hyper-espace » israélien fluide, détaché d'un « infra-espace » palestinien profondément fragmenté. Selon lui, ce système a permis de dissocier les espaces israéliens des espaces palestiniens. La frontière ne sépare plus alors uniquement des zones sur une carte à deux dimensions, mais également des niveaux (israéliens et palestiniens) sur une carte à trois dimensions. Alessandro Petti (2008) envisage quant à lui un régime territorial où, cohabitent d'un côté un système *d'archipel*, et de l'autre un système *d'enclaves*. L'*archipel* est constitué par des îlots connectés que sont les colonies israéliennes liées à Israël, entre lesquels le mouvement est fluide et rapide. Les enclaves englobent les zones palestiniennes isolées les unes des autres. Elisha Efrat (2003) montre

d'ailleurs qu'au début des années 2000, en Cisjordanie, alors que les zones C, qui se trouvent sous contrôle israélien, constituent un espace continu, les zones A et B se divisent en 190 enclaves.

Carte 1 : Zones palestiniennes et israéliennes, et grands axes routiers de Cisjordanie (2009)



Carte Marjolaine Barazani (CRFJ), d'après OCHA (2009)

- 24 Toutefois, les espaces israéliens et palestiniens ne sont pas totalement dissociés (Carte 1). Depuis la période d'Oslo, la politique de séparation a fait émerger une multiplicité d'espaces de statuts différents. Au sein de ces espaces, les règles d'accès varient en fonction des populations envisagées. Ces statuts reproduisent partiellement ceux définis par les accords d'Oslo. Ils distinguent les zones A, B et C (1994-2000). Dans les zones A et B, sous autonomie palestinienne, les Palestiniens peuvent se déplacer relativement librement. Tandis que les citoyens israéliens n'ont plus le droit d'entrer dans les zones A depuis le début des années 2000. Dans les zones C, restées sous contrôle israélien, les palestiniens sont assujettis depuis 2000 à des restrictions croissantes, tandis que les Israéliens peuvent s'y déplacer librement. L'accès aux routes de contournement liant les colonies à Israël a été progressivement réglementé pour les Palestiniens (Btselem 2004). Certaines de ces routes leur sont encore complètement interdites en 2009. C'est le cas de la route 443, raccordant Jérusalem à Modi'in³. Depuis 2003, l'accès des Palestiniens aux enclaves situées entre le Mur de séparation et la Ligne Verte requiert l'obtention d'un permis spécial auprès de l'Administration civile israélienne. Enfin, depuis 2005, l'accès à la vallée du Jourdain se trouve lui aussi assujetti à restrictions (Btselem 2007, Handel 2009b).
- 25 La politique de séparation crée donc des espaces plutôt homogènes à côté d'espaces intermédiaires plutôt hétérogènes. Les zones A et B sont habitées et fréquentées quasi exclusivement par les Palestiniens (environ 40 % de la Cisjordanie), de même que les

zones municipales des colonies israéliennes (42 % de la Cisjordanie, voir Handel 2009⁴) sont peuplées quasi exclusivement par des Israéliens. Le reste des zones C (en dehors des colonies) est plus hétérogène dans la mesure où les deux populations se croisent quotidiennement sur les routes ou au niveau des *check-points*.

- 26 Entre 2007 et 2009, la plupart des routes de contournement sont utilisées à la fois par des conducteurs israéliens et palestiniens. C'est le cas sur la plupart des tronçons de la route 60, l'axe reliant le sud et le nord de la Cisjordanie (*Carte 1*). C'est également le cas dans le Gush Etzion où les voitures israéliennes roulent au côté des véhicules et des piétons palestiniens (*Photo 1*). Au sud de cette région, dans le gouvernorat d'Hébron les représentations cartographiques (*Carte 2*), présente la route de contournement israélienne comme évitant ou restant au marge des enclaves palestiniennes. Pourtant, en roulant sur cette route, les voyageurs passent souvent au cœur des villages palestiniens comme c'est le cas à Beit Umar (*Photo 2*) et dans le camp de réfugiés de al-'Arrub. Le segment Est de la route numéro 1, l'artère principale reliant Jérusalem à la Mer morte, fréquenté par de nombreux touristes ou voyageurs israéliens, est utilisé par les Palestiniens. À ses extrémités est ('Azariya-Maale Adumim) et ouest (Mer morte), les marchands palestiniens accueillent les colons ou les touristes israéliens qui visitent leurs commerces. Même sur les routes strictement interdites aux Palestiniens, comme la 443, liant Jérusalem à Modi'in puis à Tel Aviv, de tels croisements interviennent. Les chauffeurs israéliens se rendant dans la direction de Tel Aviv et passant le *check-point* de Maccabim, doivent faire attention aux Palestiniens qui traversent la route au niveau de ce point de passage. Compte tenu du nombre d'Israéliens, de Jérusalem ouest ou du centre du pays, qui empruntent cette route ainsi que d'autres routes de contournement, ces croisements impliquent à la fois des colons et des personnes habitants dans les limites des frontières de 1967. Enfin, de nombreux *check-points* situés en Cisjordanie et sur ses contours sont destinés à la fois aux Palestiniens et aux Israéliens.

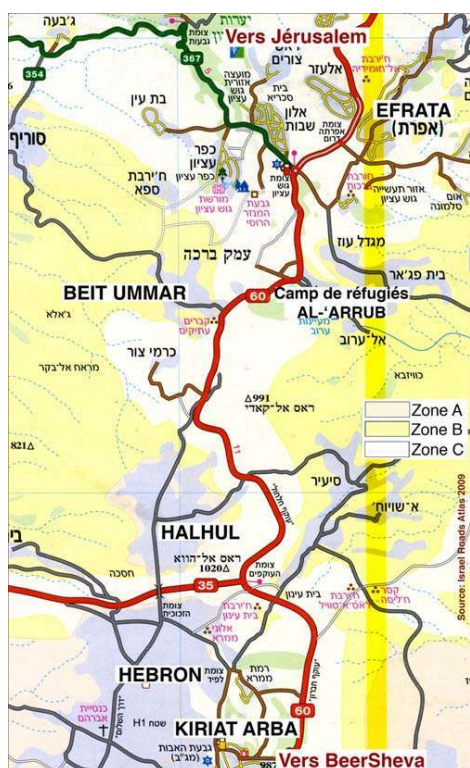
Photo 1 : Paysage de la route 60, Gush Etzion



Les voitures israéliennes roulent à côté des voitures palestiniennes.

Cliché P. Renno, 2008

Carte 2 : Représentation graphique de la route 60



La route 60 longe ou évite les enclaves palestiniennes (sud de Jérusalem/nord d'Hébron).

D'après *Israel : Atlas des routes*, Tel Aviv, Mapa, 2009

Photo 2 : Paysage de la route 60



Niveau du village de Beit Ummar.

Cliché C. Parizot, 2008

- 27 Dans ce contexte de multiplication des limites et de zones, la politique de séparation ne dissocie pas véritablement des espaces. En revanche, elle impose différents régimes de contrôle et de mobilité à des populations sur les mêmes espaces. Pour comprendre son fonctionnement, il est donc nécessaire d'envisager ces différents régimes de mobilité et les régimes de temps auxquels ils assujettissent ces populations. Une telle approche est d'autant plus nécessaire que depuis les années 1990, ces mesures sécuritaires ont créé une distorsion ou une asymétrie de l'espace/temps. Les déplacements des Palestiniens s'en trouvent considérablement gênés alors que les Israéliens circulent de plus en plus rapidement. Dans ce cadre, le confinement des Palestiniens est à la fois spatial et temporel (Collins 2009, Handel 2009, Peteet 2009).
- 28 Par ailleurs, comme le souligne Ariel Handel (2009), cette asymétrie est renforcée par les différents *usages de l'espace* que ce régime de mobilité impose. Tandis que les Israéliens jouissent d'un espace fluide et prévisible comme dans un système territorial moderne et cartographique, celui des Palestiniens est par contre maintenu dans une position « pré-moderne » et subjective : compte tenu de la fragmentation des enclaves, de l'imprévisibilité des restrictions et des obstacles israéliens (*check-points* volants, bouclages, ordres contradictoires d'une patrouille à l'autre), la cartographie en tant que savoir moderne ne leur est d'aucune utilité (Havkin 2008). La géographie dans laquelle ils se déplacent est constituée par des itinéraires évalués en fonction du temps de déplacement, de la localisation d'obstacles aléatoires et non pas en fonction de distances et de routes prédéfinies. Ariel Handel (*ibid.*) suggère d'ailleurs d'appréhender le conflit israélo-palestinien non plus seulement comme un conflit territorial, mais également comme un conflit structuré autour de la maîtrise de l'usage de l'espace.

Régimes de temps et expériences du déplacement

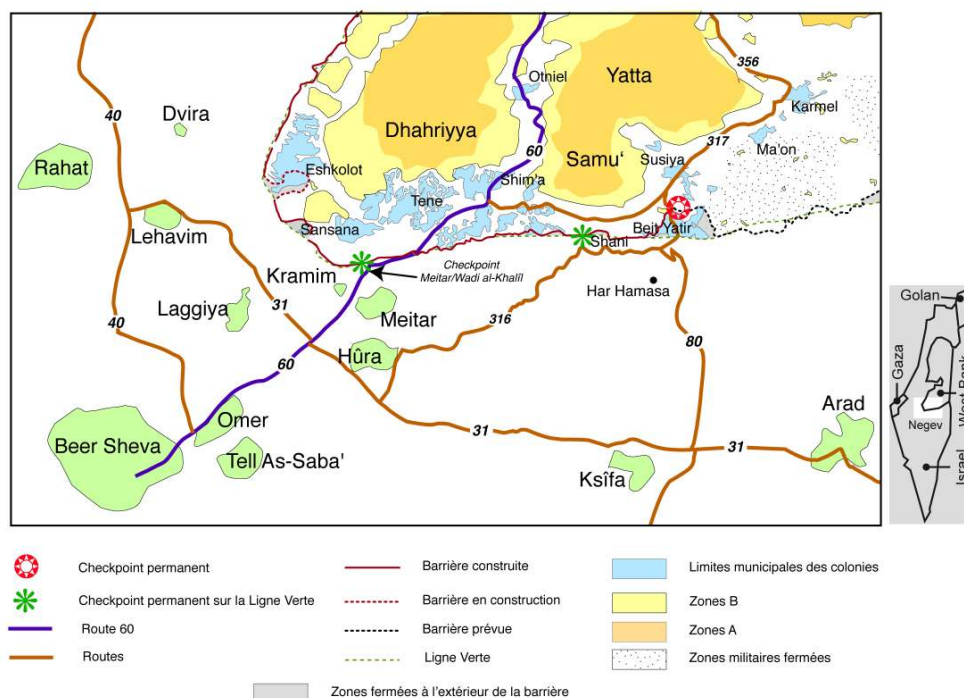
- 29 Afin de montrer comment ces régimes de temps structurent concrètement différents usages de l'espace temps à travers les mêmes lieux, je présente des observations ethnographiques que j'ai effectuées à propos de trois types de traversées d'un *check-point*. Il s'agit du *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil. Situé au sud de la Cisjordanie, sur l'axe Hébron-Beer Sheva, il est traversé par des Juifs israéliens, des Palestiniens de citoyenneté israélienne (les Bédouins du Néguev) et des Palestiniens de Cisjordanie. La structure et les pratiques de contrôle étant similaires aux autres *check-points* situés autour de la Cisjordanie, il offre un exemple pouvant être généralisé.
- 30 À travers les trois types de traversées que je mets ici en perspective, je montre que les restrictions de mouvement génèrent en fait une multitude de rapports à l'espace/temps. Je souligne ainsi la nécessité de dépasser l'approche binaire qui structure la plupart des recherches sur les effets du régime de séparation et qui tend à être réintroduite par le concept même « d'asymétrie » de l'espace.

Le check-point de Wadi al-Khalil/Meitar

- 31 En 2008, le *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil était le point de passage quotidien d'environ 1 000 ouvriers et marchands palestiniens disposant d'un permis pour Israël. Situé à l'extrémité sud de la route 60, il était aussi utilisé par les 2 500 colons israéliens habitant le sud des montagnes d'Hébron et se rendant quotidiennement sur leur lieu de

travail en Israël. Il était également emprunté par une minorité de Juifs israéliens de la région du Néguev pour se rendre à Jérusalem. À la fin des années 2000, excepté les colons, peu de Juifs israéliens résidant en Israël empruntent la route passant par la Cisjordanie. Les attaques palestiniennes sur les voitures et les voyageurs empruntant cette route au cours de la première Intifada (1987-1993) et de la seconde Intifada (2000-2005) ont dissuadé de nombreuses personnes d'emprunter cette route. Enfin, le *check-point* est fréquemment traversé par les Bédouins du Néguev qui visitent les marchés d'Hébron, ou des villes du sud de la Cisjordanie : Dhahriyya, Samû', Yatta et Dûra (Carte 3).

Carte 3 : Sud des Montagnes d'Hébron, et Beer Sheva



Carte Marjolaine Barazani (CRFJ), d'après OCHA (2009)

- 32 Cependant, au cours des treize dernières années, les modalités de passages de ces populations ont changé au fur et à mesure des transformations du barrage. Au départ, pratiquement identiques, elles sont devenues au fil des ans de plus en plus discriminantes. Ces évolutions ont été similaires à celles observées au niveau de l'ensemble des points de passages situés sur la Ligne Verte ou le long du Mur de séparation. Elles témoignent d'abord de la multiplication des moyens matériels et humains investis dans la mise en œuvre de cette politique sécuritaire. Ensuite, elle rend compte des efforts déployés pour organiser et séparer les trajectoires des populations. Enfin, la matérialisation et la sédentarisation de ces dispositifs marque l'installation du régime de séparation dans la durée (Havkin 2008).
- 33 En 1996, lorsque j'ai commencé mes premières recherches dans la région, le point de contrôle était constitué par un simple barrage (*mahsom* [hébreu]). Il avait la forme d'une structure temporaire et improvisée, faite de blocs de bétons, et parfois d'une tour de guet sur laquelle un soldat surveillait les alentours. À cette époque, Israéliens et Palestiniens passaient par le même type de contrôle d'identité effectué par quelques soldats. Les Juifs israéliens résidant dans les colonies ou en Israël pouvaient cependant éviter les files

d'attente en doublant la queue de voitures palestiniennes et en saluant les soldats. Le barrage a ensuite été supprimé pour une courte période, puis rétabli au début de la seconde Intifada (Septembre 2000).

- 34 Vers le milieu des années 2000, parallèlement à la construction de la Barrière de séparation, sa structure a pris un aspect plus permanent. Le *check-point* a alors été destiné à devenir un des multiples « terminaux » ou « point de passage » (*ma'avar* [hébreu]) en charge de filtrer les traversées des Israéliens et des Palestiniens entre les deux côtés de la Barrière. En 2007, sa structure est presque achevée. Le nouveau terminal dispose de deux parcours. Le premier s'articule autour de trois voies parallèles réservées aux véhicules privés et aux camions immatriculés en Israël. Ces voies sont flanquées de guérites dans lesquelles se tiennent des soldats. Le second est réservé aux Palestiniens et ne peut se faire qu'à pied. Un parking est aménagé pour leurs véhicules. Enfin, des bureaux sont construits pour y abriter le personnel et une tour de guet en béton est érigée pour défendre le dispositif (*Photo 3*).
- 35 Le 1^{er} janvier 2008, la gestion du *check-point* est déléguée par l'armée israélienne à la compagnie de sécurité « Blanche Neige » (*sheleg lavan* [hébreu]). Depuis lors, soixante employés travaillent sur ce *check-point* : trente gardes armés (*me'avtekhim* [hébreu]) et trente « sélecteurs » ou contrôleurs (*selectorim* ou *bodkim* [hébreu]) chargés de vérifier l'identité des voyageurs. Ces employés sont supervisés par un représentant du Ministère de la Défense. Comme les autres *check-points* tenus par les compagnies privées, celui de Meitar/Wadi al-Khalil est équipé d'un équipement très perfectionné : scanners individuels, systèmes biométriques, et scanners pour les transports de marchandises. La médiation des machines s'inscrit à la fois dans une logique de perfectionnement, de standardisation, et de bureaucratisation du contrôle, ainsi que dans une volonté de protection du personnel du *check-point*, face aux attaques potentielles de groupes armés palestiniens (Havkin 2008).

Photo 3: Check point de Meitar/Wadi al-Khalil



Vue du côté israélien.

Cliché C. Parizot, 2007

- 36 Les gardes armés ont d'ailleurs pour rôle de défendre le dispositif. Les « sélecteurs » ou « contrôleurs » (*selectorim, bodkim*) veillent à mettre en œuvre les procédures de contrôle distinctes et adéquates en fonction de l'identité et du statut des voyageurs. C'est alors un double filtrage qui s'opère au *check-point* : d'une part, une sélection des personnes pour éviter l'entrée en Israël d'éléments indésirables, et d'autre part, une sélection des voyageurs pour les assujettir à des régimes de contrôle et de temps distincts.

Un lieu, trois temporalités, trois traversées

- 37 Ainsi, depuis le milieu des années 2000, les Juifs israéliens, les Bédouins et les Palestiniens de Cisjordanie passant le *check-point* sont traités distinctement. Ils font ainsi l'expérience d'un degré et d'une forme de mobilité différente. Les Juifs israéliens, colons ou non, qui traversent en voiture le point de passage sont rarement contrôlés ou questionnés par le personnel. La structure du dispositif, la spécialisation des tâches entre gardes et sélecteurs rendent le passage plus formel qu'à l'époque où il était contrôlé par l'armée. Toutefois, étant connus du personnel, nombre de colons israéliens échangent des salutations avec les employés avant de se voir ouvrir la barrière au niveau de la guérite. Leur passage ressemble davantage à celui d'un péage d'autoroute qu'à celui d'un terminal frontalier. Et pour cause, les sélecteurs et les gardes ont reçu pour ordre de faciliter leurs mouvements. Un des gardes m'a d'ailleurs expliqué, que pour les Juifs, le *check-point* fonctionne surtout comme un « point de passage interne » (*ma'avar pnimi* [hébreu]).
- 38 Les Bédouins qui viennent de Beer Sheva et qui se rendent en Cisjordanie en empruntant le *check-point* de Wadi al-Khalil/Meitar font l'expérience d'une autre forme de mobilité

que les Juifs israéliens. Ils disposent de la citoyenneté israélienne et peuvent donc traverser le point de passage en voiture. Toutefois, ils sont traités différemment par le personnel du *check-point* et entrent ainsi dans un autre type d'interactions. En 2008, le personnel avait l'ordre du Ministère de la Défense de contrôler systématiquement « les Arabes et les Bédouins ». La distinction faite par les gardes entre Arabes et Bédouins est révélatrice. Elle souligne dans quelle mesure le processus d'ethnisation des Bédouins depuis la création de l'État d'Israël a renforcé l'idée selon laquelle, bien qu'étant arabe, cette population est considérée par nombre d'Israéliens comme un groupe ethnique à part entière, au même titre que les Druzes (Parizot 2001, 2006). Mais surtout, elle montre comment de telles distinctions sont reproduites et validées par l'appareil administratif et notamment par le régime de séparation.

- 39 Appliqué au cours de l'année 2008, ce contrôle systématique a été mal vécu par les Bédouins des environs. Sâlim, un avocat de Hûra, qui se rend fréquemment en Cisjordanie pour ses affaires, m'a fait part de son mécontentement concernant ce traitement différentiel qu'il considérait comme une discrimination flagrante. Selon lui, le contrôle d'identité et des marchandises effectué par la compagnie privée était même plus sévère et plus rigoureux que celui effectué auparavant par les soldats. D'après Sâlim et de nombreuses autres personnes de la région, pendant les années 2000, les soldats israéliens interdisaient fréquemment le passage aux conducteurs qui disaient se rendre dans les villages palestiniens des environs, Dhahriyya, Samû', Yatta ou encore dans la ville d'Hébron. Pour éviter de se faire refouler, les chauffeurs prétendaient qu'ils se dirigeaient vers Jérusalem. Ces mots semblaient être suffisamment convaincants pour les soldats pour qu'ils les laissent passer sans insister. D'autres interlocuteurs m'ont également expliqué qu'il était aussi parfois facile de s'arranger avec eux pour qu'ils ferment les yeux sur certains produits de consommation courante ramenés en Israël.
- 40 Après une année de contrôle plus scrupuleux que l'armée, la compagnie de sécurité a changé d'attitude. En 2009, le contrôle des voyageurs bédouins a été progressivement allégé. Ahmad at-Ta'âmre de Rahat, m'a expliqué que maintenant, lorsque les gens traversent le *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil, ils ne sont plus interrogés ou fouillés comme ils l'étaient : les personnes rapportant des fruits et des légumes des marchés palestiniens ne sont plus inquiétées. Conformément aux régulations affichées sur des pancartes avant le *check-point*, la compagnie de sécurité leur interdit d'introduire de la viande, des œufs et du lait en provenance des Territoires palestiniens. Le changement d'attitude de la compagnie de sécurité à Meitar/Wadi al-Khalil à partir de la mi-2009 s'inscrit dans une politique générale de facilitation des mouvements des Palestiniens de citoyenneté israélienne entre Israël et la Cisjordanie. Elle a été mise en œuvre depuis l'élection du Gouvernement Netanyahu (Marteu 2009). Toutefois, en dépit de l'allègement des procédures de contrôle, les Bédouins considèrent toujours le (*mahsum*, arabisation du terme hébreu *mahsom* qui signifie barrage) comme un obstacle. Ils traversent toujours ce lieu avec une certaine appréhension.
- 41 Enfin, les Palestiniens de Cisjordanie font l'expérience d'une forme de mobilité différente de celle des Juifs israéliens et des Bédouins. Le temps de passage est plus long. Certes, la prise en main de la compagnie de sécurité et la mise en place d'un dispositif plus étendu semble avoir accéléré le passage. Il est plus court qu'avant 2008, période pendant laquelle l'armée administrait le *check-point*. Le matin, aux heures de pointes, il fallait alors parfois jusqu'à deux heures pour pouvoir passer. En 2008, le temps de passage varie en fonction du jour de la semaine et de l'heure d'arrivée au *check-point*. Parfois, il peut devenir

extrêmement inconfortable et humiliant. En avril, juste après l'heure d'ouverture (4h-4h30), les ouvriers pouvaient traverser en une vingtaine de minutes. En revanche, vers 5h00, la queue pouvait s'allonger et rassembler jusqu'à 500 ou 600 personnes et les travailleurs mettaient beaucoup plus de temps. Le temps de passage reste donc très aléatoire⁵. D'ailleurs certains, comme Za'al Abu Turiyya, m'ont rapporté que, lorsqu'ils sont en retard, ils préfèrent souvent contourner le *check-point* par les routes de contrebande, alors même qu'ils disposent de permis pour entrer en Israël.

- 42 Le parcours des Palestiniens traversant le *check-point* est ensuite distinct de celui des Bédouins et des Juifs israéliens. Ils ne passent pas par les voies centrales destinées aux véhicules mais sur le côté, à travers un parcours complexe. Tout vient y rappeler l'intensité du contrôle et le passage d'un espace à un autre : l'organisation de la trajectoire, l'architecture du dispositif, faite de carrousels, de guichets, l'équipement électronique et biométrique sophistiqué, et enfin, la surveillance effectuée par des gardes armés et les interactions avec eux et les sélecteurs.

Les limites de l'asymétrie

- 43 Cette rapide comparaison entre les formes de traversées de ces trois populations et leurs évolutions montrent dans quelle mesure le régime de séparation est venu progressivement, dans les années 2000, imposer différents régimes de temps à chaque population. Ces régimes de temps créent des décalages au niveau des expériences que ces populations font des mêmes lieux. Dans ce cadre, il est difficile de parler « d'asymétrie » dans la mesure où ce terme renvoie trop à une opposition binaire. De fait, les procédures de contrôle sur le *check-point* de Wadi al-Khalil/Meitar définissent plusieurs régimes de contrôle et de temps. Le cas de Bédouins, citoyens arabes d'Israël, montre qu'en reproduisant certaines classifications israéliennes, telles que celles distinguant les « Bédouins » des « Arabes », le traitement de chaque groupe réintroduit des divisions au sein même de la population arabe d'Israël.
- 44 L'analyse des traversées des Palestiniens de Jérusalem permettrait d'étayer cet argument en soulignant d'autres distinctions entretenues par le régime de mobilité. En tant que Palestiniens de Jérusalem, ils sont résidents en Israël et non citoyens. Ils ont donc un statut particulier qui les assujettit à d'autres limitations que les Palestiniens de citoyenneté israélienne, mais leur ouvre d'autres possibilités de déplacement, refusées à ces derniers. N'étant pas interdits officiellement de rentrer dans les zones A sous autonomie palestinienne, les Palestiniens de Jérusalem pouvaient passer le *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil tout en prétendant qu'ils se rendaient dans une zone palestinienne sans en être empêchés. Les internationaux travaillant dans les représentations diplomatiques ou dans les ONG jouissent quant à eux de privilèges de déplacement que n'ont ni les Israéliens, ni les Palestiniens. Leur passage au *check-point* donne donc lieu à un autre traitement que les autres groupes et ainsi à une autre expérience du déplacement.

Temps, espace et perceptions de la séparation

- 45 Je voudrais maintenant montrer que ces expériences radicalement distinctes des lieux, en fonction du régime de temps auxquels sont assujetties les différentes populations, jouent un rôle déterminant dans la manière dont celles-ci construisent leurs espaces de circulation. La prise en compte du rôle des subjectivités est en effet fondamentale.

Comme le soulignait Michel de Certeau (1990, 173-4) « l'espace est un lieu pratiqué ». Citant Merleau Ponty, il ajoutait « il y a autant d'espaces que d'expériences spatiales distinctes ». Je montre ici que ces expériences distinctes du *check-point* de Wadi al-Khalil/Meitar font émerger plusieurs « espaces anthropologiques ». J'insiste tout particulièrement sur la construction du temps de la traversée et la manière dont il s'articule avec celui des autres activités quotidiennes de chaque groupe. Pour ce faire, je reprends le concept de « pollution temporelle » défini par Ulli Zeitler (1999), qui renvoie à « [un temps] non désiré, un moyen pour [atteindre] une fin, [un moment] sans valeur intrinsèque » et qui s'oppose à un temps investi de sens et structurant.

- 46 À partir de là, je m'efforce de souligner combien la construction de ces espaces/temps anthropologiques permet de comprendre comment les populations de l'espace israélo-palestinien appréhendent, de manière distincte, la localisation des limites et le concept de séparation. En dernière instance, je montre que la séparation crée un feuilletage « d'espaces/temps anthropologiques » qui hiérarchise les groupes les uns par rapport aux autres, et redessine les lignes de partages entre les populations de l'espace israélo-palestinien au-delà de l'opposition israéliens/palestiniens.

Temporalité et extension des espaces israéliens

- 47 La vitesse et la facilité dont jouissent les Juifs israéliens pour passer le *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil, fait du temps de traversée une « pollution temporelle », c'est-à-dire une perte de temps que l'on cherche à réduire au minimum. Ce temps sans valeur intrinsèque s'inscrit dans un trajet prévisible, mesuré et limité entre des activités plus significatives, sociales ou professionnelles. Cette construction du temps combiné à l'absence d'interactions avec les Palestiniens sur ce lieu et le long des routes menant au terminal, conditionnent fortement l'importance donnée à cette rencontre. Les Juifs israéliens qui passent le terminal le matin notent inévitablement la présence des ouvriers faisant la queue ainsi que leurs voitures garées sur le parking. Toutefois, le laps de temps pendant lequel ils sont confrontés à ces ouvriers reste relativement court, comparé à la durée investie dans le reste de leurs activités quotidiennes. De plus, construit comme une « pollution temporelle », cette traversée n'est pas investie de sens ou d'émotions à la mesure des autres activités effectuées dans la journée. Ainsi, d'un point de vue qualitatif et quantitatif, le temps pendant lequel les Juifs israéliens croisent des Palestiniens n'est pas suffisamment significatif par rapport à celui de leurs autres activités quotidiennes pour mettre en valeur leur présence dans le paysage.
- 48 Le caractère insignifiant que prend la présence palestinienne dans le cadre des mobilités des Juifs israéliens se déplaçant en Cisjordanie joue également un rôle déterminant dans l'appréhension de leur espace de circulation. J'ai noté ces mêmes mécanismes dans l'observation des trajectoires de Juifs israéliens circulant sur la route 443 et sur la route 1 raccordant Jérusalem à la Mer Morte. Les personnes qui prennent ces axes donnent tellement peu d'importance à la présence des voitures et des piétons palestiniens, que lorsqu'on leur demande s'ils se sont déjà rendus dans les Territoires palestiniens occupés « *ha-shtakhim* », ils répondent le plus souvent par la négative. Les discours de ces personnes interrogées montrent souvent qu'elles sont convaincues que la construction du mur a séparé deux espaces distincts de manière discrète. Reprenant l'expression d'Itzhaq Rabin certains vont même jusqu'à dire : « Maintenant, nous sommes ici et ils sont là bas ».

- 49 La rapidité de leur déplacement, la construction de celui-ci comme une « pollution temporelle » et la manière dont ces facteurs réduisent la présence des Palestiniens à un non-événement effacent pratiquement ceux-ci du paysage des voyageurs juifs israéliens ou les relèguent à un statut d'exception. Ce processus est déterminant dans la mesure où il tend à « *israéliser* » l'espace traversé et à renforcer le sentiment que le Mur sépare.
- 50 Cependant, la vitesse de déplacement et la forme de mobilité ne suffisent pas toujours à « *israéliser* » l'espace. La multiplication des *check-points* et des dispositifs sécuritaires en Cisjordanie, depuis les années 1990, exerce un effet inverse à ces processus liés à la mobilité (Parizot 2009). La matérialisation et la pérennisation de la séparation viennent d'abord réintroduire de nouvelles limites. Certains colons israéliens se plaignent du fait que les *check-point* et le mur ont créé une discontinuité entre Israël et les colonies de Cisjordanie ou érigé une limite entre un espace de résidence légitime (ouest du mur) et un autre illégitime (est du mur). Moshe Bar Tov, de Bet El, une colonie près de Ramallah, m'a rapporté que ces dispositifs sécuritaires les ont éloignés socialement de leurs parents et de leurs amis résidant en Israël. Les *check-points* ont ralenti le trafic routier en générant parfois des embouteillages durant les heures de pointes. Ensuite, ils ont alourdi l'atmosphère sécuritaire en Cisjordanie et réintroduit indirectement la menace des Palestiniens.
- 51 Ce faisant, les dispositifs sécuritaires tendent à dissuader les personnes vivant en Israël de venir leur rendre visite en Cisjordanie. Ils contribuent à alimenter une géographie de la peur. De nombreux Juifs israéliens dans les limites des frontières israéliennes de 1967 voient dans ces dispositifs sécuritaires de véritables repoussoirs. Tamar que j'ai interviewée dans la ville de Meitar (Néguev), considère le *check-point* comme une porte ouvrant sur un monde dangereux, celui des *shtakhim*. De ce fait, elle évite de le traverser ou même de s'en rapprocher. En 2005, Sima, résidant à Tel Aviv, refusait d'aller voir ses cousins à Alfei Menashe, une colonie située pourtant à l'Ouest du mur. Le passage du *check-point* situé avant la colonie marquait pour elle l'entrée dans les Territoires occupés (*shtakhim*).
- 52 En 2007, Shaï, un architecte israélien résidant en Israël au sud-est de Jérusalem exprimait des inquiétudes identiques face aux dispositifs sécuritaires. Plusieurs fois par semaine, il prend la « route des tunnels » passant par le Gush Etzion pour se rendre de son kibboutz, situé en Israël près de Beit Shemesh, à Jérusalem. Il m'a rapporté que les infrastructures sécuritaires, et surtout les grands murs de bétons inclinés, séparant la route israélienne de contournement de la ville palestinienne Beit Jâla, rendent à ses yeux les Palestiniens de plus en plus menaçants. Il ajoutait : « Ces murs n'ont pas été mis là par hasard ! » En prenant cette route, il a véritablement l'impression de passer dans les territoires occupés. Cependant, l'idée d'une menace ne l'a pas conduit à changer de route. Au contraire, en 2009, il continue de passer par ce trajet pour se rendre à des rendez-vous d'affaires et faire des courses au super marché. La répétition de la trajectoire tend progressivement à sécuriser et à réintégrer la « route des tunnels » au sein de ses pratiques routinières.
- 53 Comme Michel de Certeau (1990) l'explique, la routine sécurise et favorise l'appropriation des espaces. Ainsi, la routinisation des trajectoires sur les routes de contournement dans un contexte de calme relatif depuis la fin de la seconde Intifada et la facilitation des mobilités tendent progressivement à changer les perspectives de la population israélienne sur ces espaces traversés et sur la séparation. Pour certains ces facteurs ont progressivement réintégré, au sein de ce qui est considéré comme l'espace israélien souverain, des espaces de la Cisjordanie que le soulèvement palestinien avait rendus

dangereux et peu fréquentés. On notera que ce processus de réintégration progressive à travers les pratiques spatiales ordinaires inclut des espaces situés au-delà du mur de séparation, telles que la route menant de Jérusalem à la Mer morte et la route 443 (Modi'in-Jérusalem).

- 54 Ce processus d'irréalisation des espaces de Cisjordanie est progressif et n'est pas partagé uniformément par la population juive israélienne. Et pour cause, s'il est certes fortement conditionné par le régime de séparation, il ne peut en revanche véritablement aboutir qu'à travers la routinisation des pratiques spatiales, elle-même fonction des trajectoires des acteurs. Certains intègrent d'ailleurs les différences de statuts des espaces produites par le régime territorial. À l'instar de Shaï, ils considèrent certaines routes de contournement comme des espaces intermédiaires entre Israël et les *shtakhim*.
- 55 Toutefois, l'observation de l'évolution générale des circulations israéliennes au cours des cinq dernières années montre comment ce processus de réintégration de certaines zones de Cisjordanie dans l'espace israélien souverain semble faire son chemin. Depuis 2005, davantage de voitures reprennent ces axes. Depuis 2007, j'ai noté de plus en plus de motards et de cyclistes empruntant la route 443, la route 90 (vallée du Jourdain) et surtout la route 60 dans le Gush Etzion, soit pour aller sur leur lieu de travail, soit dans le cadre de leur loisir le vendredi ou le samedi. La présence de cyclistes montre combien ces espaces sont des espaces sûrs pour certains Israéliens, alors que pendant l'Intifada, même les conducteurs de voitures redoutaient les attaques de tireurs palestiniens isolés.

Temporalité et aliénation des espaces palestiniens

- 56 Les Palestiniens de Cisjordanie construisent des espaces/temps anthropologiques radicalement différents des Juifs israéliens lorsqu'ils passent les *check-points* ou roulent sur les routes de contournement. La traversée vers les zones israéliennes et l'organisation qu'elle requiert implique une telle énergie que ces activités sont devenues centrales dans leur vie quotidienne (Abu Zahra 2007, Handel 2009, Peteet 2009). Afin de passer en Israël, ou dans certaines zones au sein de la Cisjordanie (vallée du Jourdain, enclaves entre le Mur et la Ligne Verte, Jérusalem Est), ils doivent obtenir un permis. L'obtention et le renouvellement d'un tel document nécessitent un processus bureaucratique long et aléatoire. De plus, la politique de séparation et de fragmentation des enclaves a considérablement allongé leur temps de trajet entre leur domicile et leur lieu de travail. Outre le temps passé au *check-point*, il faut aussi prendre en compte la discontinuité des moyens de transports pour atteindre les points de passage et ensuite pour rejoindre son lieu de travail. Certains ouvriers doivent compter plusieurs heures aller-retour pour des parcours qui nécessitaient dans les années 1990, moins d'une heure. Ce temps investi dans le déplacement affecte autant leurs moments de sociabilité que leur temps de repos une fois chez eux.
- 57 Contrairement aux Juifs israéliens, la traversée des *check-point* n'est pas construite comme une « pollution temporelle ». Certes, le passage représente une perte de temps considérable, mais il représente un moment extrêmement significatif et structurant. C'est un temps qui concentre toute l'attention et l'énergie de ces acteurs. Tout d'abord, c'est un moment d'incertitude. Alors que les Palestiniens dépendent de cette traversée pour assurer leur subsistance, celle-ci n'est jamais acquise. Ce sentiment s'inscrit d'abord dans les expériences passées et présentes du passage et de dans la manière dont les autorités israéliennes imposent les restrictions de mouvement. Les réglementations et les obstacles

sont considérés comme très imprévisibles et arbitraires, dans la mesure où ils fonctionnent selon une logique que les Palestiniens ne maîtrisent et ne comprennent pas. Ensuite, la standardisation des procédures aux *check-points* comme celui de Wadi al-Khalil/Meitar en 2008, n'ont pas levé cette dimension aléatoire. Au contraire, au début, la compagnie de sécurité n'avait pas d'horaires d'ouverture très stables. De même, les systèmes biométriques, et l'équipement électronique ont eux aussi introduit de nouvelles incertitudes. Il est arrivé dans de nombreux terminaux que, ponctuellement, l'équipement sécuritaire ne fonctionne pas. Ainsi, la démagnétisation de certaines cartes magnétiques ont conduit au refoulement de certains Palestiniens.

- 58 La traversée des *check-points* est d'autant plus significative qu'elle implique également un degré de violence latente. Elle est associée au danger. En dépit de l'architecture du dispositif qui, selon le ministère israélien de la Défense, a été élaborée pour réguler et canaliser dans les « meilleures conditions » le passage des ouvriers palestiniens, ceux-ci continuent d'associer ce lieu à un danger physique potentiel. Hishâm, un ouvrier de la ville de Samû' rappelle souvent les accidents intervenus aux *check-points*. Comme d'autres, il se souvient d'un de leurs collègues qui s'est fait casser le bras, en 2007, alors qu'il était poussé par la foule dans l'un des carrousels en acier. Par ailleurs, alors que l'armée israélienne considère que la délégation de la gestion des *check-points* à des compagnies privées dépolitise cet espace, ces derniers appréhendent toujours sa traversée comme une confrontation et une exposition au pouvoir de l'occupant. Les sentiments de vulnérabilité et de manque de contrôle sur une violence incertaine qui accompagne cette traversée, renforce quotidiennement l'expérience d'humiliation (Bornstein 2002). En d'autres termes, le traitement au *check-point* et la manière dont les Palestiniens construisent leur traversée font de cet espace un repère central entre l'espace d'où ils viennent et « *juwwa* » (l'intérieur), c'est-à-dire Israël.
- 59 En bref, tandis que la temporalité peu signifiante du passage des Juifs israéliens à travers les *check-points* tend à atténuer la présence des limites, celle vécue par les Palestiniens vient ancrer et souligner ces limites dans leur espace. Dans le premier cas, ce processus permet une réappropriation et une *ré-israélisation* de certains espaces en Cisjordanie, dans le second, elle conduit à l'aliénation d'espaces pour les Palestiniens. D'ailleurs, pour nombre d'entre eux, ce n'est plus la Ligne Verte qui fonctionne comme un repère significatif, comme elle l'a partiellement été tout au long des années 1990, mais les nouvelles limites définies par les *check-points* disposés le long de la Cisjordanie.
- 60 Cependant, il est important de souligner que pour les Palestiniens, les nouveaux repères produits par les *check-points* parfois situés en deçà de la Ligne Verte ne séparent pas un espace *palestinien* d'un espace *israélien*. Les Palestiniens qui viennent de leur ville ou de leur village pour atteindre le *check-point* de Meitar/Wadi al-Khalil doivent traverser différents types d'espaces dans lesquels ils sont soumis à différents types d'autorités et de restrictions. Ceux provenant de la ville de Samû' ou Yatta, quittent ces zones contrôlées par l'Autorité palestinienne pour se rendre ensuite sur l'une des deux routes qui mènent au *check-point*, la route 60 ou la route 317. Étant en zone C, ces deux routes sont contrôlées exclusivement par l'armée et la police israélienne. Le passage à travers ces différents espaces est très significatif dans la mesure où il implique différents modes de transports et différentes expériences.
- 61 Ahmad aj-Jakâkse, un ouvrier du bâtiment résidant à Samû' prend sa voiture vers 3h00 du matin pour se rendre au centre ville. Sa voiture est une « *mashtûba* », une ancienne voiture israélienne, originellement destinée à la casse pour pièces détachées, mais utilisée

par des particuliers. Il l'a acheté à un garagiste de Samû' qui importe ce type de véhicules d'Israël. Ils coûtent moins cher que les véhicules neufs ou d'occasions immatriculés auprès de l'Autorité palestinienne, ceci d'autant plus qu'il n'a pas à payer la licence pour la faire immatriculer. Dans la région de Samû' et Yatta une voiture sur trois est une *mashtûba*. Il est possible de conduire ces véhicules dans cette enclave car la police palestinienne, sous pression des grandes familles de Yatta, ne verbalise pas les conducteurs. Cependant, n'ayant pas de plaque d'immatriculation officielle israélienne ni palestinienne, ces voitures n'ont pas le droit de rouler sur les routes sous contrôle israélien. Ainsi, Ahmad est contraint de laisser sa voiture à Samû' et de prendre un minibus pour se rendre au *check-point*. Le déplacement sur les routes sous contrôle israélien implique un certain niveau d'incertitude. En 2008-2009, la localisation toujours changeante des barrières et des obstacles autour de l'enclave de Samû' et Yatta (tas de terre, blocs de béton, barrière routières, etc.) mis en place par l'armée, conduisait les conducteurs de minibus palestiniens à modifier fréquemment leurs itinéraires au cours de la même semaine ou du même mois. La soudaine mise en place d'un *check-point* volant et l'attitude imprévisible des patrouilles militaires ou policières sur la route ne garantissait jamais le temps du voyage et son issue. Les *check-points* sont donc considérés par les Palestiniens comme une autre étape de contrôle dans une trajectoire traversant plusieurs espaces, trajectoire au cours de laquelle ils peuvent être exposés à différents obstacles ou autorité régulatrices.

- 62 Ainsi, si les Palestiniens associent le concept de séparation à l'accroissement des limitations de mouvements et des bouclages, ils ne l'appréhendent pas comme une coupure avec Israël. Au contraire, pour eux, le régime de séparation a continuellement renforcé la présence et la violence diffuse de l'occupation israélienne. Les conditions de mobilités des Juifs israéliens, leurs pratiques et leur construction de l'espace tendent à effacer ou à rendre insignifiante la présence des Palestiniens sur les routes de contournement et au niveau des *check-points*. Par contre, les restrictions de mouvements imposées aux Palestiniens, leurs pratiques et leurs constructions de l'espace, les rendent hypersensibles à la présence des Israéliens sur ces espaces, et au-delà de ces espaces. La confrontation avec l'occupant n'intervient pas seulement dans le cadre de leur déplacement, mais également une fois rentrés de leur travail, dans la mesure où leur temps de sociabilité et de repos est lui-même restructuré par ces restrictions de mouvements. Enfin, les traverses quotidiennes à travers d'une part les limites séparant les zones A, B et C, et d'autre part, les limites séparant les *check-points* d'Israël fonctionnent comme autant de rituels mondains qui favorisent l'intériorisation ou l'incorporation de ces limites. Ce processus d'intériorisation est si puissant qu'il dissuade de nombreux Palestiniens d'emprunter certaines routes de contournement ou d'entrer dans certains espaces où l'interdiction d'accès a pourtant été levée par les Israéliens. En bref, alors que la routinisation des trajectoires des Juifs israéliens tend, depuis la fin de la seconde Intifada, à étendre les espaces israéliens et à effacer les anciennes limites, pour les Palestiniens, cette routinisation produit davantage d'aliénation.

Feuilletage de l'espace/temps

- 63 L'exemple des Bédouins du Néguev a permis de mettre en valeur une troisième forme de construction de l'espace/temps. Ces derniers font l'expérience d'une mobilité et d'une traversée différente du *check-point* de Wadi al-Khalil/Meitar qui les distance à la fois des Israéliens et des Palestiniens. Étant contrôlés systématiquement par les gardes, ils

appréhendent le *check-point* comme un obstacle potentiel. La plupart d'entre eux savent que les gardes de la compagnie de sécurité Blanche Neige ne peuvent pas légalement les empêcher de passer. Car en traversant le *check-point*, ils restent sur un territoire contrôlé par Israël (une zone C) et de fait autorisé aux citoyens israéliens. Cependant, les questions posées par les gardes, le traitement et le régime de temps distinct auxquels ils sont soumis par rapport aux Juifs israéliens leur rappellent constamment la suspicion qui règne en Israël à leur égard, et ainsi leur marginalité au sein de cette société. Les contrôles et le régime de temps viennent *de facto* marquer le fait qu'ils traversent un espace pour se rendre dans un autre, deux espaces entre lesquels les personnes et les marchandises ne peuvent traverser librement. De même, la différence de traitement entre eux et leurs parents ou voisins palestiniens de Cisjordanie vient valider et mettre en scène la distinction de statut entre ces deux populations.

- 64 Ainsi, le *check-point* et les limites qu'il produit ne génèrent pas simplement un usage différent de l'espace/temps, mais viennent également hiérarchiser les populations en fonction de leur capacité à se déplacer. Le fait de disposer de tel ou tel statut a des implications pratiques directes dans la structuration de la vie quotidienne et dans les relations qu'entretiennent les populations entre elles. Ce point permet de mettre en valeur, la dimension temporelle des frontières qu'instaure le régime de séparation entre les communautés et la manière dont celles-ci peuvent les intégrer dans les processus de distinction.
- 65 Ces trois exemples montrent une nouvelle fois que le concept d'asymétrie de l'espace/temps est trompeur dans la mesure où les décalages de construction de l'espace/temps notés entre ces populations ne peuvent pas être envisagés d'une manière binaire. Il est plus pertinent de parler d'un « feuilletage⁶ » de l'espace temps dans le sens d'une superposition d'*espaces anthropologiques* sur un même *espace géographique*, un feuilletage qui renforce les fractures entre les groupes tant sur le plan du statut que de la perception.
- 66 Le recours à d'autres exemples comme celui des Palestiniens de Jérusalem ou des Palestiniens d'autres régions permettrait de mettre en perspective d'autres niveaux de ce feuilletage d'espaces anthropologiques et la mesure avec laquelle il contribue à diviser et hiérarchiser la société palestinienne en fonction de la capacité de mouvement. Car la gradation d'espace qui émerge pendant les années 2000 en Cisjordanie n'a pas simplement fragmenté l'espace des Palestiniens, elle a aussi multiplié les statuts et ainsi les conditions de mobilité. Les Palestiniens des villages enclavés entre le Mur et la Ligne Verte n'ont pas le même statut, ni la même capacité de mobilité que leurs voisins situés à l'Est du Mur. Par conséquent, leurs constructions de l'espace sont également distinctes. En outre, le dispositif de séparation ne s'applique pas de manière uniforme entre des régions de même statut, notamment en raison de l'évolution progressive de la construction du Mur et des autres dispositifs de séparation. La région du Nord de la Cisjordanie a été encerclée plus rapidement par le Mur que le sud, les déplacements vers Israël étaient donc moins jalonnés d'obstacles. De même, compte tenu du niveau d'affrontement entre l'armée israélienne et les Palestiniens, certaines régions ont connu des restrictions de mouvements plus sévères que d'autres au cours de ces dix dernières années. Enfin, il est possible de dissocier l'expérience des Palestiniens, selon qu'ils possèdent des permis ou non, ou qu'ils jouissent de réseaux qui peuvent faciliter leurs déplacements, tels que les réseaux de contrebande.

Conclusion

- 67 Le régime de séparation mis en place par Israël depuis les années 1990 et renforcé au cours des années 2000, dissocie moins des espaces que des trajectoires. Il assujettit les différentes populations de l'espace israélo-palestinien à des régimes de temps distincts. Au lieu de renforcer les lignes de partages entre deux groupes, Israéliens et Palestiniens, il tend à renforcer ou à introduire de nouvelles divisions au sein de ces populations. Certaines distinctions reproduisent des différences de statuts ou des classifications ethniques qui prévalaient auparavant. C'est le cas pour les Palestiniens de citoyenneté israélienne ou encore les Palestiniens de Jérusalem. D'autres en revanche, telles que celles liées au profil bio-social, au statut de l'enclave dans laquelle réside un Palestiniens, ont été introduite par le régime de séparation. À travers les régimes de temps qu'il impose aux différentes populations, le dispositif de séparation redessine donc les contours des frontières statutaires et communautaires des groupes dans l'espace israélo-palestinien.
- 68 Cette hiérarchisation ne prend cependant véritablement de sens qu'à travers les subjectivités qu'elle produit et dont elle est investie. En affectant les pratiques de l'espace, les différents régimes de temps contribuent à modeler des perceptions radicalement distinctes en fonction des populations. Dans un processus de « feuilletage », ces perceptions se superposent comme autant « d'espaces/temps anthropologiques ». Les pratiques des acteurs jouent un rôle central dans cette dynamique. À travers leurs pratiques quotidiennes, les populations de l'espace israélo-palestinien élaborent et construisent des espaces/temps anthropologiques distincts qui conditionnent à la fois, leurs perceptions des limites, de l'Autre et du conflit.
- 69 Ce feuilletage a des implications politiques directes. Non seulement parce qu'il redéfinit les contours des groupes, mais surtout parce qu'il conditionne fortement les attentes des populations par rapport au dispositif de séparation et à l'évolution du conflit. Les parcours quotidiens des voyageurs juifs israéliens le long des routes de contournement et à travers les *check-points* viennent effacer progressivement les limites qu'avaient fait ressurgir la seconde Intifada entre Israël et la Cisjordanie. Sécurisant ces espaces, la routinisation des trajets les réintroduit dans l'espace israélien souverain et repousse la frontière avec les Territoires occupés (les *shtakim*). Ce processus contribue à renforcer l'illusion qu'une séparation claire a bien été établie par la construction du mur de séparation et que le conflit a été repoussé « de l'autre côté » de celui-ci. Largement partagé au sein de la population juive israélienne, ce sentiment fait du *statu quo* une situation viable et contribue à remettre à plus tard la nécessité de trouver une solution. Inversement, les déplacements quotidiens des Palestiniens le long des routes de contournement les conduit à interioriser les limites instaurées par le régime de séparation et ainsi à réduire leurs espaces. À leurs yeux, la séparation ne correspond donc pas à une coupure avec Israël mais davantage à un renforcement de la présence et de la violence l'occupation, donc à une dégradation du conflit.
- 70 Le poids des pratiques de l'espace/temps est d'autant plus significatif qu'il affecte également les observateurs internationaux. Les personnels de représentations diplomatiques et d'ONG, les chercheurs et les journalistes développent eux aussi leurs propres représentations de la séparation et des espaces. Inscrites dans d'autres régimes de temps, celles-ci se distinguent à la fois des perceptions israéliennes et palestiniennes. Les internationaux qui évoluent dans l'espace israélien et sur les routes de

contournement de Cisjordanie, sans se rendre dans les enclaves palestiniennes, tendent à développer des perceptions d'un espace israélien continu, séparé d'un espace palestinien, lui-même continu. Ceux qui travaillent du côté palestinien, prennent davantage la mesure de la fragmentation des enclaves palestiniennes et l'obstacle qu'elle constitue pour le projet de construction national palestinien. Toutefois, ces internationaux conservent une liberté de mouvement plus grande que les Palestiniens. Leur capacité à routiniser leurs trajectoires à travers l'ensemble des enclaves, leur permet de conserver une vision globale d'un espace palestinien s'étendant entre la Cisjordanie et la Bande de Gaza, une perspective spatiale qui n'a plus de base tangible dans les pratiques quotidiennes des Palestiniens⁷.

- 71 Il serait particulièrement intéressant d'évaluer dans quelle mesure les perceptions de l'espace des internationaux travaillant ou visitant la région ne jouent pas également un rôle dans le maintien de l'illusion d'une séparation discrète et achevée entre Israéliens et Palestiniens. Cette question est pertinente tant sur le plan politique que sur le plan de la recherche. D'un point de vue politique, elle permettrait d'expliquer comment, en dépit du degré d'imbrication de ces espaces, l'horizon politique de l'émergence de deux États dans deux territoires continus et séparés, reste une solution encore possible aux yeux de nombreux observateurs extérieurs. Au niveau de la recherche, développer cette question permettrait de repenser la valeur heuristique du cloisonnement actuel entre les études sur Israël et sur la Palestine, un cloisonnement qui, de mon point de vue, contribue à enfermer la production de la connaissance, non pas dans des positionnements politiques distincts, mais davantage dans des perceptions situées de la séparation et du conflit, dérivant elles-mêmes de pratiques spécifiques de l'espace/temps.

Je tiens à remercier mes amis et mes collègues qui m'ont aidé dans l'élaboration de cet article à travers leurs recommandations, commentaires et critiques : Arnaud Garcette (IREMAM), Delphine Mercier (LEST, CEMCA), Dganit Manor et Jackie Feldman de l'Université Ben Gourion de Beer Sheva, Ariel Handel (Université de Tel Aviv), Thomas Rid (Johns Hopkins University, Washington), ainsi que Benoît Laborde et François Lafon du Centre de recherche français à Jérusalem.

BIBLIOGRAPHIE

Abu Zahra, Nadia.

2007 *Legal Geographies in Palestine: Identity Documentation, Dispossession, Repression and Resistance*, PhD thesis, Geography, University of Oxford, sous la direction de Tony Lemon and Dawn Chatty.

Amidror (M. G. reserve) Y.

2007 *Counterinsurgency War: The Israeli Experience*, Jerusalem, The Jerusalem Center for Public Affairs.

Arieli, Shaul et Sfard, Michael.

2008 *Mur et échec*, Tel Aviv, Sfarey alyat hagag, Yediot Aharonot, Sfarey Hemed (en hébreu).

Azulay, Ariella et Ophir, Adi.

2008 *Ce régime qui n'en est pas un : occupation et démocratie entre la mer et la rivière*, Tel Aviv, Resling (en hébreu).

Ben Ari Eyal, Meirav Maymon, Nir Gazit et Ron Shatzberg.

2004 *From checkpoints to flowpoints: sites of friction between the Israel defense forces and Palestinians*, Final report submitted to the Friedrich Ebert Foundation, Israel, December, 54 p.

Bornstein, Avram.

2002 *Crossing the Green Line Between the West Bank and Israel*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

B'tselem.

2004 *Forbidden Roads: The Discriminatory West Bank Roads Regime*, Jerusalem, report August. **2007**

. *Ground to a Halt: Denial of Palestinians' Freedom of Movement in the West Bank*, Jerusalem, report, August.

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

Collins, John.

2008 « Dromocratic Palestine » *Middle East Report: Waiting, the Politics of Time in Palestine*, n° 248, Fall, 8-13.

De Certeau, Michel.

1990 *L'invention du quotidien. 1 Arts de faire*, Paris, Folio essais.

Efrat, Elisha.

2003 *La Géographie de l'occupation*, Tel Aviv, Carmel (en hébreu).

Farsakh, Leila.

2005 *Palestinian Labour Migration to Israel: Labour, land and occupation*, London, Routledge.

Fondation for Middle East Peace (FMEP)

Settlement Population Outside the Separation Barrier,

http://www.fmep.org/settlement_info/settlement-info-and-tables/stats-data/settlement-population-outside-the-separation-barrier,

consulté le 5 décembre 2009.

Forte, Tania.

2001 « Shopping in Jenin: women, homes and political persons in the Galilee », *City & Society*, XII (2), p. 211-243.

Gordon, Neve.

2008 *Israel's Occupation*, Berkeley, UCPress,.

Gupta, Akhil et Ferguson, James.

1992 « Beyond 'Culture': Space, Identity, and the Politics of Difference », *Cultural Anthropology*, vol. 7, n° 1, Space, Identity, and the Politics of Difference. (Feb.), p. 6-23.

Handel, Ariel.

2009 « Where, Where to and When in the Occupied Territories? An Introduction to Geography of Disaster », dans Givoni M., Hanafi S., Ophir A. (éds.), *Occupation: Israeli Technologies of Rule and Governance in Palestine*, New York, Zone Books.

2009b « Chronology of the Occupation Regime, 1967-2007 », dans Givoni M., Hanafi S., Ophir A. (éds.), *Occupatio : Israeli Technologies of Rule and Governance in Palestine*, New York, Zone Books.

2009c « Une communauté définie/délimitée : le système des colonies en Cisjordanie » dans

Lehavi, Amnon (éd.) *Les « Gated Communities » en Israël*, Tel Aviv, Faculté de droit Buchman, Université de Tel Aviv. (en hébreu)

Hanieh, Adam.

2006 « The Politics of Curfew in the Occupied Territories », dans Joel Beinin et Rebecca L. Stein (eds.) *The Struggle for Sovereignty : Palestine and Israel 1993-2004*, Stanford California, Stanford University Press, p. 324-337.

Hass, Amira

2002 « Israel Closure Policy: An Ineffective Strategy of Containment and Repression », *Journal of Palestine Studies*, n° 31, printemps, p. 5-20.

2010 « Israel Withholding NGO Employees' Work Permits », *Haaretz.com*, mis en ligne le 20 janvier 2010, consulté le 20 janvier 2010 <https://haaretz.com/hasen/spages/1143854.html>

Havkin, Shira.

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

Kemp, Adriana et Rebecca Rajman.

2008 *Travailleurs étrangers : L'économie politique de la migration de travail en Israël*, HaKibbutz Hameuchad Press and Van Leer Institute of Jerusalem (en hébreu).

Levinson, Chaim.

2009 « Officials: 3,000 Palestinian vehicles expected to use Route 443 every day » *Haaretz*, vol. 90, n° 27604, p. 2.

Marteu, Elisabeth.

2009 « Relations entre associations féminines palestiniennes des deux côtés de la Ligne verte », *EchoGéo*, n° 8.

2009b « Proches et lointains : les relations entre Palestiniens des deux côtés de la Ligne Verte », présentation lors du colloque *Limites et frontières des espaces israéliens et Palestiniens*, MMSH, Aix en Provence, 12, 13 et 14 novembre.

Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA).

2009 *West Bank and Gaza Closure Maps*, june.

2008 *Humanitarian monitor, the Occupied Palestinian Territories*, n° 26, june.

Palestinian Central Bureau of Statistics (PCBS),

Press Release on Labour Force Survey Results (July-September, 2008) Round, http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_pcbs/PressRelease/worE.pdf, consulté le 5 décembre 2009.

Parizot, Cédric.

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

2009b « Hardening Closure Securing Disorder Israeli Closure Policies and the Informal Border economy between the West Bank and the Northern Negev (2000-2006) » dans D. Bechev, K. Nicholaidis (Eds.) *Mediterranean Frontiers: Borders, Conflict and Memory in a Transnational World*, London, Tauris, p. 177-194.

2008 « L'émergence de frontières interpalestiniennes », *Revue d'Études Palestiniennes*, n° 107.

2006 « Crossing Borders, Reinforcing Boundaries: Kin-Nections Of Negev Bedouin In Gaza, West Bank And Jordan », *Cairo Papers in Social Science*, dossier *Crossing borders, shifting boundaries: Palestinian Dilemmas* dirigé par S. Hanafi, vol. 29, n° 1, printemps, p. 58-84.

2001 « Gaza, Beer-Sheva, Dahriyya : Une autre approche des Bédouins du Néguev dans l'espace israélo-palestinien », *Bulletin du CRFJ*, n° 9, p. 37-50.

Peteet, Julie.

2008 « Stealing Time » *Middle East Report: Waiting, the Politics of Time in Palestine*, n° 248 (Fall), 14-17.

Petti, Alessandro.

2008 « Asymmetries » In *The Impossible Prison*, Alex Farquharson (ed.), Nottingham, Centre for Contemporary Art.

Rabinowitz D.

2003 « Borders and their Dicontents Israel's Green Line, Arabness and Unilateral Separation », *European Studies*, n° 19, p. 2-17.

Sa'di, Ahmad.

2000 Israel as Ethnic Democracy: What are the Implications for the Palestinian minority? *Arab Studies Quarterly* 22(1), winter, p. 25-37.

Weizman, Eyal.

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

Zeitler, Ulli.

1999 « Mobility, time pollution and ethics » In Jörg Beckmann (Ed.) *Speed: A Workshop on Space, Time and Mobility*, Note n° 99-05, Octobre, The Danish Transport Council.

NOTES

*. Cet article s'inscrit dans le cadre des recherches menées dans le groupe de travail « Approaching the Israeli Palestinian Conflict through cross border mobilities », financé par le réseau européen Ramses. Afin de conserver l'anonymat des personnes citées, tous les noms apparaissant dans ce texte sont des pseudonymes.

1. Le terme de « barrière de sécurité » (*qader bitahon*) est, avec celui de « barrière de séparation » (*qader hafrada*), l'un des termes utilisés par les Israéliens pour désigner ce dispositif de séparation. Dans cet article, j'utiliserai alternativement les termes de « barrière » et de « mur » puisque cet édifice est constitué, selon les lieux, d'un ensemble complexe de murs de béton ou de clôtures électroniques, et de routes de patrouilles.

2. Je désigne par « Palestiniens d'Israël » les populations palestiniennes restées dans les limites d'Israël à l'issue de la première guerre israélo-arabe (1947-1948). Ces populations ont obtenu la citoyenneté israélienne au début des années 50. J'utilise ce terme parce qu'il met en avant l'histoire commune entre cette population et celle des Territoires occupés. Il rend compte également des liens familiaux, sociaux et économiques qui persistent entre ces populations jusqu'à aujourd'hui (Forte 2001, Marteu 2009, Parizot 2001, 2006, 2008). Le terme « d'Arabes israéliens » opposé à celui de « Palestiniens » (pour les populations des Territoires occupés) est problématique dans la mesure où non seulement, il dérive de la catégorie israélienne (*'arviei israel*), mais également parce qu'il introduit une rupture sociologique et politique entre ces deux populations (Sa'di 2000).

3. Un récent arrêt de la Cour Suprême israélienne a cependant ordonné à l'armée d'ouvrir cet axe routier à partir de mai 2010 (Levinson 2010)

4. « The built Jewish area in the West Bank is 1.7 percent of the total land, while the community areas are four times that size. An additional 35.1 percent (nearly 500,000 acres) has been put under the jurisdiction of the regional councils. Thus, the settlements directly control 41.9 percent of the West Bank. » (Handel 2009, 202-203).

5. Voir rapport de Machsom Watch

[http://www.machsomwatch.org/en/reports/checkpoints/14/04/2008/%](http://www.machsomwatch.org/en/reports/checkpoints/14/04/2008/%5Bfield_daily_time_of_day-formatted%5D/4785)

5Bfield_daily_time_of_day-formatted %5D/4785,

mis en ligne le 13 avril 2008, consulté le 20 avril 2008.

6. Je dois le recours de cette métaphore à Delphine Mercier (CEMCA, CNRS).

7. Certes, il convient ici d'établir des nuances en fonction du statut des internationaux. Les diplomates et les journalistes accrédités peuvent circuler plus ou moins librement sur l'ensemble de l'espace israélo-palestinien. Certains ont la possibilité de se rendre à Gaza. Par contre, compte tenu de durcissements récents des conditions d'attribution de titres de séjours de la part des autorités israéliennes, les employés d'ONG locales et internationales ont parfois dû limiter leurs mouvements aux seuls enclaves palestiniennes (voir Hass 2010).

RÉSUMÉS

La politique de séparation mise en place par Israël depuis les années 1990 n'a pas créé de division territoriale entre Israéliens et Palestiniens. En revanche, elle a réorganisé leurs trajectoires et assujéti ces populations à des régimes de temps distincts. Partant d'une étude ethnographique des pratiques spatiales de Juifs israéliens, de Palestiniens de Cisjordanie et de Palestiniens de citoyenneté israélienne, cet article montre comment ces régimes de temps contribuent à modeler chez ces groupes des perceptions radicalement distinctes de l'espace. Dans un processus de *feuilletage*, ces constructions se superposent comme autant d'espaces/temps anthropologiques sur un même lieu ou sur les mêmes parcours. Ce *feuilletage* montre que le régime de séparation ne vient donc pas simplement renforcer les écarts entre Israéliens et Palestiniens en créant une *asymétrie* au niveau de l'usage et de l'expérience de l'espace/temps, mais qu'il vient également accentuer ou introduire des divisions au sein de ces populations. L'étude des subjectivités souligne par ailleurs les processus par lesquels ces acteurs contribuent eux aussi à construire la discontinuité et la distinction entre leurs espaces respectifs dans un contexte où ils restent pourtant fortement interconnectés et imbriqués. La mise en perspective de ce feuilletage est enfin significative dans la mesure où elle permet de reconsidérer les conditions dans lesquelles se construisent les représentations, les discours et les analyses du conflit israélo-palestinien. À travers leurs pratiques quotidiennes, les Israéliens, les Palestiniens, ainsi que les acteurs et les observateurs internationaux élaborent et construisent des perceptions des limites, de l'Autre et du conflit radicalement décalées, dans la mesure où celles-ci sont conditionnées par des expériences spécifiques de l'espace/temps.

The Israeli separation policy that has been implemented since the early 1990s has not divided territorially Israelis and Palestinians. Rather, it has reorganized their trajectories and submitted these two populations to distinct time regimes. Through an ethnographic study of spatial practices of Israeli Jews, Palestinian citizens of Israel and Palestinians from the West Bank, this article shows to what extent these time regimes have contributed to shape distinct perceptions of space among these groups. Through a process of foliation (*feuilletage*), these space construct are superposed as many anthropological space/times within a same place or along the same paths. This foliation process underscores that the separation regime does not merely reinforce the gaps between Israelis and Palestinians by creating asymmetrical use and perceptions of space, but that it also strengthen or introduce divisions within these populations. Furthermore,

the study of subjectivities reveals the processes by which these actors contribute to construct discontinuity and distinction within their respective spaces while they remain in a highly interconnected context. Finally, this foliation process is significant as it leads to reconsider the conditions within which are constructed representations, discourses and analysis of the Israeli-Palestinian conflict. Through their daily practices, Israelis, Palestinians and internationals elaborate and construct radically different perceptions of the limits, the Other and the conflict as these construct result from specific time/space experiences.

INDEX

Mots-clés : Israël, Palestine, Cisjordanie, frontières, occupation, régime de mobilité, régime de temps, espace/temps, espace, mobilités, pollution temporelle, checkpoints, séparation, politique de la verticalité, dromocratie

Keywords : Israel, Palestine, West Bank, occupation, borders, boundaries, mobility regime, time regime, time/space, space, mobility, time pollution, check-points, separation, politics of verticality, dromocracy

AUTEUR

CÉDRIC PARIZOT

Cédric Parizot est chercheur au CNRS. Anthropologue du politique, il est affecté au Centre de recherche français à Jérusalem. Il pilote actuellement le programme ANR jeunes chercheurs/ Région PACA (2007-2010) « Mobilités frontières et conflits dans l'espace israélo-palestinien » et le groupe de travail du réseau Ramsès² (2008-2010) « Le conflit israélo-palestinien sous l'angle de mobilités transfrontalières ». Ses recherches portent sur les mobilités et les échanges entre, d'un côté, les populations palestiniennes vivant dans la moitié sud de la Cisjordanie (Jérusalem, Bethlehém, Hébron) et de l'autre, les populations juives et arabes résidant en Israël. Partant de ces mobilités, il s'efforce de saisir les réajustements des relations entre ces populations, les formes de territorialité générées par les modes de séparation et les dispositifs de pouvoir qui émergent dans ces espaces.