



HAL
open science

UNE ECONOMIE DU CONTROLE “ NON DOCUMENTEE ”

Cédric Parizot

► **To cite this version:**

Cédric Parizot. UNE ECONOMIE DU CONTROLE “ NON DOCUMENTEE ”. Stéphanie Latte Abdallah; Cédric Parizot. Israël Palestine, L’illusion de la séparation, Presses universitaires de Provence, pp.109-127, 2017. hal-01533780

HAL Id: hal-01533780

<https://hal.science/hal-01533780v1>

Submitted on 6 Jun 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNE ECONOMIE DU CONTROLE « NON DOCUMENTEE »

Travailleurs, passeurs et autorités dans le sud israélo-palestinien (2004-2010)

Cédric Parizot¹

Manuscrit auteur, chapitre 5 de l'ouvrage :

Israël, Palestine : L'illusion de la séparation. Dirigé par Stéphanie Latte Abdallah et Cédric Parizot, Marseille, Presses Universitaires de Provence. 2017.

Ce chapitre présente une étude ethnographique des passages clandestins des travailleurs palestiniens de Cisjordanie vers Israël entre 2007 et 2010. L'étude des modes d'organisation et des ramifications de cette économie montre dans quelle mesure les autorités israéliennes ont intégré des acteurs informels, israéliens et palestiniens, dans le fonctionnement du régime d'occupation.

L'impact politique et économique de la main-d'œuvre palestinienne en Israël a été largement étudié. Les recherches montrent comment les Palestiniens, considérés pendant les décennies 1970 et 1980 comme une main-d'œuvre recherchée, bon marché, flexible et mobile (Portugali, 1989), ont été appréhendés après le déclenchement de la première Intifada (1987-1993) comme une menace sécuritaire. Ces travaux ont également évalué comment les restrictions de mouvement mises en place par les autorités israéliennes (Hass, 2001) ont réduit le nombre de permis de travail et marginalisé cette présence en Israël (Farsakh, 2005, Arnon *et al.*, 1997), processus qui s'est accentué au cours des années 2000 à 2010 (Mansour, 2010 ; Ekstein, 2011 ; Etkess, 2011). Même si certaines restrictions ont été allégées après la deuxième Intifada (2000-2004) et la première guerre de Gaza (2006), la proportion de Palestiniens travaillant en Israël reste beaucoup plus réduite qu'au cours des années 1980-1990. En 2011, les travailleurs palestiniens ne représentaient que 2 % (Ekstein, 2011) de la force de travail israélienne, contre 7 % en 1987 (Portugali, *op.cit.*).

En se concentrant sur ces questions, cette littérature a cependant négligé le développement parallèle et la professionnalisation de l'économie informelle qui facilite les entrées clandestines des Palestiniens en Israël. Peu de travaux s'intéressent à ce phénomène. Pourtant, comme dans de nombreux autres contextes frontaliers² (Andreas, 2001), l'escalade des contrôles israéliens (B'tselem, 2007a et b) a forcé les travailleurs palestiniens à recourir à de nouvelles tactiques. Avram Bornstein les évoque dans les années 1990 (2002). Dans les années 2000, les Palestiniens les ont raffinées (Parizot, 2004) et ont acquis de nouvelles compétences et connaissances afin de trouver des chemins à travers les failles du système de surveillance israélien (Amiry, 2010 ; Bontemps, 2011). Dans le même temps, certains acteurs ont profité des opportunités générées par ce système de contraintes. Ce sont bien sûr les passeurs, mais aussi un ensemble d'acteurs qui offrent des prestations de services auxiliaires

¹ Institut de recherche et d'étude sur le monde arabe et musulman (IREMAM, UMR7310), Aix Marseille Université, CNRS, Aix-en-Provence, France

² S'il n'y a pas de frontière internationale reconnue séparant Israël de la Cisjordanie, les dispositifs de contrôle israéliens sont, du point de vue de leur fonctionnement, tout à fait assimilables à des dispositifs frontaliers. À l'instar d'autres frontières (Bigo, 2011), ils mettent en place des réseaux d'opérations de contrôle et filtrage dans le but de réguler les mobilités des populations et des marchandises dans les espaces israélo-palestiniens.

aux voyageurs (hébergement, restauration des ouvriers). C'est donc une véritable « économie de la frontière » (Parizot, 2008) qui émerge de part et d'autre du mur de séparation.

L'objectif de cet article est de comprendre le fonctionnement de cette économie au cours de la période post Intifada (2007-2010) et la manière dont elle a contribué à réajuster les mécanismes de contrôle israéliens. Je montrerai qu'en dépit du nombre de Palestiniens, plus réduit qu'au début des années, qui contournent clandestinement les dispositifs de surveillance israéliens, cette économie développe des ramifications profondes dans les sociétés israélienne et palestinienne. De même, en liant les acteurs informels du passage et les autorités israéliennes, cette économie intègre les premiers au cœur du fonctionnement des dispositifs d'occupation.

Cette recherche repose sur des données que j'ai récoltées dans le cadre d'enquêtes ethnographiques entre 2004 et 2010 dans le nord du Néguev et dans le sud du gouvernorat d'Hébron. Grâce à la liberté de circulation que me conféraient mon passeport français et les réseaux de relations que j'ai développés des deux côtés de la Ligne verte, j'ai pu interviewer et observer des ouvriers, des guetteurs, des conducteurs et des employeurs palestiniens, ainsi que des employeurs israéliens (juifs et arabes). En comparant mes observations avec celles d'autres chercheurs et de journalistes dans le nord du pays, j'ai conclu que les dynamiques auxquelles j'ai été confronté dans cette région participaient d'une tendance générale le long des zones séparant Israël (dans ses frontières d'avant 1967) de la Cisjordanie.

Dans un premier temps, j'évoquerai les transformations des dispositifs de séparation entre Israël et les territoires occupés palestiniens, et la manière dont elles ont affecté les circulations des ouvriers palestiniens vers Israël. J'expliquerai dans un second temps comment ce nouveau contexte a favorisé l'émergence et la professionnalisation d'une économie de la séparation particulièrement lucrative. Enfin, en analysant les ramifications de cette économie, j'évaluerai comment ces pratiques informelles ont été intégrées dans les mécanismes de régulation israéliens.

1967-2011 : De l'intégration économique à la séparation

Depuis 1967, la place qu'ont occupée les ouvriers palestiniens au sein de l'économie israélienne, leurs conditions de travail et le passage de la Ligne verte ont considérablement changé. Entre le début des années 1970 et 1987, ils ont été pleinement intégrés dans l'économie israélienne. Le fait que la plupart n'aient pas d'autorisation de travail n'était pas considéré comme un problème (Portugali, 1989). Ce n'est qu'à partir de la première Intifada (1987-1993) qu'ils ont été envisagés comme une menace sécuritaire grandissante et que sont apparues les premières restrictions de mouvement et d'accès au territoire israélien.

Une séparation économique

Contrairement aux attentes israéliennes, l'intégration des Palestiniens au sein du marché du travail israélien ne les a pas empêchés de se rebeller contre le régime colonial imposé en 1967³. Entre 1987 et 1993, les organisations politiques palestiniennes ont appelé à la mise en œuvre d'actions coordonnées pour mettre fin à la dépendance économique vis-à-vis d'Israël : grèves, refus de payer les impôts, *boycott* des produits israéliens. Les Palestiniens furent même encouragés à arrêter de travailler pour leurs employeurs israéliens dans les secteurs privés et publics. Ces actions ont eu un réel impact sur les économies israéliennes et palestiniennes. À côté de ces campagnes de résistance pacifique, les confrontations entre les

³ Les autorités israéliennes pensaient effectivement qu'en maintenant un certain niveau de prospérité parmi la population palestinienne, elles pourraient réduire les risques de rébellion (Hass, 2001 ; Gordon, 2008 ; Grinberg, 2011 ; Bornstein, 2002).

Palestiniens et les forces d'occupation, ainsi que les attaques ou les actes de sabotage sur les chantiers, se sont multipliés.

Pour contrer la rébellion, les autorités israéliennes ont eu recours à différentes mesures. Au sein des Territoires occupés palestiniens, elles ont introduit les premiers couvre-feux et les premiers bouclages (Hass, 2001). Elles ont aussi déployé les premiers checkpoints le long des routes principales liant la Cisjordanie et la Bande de Gaza à Israël. Entre 1989 et 1991, les Palestiniens désirant travailler en Israël se sont vu imposer des cartes magnétiques et des permis de travail (Hass, 2001 ; Abu Zahra, 2007). En 1993, le gouvernement israélien a instauré des quotas pour limiter le nombre de Palestiniens dans les différents secteurs d'activités (OCDE, 2010) ; dans le même temps, l'entrée dans Jérusalem-Est (annexée en 1967) a été restreinte aux Palestiniens détenteurs de permis.

Bien que ces mesures aient été pensées comme des mesures contre-insurrectionnelles ponctuelles, elles ont progressivement été intégrées dans une politique de séparation systématique entre Israéliens et Palestiniens (Hass, 2002) : il ne s'agissait plus uniquement d'empêcher des individus indésirables de pénétrer en Israël, mais de réduire significativement le nombre d'ouvriers palestiniens. L'objectif était de diminuer la dépendance d'Israël à l'égard de cette main-d'œuvre et ainsi la vulnérabilité de l'économie israélienne à la résistance palestinienne (Grinberg, 2011). À la fin des années 1980, si les Palestiniens ne représentaient que 7 % de la force de travail israélienne (OCDE, 2010, p. 213), dans certains secteurs stratégiques, tels que l'agriculture et le bâtiment, leur proportion s'élevait respectivement à 49 % et 45 % des employés. Il a fallu attendre le recrutement de travailleurs en provenance d'Afrique, d'Asie et d'Europe de l'Est au début des années 1990 pour que le gouvernement israélien puisse véritablement mettre en application et généraliser cette politique de séparation (Kemp, 2004).

Deux autres facteurs ont favorisé la mise en œuvre de la politique de séparation promue par le gouvernement travailliste. Tout d'abord, en septembre 1993, la signature des Accords de Principe entre Israël et l'OLP laissait envisager l'introduction d'une autonomie palestinienne et, dans le long terme, la possibilité de création d'un État palestinien indépendant (Grinberg, 2007 ; Latte Abdallah et Parizot, 2011). Dans ce contexte, la communauté internationale a considéré qu'il était légitime que les Israéliens ne prennent plus en charge le destin économique des Palestiniens. Par la suite, les tensions grandissantes entre le gouvernement israélien et l'Autorité palestinienne nouvellement créée, ainsi que l'accroissement de la violence entre les deux populations (Smith, 2007 ; Parizot, 2012), ont renforcé aux yeux de l'opinion publique israélienne la légitimité de cette politique de séparation.

Cependant, à la fin des années 1990, cette politique n'a pas engendré de séparation territoriale. Elle a davantage favorisé l'émergence d'un patchwork d'enclaves palestiniennes encerclées par des zones restées sous contrôle israélien (Carte 1). Même si l'armée israélienne s'est retirée des principales villes et bourgades palestiniennes (zones A et B), elle a renforcé son contrôle sur les zones C. Avant le déclenchement de la seconde Intifada (2000), l'Autorité palestinienne est responsable de la sécurité sur seulement 18 % du territoire de la Cisjordanie (zones A). Dans les zones B, qui représentent 22 %, elle doit coordonner ses actions avec l'armée israélienne, tandis que 60 % (zones C) restent sous contrôle total israélien.



Carte 1. Zones 1, B et C en Cisjordanie et tracé du mur de séparation 2009

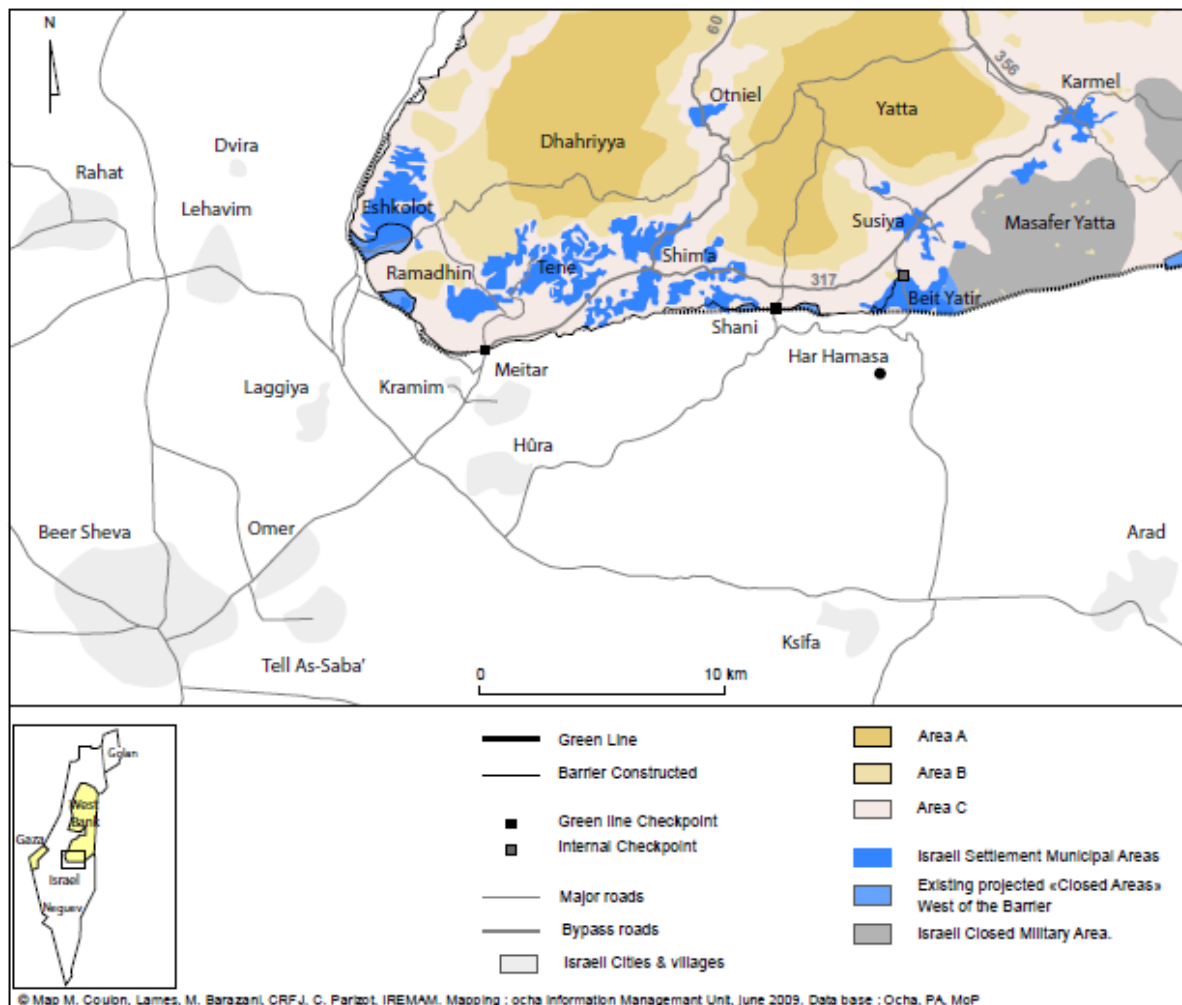
Contrôle des mobilités et matérialisation de la séparation

Au cours de la seconde Intifada (2000-2004), les autorités israéliennes se sont reposées sur une double stratégie : elles ont renforcé les mesures de séparation entre les deux populations tout en s'efforçant de reprendre le contrôle des villes et des villages palestiniens dont elles s'étaient retirées dans les années 1990 (Latte Abdallah et Parizot, 2011).

Afin d'atteindre cet objectif, elles ont renforcé le contrôle des entrées des Palestiniens en Israël. À partir de l'hiver 2000, elles ont drastiquement réduit l'octroi de permis de circulation. En outre, les critères d'attribution de ces laissez-passer, définis en fonction du profil bio-social et sécuritaire du demandeur, ont été durcis (Etkess, 2011). Enfin en 2002, le Premier ministre Ariel Sharon a lancé la construction du Mur de séparation autour de la Cisjordanie (Rabinowitz, 2003). L'objectif de cet édifice était de canaliser les mouvements des Palestiniens vers un nombre de points de passage limités au niveau desquels ont été mis

en place des contrôles sécuritaires de plus en plus sophistiqués (Havkin, 2008). À partir de 2006, ils ont été pris en charge par des compagnies privées (Havkin, 2011).

Les Israéliens ont également étendu leur surveillance à l'est du mur, pour mieux contrôler les mouvements entre les enclaves palestiniennes. De nouveaux checkpoints, des barrières, des tranchées, des tours de guet ont ainsi été déployés dans toute la Cisjordanie. En février 2005, le nombre de ces obstacles s'élevait à 605 ; en juillet 2010, il était de 589 (UNOCHA, 2005, 2010). La réoccupation de certaines enclaves autonomes, ainsi que le maillage établi par ces dispositifs, ont profondément complexifié le zonage établi par les accords d'Oslo.



Carte 2. Sud de la Cisjordanie, Nord Est du Néguev (2009)

Dans le sud de la Cisjordanie, bien que les premières portions du mur n'aient été érigées qu'en 2005-2006, les populations locales ont vu dès 2002 se multiplier les dispositifs de contrôle. Dans le cadre de l'opération Rempart (*homat magen*, printemps 2002), les villes et les villages palestiniens ont été de nouveau occupés par l'armée et de longues périodes de couvre-feu ont été imposées aux habitants. En 2004, si les forces d'occupation se sont retirées des zones habitées elles ont érigé de nouvelles barrières routières et checkpoints en réponse à un attentat suicide commis en août à Beer Sheva. Ces dispositifs se sont ajoutés à ceux déjà en place, tel que le checkpoint de Meitar/Wadi al-Khalîl⁴. L'objectif était double : il s'agissait de contrôler les axes routiers menant vers Israël et d'isoler le sud de cette région de la ville d'Hébron et du reste de la Cisjordanie. Les checkpoints ont ainsi été installés au sud de

⁴ Entre 1996 à 2004, il n'y avait qu'un seul checkpoint entre le Néguev et le sud de la Cisjordanie, celui de Meitar/Wadi al-Khalîl (Carte 2). Son objectif était de filtrer les mouvements des Palestiniens et des Israéliens entrant et sortant de Cisjordanie en empruntant la route 60.

l'enclave de Samu' et de Yatta, bloquant les deux dernières routes d'accès à Israël ; un troisième point de contrôle est mis en place, près du village de Ramadhin (voir carte 2).

En 2006, alors qu'a démarré la construction des premières portions de la barrière de séparation le long de la Ligne verte (photo 1), l'armée a instauré une autre ligne de séparation en érigeant un muret de 1 m 20 de haut longeant le côté nord de la route 317 (photo 2). Son but déclaré était d'empêcher les véhicules palestiniens d'accéder à cet axe routier. Bien que cet « obstacle » (*'mekhshol'* en hébreu) ne soit resté en place que deux ans, les voitures palestiniennes ont été interdites sur cette route jusqu'en 2008. Le muret a ensuite été remplacé par une autre barrière routière, plus discrète, sur les portions de la route 317 situées à l'ouest de Samu'. Si le calme des années 2007 à 2010 a favorisé la levée de la plupart des contrôles autour des enclaves palestiniennes, ceux-ci ont été renforcés le long de la barrière de séparation.



Photo 1. Portion de la barrière de séparation en construction, Sud de Samu' (Cisjordanie 2006). Cliché : Cédric Parizot



Photo 2. Muret longeant la route 317 (Cisjordanie 2006) Cliché : Cédric Parizot

Le déploiement de ces mécanismes de surveillance a eu un impact dramatique sur la mobilité des Palestiniens en Cisjordanie et entre cette région et Israël. Le nombre de Palestiniens employés en Israël est resté d'ailleurs moins élevé en 2011 qu'en 2000. Selon le Bureau israélien des statistiques, le chiffre était de 60 000 cette année-là, soit deux fois moins élevé que 11 ans plus tôt ; 50 % d'entre eux étant entrés sans permis (Ekstein, 2011, p. 10). Ils ne représentent donc que 2,5 % de la force de travail israélienne et 14 % de celle de Cisjordanie. Cependant, ces employés conservent un rôle stratégique dans certains secteurs

comme ceux de la construction et de l'agriculture, où ils continuent de représenter respectivement 13 % et 5,7 % de la force de travail au cours de cette même année (*Ibid*, 2011, p. 10).

Ces estimations ne doivent toutefois pas faire illusion. L'association Kav LaOved⁵ suggère qu'elles sous-estiment le nombre de Palestiniens travaillant clandestinement en Israël : en 2009, celui-ci aurait été en fait deux fois plus important que le nombre de Palestiniens disposant d'un permis⁶. Ensuite, ces catégories statistiques, opposant travailleurs « légaux » et « illégaux » peuvent difficilement rendre compte de la réalité sur le terrain, puisqu'elles ne font que dissocier des groupes en fonction d'une définition institutionnelle de la légalité et de l'illégalité (De Genova, 2002). Ces employés ne vivent pas dans des mondes séparés : ils ne sont pas seulement liés les uns aux autres, mais ce sont souvent les mêmes personnes. Les Palestiniens disposant de permis établis en fonction de leurs horaires de travail restent fréquemment la nuit près du lieu de leur chantier pour éviter les difficultés liées au passage des checkpoints. Ainsi, ces personnes séjournent-elles en Israël « légalement » le jour et « illégalement » la nuit. En outre, de nombreux Palestiniens obtiennent des permis d'intermédiaires et de sponsors israéliens sans pourtant avoir un véritable emploi en Israël. Ce trafic informel de permis valides permet à des milliers de Palestiniens de passer légalement les checkpoints, tout en travaillant clandestinement en Israël (Parizot, 2013). Enfin, il faut ajouter l'ensemble des intermédiaires et passeurs impliqués dans l'obtention de tels permis ou le contournement des checkpoints.

Une économie informelle particulièrement structurée

Le développement de cette économie de la frontière a commencé dans les années 1990 mais, jusqu'au début des années 2000, les techniques pour contourner les systèmes de surveillance israéliens tenaient surtout du bricolage et de l'improvisation (Bornstein, 2002 ; Kelly, 2006). Quand Israël a renforcé son contrôle au cours de la seconde Intifada (2000-2004) et au cours des années suivantes, les passeurs ont dû repenser l'organisation du transport, réajuster la répartition des tâches et inventer de nouvelles formes de coordination à travers le mur. Ils ont ainsi mis en place une économie du passage particulièrement structurée.

Fragmentation et réorganisation des modes de transport

Au milieu des années 1990, plusieurs types d'acteurs aidaient les Palestiniens à contourner les checkpoints israéliens du sud de la Cisjordanie. Étant donné que peu d'ouvriers avaient la possibilité de se rendre en Israël avec leur propre voiture, ils prenaient les services de minibus informels organisés par des habitants des villes du sud des montagnes d'Hébron ou des Bédouins vivant dans le Néguev⁷. Parfois, les employeurs juifs ou arabes allaient chercher directement leurs ouvriers dans les villes et villages palestiniens. Dans le nord de la Cisjordanie (Kelly, 2006), les conducteurs et les employeurs adaptaient leur trajet en fonction du 'statut' de leurs passagers : si tous avaient un permis, ils empruntaient les principaux axes routiers ; sinon, ils prenaient des chemins de contournement.

⁵⁵ Littéralement « La *hot line* du travailleur », est une association israélienne défendant les droits des travailleurs palestiniens et étrangers employés dans les entreprises israéliennes.

⁶ URL : http://www.kavlaoved.org.il/media-view_eng.asp?id=2223, consulté le 23 février 2012.

⁷ Les Bédouins du Néguev sont les descendants des populations sédentaires et semi-nomades restées dans cette région semi-désertique après la création de l'État d'Israël (1948). Ils ont obtenu la citoyenneté israélienne au début des années 1950. Au début du XXI^e siècle, la majorité d'entre eux vit dans des villes planifiées et les autres dans des villages autour de Beer Sheva qui sont considérés comme illégaux par les autorités israéliennes (Nasara *et al.*, 2015). Bien que coupés de leurs parents et voisins palestiniens vivant dans le sud de la Cisjordanie et dans la Bande de Gaza par les frontières créées en 1949, ils ont maintenu avec eux des liens économiques, sociaux et culturels très denses (Parizot, 2001, 2004).

À la fin des années 1990, les véhicules palestiniens ont été interdits en Israël. Les Bédouins du Néguev ont donc repris temporairement la main sur l'acheminement des ouvriers palestiniens vers des chantiers situés en Israël. Etant citoyens israéliens, les Bédouins pouvaient se déplacer librement dans les zones C de Cisjordanie. Cependant, le déclenchement de la seconde Intifada et les mesures déployées par l'armée israélienne ont limité le rayon d'action des conducteurs israéliens (juifs et arabes). Tout d'abord, les employeurs juifs ont cessé d'entrer dans les enclaves palestiniennes de peur d'être victimes d'attaques palestiniennes. La plupart se sont même contentés d'aller chercher leurs ouvriers une fois que ceux-ci avaient franchi les checkpoints. Si, en tant que Palestiniens, les Bédouins n'étaient pas inquiétés par les attaques des groupes armés, la présence des troupes israéliennes dans la plupart des villes et villages palestiniens ne leur rendait pas moins difficile l'accès à ces lieux. Même après leur retrait, de nombreuses barrières routières, blocs de bétons et autres obstacles ont continué d'obstruer l'entrée des villes et villages palestiniens à Samu', Yatta, Dhahriyya et Dura. Ils ont donc progressivement réduit, eux aussi, leur rayon d'action à l'intérieur d'Israël.

Le trajet des travailleurs palestiniens des enclaves vers les checkpoints est ainsi devenu de plus en plus complexe, la multiplication des contrôles et des obstacles entraînant plusieurs changements de prestataires de services et de véhicules. En 2007, un ouvrier résidant au nord de Yatta avait la possibilité d'utiliser son véhicule privé pour traverser cette bourgade. En revanche, le muret (photo 2 et carte 2) et les réglementations israéliennes lui interdisaient l'accès motorisé à la route 317. Il lui fallait donc prendre un transport en commun pour se rendre vers l'un des trois checkpoints pour entrer ensuite en Israël, au cas où il détenait un permis. En l'absence de ce précieux sésame, il devait s'en remettre à des passeurs qui l'aideraient à traverser du côté israélien en empruntant des routes contournant les dispositifs de surveillance israéliens. Une fois passé, il pouvait être récupéré par un conducteur ou par son employeur israélien. Ainsi, au cours des années 2000, les trajets n'ont cessé de s'allonger et de se complexifier.

Division du travail

Depuis 2006 et la construction des premières portions de barrières au sud des enclaves palestiniennes de Dhahriyya et Yatta, les autorités israéliennes ont pu canaliser le passage clandestin des Palestiniens vers deux principales voies, sur lesquelles ils ont pu concentrer leur contrôle : d'une part la zone de Ramadhin/Eshkolot, à quelques kilomètres au nord du checkpoint de Wadi al-Khalil/Meitar et, d'autre part, celle du Masafer Yatta, près de la Mer Morte (carte 2). En resserrant les contrôles dans ces régions, ils ont radicalement transformé les formes de passage : à la fin des années 1990 et au début des années 2000, les conducteurs pouvaient encore contourner les mécanismes de surveillance israéliens en prenant des routes alternatives ; en revanche, depuis la fin des années 2000, il leur a fallu littéralement forcer les barrages des patrouilles israéliennes ou trouver leur chemin à travers les grillages et les barbelés. Les courses poursuites qui se sont alors engagées entre les militaires israéliens et les conducteurs palestiniens ont parfois été filmées et postées sur internet⁸.

Quant aux conducteurs, ils ont dû acquérir de véritables compétences pour pouvoir semer les jeeps de l'armée israélienne sur des terrains très accidentés⁹. Traverser le mur est donc devenu de plus en plus dangereux : nombre de passagers et de conducteurs palestiniens ont été

⁸ Le fait de forcer le passage n'est pas une spécificité du sud de la Cisjordanie. Suad Amiry (2010) a décrit de manière très détaillée ce genre de phénomène dans la région de Qalqiliya où les Palestiniens passent à pied. L'ONG israélienne, B'tselem, a posté une série de vidéos documentant ces événements quotidiens, voir notamment *Catch me*, 2007, URL: <http://www.btselem.org/video/2007/catch-me>, consulté le 11 octobre 2015.

⁹ Voir notamment *Les tigres de Jinba*, vidéo amateur anonyme in *antiAtlas Journal 01* : <https://vimeo.com/160595669>, mise en ligne avril 2016, consultée le 6 juin 2016.

blessés ou tués dans le passé. Dans la région de Yatta, ces conducteurs sont souvent des jeunes célibataires qui se sont spécialisés pour un temps dans ces activités dangereuses mais particulièrement lucratives. La plupart sont des membres de grandes familles qui contrôlent ces activités, bien que certains soient recrutés à l'extérieur. Du côté israélien, il arrive parfois que des lignages bédouins contrôlant ce marché emploient des conducteurs n'appartenant pas à leur famille quand les volontaires tendent à manquer.

Les conducteurs ont également besoin d'informations immédiates et continues sur les déplacements de l'armée, de la police ou des gardes-frontières israéliens. Ils ont donc organisé des réseaux de guetteurs ou d'éclaireurs postés ou envoyés en avant des convois pour surveiller la route. Ces auxiliaires sont souvent des résidents locaux. Le paiement est parfois effectué en nature. C'est le cas de Sâlim Abu Jaffâl¹⁰, un guetteur dans la région de Ramadhin/Eshkolot qui, en 2010, recevait des cartes SIM prépayées en échange de son travail.

Les passeurs mobilisent également les machines de terrassement des paysans ou des entreprises de bâtiment. Car, pour entretenir les routes de contrebande, il faut fréquemment utiliser des tracteurs, des pelleteuses ou encore des camions pour déplacer les obstacles mis en place par l'armée (tas de terre, blocs de pierre, etc.). Ces activités laissent d'ailleurs leurs marques dans le paysage, dessinant et redessinant des pistes entre les villages et le mur (photo 3).



Photo 3. Route aménagée par les passeurs pour acheminer les ouvriers jusqu'à la barrière de séparation, Ramadhin, Cisjordanie, 2010. Cliché : Cédric Parizot

Enfin, les passeurs comptent sur le soutien des commerçants locaux qui complètent leurs réseaux de communication et d'informateurs mais offrent surtout tous les services nécessaires à l'accueil des ouvriers ou des voyageurs en attente d'un véhicule pour passer de l'autre côté.

¹⁰ Ce nom, comme ceux de toutes les autres personnes citées dans cet article, est un pseudonyme afin de protéger l'identité de l'individu.

À Dhahriyya, les restaurants et les hôtels fournissent l'alimentation, l'hébergement et les lieux de collecte des ouvriers en partance pour Israël. Les garages locaux offrent quant à eux les services de réparation des véhicules. On retrouve en tout point ce genre de collaboration et de services dans les villes bédouines vers lesquelles sont acheminés les ouvriers palestiniens avant d'être redirigés vers leurs chantiers dans d'autres régions d'Israël.

Des réseaux par-delà le mur

Les passeurs ont besoin de coordonner étroitement leurs activités de part et d'autre du mur de séparation. La multiplication des prestataires de services n'a pas pour autant miné les collaborations entre eux : elle a plutôt complexifié les formes d'intégration de cette économie informelle.

Entre le sud de la Cisjordanie et le nord du Néguev, Palestiniens et Bédouins entretiennent des contacts constants pour fixer les lieux et les moments où sont déposés et récupérés les ouvriers le long de la barrière de séparation. Les Bédouins ont également besoin d'être coordonnés avec d'autres transporteurs, tels que des conducteurs de taxi ou de minibus, qu'ils soient Palestiniens d'Israël ou Juifs israéliens, pour permettre aux ouvriers d'être acheminés dans les meilleurs délais vers leurs sites de travail dans le sud, le centre ou le nord d'Israël.

Dans la région des Ramadhin, cette coordination très étroite permet aux passeurs des deux côtés du grillage de contourner ou forcer les barrages des patrouilles israéliennes. À l'été 2010, les conducteurs palestiniens attendaient au sommet des collines avec leurs *pick up Mitsubishi* chargés d'ouvriers. Une fois informés par les guetteurs que la voie était libre, ils dévalaient la pente le plus rapidement possible pour atteindre le grillage. De l'autre côté, des véhicules conduits par des Bédouins les attendaient pour récupérer leurs passagers. Il leur fallait ensuite s'enfuir le plus vite possible pour ne pas se faire intercepter par les jeeps israéliennes lancées à leur poursuite.

La coordination entre les conducteurs est également décisive pour mettre en place le nombre de véhicules nécessaire à la collecte des ouvriers du côté israélien du mur. Car si un *pick up* peut prendre jusqu'à une dizaine d'ouvriers, les berlines affrétées par les Bédouins ne peuvent emporter que 4 à 6 personnes maximum, ce qui multiplie par deux le nombre de véhicules requis.

Ces transports impliquent enfin une coordination en matière de transferts financiers puisque les ouvriers ne paient qu'une fois arrivés dans les villes bédouines¹¹. Ces revenus sont ensuite partagés entre les Bédouins et les conducteurs palestiniens, ce qui implique des transferts d'argent de part et d'autre du Mur. Il faut donc mettre en place une comptabilité « transfrontalière » permettant de gérer cette redistribution.

Dans l'ensemble, ces groupes fonctionnent toujours comme des « entrepreneurs sans frontières », non pas uniquement parce qu'ils mettent en place des activités économiques intégrées de chaque côté du mur, mais également parce que ces activités et leurs pratiques sont régulées par des contrats informels visant à éviter les conflits. La coordination de ces activités est très importante car leur caractère particulièrement lucratif attire de nombreuses personnes et attise la compétition entre les passeurs. En 2010, des notables bédouins vivant du côté israélien ont décidé de forcer les lignages dominant ce marché à convenir d'un accord. L'objectif était double : fixer des règles d'entrée sur ce marché lucratif et punir certains comportements récurrents, tels que la dénonciation des nouveaux arrivants à la police israélienne.

¹¹ En 2010, un passager se rendant de Dhahriyya à l'une de ces villes devait payer 150NIS à son conducteur bédouin, soit environ 30 € ou le salaire d'une journée dans le secteur de la construction.

Les ramifications de l'économie du passage

Au cours des dix dernières années, cette économie informelle a généré des activités et des partenariats particulièrement bien intégrés. Elle a également développé de profondes ramifications au sein des sociétés israélienne et palestinienne, d'autant plus notables que l'on prend en compte la manière dont certains acteurs ont capitalisé sur ces réseaux et ces activités.

Partenariats

Les passeurs sont particulièrement dépendants de leurs réseaux de connaissances pour obtenir les informations nécessaires à la poursuite de leurs activités. Ces réseaux sont très étendus. Outre les guetteurs et les éclaireurs, les passeurs ont besoin de contacts jusqu'au sein de l'administration israélienne.

Les conducteurs bédouins appartiennent souvent à des lignages qui comptent parmi leurs membres des policiers, des gardes-frontières ou des militaires. Ils ont donc la possibilité d'obtenir de précieuses informations sur les mouvements des patrouilles, leurs horaires de relève, l'identité des soldats ou des policiers, la localisation des checkpoints volants, etc.

Les colons israéliens résidant en Cisjordanie peuvent également jouer le rôle d'informateurs. Ils jouissent d'une grande facilité de circulation le long des routes et à travers les checkpoints. Ils sont proches de l'armée et des forces de police stationnées dans leurs colonies. Depuis le milieu des années 1980, ils sont d'ailleurs souvent recrutés par l'armée israélienne comme « auxiliaires de défense territoriaux » (Gordon, 2008). Certains, afin de conserver de bonnes relations avec leur main-d'œuvre palestinienne clandestine et bon marché, n'hésitent pas à avertir leurs ouvriers et leurs conducteurs des déplacements des patrouilles. Parfois même, ils jouent de leurs privilèges pour faire passer clandestinement des Palestiniens à travers les checkpoints. À l'automne 2008, un colon de 63 ans, originaire du sud des montagnes d'Hébron, a été arrêté à un checkpoint avec deux Palestiniens cachés dans son coffre.

En Israël, ces réseaux d'information jouent également un rôle crucial. Ils permettent aux travailleurs palestiniens de trouver des lieux d'hébergement ou des caches. Dans certains cas, ils sont même nécessaires pour garantir leur accès aux chantiers. En 2008, sur un site de construction près de Jérusalem, un garde d'une compagnie de sécurité privée a reçu des pots de vin réguliers de la part d'employeurs israéliens ayant embauché des ouvriers palestiniens sans permis (Glickman, 2008). Des contacts du même type permettent d'éviter les arrestations. Entre 2007 et 2010, grâce à ses protecteurs, Ahmad Ga'ûd, un employeur palestinien originaire du sud de la Cisjordanie, a pu maintenir une équipe d'ouvriers au cœur d'une usine produisant des conserves dans une des principales zones industrielles du Néguev. La mère de l'associé israélien d'Ahmad était officier de police et le patron de l'usine était très bien introduit dans l'administration israélienne. En 2008, Ahmad a d'ailleurs réussi à faire travailler ses ouvriers le jour du Kippour !

Rétribution, extorsion et impôts informels

L'échange d'informations a un coût, qu'il soit social, politique ou économique. Bilâl Abu Kammûne, un employeur bédouin de Rahat âgé d'une trentaine d'années, a cherché à devenir ami avec un groupe de jeunes soldats israéliens stationnés au checkpoint de Meitar/Wadi al-Khalîl avant que celui-ci ne soit pris en charge par une compagnie privée. Il les a invités plusieurs fois dans des restaurants et des cafés de Beer Sheva. Il a progressivement acquis leur confiance et a réussi à les convaincre de son besoin d'employer des ouvriers palestiniens non déclarés afin de maintenir son entreprise à flot. Il a ainsi obtenu un laisser-passer tacite au check point. Pour les remercier de sa générosité, il leur offrait à chaque passage des cartouches de cigarettes. En 2006, le remplacement des soldats par des gardes privés,

déployés par la compagnie « Blanche neige » (*sheleg lavan*), n'a pas mis fin à ce type d'arrangements. Par exemple, en 2008, avec l'aide de gardes privés, plusieurs marchands d'Hébron ont écoulé des produits en direction d'Israël. En 2013, contre des rétributions financières suffisantes, soldats et gardes privés laissaient passer certains véhicules à travers les portes de la barrière de séparation installées un peu plus au nord du checkpoint.

Dans certains cas, des fonctionnaires de la police israélienne ont abusé de la vulnérabilité d'ouvriers palestiniens. En jouant sur leurs contacts parmi les ouvriers et leur capacité de les faire passer par les checkpoints, certains ont obtenu à titre privé des prestations de service gratuites ou à faibles coûts. En 2005, des ouvriers de Samu' ont été engagés par un garde-frontière bédouin de la ville de Hûra, située au sud de la Ligne verte, pour repeindre sa maison. Il est allé les chercher lui-même pour leur faire ensuite traverser le checkpoint avec sa voiture de police et les conduire chez lui. Une fois le travail accompli, il les a congédiés sans les payer et les a menacés de les faire arrêter pour être entrés « illégalement en Israël » s'ils se risquaient à protester.

Les soldats, les fonctionnaires et les gardes privés israéliens ne sont pas les seuls à jouer de leur position de pouvoir et à profiter de la vulnérabilité des ouvriers palestiniens. Du côté palestinien un ouvrier de Bethlehem m'a expliqué comment, en 2009, le don des coordonnées d'un passeur pouvait être vendu par certains intermédiaires. En 2008, des Palestiniens du village de Qattana (nord-est de Jérusalem) travaillant dans le village israélien de Nattaf, situé de l'autre côté de la barrière, ont été forcés par des individus désireux d'y commettre des vols de leur faire état de l'emploi du temps des propriétaires de certaines maisons.

Ces formes d'extorsion ne sont pas exceptionnelles, elles font partie de cette économie informelle de la séparation. Comme beaucoup d'autres contextes frontaliers, ces paiements s'apparentent à des taxes informelles de passage (Andreas, 2001) : quasi systématiques, elles sont incluses dans les calculs des ouvriers ou des entrepreneurs pour organiser leurs passages. Le développement de ces formes d'extorsion témoigne du caractère dynamique et lucratif de ce marché qui attire de nombreux compétiteurs, incluant des représentants de l'État. En assistant les ouvriers et les employeurs palestiniens pour passer en Israël et en prélevant ces impôts, ces acteurs – passeurs, gardes privés, soldats, policiers, fonctionnaires, etc. – s'imposent comme des « autorités régulatrices » aux côtés de l'État d'Israël, car en fonction de leurs intérêts personnels, ils régulent de facto l'accès à Israël et son marché de l'emploi.

Des autorités régulatrices informelles sous contrôle de l'État

L'action de ces acteurs ne remet pas en cause la capacité de contrôle de l'État d'Israël ; au contraire, elle témoigne de sa capacité de redéploiement et d'incorporation des pratiques informelles.

Contrairement aux déclarations officielles des hommes politiques et des hauts fonctionnaires israéliens à propos de la lutte contre les infiltrés (*mistanenim*), sur le terrain les autorités israéliennes ont fait preuve d'une certaine tolérance à l'égard de ces circulations. Tout d'abord, elles n'ont pas les moyens humains et matériels pour stopper ces entrées. En 2008, dans la région du nord de Jérusalem, un garde-frontière israélien estimait que 1 500 Palestiniens passaient chaque semaine par-dessus la barrière entre la banlieue nord de Jérusalem et le village de Nattaf. Selon lui, ses collègues n'arrivaient jamais à attraper plus d'une personne sur dix. En outre, compte tenu du manque de main-d'œuvre, de place et d'infrastructures pour détenir les personnes interpellées, les autorités israéliennes ne pourraient pas se permettre d'engager une procédure de justice contre chaque ouvrier arrêté sans permis (B'tselem, 2007b). Finalement, elles savent qu'elles ne pourront pas arrêter tous les passeurs – le marché est si lucratif qu'un réseau démantelé est immédiatement remplacé par un ou plusieurs autres.

Depuis longtemps, les Services généraux de sécurité (*shabak*), la police et l'armée ont opté pour l'infiltration des réseaux de contrebande qui, à leurs yeux, constituent des sources d'information cruciales sur les activités des Palestiniens le long des routes menant vers Israël, mais aussi au cœur des enclaves palestiniennes. Certains passeurs ont déjà de très bonnes connexions avec des officiers de police, des soldats ou des gardes privés qu'ils essayent de corrompre pour obtenir des informations. Les services de renseignement n'hésitent pas à exploiter ce type de collaboration, pas plus qu'à recruter des informateurs parmi les ouvriers, les employeurs ou même les chauffeurs (B'tselem, 2007b). Dans ces réseaux d'interconnaissances, il suffit de posséder quelques informateurs bien placés pour disposer d'une vision sur une partie assez large de ces réseaux et identifier les individus suffisamment vulnérables qui peuvent toujours être sollicités en cas de besoin. Les services de renseignement disposent de leviers importants : compte-tenu de la gravité des amendes et des peines encourues en cas d'arrestation, il leur est possible de négocier l'aide de certains ouvriers, passeurs ou conducteurs en échange d'absence de poursuites judiciaires.

L'instrumentalisation des réseaux de contrebande donne aux autorités israéliennes davantage de ressources pour empêcher les attentats suicides et surveiller les groupes armés palestiniens. D'ailleurs, ce système de contrôle informel exerce une certaine pression sur les passeurs : se sachant surveillés, ils n'hésitent pas à sélectionner leurs passagers avec attention. Certains soumettent d'ailleurs leurs nouveaux clients à des interrogatoires particulièrement intrusifs, rappelant ceux menés par les autorités israéliennes. Finalement, en tolérant et en contrôlant les passages clandestins et l'économie informelle qu'ils favorisent, les autorités israéliennes entretiennent et renforcent leur contrôle sur les zones C, ainsi que sur les enclaves palestiniennes.

Conclusion

Depuis les années 1990, l'escalade des mesures sécuritaires et des restrictions de mouvement déployées par Israël en Cisjordanie a réduit les entrées des ouvriers palestiniens dans ce pays, mais elle ne les a pas stoppées. En rendant ces passages plus difficiles elle a davantage contribué à changer leurs modalités et, surtout, à faire émerger une économie informelle aux ramifications complexes qui s'étendent bien au-delà du mur.

Des entrepreneurs particulièrement inventifs ont pris avantage des opportunités économiques créées par ces contraintes. Le long du mur de séparation, ils collaborent avec des acteurs aussi divers que des guetteurs, des conducteurs, des garagistes, des restaurateurs, des hôteliers, etc. En dehors de cette zone, ils bénéficient de la complicité de fonctionnaires et d'entrepreneurs privés israéliens, juifs et arabes. C'est donc un marché informel particulièrement intégré et régulé qui s'est mis en place à l'ombre du mur. Il repose sur une division précise des tâches et des sphères d'influence, sur des systèmes de coordination particulièrement réactifs, qu'il s'agisse de l'acheminement des ouvriers ou de la redistribution des profits. Enfin, il intègre des dispositifs qui permettent de réguler les formes de compétition et les conflits générés par l'entrée sur le marché de nouveaux venus.

Depuis la période d'Oslo, cette économie informelle s'est progressivement imposée comme un mécanisme de régulation aux côtés de ceux déployés par Israël. Elle ne facilite pas seulement la mobilité des ouvriers palestiniens, mais elle met aussi en place des systèmes de tarification des trajets et des formes de taxes informelles du passage. Elle a également contribué à restructurer les territoires des zones frontières puisqu'elle reconfigure les routes, les zones de collecte et de déserte que traversent les Palestiniens entre leur domicile et leur lieu de travail. Cependant, l'État d'Israël continue de conserver un contrôle étroit sur cette économie. De nombreux réseaux de contrebande sont infiltrés et utilisés par les services de renseignements. Ils sont ainsi intégrés de facto dans les dispositifs de surveillance israéliens.

À l'aune de ces développements, il est nécessaire de considérer les systèmes de contrôle déployés par Israël dans les Territoires occupés comme des dispositifs de pouvoir hétérogènes qui englobent des acteurs publics et privés, formels et informels dont les intérêts sont parfois antagonistes, mais dont les actions tendent à s'articuler les unes avec les autres.

Bibliographie

ABU ZAHRA Nadia, 2007, *Legal Geographies in Palestine: Identity Documentation, Dispossession, Repression and Resistance*, PhD thesis, Geography, University of Oxford, under the supervision of Tony Lemon and Dawn Chatty.

AMIRY Su'ad, 2010, *Nothing to Lose but your Life*, Doha, Bloomsbury Qatar Foundation.

Andreas, Peter, 2001, *Border Games: Policing the US-Mexico Divide*, Ithaca, Cornell University Press.

ARNON Arie, ISRAEL Luski et Jimmy WEINBLATT, 1997, *The Palestinian Economy. Between Imposed Integration and Voluntary Separation*, Londres, Brill.

B'TSELEM, 2004, *Forbidden Roads: The Discriminatory West Bank Roads Regime*, Jérusalem.

B'TSELEM, 2007a, *Ground to a Halt: Denial of Palestinians' Freedom of Movement in the West Bank*, Jérusalem.

B'TSELEM, 2007b, *Crossing the Line: Violation of the Rights of Palestinians in Israel without a Permit*, Jérusalem.

B'TSELEM, 2007c, *Catch me*, URL: <http://www.btselem.org/video-channel/movement>, consulté le 29 mai 2012.

BONTEMPS Véronique, 2011, « Narratives of Palestinian workers' employed in Israel », in A. KHALIL (dir.), *Palestinian Refugees: Rights, Narratives and Policies*, Birzeit University, p. 219-232 (en arabe).

BORNSTEIN Avraham, 2002, *Crossing the Green Line between the West Bank and Israel*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press.

DE GENOVA Nicholas P., 2002, « Migrant "illegality" and deportability in everyday life », *Annual Review of Anthropology*, 31, p. 419-447.

EKSTEIN Zvi, 2011, *Report of the Committee for Regulating and Monitoring the Employment of Palestinians in Israel*, Mai, Jérusalem, Cabinet Secretary's Office (en hébreu).

ETKES Haggay, 2011, *The Impact of Employment in Israel on the Palestinian Labor Force*, Discussion papers 2011,11, Jérusalem, Research Department, Bank of Israel.

FARSAKH Leila, 2005, *Palestinian Labour Migration to Israel: Labour, land and occupation*, Londres, Routledge.

GLICKMAN Aviad, 2008, « Guard who allowed Palestinians into Israeli town without permit sentenced », *Ynetnews.com*, octobre 30, URL: <http://www.ynetnews.com/articles/0,7340,L-3615403,00.html>, consulté le 31 octobre 2008.

GORDON Neve, 2008, *Israel's Occupation*, Berkeley, University of California Press.

GRINBERG Lev Luis, 2007, *Imagined Peace*, Ram Allah, Mu'assasat al-ayâm, Madar (en arabe).

GRINBERG Lev Luis, 2011, « Discours économiques et construction des frontières dans l'espace israélo-palestinien depuis 1967 », in LATTE ABDALLAH S. et PARIZOT C. (dir.), *À l'ombre du Mur : Israéliens et Palestiniens entre séparation et occupation*, Arles, MMSH/Actes Sud, p. 105-123.

HASS Amira, 2001, *Boire la mer à Gaza*, Paris, La Fabrique.

HASS Amira, 2002, « Israel's closure policy: an ineffective strategy of containment and repression », *Journal of Palestine Studies*, 31(3), p. 5-20.

HAVKIN Shira, 2008, *La privatisation des checkpoints : esquisse d'une transformation d'un dispositif de pouvoir*, Master 2, Thèse en Philosophie, Jocelyne Duboist et Elsa Dorlin (dir.), Université Paris 1.

HAVKIN Shira, 2011, « La privatisation des check-points : quand l'armée rencontre le néo-libéralisme », in S. LATTE ABDALLAH et C. PARIZOT (dir.), *À l'ombre du Mur : Israéliens et Palestiniens entre séparation et occupation*, Arles, Actes Sud, p. 51-72.

HERNANDEZ-LEON Ruben, 2008, *Metropolitan Migrants*, Berkeley, UCP.

KELLY Tobias 2006, *Law, Violence and Sovereignty among West Bank Palestinians*. Cambridge, CUP.

KEMP Adriana, 2004, « Labor migration and racialisation: Labor market mechanisms and labor migration control policies in Israel », *Social Identities*, 10 (2), p. 267-292.

KEMP Adriana et Rebeca RAIJMAN, 2008, *Migrants Workers: The Political Economy of Labor Migration in Israel*, Tel Aviv, Hakibbutz Hameuchad (en hébreu).

LATTE ABDALLAH Stéphanie et Cédric PARIZOT, 2011, « À l'ombre du Mur : comprendre le régime d'occupation israélien », in S. LATTE ABDALLAH et C. PARIZOT (dir.), *À l'ombre du Mur : Israéliens et Palestiniens entre séparation et occupation*, Arles, MMSH/Actes Sud, p. 15-48.

MANSOUR Hani, 2010, « The effects of labor supply shocks on labor market outcomes: evidence from the Israeli-Palestinian conflict », *Discussion Papers* 1014, Berlin, German Institute for Economic Research. URL: <http://ssrn.com/abstract=1639828>

NASASRA Mansour, RICHTER-DEVROE Sophie, ABU RABIA Sarrab et Richard RATCLIFFE, 2015, *The Naqab Bedouin and Colonialism*, Londres, New York, Routledge.

OECD, 2010, *Israel, OECD Reviews of Labour Market Series*, Secretary-General of the OECD.

PARIZOT Cédric, 2001, « Gaza, Beersheba, Dhahriyya: another approach to the Negev Bedouins in the Israeli-Palestinian space », *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem*, 9|2001, mis en ligne le 25 février 2008, URL: <http://bcfrj.revues.org/1742>, consulté le 29 août 2012

PARIZOT Cédric, 2004, « Crossing and Constructing Borders within Daily Contacts », *Notes de Recherche du CER*, 287.

PARIZOT Cédric, 2008, « Tightening closure securing disorder », *Refugee Watch*, 31, p. 54-74.

PARIZOT Cédric, 2009, « Après le mur : les représentations israéliennes de la séparation avec les Palestiniens », *Frontières, Marquages et Disputes. Cultures et conflits* 73 (mars), p. 53-72. URL : <http://conflits.revues.org/index17532.html>

PARIZOT Cédric, 2012, « De l'amorce du processus de paix à l'impasse. Le conflit israélo-palestinien 1993-2012 », in *Medmem, Mediterranean Memory*, URL : <http://www.medmem.eu/fr/folder/40/amorce-processus-paix-impasse>

PARIZOT Cédric, 2013, « A Facilitator Can Hide Another », <halshs-01116263> URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01116263/document>

PORTUGALI Juval, 1989, « Nomad labor: theory and practice in the Israeli-Palestinian case », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 14(2), p. 207-220.

RABINOWITZ Dan, 2003, « Borders and their Discontents Israel's Green Line, Arabness and unilateral separation », *European Studies*, 19, p. 217-231.

SMITH Charles D., 2007, *Palestine and the Arab-Israeli Conflict*, Boston, Bedford/St Martin's.

UNOCHA, 2005, *Humanitarian Update, Occupied Palestinian Territories*. URL : http://www.ochaopt.org/documents/OCHAoPt_ClsrMp_WB_En0805.pdf

UNOCHA, 2010, *West Bank and Gaza Strip Closure Maps*, Jérusalem, UNOCHA.

UNOCHA, 2011a, *Palestinian Communities affected by the Barrier, Map*, Jérusalem, UNOCHA.