

<https://www.ujfp.org/spip.php?article2654>



Jérusalem : un village palestinien traversé par la route d'une colonie

- Pour comprendre - En Israël-Palestine - Territoires occupés -



Date de mise en ligne : mardi 19 mars 2013

Copyright © UJFP - Tous droits réservés

Le conseil municipal de Jérusalem a lancé en décembre dernier la construction d'une voie à grande circulation qui coupera en deux le village palestinien de Beit Safafa, afin de desservir les colonies voisines. Cette route, qui s'inscrit dans un projet plus vaste, illustre l'évolution de l'aménagement de Jérusalem où, à l'Est, ce conflit au sujet d'une route est bien plus qu'une simple lutte entre une municipalité et des résidents. Sous couvert de la construction d'une route "moderne" reposent les fondations d'une occupation israélienne toujours plus enracinée. L'histoire de cette route est une illustration des moyens mis en oeuvre pour l'enracinement de l'occupation.



Les résidents de Beit Safafa ont dressé une tente en protestation contre la route en construction qui traverse leur village pour desservir les colonies voisines. (Photo : Lea Frehse, AIC)

Alors que les autorités israéliennes considèrent Beit Safafa comme une banlieue du 'Grand Jérusalem', ses habitants palestiniens voient leur commune comme un village : ce n'est qu'après 1967 que l'ancien village de Beit Safafa fut absorbé par l'agrandissement de Jérusalem. L'autoroute 50, dont la construction est déjà en plein développement, coupera le village en deux. Les villageois sont indignés et ont manifesté contre la municipalité ces dernières semaines.

Khalil Alian est à la tête du conseil municipal de Beit Safafa qui conduit les négociations avec la ville de Jérusalem. Il accueille ses invités dans sa maison de Beit Safafa avec une histoire. « Dans mon enfance, quand je ne faisais pas mes devoirs, mon grand-père me racontait des histoires. Je me souviens encore de celle du chat et de la souris : le chat chassait la souris qui se cachait dans son trou. Celle-ci entendait le chat miauler à l'extérieur et n'osait pas sortir. Les miaulements s'arrêtèrent quand la souris entendit les aboiements d'un chien et crut qu'elle était en sécurité. Alors qu'elle sortait, le chat l'attrapa. » « Mais comment se fait-il que tu sois encore là alors que le chien est en train d'aboyer ? » s'écria la souris. Le chat répondit avec un sourire : « Dans ce pays, si tu ne parles pas deux langues, tu ne manges pas. »

A Beit Safafa les gens parlent l'arabe mais pour chercher du travail, pour des démarches auprès des autorités ou pour se faire des amis dans les quartiers voisins, ils doivent connaître l'hébreu. Bien que Beit Safafa soit maintenant partie intégrante de Jérusalem, la Ligne Verte la traverse : de 1949 à 1967 le village était partagé entre Israël et la Jordanie, une ligne de chemin de fer le coupant en partie. Le village est maintenant réuni mais une nouvelle partition menace ses habitants avec les travaux pour l'achèvement de l'autoroute 50 qui prolonge la Route Bégin.

Les villageois s'inquiètent du bruit et des risques causés à l'environnement mais ils craignent plus encore pour leur communauté : car l'Autoroute 50 va gêner les mouvements de population dans l'enceinte du village. Les résidents ne pourront plus facilement se rendre aux écoles, à la mosquée ou visiter leur famille sans faire un long détour. Ils seront obligés de prendre leur voiture.

Les travaux pour cette route suivent un plan établi 23 ans plus tôt et constituent le lien final dans la toile tissée entre les colonies entourant Jérusalem et le réseau routier israélien. Au sud, l'autoroute 50 écoulera le trafic vers le groupement des colonies de Gush Etzion autour de Bethléem. Au nord il reliera la Route 443 qui rejoint Tel-Aviv en coupant à travers la Cisjordanie. Protégés par des murs et des barbelés, de larges portions de cet autoroute sont inaccessibles aux Palestiniens.

La municipalité assure que les villageois ont donné leur accord pour la construction de cette route quand elle fut décidée en 1990, date à laquelle ils furent également dédommagés financièrement pour les inconvénients causés. Des (re)logements furent proposés. Ce qui ne suscita alors aucune protestation. Les villageois affirment qu'ils n'ont pas été correctement informés et consultés au cours de la planification des travaux. « Il y a 23 ans, cette décision faisait partie d'un plan d'ensemble pour le développement de la région qui prévoyait une route. Il n'était pas question d'une autoroute aussi importante », déclare l'avocat Kais Nasser qui, à cette heure, représente les villageois devant le tribunal compétent. « Quand on a prolongé l'autoroute dans les quartiers juifs, ils ont présenté aux résidents des plans détaillés et les ont modifiés chaque fois qu'on le leur a demandé. Les gens de Beit Safafa n'ont jamais été consultés et sont supposés accepter ce qu'il en résulte ».

En Septembre 2012, le représentant des villageois Khalil Alian fut informé par la municipalité quelques semaines avant le début des travaux. « Nous avons demandé à voir les plans et à avoir notre mot à dire. Il y a bien eu quelques réunions, mais en décembre ils ont tout simplement commencé les travaux. » affirme Alian. Le 12 décembre, les résidents ont mis en place une pétition par voie administrative contre la municipalité de Jérusalem contestant la légitimité du procédé. La Cour a rejeté leur plainte, déclarant qu'ils auraient dû la déposer en 1990. Les villageois ont fait appel de la décision et la procédure est toujours en cours. Pendant ce temps, les résidents ont lancé une série de manifestations et mènent une campagne virulente pour le respect de leurs droits. A leurs manifestations sur le site des travaux de construction, devant les bâtiments de la mairie et la Knesset, se sont joints à eux des Palestiniens, des Israéliens et des militants internationaux. Peu de medias israéliens ont rapporté l'information mais, alors que la résistance se prolonge, l'affaire commence à prendre de l'ampleur.

Pendant ce temps le chantier bat son plein malgré l'indignation publique. Les bulldozers travaillent à quelques mètres des quartiers résidentiels : tandis que la municipalité continue d'invoquer le plan de 1990, elle poursuit la distribution de permis de construire sur les terres jouxtant ce qui est en passe de devenir un axe routier de première grandeur. Ala Selman fut un des premiers à construire ici. Il voit son mode de vie menacé et il est un de ceux qui furent à l'origine de ce mouvement de contestation. Selman a cédé un bout de terrain pour y ériger une tente dédiée à la protestation. « Si vous voulez construire une route dans l'intérêt du peuple, faites-le donc. Mais ne nous passez pas dessus. » Exige-t-il.

Les exigences des villageois sont modestes : « Nous savons que nous ne pouvons arrêter la route, » dit un autre résident, qui joue un rôle très actif dans le mouvement. « Nous voulons limiter les dégâts pour notre village en obtenant une modification du plan, faisant en sorte que la route passe un peu plus bas et la faire couvrir, avec des passerelles qui uniraient les deux côtés. » Jusque là la municipalité s'oppose à cette proposition, estimant son coût trop élevé. Les protestataires doutent de la sincérité des administrateurs : « Cela ne coûterait pas en réalité plus cher. La raison pour laquelle ils ne veulent pas couvrir la route réside dans le fait qu'ils projettent plus tard de construire plus de routes de liaison à travers Beit Safafa. Ils vont petit à petit découper le village en tranches. » déclare Ala Selman.

Depuis ces dernières décennies, la communauté palestinienne de Beit Safafa s'est retrouvée de plus en plus isolée de par l'expansion rapide des populations juives avoisinantes et des colonies. Les villageois se retrouvent aujourd'hui

étroitement intégrés à leur important voisinage judéo-israélien. L'accès au marché du travail israélien est à l'origine d'une relative prospérité pour le village : Beit Safafa accueille une classe moyenne palestinienne. Mais les liens sociaux vers les communautés palestiniennes des Territoires occupés et d'Israël se sont affaiblis.

L'adaptation économique et sociale a endormi la sensibilité politique de Beit Safafa. Après la première Intifada, le village n'a pas beaucoup fait les gros titres des journaux en terme d'opposition à l'occupation - contrairement à d'autres communautés palestiniennes de Jérusalem-Est. La vague de manifestations autour de la construction de cette route a remis Beit Safafa sur le devant de la scène politique - et les protestataires ont commencé à créer des liens avec d'autres mouvements plus à l'est. Ce sont les jeunes de Beit Safafa qui sont les plus virulents, s'organisant par l'intermédiaire de Facebook.

Les aînés parmi les administrateurs du village sont déçus par les autorités - celles-là même auxquelles ils s'étaient adaptés : « Depuis 1949, les gens de Beit Safafa n'avaient jamais posé de problèmes pour le peuple ou pour le gouvernement d'Israël ou à leur gouvernement. Et qu'avons-nous reçu en retour ? Rien, » déclare Khalil Alian, qui est né et a grandi ici. La stratégie qui consiste à éviter la confrontation en échange de la paix et la tranquillité intérieure, dit-il, se retrouve compromise : « Israël n'a cessé de prendre de la terre à Beit Safafa pendant les dernières décennies : les quartiers de Talpiyot, Gilo, Katamonim sont bâtis sur la terre du village. Mais cette route est quelque chose de nouveau : elle commence à prendre sur le sol du village lui-même. »

Dernièrement, les manifestations ont retenu l'attention des instances politiques : au début de la semaine passée, les membres de la Knesset Ahmab Tibi (de Ra'am-Ta'al) et Micky Rozenthal (du Parti travailliste) sont venus voir la tente de protestation. « Nous agissons en faveur d'un changement du plan, car il porte un préjudice au village. Nous ne promettons rien mais nous allons essayer » a déclaré Rozenthal. Il est bien entendu que cette attention portée à un quartier palestinien relativement marginal doit être mise en perspective avec un contexte plus général.

La municipalité de Jérusalem a initié une série de mesures visant le développement des services publics dans les quartiers palestiniens, négligés depuis des décennies. Un plan quinquennal décidé par le maire Nir Barkat attribue un budget de 50 millions de shekels pour améliorer l'infrastructure de ce que les instances officielles nomment les quartiers 'arabes'. Cette décision s'inscrit dans une intention politique plus vaste visant à l'intensification de l'emprise israélienne sur Jérusalem-Est. « Il nous faut renforcer la position de Jérusalem en tant que capitale unifiée, et nous devons montrer que nous nous préoccupons de chaque citoyen » a déclaré le ministre des transports Yisrael Katz en février 2012. Le maire Barakat, qui fut un riche homme d'affaires avant d'entrer dans ses fonctions, poursuit avec pragmatisme l'idéal israélien d'un 'Grand Jérusalem'. Ses allures de technocrate sont simplement le résultat d'une équation basée sur l'espérance que l'évolution économique et des barrières sociales clairement définies permettront de contenir les aspirations politiques des résidents palestiniens.

Paradoxalement, alors qu'Israël étend son emprise vers Jérusalem-Est, la ségrégation s'amplifie toujours. Les relations israélo-palestiniennes dans la cité restent au mieux superficielles : depuis l'explosion de la seconde Intifada et la construction du Mur de Séparation, les contacts entre Israéliens et Palestiniens se sont spectaculairement réduits et se limitent aux relations de travail. L'adaptation est à sens unique : Il est peu probable que les voisins de Beit Safafa dans les colonies de Gilo se rendent dans le village ou qu'ils apprennent l'arabe. La fable de Khalil Alian, cependant, est valable pour la plupart des hommes (et quelques femmes) palestiniens résidents de la cité.

« Le gouvernement veut la ségrégation entre Arabes et Juifs. La route peut bien passer au milieu de notre communauté, nous n'y auront jamais un accès direct. La route n'est pas pour nous et nous en sommes conscients, » déclare Khalil Alian. « Et en plus de nous séparer des Juifs, le gouvernement nous divise de plus en plus de l'intérieur : les gens aujourd'hui diffèrent davantage en termes d'accès à la citoyenneté, au droit de vote et aux permis. »

L'autoroute n°5 s'inscrit dans un contexte. Comme l'avocat Nasser le fait remarquer, non seulement cette route n'est

Jérusalem : un village palestinien traversé par la route d'une colonie

destinée à ne desservir que les colonies, mais « la municipalité aurait pu améliorer le flux du trafic sur les routes préexistantes et il n'aurait pas été nécessaire de couper Beit Safafa. Que la population arabe en soit la victime est entièrement délibéré. » Selon Moriah, la compagnie commissionnée pour la construction de l'autoroute, les plans sont adaptés à l'intensification du trafic - ou à l'évolution des colonies qu'elle dessert.

L'autoroute, en tant que pièce d'un plus grand ensemble, illustre le changement du visage de l'occupation de Jérusalem. La gestion technocratique est devenue le modus operandi de la subordination à la colonisation. Sous couvert d'une autoroute 'moderne' se cachent les fondements d'une hégémonie toujours croissante exercée par les Israéliens. Cette hégémonie s'impose par des voies différentes. Dans ce cas, par la voie d'une autoroute.

12 mars 2013 : Cet article a été publié en anglais sur le site web de l'AIC (Alternative Information Center - Centre d'information alternative) :

<http://www.alternativenews.org/english/index.php/news/jerusalem/6110-jerusalem-palestinian-village-to-be-divided-by-settlement-road.html>

Par Johanna Wagman (membre de l'UJFP) et Lea Frehse, écrit pour le compte de l'AIC

Traduit de l'anglais par Jean-Moïse Braitberg (membre de l'UJFP)