Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 133 (2007)
Heft: 23: Urbanisme sous conflit

Artikel: Passages sous contrôle
Autor: Métaireau, Béatrice
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-99628

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Béatrice Métaireau

Passages **sous contrôle**

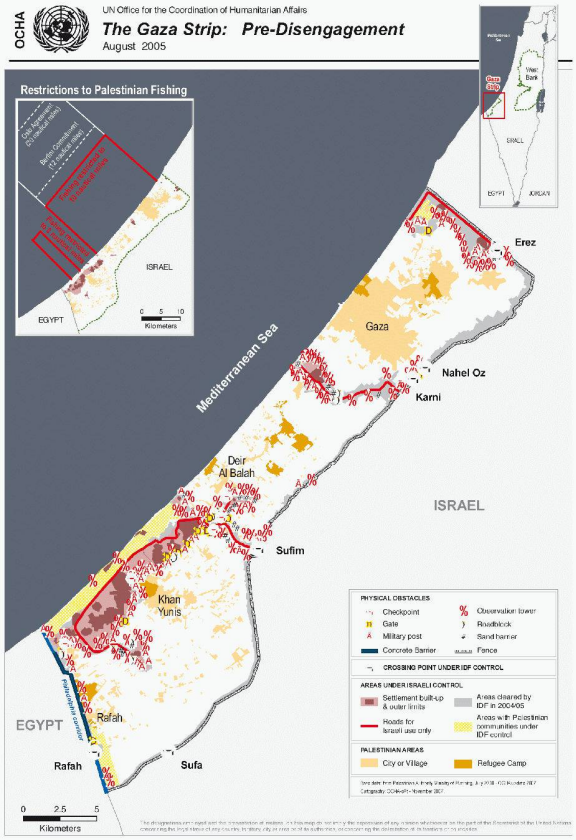
Malgré le retrait des civils israéliens de Gaza en septembre 2005, le statut d'enclave de ce territoire demeure : l'Etat hébreu conserve le contrôle de toutes les frontières et de tous les points de passage.

Depuis le 12 septembre 2005, la Bande de Gaza n'abrite plus aucun civil israélien. Applaudi par toutes les chancelleries et plusieurs capitales arabes, l'Etat hébreu a évacué 8500 de ses citoyens repartis dans les 21 colonies que comptait ce territoire. Avec la destruction ou le transfert de l'infrastructure israélienne, la Bande de Gaza forme maintenant un tout territorial pour les 1.4 millions de Palestiniens qui y résident. Leur circulation interne est désormais libre (fig. 1 et 2)[1]. Cette situation consacre-t-elle pour autant la fin du contrôle israélien sur la Bande de Gaza ? La carte en est le témoin, *Tsahal*[2] conserve la maîtrise des frontières maritimes et terrestres de ce territoire[3]. Toute embarcation palestinienne s'aventurant

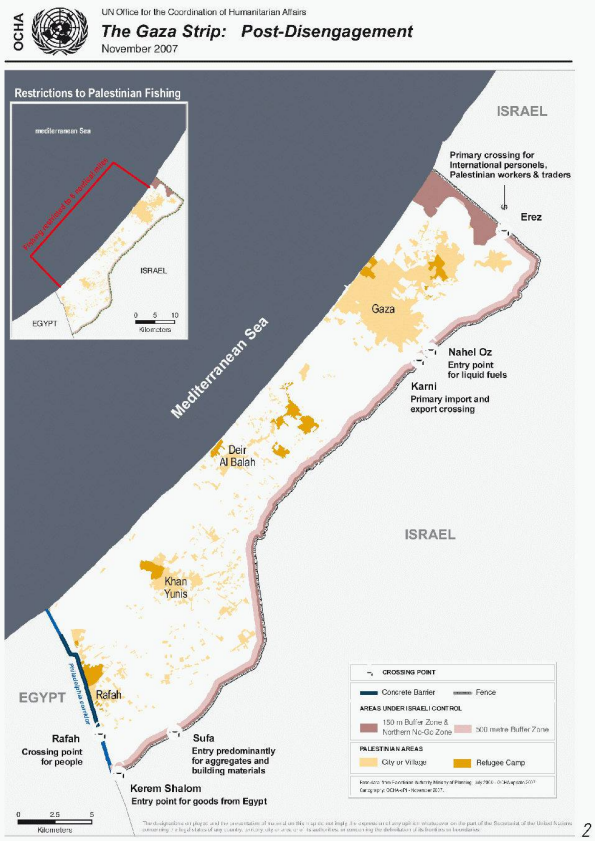
[1] Avant septembre 2005, les colonies, les routes réservées aux colons ainsi que les multiples installations pour les sécuriser (*checkpoints*, clôtures, etc.) partageaient la Bande de Gaza en trois, ce qui rendait les déplacements internes des Palestiniens difficiles voire impossibles < www.ochaopt.org>.

[2] Mot hébreu désignant les forces armées israéliennes (abrégé de Tsva Haganah Le-Israel)

[3] La carte n'y fait pas référence, mais l'espace aérien de la Bande de Gaza demeure également sous contrôle de l'armée israélienne.



1



2

Fig. 1 et 2 : La Bande de Gaza avant et après le retrait des civils israéliens

Fig. 3 : Point de passage d'Erez : tunnel emprunté par les travailleurs détenteurs d'un permis pour se rendre en Israël (mai 2006)

Fig. 4 : Mur métallique installé sur la frontière sud de Gaza, flanqué de sa zone tampon (septembre 2005)

(Tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur, © OCHA.)

3

à plus de 11 kilomètres[4] au large de la côte méditerranéenne s'expose au minimum à des coups de semonce tirés par la marine israélienne. Tout mouvement depuis et vers la Bande de Gaza reste sous contrôle israélien. Il s'effectue uniquement par voie terrestre et, selon la nature du transport (biens ou personnes) et sa destination/provenance, via l'un des six points de passage situés en lisière sud, nord et est (fig. 2).

Plusieurs mesures mises en œuvre quelques années avant ou peu après le démantèlement des colonies assurent d'ailleurs aujourd'hui le bon fonctionnement de ce dispositif. Erigée par l'Etat hébreu après la signature entre Israël et les Palestiniens de l'*Agreement on the Gaza Strip and the Jericho Area* en mai 1994, la barrière de sécurité, qui entoure les flancs nord et est de la Bande de Gaza, a en effet été renforcée après le déclenchement de la seconde Intifada (septembre 2000) et fut dotée d'une zone tampon élargie quelques mois après le départ des civils israéliens. Ce ruban de terre à l'intérieur de la Bande de Gaza, d'une largeur de 150 à 500 mètres, est sous contrôle de l'armée israélienne et désormais interdit d'accès aux Palestiniens. A quelques rares exceptions près, ces derniers ne peuvent pas non plus emprunter les cinq points de passage qui jalonnent la barrière de sécurité[5]. Sous la responsabilité de l'Israel Airports Authority, de Tsahal ou encore d'une compagnie israélienne de sécurité privée, ces passages sont en effet les points par lesquels transitent les biens en provenance et à destination de la Bande de Gaza (fig. 3). Autrement dit, les Palestiniens de Gaza n'ont à ce jour aucune emprise sur leur système d'import/export de marchandises. Leur mobilité vers Israël et, surtout, vers la Cisjordanie via Israël est devenue pour ainsi dire inexistante[6]. Pour se rendre ailleurs, un Palestinien de la Bande de Gaza n'a donc pas d'alternative : il doit se rendre à la frontière égyptienne et emprunter l'unique point de passage existant le long de celle-ci, Rafah. En surface, cette frontière est infranchissable depuis 2000 et la construction par Israël d'un mur en métal, auquel fut progressivement ajouté une zone tampon de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur de la Bande de Gaza (fig. 4). Cette zone correspond à un périmètre débarrassé de toute infrastructure suite à plusieurs incursions militaires intervenues en 2004[7]. L'objectif officiel de ces dernières était de lutter contre la contrebande s'effectuant via des tunnels creusés en dessous de la frontière séparant l'Egypte et la Bande de Gaza. Avec le départ des civils israéliens, le contrôle de cette dernière – communément appelée « corridor de Philadelphie » – n'a pas été transféré aux Palestiniens mais à l'Egypte. Conformément à l'accord signé avec l'Etat hébreu le 1er septembre 2005, ce pays est en effet devenu responsable de la sécurité tout comme de la lutte contre la contrebande le long de ce corridor[8].

Cette implication égyptienne ne s'étend toutefois pas au passage de Rafah. Contrairement aux points de passage situés

[4] Equivaut à 6 miles nautiques. En théorie, tel que stipulé dans l'Accord d'Oslo II (*The Israeli-Palestinian Iterim Agreement on the West Bank and the Gaza Strip – 28 September 1995*), cette limite devrait être de 20 miles nautiques (environ 37 kilomètres). En pratique, les Palestiniens n'ont jamais été autorisés a se rendre au-delà d'une limite excédant 10 miles nautiques (18,5 km), soit celle qui prévalait avant le désengagement des civils israéliens de la Bande de Gaza. Cette situation est également contraire à l'engagement pris par le gouvernement israélien auprès des Nations Unies en août 2002 (<www.ochaopt.org/documents/bertini_rpt.pdf>), qui prévoyait une extension de cette limite à 12 miles nautiques (22 km). Cet engagement fut d'ailleurs réitéré peu après le désengagement, le 15 novembre 2005, avec la signature entre Israël et l'Autorité Palestinienne de l'AMA (*Agreement on Movement and Access*, voir <www.ochaopt.org/documents/Agreement_on_Movement_and_Access_Final_15_Nov_2005.pdf>)

[5] Seuls les travailleurs et hommes d'affaires détenteurs d'un permis octroyé par les autorités israéliennes et uniquement via le passage d'Erez (fig. 3), peuvent en effet se rendre en Israël et/ou en Cisjordanie. A titre d'exemple, le nombre de Palestiniens de la Bande de Gaza disposant d'un permis pour travailler en Israël est passé de 23 000 personnes en septembre 2000 (<www.ochaopt.org/documents/ochaSR_GazaAccess_April06.pdf>) à 4 en septembre 2006 (<www.ochaopt.org/documents/HM_Sep07.pdf >).

[6] L'accord d'Oslo II prévoit la création d'une connexion entre la Bande de Gaza et la Cisjordanie : « There shall be a safe passage connecting the West Bank with the Gaza Strip for movement of persons, vehicles and goods », (Annex 1, Article X). Cette idée a d'ailleurs été réaffirmée et précisée avec la signature de l'AMA : « Israel will allow the passage of convoys to facilitate the movements of goods and persons ». A ce jour (18 novembre 2007), ces dispositions n'ont pas encore été mises en application.

[7] Selon *Human Rights Watch*, la création de cette zone a entraîné la destruction de 298 maisons (« Razing Rafah – Mass Home Demolitions in the Gaza Strip », HRW, 2004, p.9)

[8] Cette responsabilité est exercée depuis le côté égyptien de la frontière, au travers le déploiement de la *Border Guard Force*, une unité de 750 hommes créée spécialement dans cette perspective.

au contact du territoire israélien, le fonctionnement du passage de Rafah est désormais du ressort des Palestiniens. Tel que prévu par l'AMA (*Agreement on Movement and Access*), un accord conclu entre l'Autorité palestinienne et Israël en novembre 2005, cette responsabilité s'exerce néanmoins sous la supervision active de l'*European Border Assistance Mission* (EU BAM)[9]. De surcroît, l'Etat hébreu conserve un droit de regard et de veto sur des personnes candidates au passage et peut, indirectement, entraîner la fermeture de Rafah lorsqu'il juge la situation sécuritaire précaire. Pour rejoindre Rafah, les observateurs européens doivent en effet passer par Kerem Shalom, sous contrôle exclusif israélien[10], puis emprunter la partie du corridor de Philadelphie située à l'interieur de la Bande de Gaza (fig. 2). La présence des membres de l'EU BAM étant indispensable à son ouverture, Rafah ne peut donc pas fonctionner si les autorités israéliennes décrètent la fermeture de Kerem Shalom.

Ainsi, de cette description de la réalité gaziote post-désengagement, un faisceau d'éléments corrobore l'idée suivante : le démantèlement de la Bande de Gaza a certes donné plus d'espace à l'autonomie palestinienne, mais il n'a pas changé le statut d'enclave de ce territoire. Le contrôle israélien de la Bande de Gaza, même si il est aujourd'hui uniquement de nature externe, demeure.

Béatrice Métaireau, géographe (Paris IV)
Cartographe pour l'OCHA à Jérusalem
Les Hautes Chasnières, F – 49380 Thouarcé

[9] « According to the Agreed Arrangement on the EU BAM at the Rafah Crossing Point (RCP) on the Gaza-Egypt border, the Mission's role is to monitor, to mentor, to verify and to evaluate the performance of the PA border control, security and custom officials who do all the work at the terminal », *European Union Border Assistance Mission Rafah*, Basic information on EU BAM, April 2007 (<http://consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/070417_Basic.pdf>)

[10] Contrairement aux quatre autres passages existant sur les flancs ouest et nord de la Bande de Gaza, Kerem Shalom est le seul dont l'infrastructure est entièrement située en Israël et juste au contact de la frontière du territoire gaziote. Il est également le seul à ne pas disposer d'une partie palestinienne : les quatre autres passages sont en effet plus ou moins situés à cheval sur la frontière de la Bande de Gaza et disposent d'une partie palestinienne et israélienne. Les biens en provenance d'Egypte transitant par Kerem Shalom sont ainsi transportés à l'intérieur de la Bande de Gaza par des chauffeurs palestiniens accrédités par les autorités israéliennes à emprunter le corridor de Philadelphie.

4