



Vue panoramique de Maalé Adoumim

Les intérêts sécuritaires de l'Etat juif : Jérusalem et la zone E1

Nadav Shragai



**Jerusalem Center for Public Affairs-JCPA
Centre des Affaires Publiques et de l'Etat-CAPE**

La zone appelée E-1 (Est 1) et son projet de construction provoquent un tollé général chez les Palestiniens, dans la presse et au sein des chancelleries. Cette critique se fonde en grande partie sur une méconnaissance du dossier et une incompréhension des intérêts stratégiques et sécuritaires de l'Etat juif et du principe de contiguïté avec sa capitale, Jérusalem.

Cette zone, d'une superficie de 12 hectares seulement, est adjacente à l'est de Jérusalem. Elle fait partie de Maalé Adoumim, ville-dortoir de la capitale d'Israël. Le projet de construction existe depuis plus de 20 ans et demeure toujours à l'ordre du jour dans le débat public en Israël et sur la scène internationale.

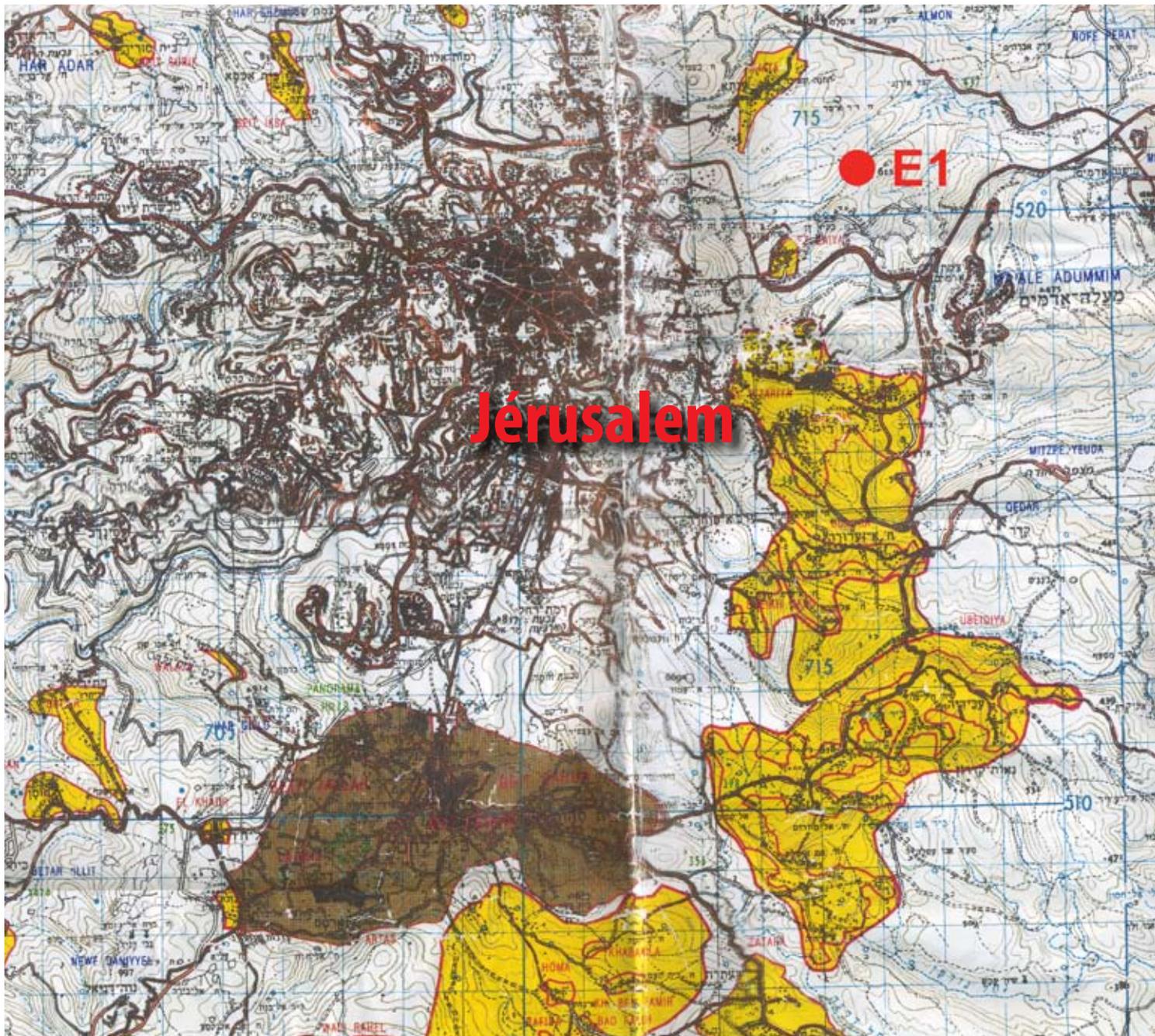
Ce projet sévèrement contesté par les Palestiniens suscite une opposition farouche des instances internationales. C'est précisément pour cette raison qu'il n'a pas été mis en œuvre à ce jour.

Depuis Yitzhak Rabin, tous les chefs de gouvernement ont soutenu ce plan. Le site E-1 est en fait une zone largement inhabitée et c'est bien l'Etat qui en est le propriétaire.

Le contrôle de la zone E-1 est vital pour le développement de la région et pour la sécurité de l'Etat d'Israël. Une ceinture palestinienne de construction pourrait en effet menacer Jérusalem par l'Est et empêcher un contrôle de la route Jérusalem-Jéricho. Cette artère principale est d'une importance stratégique capitale pour pouvoir, en cas de conflit armé, transporter des troupes et des équipements vers l'est et le nord du pays *via* la vallée du Jourdain.

Contrairement aux analyses de certains observateurs, la construction de la zone E-1 ne pourra pas couper la Cisjordanie en deux et ne portera aucune atteinte à la contiguïté palestinienne. Israël a déjà planifié une nouvelle route qui permettra aux Palestiniens venant du Sud de circuler vers l'est de Maalé Adoumim et de poursuivre leur chemin vers les villes du nord de la Cisjordanie. En fait, ce détour réduira le temps de trajet des véhicules palestiniens circulant sur la direction Nord-Sud et leur évitera des barrages routiers.

En réalité, la principale menace pour une future contiguïté territoriale israélienne est surtout due aux constructions palestiniennes illégales qui s'établissent dans cette zone sensible. La construction israélienne et palestinienne en Cisjordanie a été régie par les dispositions juridiques inscrites dans l'accord intérimaire d'Oslo II du 28 septembre 1995. La zone E-1 est située au sein de la zone C ; autrement dit, selon cet accord, Israël y conserve ses pouvoirs de planification. Par conséquent, la plupart des constructions palestiniennes récentes y sont illégales. En revanche, les accords d'Oslo n'interdisent pas les activités d'implantations israéliennes ; et pourtant jusqu'à ce jour Israël s'est abstenu de le faire dans cette zone pour éviter des frictions avec la communauté internationale.



Carte de l'accord intérimaire Oslo II de 1995, par lequel la Cisjordanie a été divisée en trois zones. La "zone A" (non représentée sur cette carte) est sous le contrôle exclusif de l'Autorité palestinienne. Dans la "zone B" (représentée ici en jaune), où Israël continue d'assurer la sécurité et la lutte contre le terrorisme, l'Autorité palestinienne dispose d'une juridiction complète, y compris le pouvoir de planification. La "zone C" (ici en blanc), dans laquelle est située la zone E1, est sous le contrôle d'Israël, dont relève le pouvoir de planification et de construction.

Il existe en Israël un large consensus concernant la nécessité de relier Maalé Adoumim à Jérusalem grâce à la construction de la zone E-1. Et pourtant, à l'exception du siège du district de la police de Judée-Samarie, aucune autre construction n'a été effectuée en raison d'une farouche opposition américano-européenne.

Depuis que ce plan a été approuvé voilà déjà 13 ans, la superficie de cette zone a été réduite par la présence de tribus bédouines et une construction palestinienne illégale. De fait, le corridor s'est rétréci à une largeur d'un seul kilomètre.

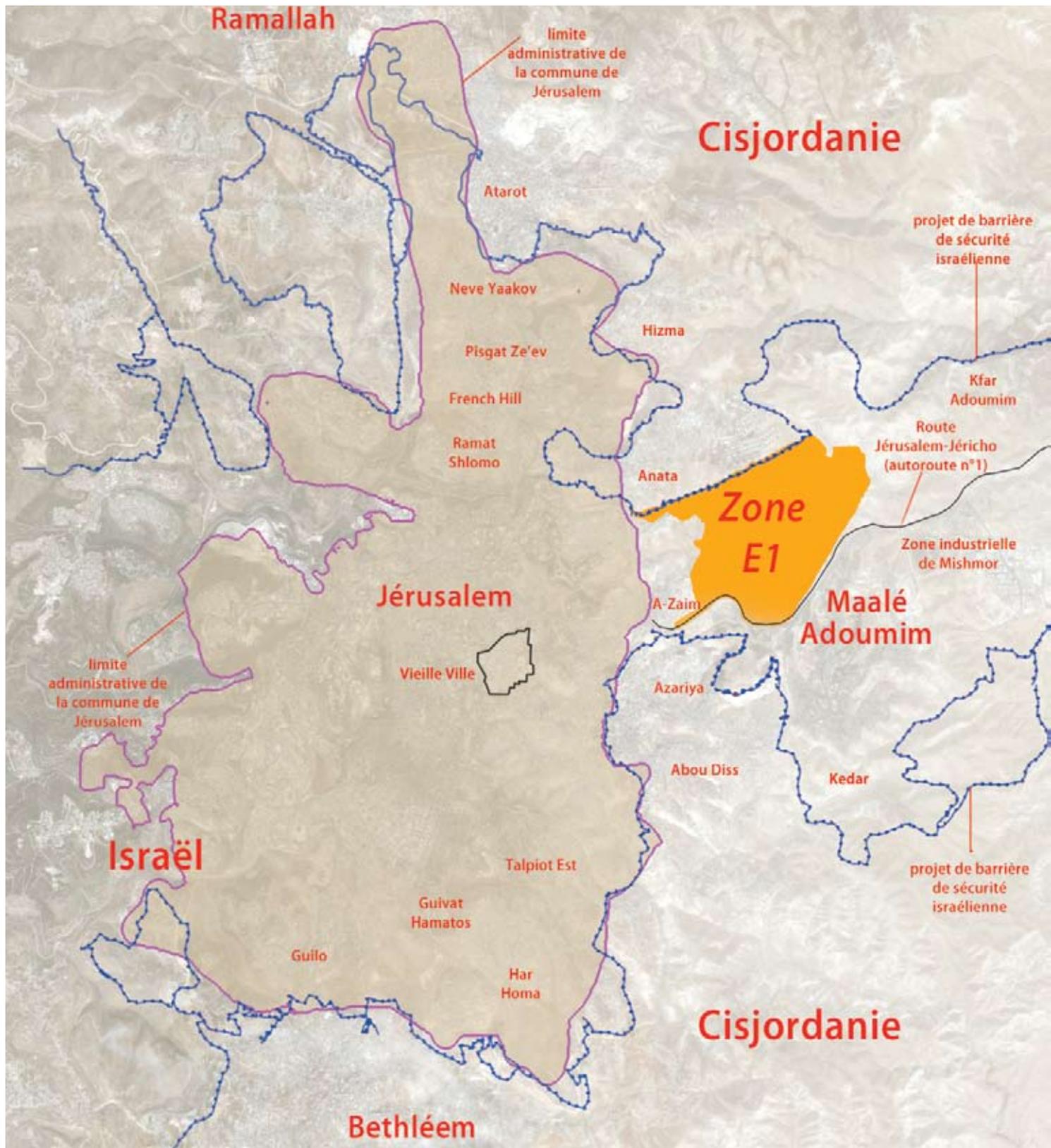


PAGE • 4

Constructions palestiniennes empiétant sur la route Jérusalem-Maalé Adoumim (en 1989 et en 2012)

Pour pouvoir garantir le statut de Jérusalem comme capitale de l'Etat juif, les gouvernements israéliens successifs ont planifié et ont construit des quartiers-dortoirs autour de la Ville sainte : Maalé Adoumim à l'Est, Guivat Zéev au Nord, Efrat au Sud et Bétar au Sud-Ouest. Tous ces quartiers forment une seule zone métropolitaine ; ils sont destinés à demeurer sous souveraineté de l'Etat d'Israël et à être annexés dans le cadre d'un accord de paix permanent.

Le 14 avril 2004, le Président américain George W. Bush a remis au Premier ministre Ariel Sharon une missive qui confirme que dans tout arrangement final israélo-palestinien, la réalité démographique créée sur le terrain depuis la guerre des Six Jours devra être prise en compte et, de fait, des modifications seront nécessaires. En clair, Israël ne pourra plus se retirer de toutes les zones de Cisjordanie.



La zone E1 reliant Jérusalem à Maalé Adoumim

La barrière de sécurité a été tracée sur la base de ce principe afin d'incorporer les principaux blocs d'implantations. Quelques 220 000 des 290 000 résidents de Judée-Samarie habitent au sein de ces grands blocs. La Cour suprême de justice a d'ailleurs confirmé le principe d'inclure ces blocs d'implantations à l'ouest de la barrière de sécurité.

Maalé Adoumim, fondée en 1977, est devenue une ville à part entière en 1991. Aujourd'hui, le nombre de ses habitants s'élève à 36 000 et il est prévu en 2020 de l'accroître à 70 000. Cette ville située à la lisière du désert de Judée, à environ 7 km à l'est de la route Jérusalem-Jéricho, est proche des quartiers nord de la capitale : Pisgat Zéev, Haguiva Atsarfatit et Ramat Eshkol.

Une grande partie des terres de la zone E-1 ne convient pas à la construction en raison de considérations topographiques et du fait qu'une partie est destinée à devenir une réserve naturelle. Sur son côté Ouest, il est prévu de construire un quartier résidentiel de 3 500 unités de logement, accompagnées de lieux touristiques, d'hôtels, et d'entreprises industrielles et commerciales qui pourront servir toute la population de la région de Jérusalem et fournir des milliers d'emplois aux Israéliens et aux Palestiniens.



Vue de la zone E1 et de Maalé Adoumim (à droite) depuis Har Hatsofim à Jérusalem

Le 30 novembre 2012, suite à de longues années de gel du projet, le gouvernement israélien a décidé de renouveler l'agrément de planification et de construction dans cette zone controversée.

La décision fut prise en réponse à la décision de l'Assemblée générale de l'ONU de reconnaître la Palestine comme observateur non étatique. Les réactions furent immédiates et virulentes. De nombreux pays condamnèrent la "rétorsion". Le porte-parole de la Maison Blanche déclara que le projet était contraire à la politique américaine et qu'il savait la solution de deux Etats. Les ambassadeurs d'Israël en Grande-Bretagne, en France, en Suède, en Espagne et au Danemark furent convoqués et réprimandés. 14 des 15 membres du Conseil de sécurité ont affirmé leur opposition au projet tandis que le Secrétaire général de l'ONU, Ban Ki-moon évoquait "une voie dangereuse prise par Israël".

Au début du mois de janvier 2013, des Palestiniens ont installé avec le soutien de l'Autorité palestinienne des tentes de protestation dans la zone E-1. Quelques jours plus tard, suite à l'approbation de la Cour suprême de Justice, les autorités israéliennes ont décidé de démanteler cette implantation sauvage.

Le gouvernement Netanyahu a " rejeté toutes les critiques et les condamnations en insistant sur les intérêts vitaux et sécuritaires de l'Etat d'Israël et précisant que malgré les pressions internationales il n'y aurait pas de changement dans la décision prise. "

Toutefois, à la dernière minute, en dépit de l'approbation gouvernementale, l'application du projet fut suspendue *sine die*.



PAGE • 7

Section complète d'une des routes de contournement palestiniennes. Leur achèvement assurera la continuité entre les routes du nord et du sud de la Cisjordanie.

Dans ce contexte, il est important d'éclaircir certains aspects du projet E-1 car il est d'une importance considérable pour l'Etat d'Israël et l'avenir de la région. Nous réfutons les allégations de la communauté européenne affirmant que ce plan retarde " la solution de deux Etats " ou empêche tout contact entre la population située au Nord avec celle de la bande Sud.

Rappelons qu'il existe un consensus général en Israël autour de l'avenir de la ville de Maalé Adoumim et de son lien vital avec la capitale Jérusalem. Il s'agit d'une partie intégrante du concept principalement sécuritaire du " Grand Jérusalem " et le détachement de Maalé Adoumim de Jérusalem serait dangereux, portant atteinte aux intérêts vitaux de l'Etat juif.

Pendant 19 ans (1948-1967), Jérusalem a été divisée et séparée par une muraille, sa partie orientale étant sous occupation jordanienne. Voilà déjà 45 ans que toutes les barrières sont tombées et que la Ville sainte a été unifiée sous souveraineté israélienne. La liberté de circulation de ses habitants est aujourd'hui tout à fait assurée. En dépit de l'omniprésence du conflit, il existe une coexistence au quotidien avec de nombreux éléments de coopération et de compréhension vivaces entre les populations.

Juste après la guerre des Six Jours de 1967, dans le but de marquer le statut de Jérusalem unifiée comme capitale d'Israël et de renforcer sa position nationale, une série de quartiers et de villes dortoirs ont été construits, où vivent aujourd'hui plus de 200 000 habitants. L'objectif était double : créer de nouveaux logements en garantissant la sécurité des résidents de la région.

Depuis la création de l'Etat juif, ses dirigeants ont poursuivi cet objectif afin de renforcer les frontières du pays et de préserver une présence civile permanente. Au fil des années, la Galilée et le Néguev, comme les grands blocs d'implantation en Cisjordanie après 1967 et la périphérie autour de Jérusalem, ont été construits à partir de ce concept.



Carte Google Earth. Vue de Jérusalem jusqu'à la mer Morte

La construction de logements et la sécurité sont deux piliers inébranlables et inséparables de la politique israélienne. Selon tout constat réaliste, il ne peut y avoir de sécurité sans implantations, et d'implantations sans sécurité. Avec le changement des conditions politiques, notamment suite à une vague d'attentats terroristes au début des années 2000 (la deuxième Intifada), le gouvernement s'est trouvé dans l'obligation de construire une barrière de sécurité autour de la capitale. Grâce à ce Mur, de nombreux attentats-suicides et un trafic de contrebande d'armes ont été déjoués. Ces mesures sécuritaires ont certes imposé des restrictions sur la liberté de mouvement de la population palestinienne mais elles étaient impératives pour protéger les résidents de la métropole et redonner à la Ville sainte un second souffle économique prospère.

Aujourd'hui, plus d'un million de personnes résident dans les limites municipales de Jérusalem et de la région métropolitaine. A l'intérieur de la capitale vivent 500 000 Juifs et 300 000 Arabes et dans les alentours habitent 200 000 habitants répartis en quatre blocs urbains :

- A l'Ouest et à l'intérieur de la " ligne verte " se trouvent plusieurs villages, dont Mévasereth Tsion, Beit Zaith ou encore Motsa Elit, où vivent actuellement 40 000 personnes ;
- Au Nord et à l'extérieur de la " ligne verte " : Guivat Zéev, Guivon et Beit Horon comptent plus de 16 000 âmes ;
- A l'Est et au-delà de la " ligne verte " se situe la ville de Maalé Adoumim et la zone E-1. Cette région comprend dix implantations, où vivent actuellement 65 000 personnes.

PAGE • 9

L'ancien Premier ministre Yitzhak Rabin a un jour déclaré que toute concession à l'égard de la construction en zone E-1 couperait Maalé Adoumim de Jérusalem ; une situation intolérable qui rappellerait le sort du mont Scopus durant les années 1948-1967. Lors de cette période d'occupation jordanienne, le mont Scopus était une enclave au cœur du quartier arabe. Rabin fut le premier en Israël à initier le projet de construction E-1. Quelques années plus tard, dans le but de préserver la continuité territoriale et sécuritaire, Ariel Sharon, alors Premier ministre, demanda à une équipe d'experts de décrire la ligne municipale de Jérusalem côté Est. Dans un document confidentiel présenté au gouvernement Sharon, nous pouvons lire : " Qu'elle soit une frontière délimitée par un traité ou une frontière non délimitée par un accord, nous devons introduire dans la Jérusalem israélienne la plupart des banlieues juives entourant la Ville, notamment Maalé Adoumim et Guivat Zéev. Ces villes dortoirs sont nécessaires pour assurer la croissance de la population juive dans les quartiers de la Jérusalem élargie. "



Israël a construit ces bâtiments pérennes pour les Bédouins d'Abou Diss. Certains ont vendu leur appartement et sont retournés vivre dans les constructions illégales de la zone d'Adoumim.

PAGE • 10

Dans ce rapport, les experts insistent aussi sur le bien-être de la population palestinienne et affirment entre autres : " Nous devrions permettre à la population palestinienne un transport permanent entre Bethléem et Ramallah hors des frontières de Jérusalem. Si nécessaire, nous devrions construire des ponts ou des tunnels pour assurer leur libre circulation. " Cette recommandation, d'une grande importance, est liée directement à la revendication des chancelleries concernant la soi-disant non contiguïté palestinienne entre le nord et le sud de la Cisjordanie.

Parallèlement, rappelons que la notion de profondeur stratégique dans le cadre de " frontières défendables " est acceptée aujourd'hui par tous les experts en matière de sécurité et de défense. Cette profondeur forme un terrain de combat nécessaire pour pouvoir déployer les forces de défense. La distance du front stratégique entre Maalé Adoumim et Jérusalem vers l'Est et la mer Morte est cruciale pour fournir à Israël une véritable profondeur stratégique en cas d'attaque en provenance du front Est, surtout dans une période de turbulences et d'instabilité régionale.

Dans ce contexte, et pour assurer la sécurité de la capitale, Israël doit assurer le contrôle des voies d'accès à la Ville.

Maalé Adoumim a été créée en 1977 suite à une décision gouvernementale. Trois ans plus tard, les premiers résidents s'y sont installés et, en 1991, Maalé Adoumim fut reconnue en tant que ville, devenue la première en Cisjordanie à bénéficier d'un statut municipal.



PAGE • 11

Maalé Adoumim (à droite) et le poste de police israélien (à gauche) dans la zone E1. La zone E1 doit relier Maalé Adoumim à Jérusalem

Aujourd'hui, Maalé Adoumim ne compte que 40 000 habitants, contrairement aux prévisions municipales. En raison de contraintes politiques et d'interdictions sélectives de construction, son rythme de croissance demeure assez faible. Au lieu de prévoir 500 unités chaque année, on n'en a construit que quelques dizaines seulement.

Maalé Adoumim, située à 7 km de l'Est de Jérusalem, sur la route de Jéricho, est adjacente aux quartiers nord de la capitale, tel Hagiva Atsarfatit et Ramat Eshkol. Les bâtiments de la ville sont proches du mont des Oliviers, de l'Augusta Victoria et du mont Scopus. Dans l'espace qui sépare Maalé Adoumim de Jérusalem sont installés quelques villages arabes, dont Abou Diss, Azaria et Issaouia. Le trajet entre les deux villes israéliennes ne dure que quelques minutes et la majorité écrasante de la population active de Maalé Adoumim travaille à Jérusalem.



Campements sauvages de Bédouins près de la route 1

En conclusion, le gouvernement israélien devrait adopter une ligne politique claire et cohérente et accélérer la réalisation du plan E-1, en dépit des difficultés administratives et juridiques et malgré les protestations palestiniennes et les critiques des chancelleries. Ce projet de construction est d'un intérêt vital pour l'Etat juif ; un retard d'application mettrait en péril sa réalisation effective en raison de la construction palestinienne illégale et de la présence massive des campements bédouins. Plus grave encore, avec un tel retard, le risque serait de séparer la ville de Maalé Adoumim et de l'isoler à jamais de Jérusalem.