

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: Urbanismes face à face
Autor: Rieniets, Tim / Hohler, Anna
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99626>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Urbanismes face à face

URBANISME

Un village palestinien à Jérusalem-Est et la colonie juive vis-à-vis : voilà l'exemple urbanistique sur lequel s'est penché, de 2003 à 2005, un groupe d'étudiants israéliens, palestiniens et européens.

TRACÉS : Vous êtes l'auteur, avec Philipp Misselwitz, du projet « Grenzgeografien »¹ (géographies des frontières). En prenant Jérusalem comme exemple, vous avez étudié le développement d'une ville située au cœur d'un conflit. Quelle est l'origine de ce projet ?

Tim Rieniets : Je ne connais aucune autre ville dont le développement aurait à ce point été influencé par un conflit. Ses formes et structures ainsi que le quotidien de ses habitants prennent sens uniquement sur l'arrière-fond de la crise du Proche-Orient. Notre but était de mieux saisir ces liens. Afin de réellement comprendre le conflit et ses conséquences, nous avons collaboré depuis le début avec des étudiants en architecture israéliens et palestiniens. Philipp Misselwitz est à ma connaissance le premier à avoir réussi à mettre sur pied une collaboration régulière entre ces deux communautés d'étudiants et des experts internationaux, ceci malgré le fait qu'il n'existe aucune coopération officielle entre les Hautes Ecoles des deux camps, et que l'ambiance politique sur place est tout sauf favorable à un tel projet. Les tensions et les obstacles administratifs étaient tels que nous n'étions jamais sûrs de vraiment pouvoir réaliser chacun de nos séminaires à Jérusalem. Des étudiants en architecture suisses et allemands ont complété l'équipe. Constituant en quelque sorte le liant entre Israéliens et Palestiniens, ce sont eux qui ont rendu possible la rencontre.

T. : Vous avez choisi comme objet d'étude le village palestinien Sur Bahir et la colonie israélienne qui lui fait face, Har Homa.

T. R. : Ces deux entités constituent une sorte de microcosme qui illustre l'ensemble des phénomènes et processus qui peuvent être engendrés par un conflit dans un espace urbain. Sur Bahir et Har Homa se situent littéralement au front du conflit, c'est-à-dire dans la partie est de Jérusalem,

particulièrement controversée. Jérusalem-Est a toujours été habitée par des Palestiniens et s'est trouvée, après la guerre de 1948, sous contrôle jordanien. Jusqu'à la Guerre des Six Jours en 1967, la ville a été partagée en Jérusalem-Est et Jérusalem-Ouest selon une ligne d'armistice négociée par les Nations Unies (« Green Line »). Après la guerre, Israël, en occupant Jérusalem-Est, a déclaré unilatéralement que la ville était « réunifiée ». La partie est de Jérusalem est ainsi devenue de facto territoire israélien, même si les Nations Unies ne l'ont jamais reconnu officiellement. Beaucoup de villages comme Sur Bahir ont ainsi été rattachés administrativement à Israël, et leurs habitants sont devenus citoyens israéliens contre leur gré. Par la suite, Israël a procédé à une construction intensive de colonies dans Jérusalem-Est et a notamment érigé Har Homa, sur des terres palestiniennes expropriées à quelques centaines de mètres à peine de Sur Bahir.

L'exemple de ces deux localités nous a montré comment les forces du conflit influent sur l'architecture, la ville et le paysage. Nous avons observé comment ces deux espaces urbains « ennemis » interagissent. Et nous avons aussi étudié comment le quotidien des habitants s'est modifié sous le conflit.

T. : Comment avez-vous procédé ?

T. R. : Le plus important, comme je l'ai déjà dit, était sans doute la coopération trilatérale. Elle a encouragé les participants à transgresser les frontières ethniques de la ville tout comme leurs propres barrières mentales. Ils ont ainsi eu la possibilité d'accéder à des espaces ou de recueillir des informations qui, sinon, leur auraient été inaccessibles.

Un autre élément capital est la cartographie. Il faut savoir que les cartes, dans le conflit du Proche-Orient, sont souvent utilisées comme des armes dans une dispute territoriale. Les présentations cartographiques, même si elles véhiculent en fait des intérêts subjectifs, peuvent servir à donner une apparence d'objectivité à des argumentations diverses. Il suffit

¹ En collaboration avec la Berliner Universität der Künste (UdK), la Bezalel Academy of Arts and Design, Jerusalem, l'International Peace and Cooperation Centre (IPCC) et l'ETH Zürich

Fig. 1 : La colonie juive Har Homa, construite à partir de 1997

Fig. 2 : Har Homa et le village palestinien qui lui fait face



1



2

de regarder deux cartes du Proche-Orient, l'une israélienne, l'autre palestinienne : vous y verrez deux présentations différentes d'une même réalité.

Dans notre cas, nous avons utilisé les cartes comme un moyen de communication, et pas comme des outils d'argumentation dans une querelle. Les étudiants ont examiné ensemble différentes problématiques, ils ont fait des recherches à Sur Bahir et à Har Homa et ont présenté les données recueillies sous forme de cartes. Ainsi, à travers les moyens de la cartographie, ils ont pu négocier leurs opinions et arriver à un résultat commun.

T. : Comment résumer les résultats les plus importants ?

T. R. : Nous avons découvert pas mal de phénomènes architecturaux et urbanistiques qui appuient notre thèse, à savoir que des villes, sous l'influence d'un conflit, développent des caractéristiques spatiales spécifiques. Nous avons résumé ces observations avec le terme « Konflikturbanismus » (urbanisme sous conflit). Une ville qui se trouve au cœur d'un conflit se développe selon d'autres critères qu'une ville en temps de paix. Un exemple : dans l'idéal, une société pacifiée et démocratique tend à organiser l'espace urbain de manière à ce qu'il serve au mieux la communauté dans son ensemble, tout en lésant un minimum d'intérêts particuliers. Un « urbanisme sous conflit » a d'autres mécanismes, puisqu'il ne peut pas s'appuyer sur un intérêt général susceptible de remporter un consensus. Dans ce cas, l'espace s'organise selon les intérêts forcément divergents de groupes qui se combattent. L'urbanisme n'est pas ici le résultat d'une négociation, mais un moyen pour imposer ses propres intérêts. En ce qui concerne Jérusalem, cela signifie par exemple que la construction envahit l'espace selon des critères stratégiques, que les Palestiniens n'obtiennent guère de permis de construire, que certaines routes leur sont inaccessibles ou que des quartiers palestiniens de Jérusalem-Est sont sous-alimentés en eau, en électricité ou manquent de canalisations. A Sur Bahir et à Har Homa, nous avons pu observer qu'un « urbanisme sous conflit » produit des espaces où les extrêmes se juxtaposent : exclaves israéliennes et enclaves palestiniennes, liaisons et délimitations, monumentalisation et désolation, reconstruction et destruction.

T. : Le livre « City of Collision »² est l'un des résultats concrets de votre projet. D'où vient l'impression, à la lecture, que vous donnez plus de poids aux arguments palestiniens qu'au côté israélien ?

² MISSELWITZ, P., RIENIETS, T. (éd.) : « City of Collision. Jerusalem and the Principles of Conflict Urbanism », Birkhäuser, Basel, 2006

T. R. : Il faut avouer qu'une description objective de la situation à Jérusalem est impossible. Les regards des différents partis sur les événements sur place sont tellement divergents qu'il est impossible d'obtenir un consensus. Malgré cela, il arrive que des lecteurs qui ne sont pas impliqués dans le conflit auraient souhaité un traitement plus équilibré. Mais c'est un réflexe bien européen que de croire que l'on peut obtenir justice au Proche-Orient à travers une argumentation paritaire. Ce serait en effet un grand soulagement que de pouvoir dire : « D'accord, des erreurs ont été commises des deux côtés, commençons donc à bien nous entendre. »

Que notre livre donne l'impression de parler en faveur des Palestiniens est dû au fait que nous avons constaté que les rapports de force en matière d'urbanisme sont asymétriques. Le côté israélien dispose indéniablement de plus de moyens administratifs, économiques, techniques et juridiques pour atteindre ses buts. Et il n'hésite pas à en user, bien sûr. Les Palestiniens n'ont que peu de moyens pour s'y opposer, leur persévérance avant tout, une persévérance quotidienne qui fait qu'ils continuent de construire en dépit des difficultés.

T. : En quoi la relation entre ville et conflit vous intéresse-t-elle ?

T. R. : La ville et le conflit entretiennent une relation à la fois constitutive et paradoxale : beaucoup de villes ont été fondées en réaction à des conflits. Prenez Venise : la ville doit son existence au fait que des gens, dans la lagune, ont cherché à se protéger contre des incursions ennemies. Ce fait mis à part, je m'intéresse avant tout à la signification politique et culturelle d'un conflit. La ville se définit justement par le fait qu'elle rend possible une coexistence paisible d'intérêts différents dans un espace délimité. En quelque sorte, une ville n'est ville uniquement grâce à des conflits potentiels, car c'est ce potentiel qui assure une productivité politique et culturelle. Autrement dit : une ville qui manque de conflits d'intérêts est politiquement et culturellement stérile. Cependant, lorsqu'elle n'arrive plus à maîtriser ces conflits à travers des moyens politiques ou culturels, elle a un potentiel destructeur. C'est ce qu'on peut observer à Jérusalem.

T. : Jérusalem est-elle un cas unique ou présente-t-elle des caractéristiques que l'on peut observer ailleurs ?

T. R. : Si l'on regarde Jérusalem comme un tout, avec son arrière-fond historique et politique, c'est évidemment un cas unique. Mais il y a effectivement des éléments architecturaux et urbanistiques que l'on retrouve ailleurs, dans d'autres régions et dans des contextes historiques et politiques très différents. Prenez par exemple la construction des colonies.

Village et colonie

Sur Bahir et Har Homa reflètent en quelque sorte une image urbaine miniature du conflit israélo-palestinien dans son ensemble. L'exemple de ces deux voisins forcés permet de comprendre, à petite échelle, l'histoire du conflit ainsi que ses conséquences sur le développement urbain. Les origines de Sur Bahir remontent à l'époque ottomane. Le village dépend de l'agriculture qui, pendant des siècles, exploite les vallées fertiles qui l'entourent. Le développement spatial de Sur Bahir est le résultat des formes traditionnelles d'exploitation agricole, pratiquées par les grandes familles du village.

Après la guerre d'indépendance de 1948, Jérusalem a été partagée en deux par les Nations Unies : la ligne d'armistice appelée « Green Line » passe tout près de Sur Bahir, au nord-ouest du village, et ce dernier se retrouve ainsi au front entre le nouvel Etat d'Israël à l'ouest et le territoire sous contrôle jordanien à l'est. Cette situation entraîne la stagnation du développement économique de Sur Bahir, et beaucoup de ses habitants quittent le village. Après la Guerre des Six Jours de 1967, les forces israéliennes annexent la partie est de Jérusalem ainsi qu'un grand nombre des villages palestiniens alentour, dont Sur Bahir. Le village dépend maintenant de la législation israélienne, et son développement s'en trouve fortement influencé. Le droit israélien de la construction s'impose, en contradiction avec le développement villageois traditionnel. En plus, une grande partie de l'arrière-pays est déclarée « Green Area » et devient de la sorte à la fois inconstructible et inexploitable pour l'agriculture. Le développement urbain et économique de Sur Bahir est ainsi fortement limité.

Malgré de fortes protestations, les Israéliens entament en 1997 la construction de Har Homa. La colonie, située à quelques centaines de mètres au sud-ouest de Sur Bahir, peut accueillir 10 000 habitants. Des travaux d'agrandissement sont en cours. A l'origine, Har Homa était censée offrir du logement suburbain aux classes moyennes séculières de Jérusalem-Ouest. Mais l'augmentation des tensions politiques et la situation géopolitique explosive de la colonie ont eu pour conséquence que les habitants de Har Homa sont aujourd'hui en majorité des juifs orthodoxes. Par ailleurs, Har Homa et sa route d'accès ont coupé la liaison directe de Sur Bahir avec sa ville voisine, Bethlehem.

L'augmentation des actes de violence depuis la deuxième Intifada (2000) ont incité Israël à construire un mur (ou « barrière de sécurité ») qui le sépare de la Cisjordanie. Ce mur passe à l'est et au sud de Har Homa et de Sur Bahir. Ainsi, le village palestinien est aujourd'hui coupé de son arrière-pays. En plus, des mesures de sécurité israéliennes renforcées compliquent le trajet en direction de Jérusalem-Est.

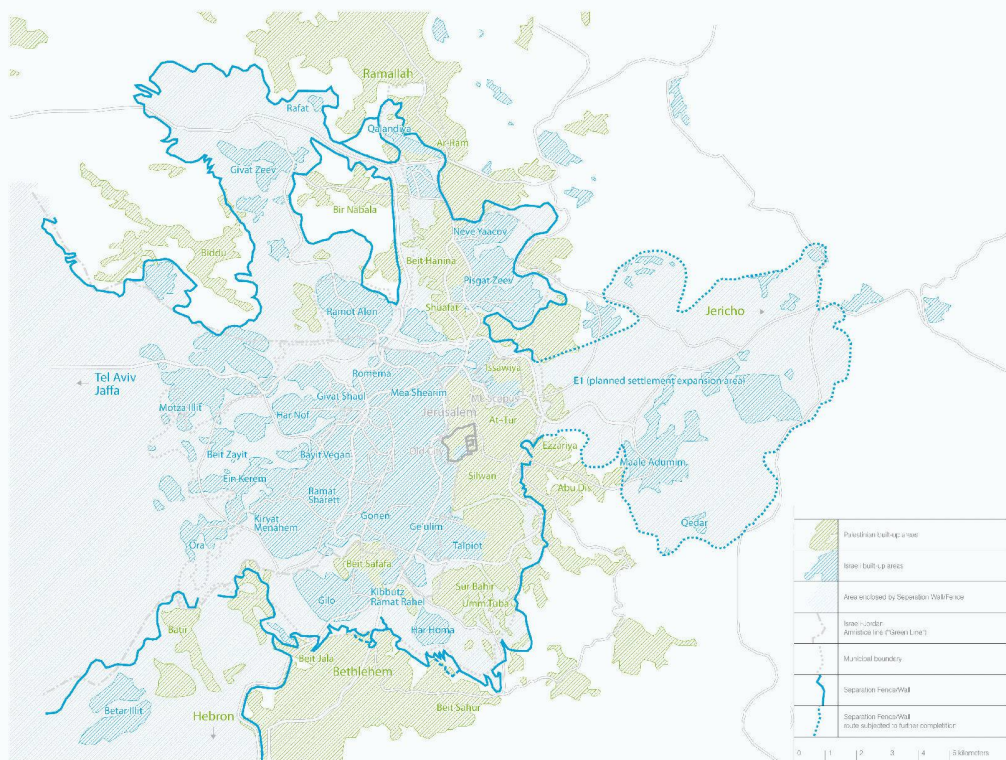


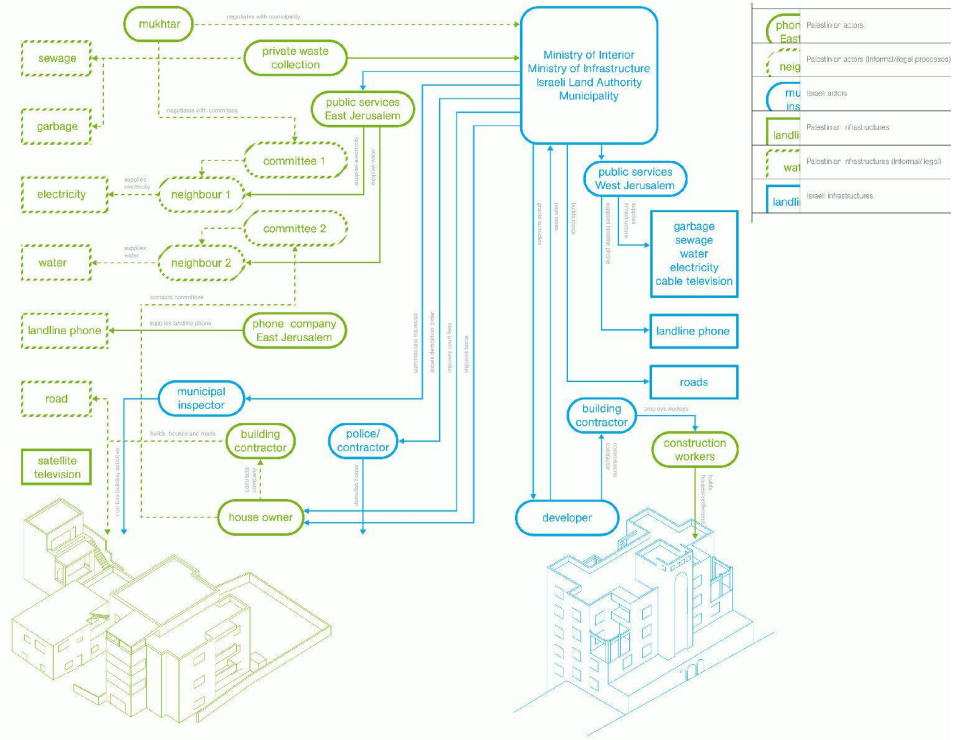
Fig. 3: La colonie juive Har Homa. On remarque le pastiche formel d'une architecture de casbah, contredite cependant par la répétition sérielle. Cette dernière se réfère à une rhétorique occidentale, celle du mouvement moderne notamment.



Processus de construction

Pas seulement l'architecture, mais aussi les processus de construction israélien et palestinien se distinguent de manière radicale. Les colonies israéliennes sont des projets initiés et financés par l'Etat, réalisés selon les principes formels et la division du travail habituels dans la construction de logements moderne et occidentale. Le secteur palestinien de la construction par contre ne bénéficie d'aucune subvention étatique. Afin d'obtenir un permis de construire, les Palestiniens doivent souvent réaliser de gros investissements à la fois financiers et temporels. Des maîtres d'ouvrage palestiniens qui construisent sans permis officiel doivent pouvoir compter sur le soutien de la famille et des voisins afin d'obtenir des routes d'accès, le téléphone, des raccordements en eau ou en électricité. Une grande partie des Palestiniens ont acquis une certaine expérience dans la construction en travaillant comme ouvriers sur des chantiers israéliens.

Le secteur palestinien de la construction, tout à fait informel, a non seulement engendré de nouvelles formes d'organisation et de division du travail, il a également développé des formalités qui lui sont propres afin de pouvoir maîtriser les difficultés organisationnelles et administratives. Par ailleurs, les Palestiniens veillent à respecter un grand nombre d'exigences formelles de l'administration israélienne: ils paient des impôts et se soumettent aux principales règles de la construction dans l'espoir que leurs maisons, construites dans l'«illégalité», seront légalisées un jour. En général, il s'agit d'attirer le moins d'attention possible, car si l'on se fait remarquer par les inspecteurs israéliens de la construction, cela peut entraîner une démolition de force.



Réseaux routiers

La morphologie des réseaux routiers de Sur Bahir et de Har Homa montre que la signification des routes dans le quotidien urbain n'est pas la même des deux côtés. Les différences sont révélatrices des inégalités en matière d'infrastructures publiques. La colonie est reliée au centre ville de Jérusalem moyennant une autoroute à quatre pistes. Cette liaison linéaire rapide permet un bon contrôle du trafic. Les rues à l'intérieur de la colonie doivent desservir les différents lotissements et n'assument aucune autre fonction dans la vie publique. Le réseau routier a été conçu et construit comme un système fermé qui peut difficilement être agrandi ou modifié.

Le réseau de Sur Bahir a par contre été façonné par le passage des siècles et a pu être adapté à de nouvelles exigences ainsi qu'aux restrictions de l'administration israélienne. Fin système capillaire, il relie le village à son arrière-pays, ne connaît pas d'organisation véritablement hiérarchique et peut à tout moment être adapté ou amplifié. La construction routière ne bénéficie ici d'aucun soutien: les rues sont dans un état critique, il n'y a pas de signalisation ni de trottoirs et encore moins une surveillance policière. Le faible nombre de raccordements entre les deux réseaux facilite le contrôle par l'armée israélienne, à travers l'installation de *check-points* temporaires. Il traduit également la peur et la ségrégation quotidiennes.

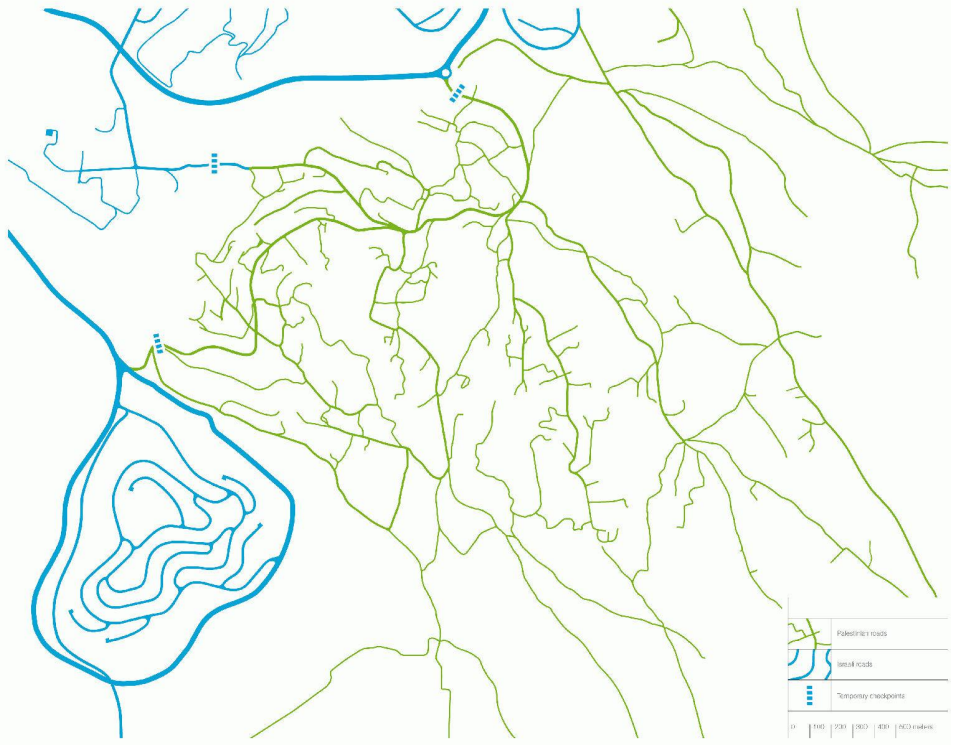


Fig. 4 : Jérusalem-Est, alentours du village Sur Bahîr et de la colonie Har Homa
(Toutes les photos illustrant cet article ont été prises par Bas Princen en novembre 2004, © Bas Princen, Pays-Bas)



4

A l'origine, c'était un projet idéologiquement motivé, organisé au niveau géopolitique, du mouvement sioniste. Aujourd'hui, les colonies continuent certes de remplir des buts géostratégiques, mais pour la plupart de leurs habitants, elles incarnent avant tout des lieux d'habitation suburbains confortables, protégés contre toutes sortes de désagréments – avant tout contre les Palestiniens, qui vivent souvent dans des conditions misérables.

De telles exclaves n'existent pas seulement dans les territoires occupés, on les retrouve aujourd'hui par centaines dans d'autres métropoles un peu partout dans le monde : ce sont des îles emmurées et sécurisées, construites selon des masterplans, des îles pour gens fortunés ou qui partagent les mêmes intérêts, bref, des « Gated Communities ».

T. : Qu'est-ce que cela veut dire pour l'avenir de nos villes ?

T. R. : Le XX^e siècle a vu se développer, dans les sociétés industrialisées, un idéal urbain que l'on pourrait appeler « ville ouverte ». Une ville qui offre à tous ses habitants le même accès aux ressources sociales, politiques, économiques et écologiques, indépendamment de leur sexe, leur couleur de peau, leur religion ou leur classe sociale. Dans la pratique, cet idéal est de plus en plus trahi.

D'un côté domine une argumentation économique qui veut investir uniquement dans des espaces profitables et concurrentiels, et laisser de côté tous les autres. De l'autre,

on peut observer que la confiance de beaucoup de gens en une « ville ouverte » diminue, et qu'ils demandent toujours plus de sécurité. Cette tendance est souvent imputée au terrorisme, à la criminalité ou à une politique d'intégration défectueuse. Ces intérêts économiques et individuels forment une alliance malheureuse, qui peut engendrer des altérations urbaines massives.

Je crois néanmoins que cette peur croissante n'est due qu'à première vue à des dangers physiques comme la criminalité ou les actes terroristes. A mon sens, le fait d'attribuer de plus en plus d'importance à la sécurité est une manière de réagir à un monde qui menace de devenir de plus en plus complexe et inintelligible. C'est pour cela que les « Gated Communities » pullulent avant tout dans les grandes métropoles.

A Jérusalem, la méfiance des gens est particulièrement prononcée. Des deux côtés, ils vivent avec la peur de se transformer en victimes de la violence. Mais il y a plus : on n'est pas seulement méfiant envers les autres, on est également méfiant envers la ville même. Car lorsque l'urbanisme est devenu une arme du conflit, on ne peut plus faire confiance à sa propre ville.

Tim Rieniets, arch. dipl. TU Berlin
Coordinateur du Urban Research Studio
ETHZ, Institut für Städtebau
HIL H 46.2, Wolfgang-Pauli-Str. 15
CH – 8093 Zurich

Propos recueillis par Anna Hohler

Eclairage

De nuit disparaissent la plupart des signes distinctifs qui divisent, pendant la journée, l'espace urbain en différents territoires. Cependant, les quartiers palestiniens et israéliens font un usage totalement distinct de la lumière. Har Homa est éclairée par de nombreux projecteurs à la fois dans son intérieur et à sa lisière : personne ne peut y pénétrer inaperçu. Cet usage démesuré de l'éclairage accentue encore le caractère massif de l'architecture de la colonie.

Pendant que Har Homa se protège par le biais de l'éclairage, Sur Bahir cherche à s'abriter dans l'ombre. Ici, il n'y a guère d'éclairage routier, et la lumière qui provient de l'intérieur des maisons est peu abondante. Seuls les minarets des mosquées sont affublés de néons dans la couleur du prophète (vert), visibles au loin.

L'abondance de lumière d'un côté, son manque de l'autre mettent le doigt sur une discrimination qui repose sur une distribution inégale des infrastructures urbaines. La lumière est ici une métaphore du rapport des forces asymétriques dans l'espace urbain.

Fond sonore

Le bruit est un autre médium omniprésent, capable de traverser les frontières physiques et mentales d'une ville divisée. Dans les coulisses sonores de Sur Bahir et Har Homa, les deux mondes se fondent en un staccato bizarre. Le chant des muezzins, craché par les haut-parleurs des minarets, pénètre cinq fois par jour dans les appartements des habitants juifs de Har Homa. Le bruit des machines de construction des deux côtés forment un fond sonore constant, rythmé par les horaires journaliers différents des Palestiniens et des Israéliens : lorsque les ouvriers des chantiers de Har Homa (depuis la deuxième Intifada, il s'agit avant tout de saisonniers asiatiques et non plus d'ouvriers palestiniens) terminent leur travail en fin d'après-midi, les maîtres d'ouvrage du côté de Sur Bahir commencent le travail sur leurs propres chantiers, souvent après une journée entière de travail ailleurs. De temps à autre, on entend le bruit d'une mitrailleuse provenant d'un site d'entraînement militaire israélien voisin, et pendant la nuit, de jeunes hommes de Sur Bahir contribuent au fond sonore avec la pop arabe de leurs autoradios.

Textes et cartes : « Grenzgeografien », Philipp Misselwitz, Tim Rieniets

« Grenzgeografien » (géographies des frontières) étudie la production et l'utilisation d'espace urbain sous l'influence de conflits et de ségrégation spatiale. C'est une plateforme pour la recherche interculturelle, pour l'édition et pour le discours public. « Grenzgeografien » a réalisé des projets à Berlin, à Jérusalem et à Istanbul.

