

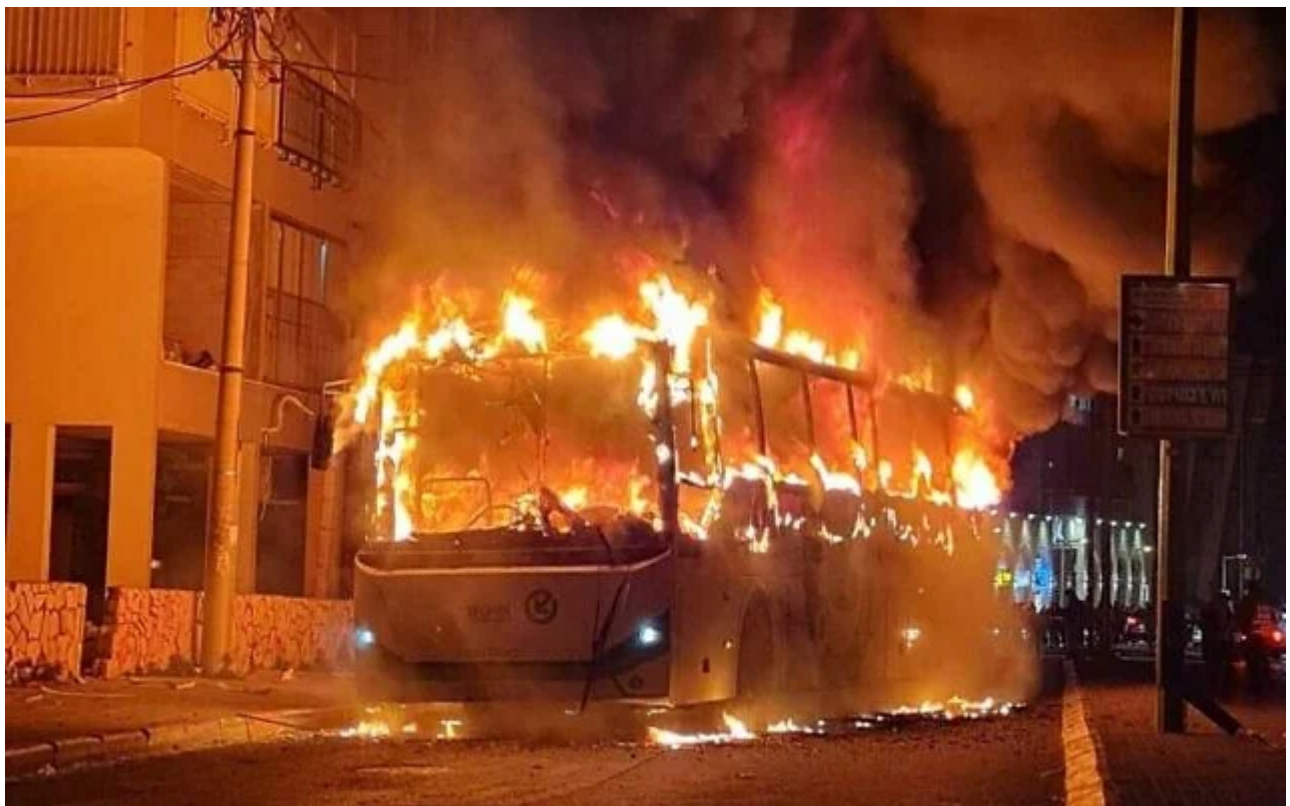


Les chauffeurs de bus palestiniens en premiÃ¨re ligne face Ã la violence raciale israÃ©lienne

Description

De JÃ©rusalem Ã HaÃ¯fa, les chauffeurs de bus et les contrÃªleurs de billets sont confrontÃ©s Ã une recrudescence sans prÃ©cÃ©dent d'agressions, qu'elles soient le fait de jeunes ultra-orthodoxes ou de hooligans, obligeant nombre d'entre eux Ã choisir entre leur gagne-pain et leur sÃ©curitÃ©.

Par Charlotte Ritz-Jack, le 15 janvier 2026



Un bus incendiÃ© par une foule ultra-orthodoxe dans la ville de Bnei Brak, le 24 janvier 2021. (Police israÃ©lienne)

Lors d'une manifestation massive organisée la semaine dernière par la communauté ultra-orthodoxe de Jérusalem contre la [conscriptio](#) dans l'armée israélienne, Fakhri Khatib, chauffeur de bus palestinien au volant du bus Egged 64, s'est retrouvé encerclé par une foule de jeunes manifestants qui frappaient sur les vitres du bus. Il a appelé la police à l'aide, mais personne n'est venu.

Pour échapper à la foule, il a d'abord reculé le bus de plusieurs mètres. Mais les manifestants l'ont suivi et ont rapidement réussi à forcer la porte. En pénétrant de force à l'intérieur, ils lui ont donné des coups de pied, lui ont craché dessus et l'ont menacé, le faisant craindre pour sa vie. Il a alors accablé, [sans se rendre compte](#) que Yosef Eisenthal, 14 ans, s'était accroché sous le pare-chocs avant. Eisenthal a été tué lorsque Khatib a démarré, tandis que trois autres adolescents ont été blessés.

Deux autres chauffeurs de bus palestiniens, qui ne se sont pas exprimés publiquement, ont été agressés cette nuit-là. L'un d'eux, qui conduisait la ligne 516 de Superbus dans le quartier de Bayit VeGan, a rapporté que des manifestants avaient jeté des objets sur son bus avant de monter à bord, puis l'avaient roué de coups si violemment qu'il a dû être évacué pour recevoir des soins médicaux. Le second, qui conduisait la ligne 77 près de l'endroit où Eisenthal a été tué, a rapporté que des adolescents avaient chargé un extincteur directement sur lui, manquant de l'éteindre.

Khatib, un habitant de Jérusalem-Est, a été libéré de son assignation à résidence cette semaine, mais il est accusé d'homicide par négligence (les membres ultra-orthodoxes de la Knesset ont mené sans succès une campagne pour qu'il soit accusé de [meurtre avec circonstances aggravantes](#)). « Si Khatib avait su que quelqu'un s'accrochait au bus, il n'aurait pas avancé d'un mètre », a déclaré son avocat [au journal Haaretz](#).

Cette affaire a attiré une attention renouvelée sur un phénomène auquel les chauffeurs de bus et les syndicats sont confrontés depuis des années. En 2014, année marquée par une offensive militaire israélienne dévastatrice sur Gaza, un chauffeur de bus sur trois à Jérusalem a été missionné en raison de l'escalade de la violence, qui a atteint son paroxysme lorsque le chauffeur Yousef Hassan Al-Ramouni a été retrouvé pendu dans son bus (les autorités israéliennes ont conclu à un suicide, mais [de nombreux chauffeurs pensent](#) qu'Al-Ramouni avait été assassiné).

En 2017, [18 cas d'agressions](#) contre des chauffeurs de bus ont été signalés en Israël et en Cisjordanie, soit environ un à deux par mois. Les incidents violents ont encore augmenté pendant la pandémie de COVID-19, lorsque ceux qui [refusaient de porter un masque se sont vengés](#) sur les chauffeurs de bus, tandis qu'un groupe d'hommes ultra-orthodoxes [a incendié un bus](#) et battu un chauffeur pour protester contre le confinement imposé par le gouvernement.

Mais selon Koach LaOvdim (« Le pouvoir aux travailleurs »), un syndicat qui représente les chauffeurs de bus depuis 2015 et qui organise aujourd'hui environ un tiers des chauffeurs à l'échelle nationale, la violence a atteint des niveaux sans précédent au cours des deux dernières années, dans un climat marqué par les conséquences du 7 octobre et le génocide perpétré par Israël à Gaza.

En 2024, plus de 70 agressions contre des chauffeurs de bus ont été enregistrées rien qu'à Jérusalem. En 2025, le syndicat a recensé plus de 100 incidents dans la ville (ces chiffres n'incluent pas les agressions verbales, trop fréquentes pour être documentées).

Haïfa arrive en deuxième position dans le pays, avec environ 60 agressions contre des chauffeurs de bus et des employés des transports publics en 2025, soit une augmentation de 25 % par rapport à l'année précédente, ce qui souligne le caractère non isolé de la violence sur le plan géographique. Et selon Nitzan Tenami, responsable de l'organisation syndicale Koach LaOvdim, la violence n'a pas diminué depuis le cessez-le-feu.

Koach LaOvdim est la seule organisation qui recense systématiquement ces agressions ; la police israélienne ne tient aucun registre de ce type. Le syndicat affirme que l'ampleur réelle de la violence est bien plus importante que ne le suggèrent ces chiffres, car de nombreux chauffeurs, en particulier palestiniens, ne portent pas plainte, par crainte de représailles ou parce qu'ils considèrent cela comme inutile, étant donné que 90 % des affaires signalées sont classées sans suite.

Ce n'est pas un hasard si les incidents violents contre les chauffeurs de bus sont plus fréquents à Jérusalem et Haïfa : les réseaux de transport des deux villes dépendent fortement de la main-d'œuvre palestinienne. À Jérusalem, Koach LaOvdim estime qu'environ 90 % des chauffeurs de bus sont palestiniens, la plupart entre eux étant des résidents permanents de Jérusalem-Est. À Haïfa, les citoyens palestiniens représentent environ 60 % des chauffeurs et du personnel de transport.

« Les chauffeurs de bus arabes sont une cible facile pour la violence », explique Murad Attoun, représentant syndical des chauffeurs de bus de Jérusalem et ancien chauffeur de bus en Cisjordanie, qui a lui-même subi des abus répétés dans le cadre de son travail. Contrairement à de nombreux autres secteurs dans lesquels travaillent les Palestiniens, où les interactions avec les Israéliens juifs peuvent être limitées, les chauffeurs de bus sont très visibles et interagissent avec tous les secteurs de la société israélienne, souvent seuls et sans protection.

« Quand ils comprennent que le chauffeur est arabe, la violence éclate »

À Jérusalem, la plupart des incidents violents tendent à se répartir en deux grandes catégories. La première concerne les supporters de football, en particulier ceux qui assistent aux matchs du Beitar Jerusalem, un club longtemps associé à l'extrême droite israélienne, aux chants racistes et à son groupe de supporters ultras « La Familia », qui compte parmi ses partisans le ministre de la Sécurité nationale Itamar Ben Gvir.

En mai, Ahmad Qaraïn a été l'un des deux chauffeurs palestiniens battus par des supporters en colère après la défaite du club en finale de la Coupe d'État. Il conduisait la ligne 77, qui s'arrête près du stade, lorsque des supporters sont montés dans le bus et l'ont agressé. « Ils ont compris que j'étais arabe après avoir parlé », a-t-il déclaré. « Ils ont commencé, sans raison apparente, à me crier « Mort aux Arabes », à m'insulter et à m'agresser. »

Après une nouvelle défaite du Beitar face au Hapoel Be'er-Sheva le 2 novembre, [des images vidéo ont montré](#) des supporters envahissant les rues, brisant les vitres des bus et scandant « Mort aux Arabes ».

En réponse, des militants juifs de gauche appartenant aux groupes [Bnei Avraham](#) et [Standing Together](#) ont commencé à organiser des tours de « présence protectrice » à un outil de solidarité généralement utilisé en Cisjordanie pour dissuader la violence des colons sur les lignes de bus après les matchs du Beitar. Les militants prennent ces bus dans le but de dissuader les agressions, ou du moins de documenter et de signaler toute violence.

« Nous savons que la violence est pire autour des matchs, même si ce ne sont malheureusement pas les seules occasions », a déclaré Dvir Warshavshy, un organisateur de Bnei Avraham, +972. Lors de la première action de l'initiative, le 30 novembre, le soir d'un match du Beitar, 15 militants se sont répartis sur les lignes desservant le stade.

« Le fait que personne ne se soucie de la sécurité [des chauffeurs de bus] s'inscrit dans un problème plus large lié aux structures du pouvoir ici et au racisme à l'égard des Palestiniens », a ajouté Warshavshy.

La deuxième source majeure de violence est constituée par les jeunes hommes ultra-orthodoxes. Lors des manifestations [de l'automne dernier](#) contre le service militaire obligatoire, [les chauffeurs ont signalé](#) des jets de pierres, des agressions et des actes de vandalisme dans les aires de repos, notamment le déchirement de tapis de prière.

« Ces attaques sont étroitement liées à ce qui se passe dans le pays », a déclaré Tenami, de Koach LaOvdim, +972. De nombreux chauffeurs demandent désormais des itinéraires qui ne passent pas par des quartiers ultra-orthodoxes comme Mea Shearim, sachant que le risque d'abus y est nettement plus élevé.

Alors qu'à Jérusalem, ce sont les chauffeurs de bus eux-mêmes qui sont le plus souvent la cible de violences, à Haïfa, les agressions visent plus fréquemment les contrôleurs de billets palestiniens. « Dès que le passager comprend que l'employé est arabe, il adopte une attitude raciste », a déclaré +972 Ayman Wahib, représentant de Koach LaOvdim à Haïfa et ancien chauffeur lui-même. « Dès que le passager se sent libre d'exprimer son racisme, la violence éclate. »

En août, un contrôleur de la ligne 1 du métro de Haïfa a [été agressé](#) pour la deuxième fois dans le cadre de son travail par un couple bien connu des employés des transports pour son refus de payer. Lorsqu'on leur a demandé leurs tickets, le couple a commencé à insulter le contrôleur, avant de le frapper lorsqu'il leur a demandé de se calmer.

Le contrôleur a essayé de les raisonner et menacé d'appeler la police, mais les passagers sont devenus encore plus agressifs. Lorsqu'il est descendu du bus, le couple l'a suivi et a continué à le frapper avec un balai trouvé dans la rue. La police est arrivée plus d'une heure plus tard. « Nos vies sont en danger », a déclaré le contrôleur au journal local Haipo à l'époque.

Mais les chauffeurs ne sont pas éparpillés non plus. Le 3 décembre, un groupe d'adolescents est monté à bord du bus 37 dans le centre-ville de Haïfa, a bloqué les portes et [a frappé le](#)

[chauffeur âgé de 50 ans](#). Les chauffeurs syndiqués de cette ligne ont fait grève pendant deux heures le lendemain et ont menacé de paralyser toute la ville si les violences continuaient.

Les responsables syndicaux affirment que la guerre menée depuis deux ans par Israël contre Gaza a intensifié le racisme envers les Arabes, rendant les agressions à la fois plus fréquentes et plus graves. « À Haïfa, en général, le niveau de violence [l'attaque du personnel des bus] a considérablement augmenté après le 7 octobre », a déclaré M. Wahib. Il en va de même à Jérusalem, a noté M. Attoun : « La principale raison de cette recrudescence de la violence est la guerre. »

« Une fois que vous avez été agressé, il est difficile de reprendre le volant »

La police classe les agressions contre les chauffeurs de bus comme des attaques contre des fonctionnaires, un délit [passible d'une peine pouvant aller jusqu'à quatre ans de prison](#). Pourtant, les suspects sont rarement arrêtés et encore plus rarement punis. Les enquêtes sont souvent classées sans suite pour « manque de preuves » ou pour ne pas avoir atteint le seuil d'intérêt public, malgré le fait que ces incidents aient également blessé des passagers. De plus, la plupart des bus en Israël sont équipés de caméras vidéo, tandis que les témoignages des passagers sont souvent disponibles et largement diffusés sur les réseaux sociaux.

Ce manque de protection semble être un facteur important qui pousse environ la moitié des chauffeurs de bus en Israël, qui doivent déjà faire face à de mauvaises conditions de travail et à de longues heures, à quitter la profession en moins d'un an. « Les gens ont peur », a déclaré M. Tenami. « Une fois que vous avez été agressé dans un bus, il est vraiment difficile de reprendre le volant. »

Riad Al-Hasini a démissionné de son poste chez Superbus en novembre après avoir été aspergé de gaz poivre sur sa ligne à Jérusalem lors d'une altercation au sujet d'un ticket non payé. « Je ne veux pas partir travailler sans savoir si je vais revenir », a-t-il [déclaré à Haaretz](#).

Un incident similaire s'est produit un soir en octobre dernier : Mohammed Abu Rayan conduisait son itinéraire habituel sur la ligne 74, qui relie le nord de Jérusalem au centre-ville et la colonie de Har Homa lorsqu'une voiture est arrivée à côté de son bus, son conducteur klaxonnant et accusant Abu Rayan de l'avoir percuté. Bien qu'il n'y ait aucun signe de dommage, Abu Rayan est resté pour parler à l'homme.

Selon Abu Rayan, lorsqu'il est descendu du bus, il s'est rendu compte que l'accusation était un stratagème. L'homme s'est précipité sur lui et lui a pulvérisé du spray au poivre dans les yeux avant de remonter dans sa voiture et de prendre la fuite.

Abu Rayan a immédiatement appelé la police, mais lorsque les agents sont arrivés, ils ont fait semblant de chercher, sans montrer aucune urgence à documenter ou à enquêter sur l'incident. « Ils ne savent pas qui a fait ça et n'essaient pas de le découvrir », a-t-il déclaré à +972. La police n'a pas donné suite depuis.

Les chauffeurs juifs sont également touchés et bien que la violence à laquelle ils sont confrontés soit plus souvent verbale que physique, elle reste omniprésente.

Selon Koach LaOvdim, la plupart des chauffeurs de bus juifs sont des Mizrahim, dont les racines remontent aux pays arabes et musulmans. Cruelle ironie, certains chauffeurs juifs affirment être pris pour cible précisément parce que les passagers les confondent avec des Palestiniens. Un chauffeur a raconté à Bar Ilan, de Koach LaOvdim, une histoire qui résume tout : il a commencé à porter une kippa non pas par conviction religieuse, mais uniquement pour éviter d'être identifié comme arabe.

De même, de nombreux chauffeurs juifs décorèrent leurs bus avec des drapeaux israéliens ou des autocollants de leurs anciennes unités militaires, une pratique techniquement interdite. Lorsque la ministre des Transports de l'époque, Merav Michaeli, a commencé à appliquer cette interdiction en 2021, les chauffeurs ont vivement protesté. « Ils étaient vraiment en colère », se souvient Tenami.

Face à l'inefficacité de la police pour traduire les agresseurs en justice, les syndicats ont décidé de manifester. Par exemple, après l'agression en 2018 du chauffeur palestinien Nidal Fakhri, qui a eu lieu lorsque deux de ses passagers l'ont identifié comme Arabe, plus de 100 chauffeurs ont accroché des pancartes sur leur tableau de bord avec le slogan « Assez de violence contre les chauffeurs » (un tribunal israélien a néanmoins jugé que l'agression était simplement un cas de rage au volant et non un crime haineux). Koach LaOvdim a également boycotté certaines zones lorsqu'elles sont devenues particulièrement dangereuses et a exigé la création de commissariats de police locaux dans les zones où les agressions sont concentrées.

Le syndicat a également insisté pour que des mesures préventives soient prises, comme la présence de personnel de sécurité sur les itinéraires à haut risque. Ces efforts ont abouti à certains progrès : à partir du 15 janvier, des policiers à moto seront chargés de lutter contre la violence dans les bus en circulant sur les itinéraires à haut risque. Cependant, Jérusalem et Rahat ne disposeront que de trois agents, tandis que toutes les autres grandes villes, comme Haïfa, en auront deux. Par ailleurs, il y a près de deux ans et demi, le gouvernement a approuvé et financé un plan de 20 millions de NIS (5,7 millions de dollars) visant à créer une unité de sécurité dans les bus. À ce jour, l'argent n'a toujours pas été dépensé et l'unité n'existe toujours pas.

Malgré le danger, la conduite de bus reste l'une des rares options d'emploi viables pour les Palestiniens. Plus des trois quarts des Palestiniens de Jérusalem-Est vivent en dessous du seuil de pauvreté, et parmi ceux en âge de travailler et à la recherche d'un emploi, 40 % des hommes et 85 % des femmes ne sont pas actifs sur le marché du travail.

Le racisme anti-arabe accru et les restrictions de mouvement qui ont suivi le 7 octobre ont entraîné une hausse de 8 % du chômage parmi les Palestiniens de Jérusalem. Cette tendance est accentuée par l'arrivée de plus de 850 000 travailleurs migrants d'Asie de l'Est et du Sud-Est, venus remplacer les travailleurs palestiniens de Cisjordanie dont les permis de travail en Israël ont été révoqués pendant la guerre.

Dans un contexte économique aussi difficile, la conduite de bus est relativement lucrative, les chauffeurs gagnant trois fois le salaire moyen à Jérusalem-Est. « S'il y avait un meilleur emploi,

je partirais Â», a dÃ©clarÃ© Abu Rayan. Â« Il nÃ¢??y a pas dÃ¢??autre option. Â»

Pourtant, IsraÃ©l fait face Ã une pÃ©nurie dÃ¢??environ 5 000 chauffeurs de bus, mÃªme si lÃ¢??Ã©cart se rÃ©duit, en partie parce que les Palestiniens continuent de rÃ©pondre Ã la demande et en partie en raison de lÃ¢??afflux de travailleurs migrants. Le ministÃ¨re des Transports a annoncÃ© son intention de faire venir [1 000 chauffeurs Ã©trangers](#), une mesure qui, selon les syndicats, menace des emplois dÃ©jÃ prÃ©caires.

AujourdÃ©hui, lÃ¢??une des principales prioritÃ©s de Koach LaOvdim est de protÃ©ger ces emplois pour les IsraÃ©liens et les Palestiniens, se positionnant comme un espace rare de solidaritÃ© judÃ©o-arabe.

Â« Il nÃ¢??est pas facile dÃ¢??avoir un syndicat palestinien-juif Â»

Jusqu'Ã©n 2000, le rÃ©seau de bus public israÃ©lien Ã©tait dominÃ© par deux coopÃ©ratives, Egged et Dan, qui exploitaient ensemble environ [95 % des lignes du pays](#). Cette annÃ©e-lÃ , une [rÃ©forme de privatisation radicale](#) a commencÃ© Ã fracturer le systÃ¨me. Au cours des deux dÃ©cennies suivantes, environ la moitiÃ© des services de bus ont Ã©tÃ© transfÃ©rÃ©s Ã des opÃ©rateurs privÃ©s, tandis que 15 compagnies de bus [se sont fait concurrence pour obtenir des contrats rÃ©gionaux](#) en rÃ©duisant leurs coÃ»ts.

Pour les chauffeurs, les consÃ©quences ont Ã©tÃ© immÃ©diates et prolongÃ©es. Les salaires ont baissÃ© tandis que les heures de travail ont augmentÃ©, et les postes Ã temps plein avec des avantages sociaux tels que des pensions et des augmentations de salaire ont Ã©tÃ© transformÃ©s en contrats Ã court terme avec peu de possibilitÃ©s dÃ©veloppement.

C'Ã©st dans ce contexte que Koach LaOvdim a vu le jour. FondÃ© en 2015, ce syndicat s'Ã©st positionnÃ© comme une alternative aux autres syndicats reprÃ©sentant les chauffeurs : la Histadrut, la fÃ©dÃ©ration syndicale dominante en IsraÃ©l, le syndicat des employÃ©s d'Ã©gged et la Histadrut Leumit, affiliÃ©e au Likoud. Koach LaOvdim, en revanche, met l'accent sur la dÃ©mocratie interne : les dÃ©cisions importantes Ã© comme le moment de se mettre en grÃ¨ve, la modification des procÃ©dures internes et l'Ã©lection des dirigeants Ã© sont prises dÃ©mocratiquement, par le vote des membres.

Bien que les membres juifs aient tendance Ã se situer Ã droite de l'Ã©chiquier politique israÃ©lien, ils ont pris la dÃ©fense de leurs collÃ©gues arabes lorsqu'ils ont Ã©tÃ© agressÃ©s. Â« Les chauffeurs juifs nous soutiennent pleinement, c'Ã©st un effort commun Â», a dÃ©clarÃ© Tenami.

Cette solidaritÃ© entre les chauffeurs juifs et palestiniens est nourrie par leurs expÃ©riences professionnelles communes : mauvaises conditions de travail, longues heures, harcÃ©lement verbal constant et menace de violence. De plus, le fait de travailler ensemble s'Ã©st avÃ©rÃ© efficace : grÃ¢ce Ã des nÃ©gociations collectives et Ã des grÃ¨ves depuis 2015, les chauffeurs de Koach LaOvdim ont presque doublÃ© leur salaire horaire, passant du salaire minimum de 29 NIS (9,20 dollars) Ã 52 NIS (16,50 dollars) par heure.

NÃ©anmoins, Â« il nÃ¢??est pas facile dÃ¢??avoir un syndicat palestinien-juif Â», a dÃ©clarÃ© Tenami.

Souvent, le syndicat a du mal à maintenir un « équilibre précaire » entre les intérêts de ses membres.

Après le 7 octobre, les dirigeants du syndicat craignaient que les désaccords entre Juifs et Palestiniens ne paralysent l'organisation. « Les événements qui se produisent dans la société se répercutent sur le syndicat », explique Tenami. Pourtant, les dirigeants du syndicat, composés à la fois de Juifs et de Palestiniens, ont aussi essayé de préserver l'unité interne tout au long de la guerre en mettant continuellement l'accent sur les intérêts communs de leurs membres.

Dans tout le pays, mais surtout à Jérusalem, la majorité des membres votants des syndicats de chauffeurs de bus sont palestiniens. « Je pense que le fait que les Juifs soient minoritaires au sein du syndicat aide », a déclaré Tenami. « C'est un contexte politique : vous voulez être élu. Vous ne pouvez pas être raciste envers 80 % de vos électeurs. »

Traduction : JB pour l'Agence Média Palestine

Source : [+972 Magazine](#)

date créée

2026/01/16