



Pas de permis, pas de travail, pas d'avenir : le quotidien des travailleurs de Cisjordanie Ã©crasÃ©s par les restrictions israÃ©liennes sur le travail

Description

Depuis qu'IsraÃ©l a rÃ©voquÃ© les permis de travail de plus de 200 000 travailleurs palestiniens aprÃ¨s le 7 octobre, les familles de Cisjordanie Ã©puisent leurs Ã©conomies, sautent des repas et perdent tout espoir d'un avenir.

Par Qassam Muaddi, le 16 avril 2026



Des Palestiniens en 2021 passant par le poste de contrÃ´le de Qalandia pour se rendre Ã leur travail en IsraÃ©l. (Photo : Qassam Muaddi/Mondoweiss)

Bir Nabala, ville fantôme aux maisons abandonnées et aux rues désertes, est encerclée par le mur de séparation israélien ; elle était autrefois une communauté dynamique de la classe moyenne. Ses commerces variés tiraient profit de la situation stratégique de la ville, au nord de Jérusalem, qui en faisait l'une des principales portes d'entrée de la métropole. Puis le mur a coupé Bir Nabala du reste du monde, annihilant du jour au lendemain sa vie commerciale et la transformant en un village isolé aux confins de Ramallah. Depuis, les habitants quittent progressivement la ville.

Le mur israélien s'étend de part et d'autre de l'horizon du village. Le long des rues, quelques ateliers dispersés continuent de fonctionner, enfouis dans le silence de quartiers vides. Plusieurs hommes font une pause devant un atelier de recyclage de métaux, juste en face du mur.

« Les permis reviennent ? C'est le cas de tout le monde ici », explique Muhammad (nom emprunté), exprimant sous couvert d'anonymat auprès de *Mondoweiss*. « On a dû jurer de la chance d'avoir ce travail ici. Chaque semaine, des centaines de travailleurs viennent ici pour franchir le mur et trouver du travail d'autre côté. Tous leurs permis ont été révoqués. »

Depuis des décennies, les journalistes palestiniens de Cisjordanie comptent sur le travail en Israël et à Jérusalem, annexée par Israël, pour leur survie économique. Ils devaient demander un permis de travail spécial aux autorités militaires israéliennes afin de franchir un poste de contrôle militarisé pour rejoindre leurs lieux de travail ; des centaines de milliers de ces permis ont été délivrés.

Mais après le 7 octobre, Israël a révoqué collectivement les permis d'environ 150 000 travailleurs employés légalement en Israël. On estime que 50 000 travailleurs supplémentaires travaillaient en Israël sans permis, infiltrés par des réseaux de passeurs, ce qui porte le total à 200 000 travailleurs. Leurs salaires ont contribué pendant des années à un afflux vital de fonds dans l'économie de la Cisjordanie.

Lorsque Israël les a supprimés du jour au lendemain, l'économie palestinienne a été plongée dans la crise. L'interdiction persistante de travailler continue de constituer un des principaux piliers de l'effondrement actuel de l'économie de la Cisjordanie, augmentant la pression économique sur des centaines de milliers de Palestiniens et leurs familles.

À Bir Nabala, Muhammad et ses collègues s'apprêtent à reprendre le travail : broyer des déchets métalliques en cubes. « Avant, je travaillais dans un entrepôt à Jérusalem. J'y ai travaillé pendant six ans », raconte-t-il. « Je gagnais jusqu'à 400 NIS [133 \$] par jour. » Quelques jours après le 7 octobre, le directeur est venu leur dire qu'il ne pouvait plus garder ses ouvriers palestiniens, ajoute-t-il, car les autorités israéliennes avaient commencé à infliger des amendes à toute entreprise qui enfreignait l'interdiction d'embaucher des travailleurs de Cisjordanie. « C'était mon dernier jour de travail là-bas », se souvient-il.

Muhammad estime que sa situation actuelle est meilleure que celle de la plupart des gens. Il ne vit pas à Bir Nabala et doit prendre plusieurs taxis pour se rendre au travail. Mais c'est mieux que l'alternative. « Ici, le propriétaire de l'atelier nous offre le déjeuner », dit-il. « Et même si les transports coûtent cher, ce n'est pas aussi grave que de risquer de franchir le mur et de payer un passeur pour qu'il vous cache sur le chemin du chantier, où de nombreux travailleurs finissent

par se faire arrêter. »

Le recours au franchissement du mur et au paiement de passeurs pour traverser la Ligne verte afin d'aller travailler était monnaie courante avant octobre 2023, mais depuis cette date, les autorités israéliennes ont lancé des campagnes d'arrestation agressives et tirent à vue sur toute personne tentant de franchir le mur, tuant parfois certains entre eux. Cela a entraîné une baisse spectaculaire du nombre de personnes tentant l'aventure, mais les effets cumulés de l'étranglement économique et physique de la Cisjordanie par Israël poussent aujourd'hui de nombreux chômeurs au désespoir.

Lundi, une vidéo a circulé sur les réseaux sociaux palestiniens, montrant des dizaines de Palestiniens descendant du conteneur bondé d'un camion poubelle, certains s'évanouissant, avant d'être arrêtés par des policiers israéliens. Selon les médias locaux, ces hommes étaient des travailleurs palestiniens qui avaient été introduits clandestinement dans le camion poubelle pour aller travailler en Israël, démontrant quel point la situation économique est devenue désastreuse pour les Palestiniens de Cisjordanie.

« Il n'y a plus aucun espoir d'avenir, quel qu'il soit »

Non loin de Bir Nabala, la ville surpeuplée de Kufr Aqab est elle aussi séparée de Jérusalem par le mur, mais elle ne relève toutefois pas de la juridiction de l'Autorité palestinienne (AP), puisqu'elle dépend techniquement de la municipalité israélienne de Jérusalem. Cela a de fait transformé Kufr Aqab en un *no man's land*, pris dans l'espace liminal entre la négligence israélienne et l'incapacité palestinienne.

Au milieu des commerces informels qui bordent la rue principale de la ville, Salem (ce n'est pas son vrai nom), un ancien travailleur palestinien en Israël qui se confie également *Mondoweiss* sous couvert d'anonymat, tient un stand ambulancier où il vend du maïs précuit et mûlgi de la margarine. « Je n'aurais jamais pensé que je vendrais du maïs, mais c'est ce que je fais aujourd'hui pour nourrir ma famille », raconte-t-il.

« Avant, je travaillais à Deir al-Asad en Galilée, et j'étais un chef de chantier expérimenté, responsable de tous les ouvriers », dit-il fièrement. « Je gagnais jusqu'à 600 NIS [environ 200 \$] par jour. Aujourd'hui, je gagne à peine 150 NIS, mais c'est mieux que de risquer ma vie en escaladant le mur. »

Le père de Salem était lui aussi ouvrier du bâtiment dans les années 1990, mais en Cisjordanie, qui connaissait alors un boom de la construction et un afflux d'investissements économiques à la suite des accords d'Oslo. Mais la deuxième Intifada a éclaté en septembre 2000, et les emplois dans le bâtiment ont chuté. « J'avais 23 ans en 2009, après la fin de la deuxième Intifada, et je devais aider à subvenir aux besoins de ma famille », explique Salem. « Et comme la plupart des jeunes hommes non qualifiés de mon âge, j'ai demandé un permis de travail en Israël. J'ai travaillé depuis lors. »

Pendant cette période, Salem s'est marié et a fondé sa propre famille. Il est aujourd'hui père de six enfants, dont l'aîné a 11 ans. Il passait parfois jusqu'à deux semaines affilées en Israël sans rentrer chez lui, vivant sur son lieu de travail et économisant suffisamment d'argent pour tenir le coup pendant les périodes de suspension temporaire de son permis, comme lors de la guerre menée par Israël contre Gaza en 2014. «Après le 7 octobre, je pensais qu'il s'agirait d'une nouvelle vague de suspensions qui ne durerait que quelques semaines, mais je n'aurais jamais imaginé que j'aurais toutes mes économies et que j'attendrais toujours la rémission de mon permis de travail deux ans plus tard», explique-t-il.

«Mon employeur Deir Al-Asad m'a appelé pour me dire qu'il ne pouvait pas nous embaucher tant que la situation n'aurait pas changé», se souvient Salem. «Le temps a passé, et après avoir épuisé mes économies au cours des six premiers mois, j'ai décidé de faire une nouvelle demande de permis, mais celle-ci a été rejetée.»

Pendant ce temps, les dépenses en Cisjordanie ont continué d'augmenter. «Nos dépenses familiales ont diminué de 80 %», précise Salem. «Avant, j'achetais mon fils des chaussures à 200 NIS [66 \$] au début de chaque année scolaire, mais cette année, j'ai cherché une paire à 50 NIS.»

Selon le [Bureau central palestinien des statistiques](#), les prix en Cisjordanie ont bondi rien qu'en mars 2026 : les légumes ont augmenté de 15,78 %, les fruits de 3,32 %, le poulet de 4,42 % et la viande rouge de 1,17 %.

«Nous achetons moins de viande, et alors avant j'achetais trois kilos de tomates pour la semaine, j'en achète désormais un demi-kilo, ainsi qu'un demi-kilo de concombres», explique-t-il. «Le plus cher, c'est le transport, car je dois dépenser 40 NIS pour faire l'aller-retour à Kufr Aqab pour aller travailler. Et avant, j'achetais un sandwich au poulet pour le déjeuner pendant le travail, mais maintenant je me contente d'un pain pita et d'un yaourt.»

Autrefois, il existait des formes d'entraide sur lesquelles les Palestiniens pouvaient compter en période de difficultés, ajoute Salem avec regret. «Nous avions des caisses d'épargne collectives auxquelles les gens pouvaient puiser chaque fois qu'un membre en avait besoin, généralement selon un système de rotation. Et puis, lorsque leur situation économique s'améliorait, ils remboursaient le fonds», mais aujourd'hui, personne n'a assez d'argent pour cotiser à ce genre de caisse d'épargne collective, dit-il.

«Hier, je discutais avec un groupe de travailleurs. Nous sommes tous anti-», poursuit Salem. «Il n'y a plus aucun espoir pour l'avenir. Il ne s'agit plus que de survivre un jour de plus tout en essayant de ne pas penser aux dettes qui s'accumulent.»

De retour à Bir Nabala, Muhammad et ses collègues ont terminé leur pause et se sont remis au travail. Au centre-ville, les chauffeurs attendent que le minibus soit plein avant de prendre la route vers Ramallah.

La route passe sous un pont construit par les Israéliens et une route réservée aux colons israéliens. L'un des murs sous le pont est recouvert de graffitis. On peut y lire : «Payer pour travailler». Un autre message proclame cyniquement qu'il faut payer 600 NIS pour se rendre au centre d'Israël, et 900 NIS pour le nord. C'est le tarif en vigueur pour la contrebande ces jours-

ci.

Alors que le minibus entre dans Ramallah, le centre économique de la Cisjordanie, les magasins et les commerces commencent à apparaître en abondance au bord de la route, tandis que le mur de séparation et les voix des travailleurs dont les moyens de subsistance ont été détruits s'estompent au loin.

Traduction : JB pour l'Agence Média Palestine
Source : [Mondoweiss](#)

date créée
2026/04/17