

Le vol programmé de Qalandia, l'aéroport oublié de Jérusalem

5 mai 2020



L'aéroport de Jérusalem était jusqu'en 1967 une porte ouverte sur le monde pour les Palestiniens, et est définitivement fermé au trafic commercial depuis la seconde Intifada. Le site méconnu revient pourtant sur le devant de la scène, avec le projet israélien d'y établir une colonie de peuplement. Reportage.

« L'aéroport de Qalandia était cet endroit magique d'où, enfant, j'ai ressenti pour la première fois la liberté de voler. Comme le reste des terres palestiniennes, il a été volé, violé et déformé pour devenir un symbole d'oppression et de captivité ». C'est par ces mots que Hanan Ashrawi, membre du comité exécutif de l'Organisation de libération de la Palestine (OLP) a réagi à l'annonce du ministère du logement israélien : le 18 février, son porte-parole réitérait la volonté d'Israël déjà formulée il y a plusieurs années d'établir une

colonie de peuplement sur le site de l'ancien aéroport de Jérusalem. Aujourd'hui, même son nom porte à débat : si les Israéliens l'appellent « l'ancien aéroport d'Atarot », du nom d'un moshav (village coopératif agricole) implanté à proximité immédiate, les Palestiniens eux, parlent volontiers de « l'aéroport de Qalandia », ou « de Jérusalem ».

Un aéroport en Palestine mandataire

Rembobinage. 1920. Les Britanniques érigent un aéroport sur un terrain situé à proximité immédiate de la route reliant Jérusalem à Ramallah. Ce lieu, qu'ils baptisent « Kolundia Airfield », va être le premier et le seul aéroport de la Palestine mandataire jusqu'à la construction en 1936 de l'aéroport de Lod, qui deviendra plus tard « Ben Gourion ».

À la fin du mandat britannique en 1948, l'aéroport est placé sous le contrôle jordanien ; ces derniers transforment alors l'aérodrome en un aéroport civil, qui vit ses plus belles années. « Aéroport de Jérusalem » brille en lettres capitales sur le tarmac. Plusieurs compagnies aériennes s'y installent rapidement : les libanaises Air Liban et Middle East Airlines (qui fusionneront en 1964) relient deux fois par jour Beyrouth, mais aussi Egypt Air ou encore Air Jordan (aujourd'hui Royal Jordanian).

Le Caire, Amman, Aden et Koweït City sont alors desservis plusieurs fois par semaine. « Nous devons nous souvenir que beaucoup de Palestiniens avaient des liens familiaux ou commerciaux avec les pays voisins. Lors de mes recherches, j'ai rencontré un homme qui tenait une librairie à Ramallah ; il me rapportait qu'il effectuait alors plusieurs voyages par semaine à Beyrouth et au Caire pour emmener ou ramener des livres. La situation était bien différente : le monde arabe nous était ouvert », explique Nahel Awwad.

Cette Palestinienne connaît sur le bout des doigts l'histoire de cet aéroport. Après de longues recherches en l'absence totale de données historiques à disposition, elle a rassemblé les pièces du puzzle, et réalisé en 2007 un documentaire, [5 minutes from home](#) (Akka Films, Monarch Films et Karavan Films). « Pour les Palestiniens, l'aéroport de Jérusalem était leur porte sur le monde et c'était l'entrée en Terre sainte pour les touristes, les pèlerins et l'ensemble du monde arabe. Beaucoup d'acteurs célèbres, de personnalités religieuses et de politiciens ont atterri à l'aéroport de Jérusalem », explique-t-elle.

Après la guerre israélo-arabe de [juin 1967](#), le site est artificiellement inclus dans les terres annexées par Israël, avant d'être exproprié en 1970. À cette époque, l'aéroport est toujours enregistré comme étant situé dans les territoires occupés. Conséquence : pendant de longues années, l'État d'Israël ne peut l'utiliser comme aéroport international. « L'aéroport était enregistré sous la juridiction de la Jordanie dans le plan de navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le Proche-Orient. Israël a tenté de contourner cet accord, mais sans succès. Cela a été une des seules fois où tous les pays arabes sont restés soudés ».

De 1970 à 2000, le trafic est limité à des vols intérieurs, en majorité à destination de Tel-Aviv. Il est définitivement interrompu au début des années 2000, après le début de la seconde intifada.

Parking pour autobus

Si aujourd'hui la piste et la tour de contrôle sont toujours intactes, l'aéroport de Jérusalem est laissé à l'abandon. Coupé des quartiers de Kafr Aqab, Al-Ram, ainsi que de la Cisjordanie par le mur de séparation, il est à l'état de terrain vague, balayé par les vents, à quelques dizaines de mètres du checkpoint de Qalandia.

L'érection de ce mur a joué un rôle majeur dans l'histoire de l'aéroport, le rendant inaccessible, et même invisible pour la grande majorité des Palestiniens. Il a été également vecteur de difficultés pour Nahel

Awwad dans la réalisation de son film : « Entre le moment où j'ai commencé le film et le moment où je l'ai terminé, les Israéliens ont achevé la construction du mur. Je ne pouvais donc plus m'y rendre sans autorisation. Avec mon équipe, nous avons déposé une demande auprès du consulat français de Jérusalem, qui était partenaire du film, afin de pouvoir aller sur place. Une partie de l'équipe a obtenu le permis in extremis, la veille du dernier jour de tournage. Moi, je ne l'ai pas obtenu, alors que j'étais directrice du film. Il m'a fallu trouver un autre plan : je suis passée illégalement. Quand j'y repense aujourd'hui, je me dis que c'était complètement dingue, mais la situation n'était pas la même qu'aujourd'hui ».

À partir de 2007, les premières rumeurs d'implantation de colonie sont rapportées. Si aucun projet n'est mis en route, Israël n'enterre pas pour autant pas l'idée. Du côté palestinien, l'histoire de l'aéroport semble être sur le chemin de l'oubli, en particulier pour les jeunes générations. Dans le bus qui mène à Jérusalem et qui passe à quelques mètres de la piste, deux jeunes Palestiniennes commentent : « Ce terrain ? C'était l'aéroport de Palestine. Mais nous n'en savons pas beaucoup plus. Un mur a été construit devant, seuls ceux qui ont un permis peuvent voir ce qu'il en reste ».

Nahel Awwad renchérit : « Le site n'est pas seulement occupé, il existe à peine dans la mémoire de ma génération, et il reste caché dans l'esprit des gens qui l'ont connu comme plaque tournante de l'aviation. J'ai découvert une partie de mon histoire en tant que Palestinienne que je ne connaissais pas. J'ai eu un petit goût de liberté et j'ai pu voir la porte qui était autrefois ouverte sur le monde. Ce film a été aussi un combat pour faire connaître cette histoire. »

Sur le site, en ce mois de mars 2020, une trentaine d'autobus sont à l'arrêt. « Quand nous avons plusieurs heures de pause, nous stationnons ici, rapporte un chauffeur. Mais n'avancez pas vers la tour de contrôle, l'armée israélienne veille, et ils n'aiment pas que l'on s'en approche » prévient-il.

Une future colonie de 11 000 logements

Alors, l'annonce faite le 18 février 2020 par le ministère du logement israélien qui avance le [projet de 11 000 logements](#) sur le site a une saveur particulière pour nombre de Palestiniens, particulièrement pour ceux qui ont connu cet aéroport.

L'ONG Jerusalem Terrestrial s'insurge : « Les limites du projet ne coïncident que partiellement avec la ligne d'expropriation de 1970, et la composition de la propriété est une mosaïque complexe. La plus grande partie du site est composée de terres domaniales ; seule une petite partie est constituée de terres appartenant au Fonds national juif (1), sur le site du moshav Atarot, qui a été abandonné en 1948. Près de 25 % des terres appartiennent à des Palestiniens. »

Pour l'ONG, les raisons de l'intérêt d'Israël pour ce lieu sont évidentes : « Jérusalem a épuisé presque toutes ses réserves foncières et les seuls sites résiduels sont extrêmement problématiques. Avec la forte croissance des communautés ultra-orthodoxes, les familles les plus jeunes sont obligées de quitter Jérusalem pour la ville voisine de Beit Shemesh, et vers les deux grandes colonies de la rive occidentale de la Ligne verte, Modiin Illit et Beitar Illit. L'implantation d'une nouvelle colonie devrait répondre aux besoins croissants de ces communautés, et il y a même eu un plan surréaliste pour construire un tunnel sous le camp de réfugiés de Qalandia, qui relierait le site de l'aéroport et la colonie ultra-orthodoxe de Kochav Ya'acov au nord ».

Ce projet est en outre en totale contradiction avec le plan américain « Peace to prosperity », dévoilé à peine quelques jours avant l'annonce du ministère israélien. Le mal nommé « deal du siècle » préconise en effet sur le site un secteur devant permettre « le développement d'une zone touristique de classe mondiale, qui devrait soutenir le tourisme musulman à Jérusalem et ses lieux saints ». En résumé, la construction d'un complexe d'hôtels, de restaurants et de commerces sous contrôle israélien, et au profit des Palestiniens. Du côté palestinien, si personne ne croit à une possible mise en application du plan

Trump, c'est également parce que les élites israéliennes poursuivent leurs projets sans même en tenir compte. « Le message aux Palestiniens est clair : Israël, fort du soutien des États-Unis, fait ce qu'il veut, y compris construire une colonie à l'endroit même désigné par le plan Trump au profit des Palestiniens », analyse Terrestrial Jerusalem.

Alors, ce plan peut-il être mis en œuvre ? Rien n'est moins sûr : ce projet devra se confronter à d'énormes complications juridiques, notamment en raison de sa proximité avec Ramallah et Kafr Aqab.

« C'est une nouvelle qui me peine beaucoup. J'espère vraiment qu'ils n'iront pas au bout de leur projet. Mais nous savons comment ils fonctionnent. Ils font des annonces, analysent les réactions, et reviennent à la charge plusieurs années après », conclut Nahed Awwad.

Laurent Perpigna Iban

Journaliste et photographe indépendant, passionné par le Proche-Orient où il se rend régulièrement.

(1) Le Fonds national juif, fondé en 1901, possède et gère plusieurs centaines de milliers d'hectares.

Lire aussi : [Sur le site d'Orient XXI](#)

Visuel : crédit DR

- Emplacement : [Vous êtes ici : Accueil > S'informer > Dossiers thématiques > Colonisation >](#)
- Adresse de cet article : <https://plateforme-palestine.org/Le-vol-programme-de-Qalandia-l-aeroport-oublie-de-Jerusalem>