TRAMWAY DE JÉRUSALEM

DES ENTREPRISES FRANÇAISES CONTRIBUENT À LA COLONISATION ISRAÉLIENNE DU TERRITOIRE PALESTINIEN OCCUPÉ

Association Solidarité France Palestine · Cfdt · la cgt · fidh · Al-Haq · Ligue des droits de l'Homme · Union syndicale Solidaires · Plateforme des ONG Françaises pour la Palestine

Présentation des organisations

ASSOCIATION FRANCE PALESTINE SOLIDARITÉ (AFPS)
« L'AFPS a été fondée en mai 2001, à partir de l'Association médicale franco palestinienne et de l'Association France-Palestine. Elle regroupe 4 900 adhérents. L'AFPS a pour vocation le soutien au peuple palestinien notamment dans sa lutte pour la réalisation de ses droits nationaux. Elle rassemble des personnes physiques attachées au droit des peuples à disposer d'eux-mêmes et à la défense des droits humains. Elle agit pour une paix réelle et durable fondée sur l'application du droit international en lien avec le peuple palestinien et ses représentants légitimes. »

CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DÉMOCRATIQUE DU TRAVAIL (CFDT)
« La CFDT, premier syndicat français dans le secteur privé, est implantée dans tous les secteurs professionnels. Elle est adhérente à la Confédération européenne des syndicats et se prononce pour une Europe politique, sociale, capable de faire face aux nouvelles puissances pour créer des emplois, préserver sa protection sociale et faire progresser les qualifications. Elle est solidaire de tous les syndicats du monde c'est pour cela qu'elle est affiliée à la Confédération syndicale internationale. Son premier objectif est d'obtenir des droits nouveaux pour les salariés en faisant reculer les inégalités et préfère trouver des solutions par le dialogue, mais n'hésite pas à se mobiliser contre des mesures injustes comme la réforme des retraites de 2010. La CFDT a toujours dénoncé toutes les dictatures d'où qu'elles soient. Elle est un syndicat laïc qui respecte toutes les croyances religieuses ou philosophiques tant qu'elles ne conduisent pas à la haine, au racisme, à l'exclusion. »

CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL (CGT)
« La Confédération générale du travail — CGT, forte de 690 000 adhérents, affiliée à la Confédération européenne des syndicats et à la Confédération syndicale internationale, est l'une des organisations syndicales confédérées représentatives en France. Par son analyse, ses propositions et son action, elle agit pour que prévalent dans la société les idéaux de liberté, d'égalité, de justice, de laïcité, de fraternité et de solidarité. Elle se bat pour que ces idéaux se traduisent dans des garanties individuelles et collectives : le droit à la formation, à l'emploi, à la protection sociale, les moyens de vivre dignement au travail, dans la famille et dans la collectivité, la liberté d'opinion et d'expression, d'action syndicale, de grève et d'intervention dans la vie sociale et économique, dans l'entreprise comme dans la société. Au plan international, elle s'engage dans d'importants projets de solidarité et porte une attention particulière aux logiques de développement humain durable. »

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES LIGUES DES DROITS DE L'HOMME (FIDH)
« La FIDH est une ONG internationale de défense des droits humains. Elle fédère 184 organisations nationales de défense des droits humains dans 112 pays. Depuis 1922, partout dans le monde, la FIDH enquête, documente, et pousse les États à adopter des politiques respectueuses des droits humains. Elle poursuit également les auteurs de violations des droits humains et accompagne les victimes devant les tribunaux. La FIDH a son siège à Paris et des bureaux à Abidjan, Bamako, Bruxelles, Conakry, Genève, La Haye, New-York, Pretoria et Tunis. »

AL-HAQ
« Al-Haq est une ONG de droits humains palestinienne indépendante, basée à Ramallah, en Cisjordanie. Fondée en 1979, pour protéger et promouvoir les droits humains et l'état de droit dans le Territoire palestinien occupé, l'organisation jouit du statut consultatif auprès du Conseil économique et social des Nations unies. Al-Haq documente les violations des droits individuels et collectifs des Palestiniens dans le Territoire palestinien occupé quelle que soit l'identité de l'auteur, et cherche à mettre fin à ces violations grâce à des actions de plaidoyer auprès des instances locales, nationales et internationales ainsi qu'en mettant en cause la responsabilité des auteurs. Al-Haq coopère aussi avec des organisations de la société civile et des institutions publiques palestiniennes pour que les lois et politiques palestiniennes soient conformes aux normes internationales en matière de droits humains. Cette organisation dispose d'une librairie dédiée au droit international qu'elle met à disposition des communautés locales. Al-Haq est membre de la Commission internationale des juristes (CIJ), de l'Organisation mondiale contre la torture (OMCT), du réseau Euro-méditerranéen des droits humains (EMHRN), de la Fédération internationale des ligues des droits de l'homme (FIDH), de la coalition « Habitat international coalition » et du réseau palestinien des ONGs (PNGO). »

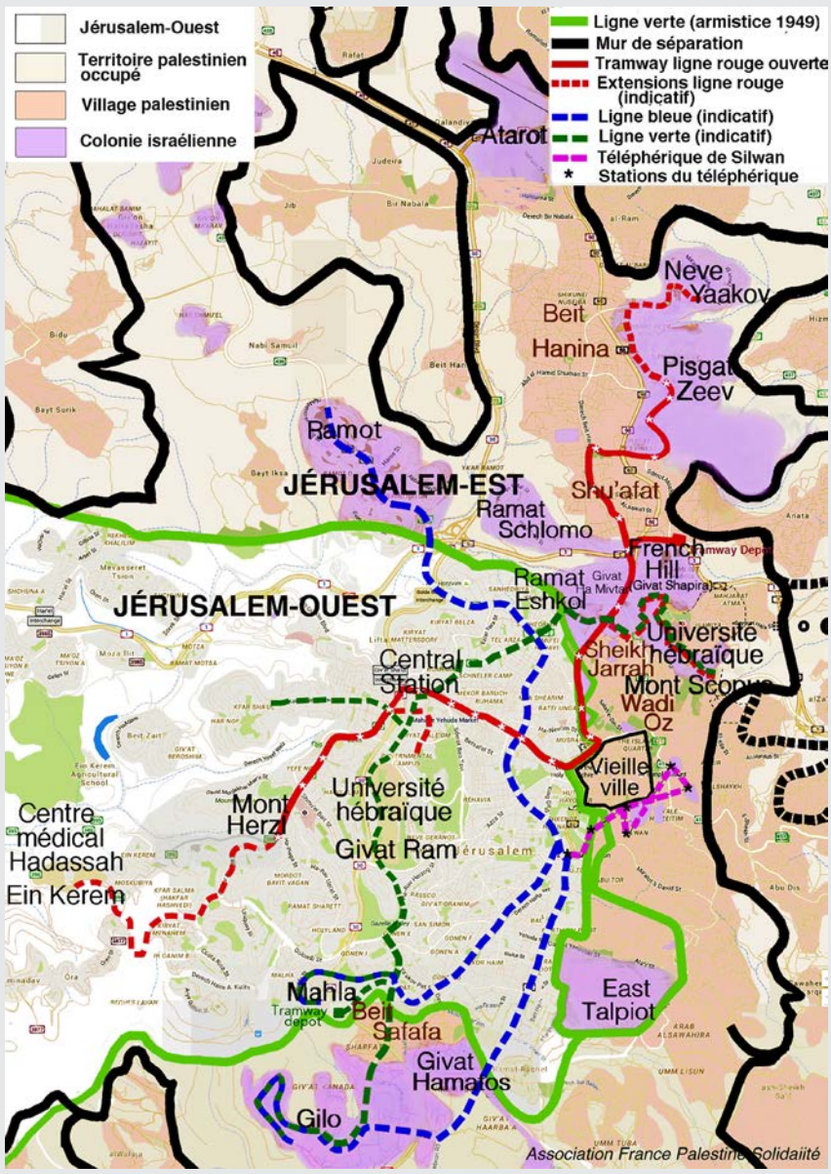
LIGUE DES DROITS DE L'HOMME (LDH)
« Fondée en 1898, la Ligue des droits de l'homme et du citoyen est un acteur civique libre et indépendant. Elle combat les injustices, le racisme, le sexisme, l'antisémitisme et les discriminations de tous ordres et défend les libertés. La LDH est une association généraliste. Elle agit aux côtés des acteurs de l'économie sociale et solidaire et promeut la responsabilité sociale des entreprises et l'amélioration des services publics. Pour se construire, l'humanité a besoin de la réalisation effective des droits civils et politiques, des droits économiques, sociaux, culturels et écologiques. La LDH considère que les droits se confortent les uns les autres. Avec la FIDH, l'Association européenne pour la défense des droits de l'homme (AEDH)et le réseau Euromed-droits, elle tente d'imposer l'inscription de la lutte pour les droits de l'Homme et le respect du droit international dans les actes de l'Union européenne. »

UNION SYNDICALE SOLIDAIRES
« L'Union syndicale Solidaires regroupe 110 000 adhérent·e·s. Elle est active dans de nombreux secteurs professionnels. Elle agit en France pour la défense des intérêts matériels et moraux des salarié·e·s et la transformation sociale : pour les salaires, l'emploi, la protection sociale, l'amélioration des conditions de travail, des droits et des libertés à l'entreprise, pour la transition écologique, l'égalité, la justice sociale et la répartition des richesses. Elle agit avec les travailleur·se·s et les peuples au plan international conformément à ses traditions de solidarité, d'antiracisme, et ses combats en faveur des libertés et de la paix. Elle est membre d'associations de soutien au peuple palestinien et du réseau syndical international de solidarité et de lutte. »

PLATEFORME DES ONG FRANÇAISES POUR LA PALESTINE
« La Plateforme des ONG françaises pour la Palestine rassemble 42 associations et a pour objectif de mobiliser pour la reconnaissance des droits des Palestiniens, notamment celle d'un Etat palestinien souverain, sur les lignes dites de 1967. Elle poursuit son action autour de 3 axes : sensibiliser et informer l'opinion publique et les pouvoirs publics en France aux droits du peuple palestinien, être une force de plaidoyer auprès des institutions et des élus ; être un lieu d'échange d'information, de rencontre et de synergie entre les organisations françaises de solidarité internationale impliquées sur la Palestine et avec les organisations palestiniennes et israéliennes anticolonialistes ; un pôle de ressources, par la création d'outils mis à disposition des membres et partenaires ; renforcer les compétences des acteurs associatifs qui œuvrent pour lerespect des droits des Palestiniens et le développement de la Palestine. »

Réalisation : Espace information et communication de la CGT - Dépôt légal : juin 2018

Plan indicatif des lignes du tramway de Jérusalem



sommaire

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Chapitre I – JÉRUSALEM 6

I.1 - Rappel historique

I.2 - Le développement des colonies de Jérusalem-Est

I.3 - L'exclusion politique, économique et sociale de la population palestinienne de Jérusalem-Est

Chapitre II - L'IMPLICATION DE TROIS ENTREPRISES FRANÇAISES DANS LA COLONISATION DE JÉRUSALEM 9

II.1 - Le projet de réseau de tramway à Jérusalem et son illégalité

II.1.1 - Le réseau de tramway de Jérusalem : 1re et 2e phases

II.1.2 - L'illégalité de la colonisation et du réseau de tramway

II.2 - Trois entreprises françaises directement impliquées dans le projet de tramway :

- EGIS RAIL (groupe Caisse des Dépôts et Consignations)
- SYSTRA (groupes SNCF et RATP)
- ALSTOM

Chapitre III - LA RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES ET LES OBLIGATIONS DE L'ÉTAT FACE AUX VIOLATIONS RÉPÉTÉES DU DROIT INTERNATIONAL 14

III.1 - La responsabilité des entreprises dans le cadre du droit international

III.2 - La responsabilité des entreprises en droit français

III.3 - Les obligations de l'État français

Chapitre IV – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 20

Tramway de Jérusalem : Des entreprises françaises contribuent à la colonisation israélienne du territoire palestinien occupé

Résumé exécutif

La colonisation israélienne du territoire palestinien occupé débute dès la fin de la guerre de juin 1967 avec l'occupation de la Cisjordanie, dont la partie palestinienne de Jérusalem. Elle reste la question majeure qui empêche toute avancée dans le règlement de la question palestinienne vers la paix.

La colonisation est déclarée illégale par le droit international à travers un ensemble de textes, depuis les Conventions de Genève de 1949 qui interdisent à tout état occupant de déplacer sa population dans l'état occupé, jusqu'à la dernière résolution du Conseil de Sécurité de l'ONU n° 2334 du 23 décembre 2016, qui après avoir rappelé l'illégalité des colonies, enjoint aux États membres *« de faire une distinction, dans leurs échanges en la matière, entre le territoire de l'État d'Israël et les territoires occupés depuis 1967 ».*

La colonisation prend une dimension particulière à Jérusalem-Est : la « réunification » proclamée par la Loi de Jérusalem[1] en 1980 a donné lieu à un ensemble de plans et schémas directeurs successifs qui se traduisent aujourd'hui par la présence de 15 colonies qui regroupent environ 215 000 colons, au cœur du territoire et de la population palestinienne.

La décision américaine prise en décembre 2017, de reconnaître Jérusalem comme capitale d'Israël, et d'y transférer son ambassade, constitue une violation de la résolution 478 (1980) du Conseil de sécurité sur le statut de Jérusalem[2]. Cette décision incite également le gouvernement israélien à poursuivre sa surenchère, sur le plan législatif interne (vote d'une nouvelle loi fondamentale), et avec la construction de nouveaux logements et infrastructures.

Parmi les infrastructures mises en œuvre par les gouvernements israéliens successifs au service de leur politique d'appropriation de Jérusalem-Est, **la réalisation d'un réseau de tramway a été engagée depuis plusieurs années, avec pour finalité de relier à Jérusalem-Ouest les colonies israéliennes implantées sur les terres palestiniennes de Jérusalem-Est, et ainsi, à la fois, d'effacer la ligne verte, frontière entre les parties israélienne et palestinienne de la ville, et de favoriser le développement de ces colonies illégales. C'est à cette « entreprise de colonisation » que participent des entreprises françaises, en contradiction avec le droit international, avec la politique affirmée de la France, et avec leurs engagements en matière de droits de l'homme.**

La responsabilité spécifique des entreprises existe indépendamment des capacités ou de la détermination des États de remplir leurs propres obligations en matière de droits humains. Selon les Principes directeurs de l'ONU relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme ainsi que les Principes directeurs de l'OCDE, les entreprises sont tenues de respecter les droits humains partout où elles opèrent. Cette responsabilité fait référence à l'ensemble des droits humains reconnus internationalement. Les entreprises opérant dans des zones touchées par des conflits, ainsi que dans les situations d'occupation, doivent faire preuve d'une diligence raisonnable accrue en matière de droits humains et éviter de contribuer à des violations des droits humains, y compris celles commises par leurs fournisseurs ou relations d'affaires[3].

Le présent rapport, réalisé par plusieurs organisations met en lumière et dénonce la participation des sociétés Systra – partie des groupes publics SNCF et RATP – et Egis-Rail – du groupe public de la Caisse des Dépôts et Consignations – à la réalisation de trois nouvelles lignes du tramway, qui relient la partie israélienne de la ville aux colonies israéliennes illégales implantées dans la partie palestinienne de la ville, au travers de contrats passés par ces sociétés avec la municipalité de Jérusalem et l'État d'Israël.

Ce rapport met également en cause la société Alstom, acteur majeur de la réalisation de la première phase du tramway, qui poursuit son engagement dans le réseau existant et soumissionne aux appels d'offres

1. http://knesset.gov.il/laws/special/eng/BasicLawJerusalem.pdf.

2. Il *« considère que toutes les mesures et dispositions législatives et administratives prises par Israël, la puissance occupante, qui ont modifié ou visent à modifier le caractère et le statut de la ville sainte de Jérusalem [...] sont nulles et non avenues et doivent être rapportées immédiatement ».*

3. Le principe directeur 7 traite des défis particuliers que posent les zones touchées par un conflit. http://www.ohchr.org/Documents/Publications/GuidingPrinciplesBusinessHR_FR.pdf. De plus, en juin 2014, le groupe de travail des Nations Unies sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises a rappelé l'obligation des entreprises de prendre des mesures additionnelles pour protéger contre les atteintes aux droits humains dans des zones touchées par des conflits. http://www.ohchr.org/Documents/Issues/Business/OPTStatement6June2014.pdf.

pour la réalisation de ces nouveaux projets.

Les organisations signataires de ce rapport ont demandé à ces entreprises de se conformer aux principes internationaux sous-mentionnés en cessant toute activité qui contribue à la colonisation israélienne. Elles ont également demandé à maintes reprises aux ministères français des Affaires étrangères et de l'Économie et des finances d'intervenir auprès de ces entreprises pour les inciter à se désengager de ces contrats. À ce jour, en dépit des atteintes évidentes aux droits de l'homme, ces démarches auprès des entreprises comme de l'État sont restées sans effet.

Pourtant de nombreuses institutions et entreprises, européennes et américaines, ont refusé de s'engager dans des contrats[4] ou ont mis fin à leurs engagements financiers[5], en annonçant explicitement que ce retrait traduisait le refus de contribuer à la colonisation israélienne du territoire palestinien. En France même, les ministères concernés étaient intervenus en mars 2015 auprès de la société Safège, filiale ingénierie du groupe Suez, qui avait aussitôt mis fin au contrat d'études passé pour la réalisation d'un téléphérique urbain à Jérusalem.

Il convient enfin de rappeler que le Conseil des Droits de l'Homme de l'ONU, en application de sa résolution de mars 2016, travaille à l'établissement d'une base de données des entreprises qui violent le droit international en participant activement à la colonisation du territoire palestinien occupé[6].

Le gouvernement français est responsable de ces violations du droit à trois niveaux :

- en vertu de l'obligation de droit international [protéger, respecter, réaliser les droits de l'homme, ne pas reconnaître comme licite une situation créée par une violation grave du droit international, ni prêter aide ou assistance au maintien de cette situation, coopérer pour y mettre fin[7]] ;
- en vertu de l'obligation de protéger contre les violations des droits de l'homme par des tiers, ici les entreprises concernées ;
- en vertu de l'existence d'un lien particulier entre l'État et les entreprises concernées, en tant que tuteur des établissements publics que sont la SNCF, la RATP, et la Caisse des dépôts et consignations, respectivement maisons mères des entreprises Systra et Egis[8].

Les organisations signataires demandent :

- aux trois sociétés, Systra, Egis et Alstom et à leurs actionnaires SNCF, RATP et Caisse des Dépôts et Consignations :
  - de mettre fin aux contrats passés avec les autorités israéliennes pour la réalisation du tramway de Jérusalem,
  - de s'engager publiquement à exclure de leurs opérations tout projet qui contribuerait à la colonisation israélienne dans le territoire palestinien occupé, directement ou indirectement ;
- à l'État français :
  - de prendre toutes les mesures pour que les trois opérateurs publics, SNCF, RATP et CDC, mettent fin aux contrats signés dans le cadre de la mise en œuvre du tramway de Jérusalem, par les sociétés qu'ils contrôlent, Systra et Egis,
  - de prendre toute mesure pour prévenir toute participation ou investissement d'entreprises françaises qui contribuerait à la colonisation israélienne, et à cet effet de renforcer les « recommandations » déjà faites aux entreprises dans l'avis de juin 2014[9].

Plus généralement, elles demandent :

- de respecter ses obligations internationales, notamment celles résultant de violation de normes impératives du droit international par Israël et celles de protéger, respecter et mettre en œuvre les droits de l'homme ;
- de mettre en œuvre les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et de s'assurer que les sociétés sous sa juridiction (et en particulier les entreprises publiques), ne nuisent pas à la pleine réalisation des droits fondamentaux en France et à l'étranger ;
- de faire respecter la loi concernant le devoir de vigilance des entreprises mères et donneuses d'ordre ;
- de soutenir, aux Nations Unies, le processus pour l'élaboration d'un traité international sur les droits humains et les entreprises transnationales et autres entreprises.

---

4. Royal Haskoning entreprise néerlandaise d'ingénierie, pour la conception d'une usine de traitement des eaux usées à Jérusalem-Est avec la municipalité israélienne de Jérusalem (en 2013) ; Vitens, le plus grand fournisseur d'eau des Pays-Bas, société à capitaux entièrement publics, pour un projet avec la société israélienne Mekorot qui, outre le marché israélien, a un quasi-monopole de la gestion de l'eau en Cisjordanie. Et Deutsche Bahn en 2011 pour le train Tel-Aviv-Jérusalem qui traverse le territoire palestinien occupé https ://www.ft.com/content/4b6b59fc-7a4b-11e0-bc74-00144feabdc0.

5. Fonds de pension néerlandais PGGM/PFZW, Fonds de pension luxembourgeois FDC, Fonds de pension du gouvernement norvégien, Danske Bank, Fonds de pension de l'église méthodiste américaine.

6. https ://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G16/082/58/PDF/G1608258.pdf.

7. https ://www.fidh.org/IMG/pdf/trading.pdf.

8. Les Principes directeurs des Nations unies abordent la question des liens particuliers entre les États et certaines entreprises qui leur appartiennent ou sont contrôlées par eux. D'après ces Principes, « les États devraient prendre des mesures plus rigoureuses pour exercer une protection contre les violations des droits de l'homme commises par des entreprises qui leur appartiennent ou sont contrôlées par eux, ou qui reçoivent un soutien et des services conséquents d'organismes publics [ ] y compris le cas échéant en prescrivant l'exercice d'une diligence raisonnable en matière de droits de l'homme », et « plus une entreprise est proche de l'État, ou plus elle dépend de l'autorité statutaire ou du soutien des contribuables, plus la logique suivie par l'État devient déterminante pour assurer que l'entreprise respecte les droits de l'homme ». Dans son avis de juin 2014, le Groupe de travail des Nations unies a également rappelé l'obligation des États de prendre des mesures additionnelles pour protéger contre les atteintes aux droits humains par les entreprises possédées ou contrôlées par l'État.

9. Avis du ministère des Affaires étrangères http ://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays/israel-territoires-palestiniens/.

I. JÉRUSALEM

I.1 Rappel historique

Le 29 novembre 1947, l'Assemblée générale de l'ONU votait la résolution 181 qui recommandait un partage de la Palestine historique, alors sous mandat britannique, en vue de la création de deux États, l'un juif l'autre arabe. La ville de Jérusalem, capitale spirituelle des trois religions monothéistes, devait être détachée et placée sous contrôle international (statut de « corpus separatum »).
Dès la création de l'État d'Israël le 14 mai 1948, une guerre éclatait entre Israël et les pays arabes voisins. La ligne d'armistice de 1949 (dite « ligne verte ») divisait alors la ville de Jérusalem dont la partie ouest avait été conquise par Israël, vidée de ses habitants palestiniens (~ 80 000 personnes dont beaucoup s'étaient réfugiés à l'est) et annexée, en violation du vote de l'ONU. Les habitations et les terres des Palestiniens expulsés étaient confisquées et distribuées à des Israéliens.
En 1950 Israël faisait de Jérusalem-Ouest sa capitale, tandis que Jérusalem-Est, y compris la Vieille Ville, était annexée par la Jordanie. Les habitants juifs de Jérusalem-Est (~2 500) étaient expulsés, leurs terres et leurs maisons étant administrées par la Jordanie et louées à des Palestiniens, souvent des expulsés de la partie ouest de la ville.
Au cours de la guerre des six jours en juin 1967, Israël conquérait toute la Cisjordanie, dont Jérusalem-Est, qu'elle occupera désormais.
Dès la fin de la guerre, le gouvernement israélien étendait les limites de la municipalité de Jérusalem en y englobant la partie est de la ville et 28 villages palestiniens des territoires nouvellement occupés[10], faisant ainsi passer la superficie de Jérusalem-Est de 6 km^2 à ~70 km^2 [11], (puis 75 km^2 à la suite de confiscations ultérieures). (Voir carte 1)
Le 27 juin 1967 la Knesset étendait le droit interne israélien à cette nouvelle entité, en violation du droit international qui interdit l'acquisition de territoires par la force[12], et déclarait Jérusalem « réunifiée », sa capitale « éternelle et indivisible ». Cette annexion n'est pas reconnue par la communauté internationale, et elle sera continûment déclarée non valide par l'ONU. Le 30 juillet 1980, la Knesset intégrait cette décision dans ce qui sert de Constitution à l'État d'Israël en votant la « Loi fondamentale : Jérusalem, capitale d'Israël », ce qui provoqua la résolution 478 (1980) de l'ONU. En application de cette résolution les ambassades étrangères situées à Jérusalem étaient transférées à Tel-Aviv.
Le recensement de 1967 établissait la composition de la population : 195 700 juifs (74,4 %), 55 000 Arabes/musulmans (20,8 %) et 12 500 chrétiens ou autres (4,8 %)[13]. La « réunification » de Jérusalem ajoutait ainsi une fraction « arabe » à la population que les autorités n'auront de cesse de limiter.
Depuis, la part des Palestiniens dans la municipalité de Jérusalem n'a pourtant cessé d'augmenter puisque sur 872 400 habitants en 2016, on compte 532 700 Juifs (60,9 %) et 328 000 Palestiniens (37,5 %)[14].

I.2 Le développement des colonies de Jérusalem-Est

L'objectif prioritaire des autorités israéliennes sera de maintenir à tout prix une majorité juive israélienne massive dans la ville, qui garantisse leur contrôle sur Jérusalem-Est et la pérennité de la « réunification ».
Cet objectif est officialisé en 1973 par l'adoption des recommandations du « comité Gafni » [15] qui ont guidé toutes les décisions ultérieures concernant Jérusalem-Est[16].
Les plans de développement de Jérusalem–Est, à tous les niveaux administratifs, ont été explicitement basés sur un objectif démographique chiffré et reposent en priorité sur le développement des colonies [17].
La construction intensive de colo-

10. Les villages concernés disposaient de grandes réserves foncières aptes à la colonisation. Des terres appartenant aux localités de Bethléem, de Beit Jala, de Beit Iksa et d'El Bireh étaient aussi intégrées à cette « municipalité de Jérusalem ».

11. B'Tselem, A Policy of Discrimination : Land Expropriation, Planning and Building in East Jérusalem, 1995, p.10, https ://www.btselem.org/publications/summaries/199505_policy_of_discrimination.

12. Charte des Nations unies, Art. II.4, http ://www.un.org/fr/charter-united-nations/, Résolution 242 du Conseil de Sécurité de l'ONU, http ://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp ?symbol=S/RES/242(1967)&Lang=E&style=B.

13. http ://www.jewishvirtuallibrary.org/population-of-jerusalem-1844-2009.

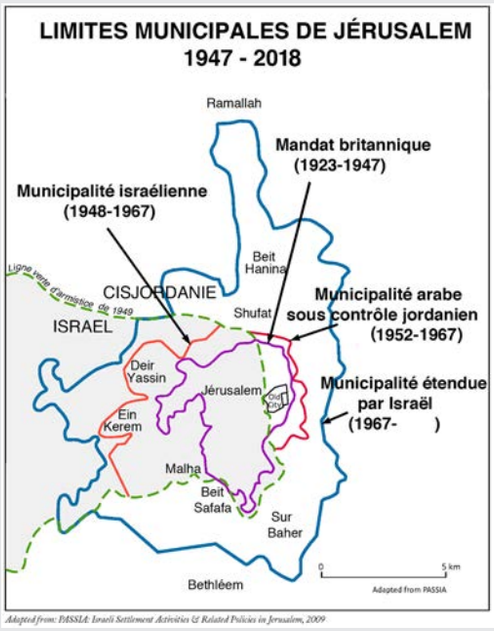
14. https ://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9mographie_de_J%C3%A9rusalem d'après Statistical Absract of Israel, 2017,du bureau central des statistiques, http ://www.cbs.gov.il/reader/shnaton/templ_shnaton_e.html ?num_tab=st02_20x&CYear=2017.

15. Le « comité Gafni » est le comité interministériel chargé en 1972 d'examiner le taux de développement de Jérusalem qui a introduit la notion de « menace démographique » et établi un objectif officiel chiffré de rapport juif/arabe à atteindre par le contrôle politique de la planification. Cet objectif ne sera jamais atteint et sera régulièrement revu à la baisse, de 73,5 %/26,5% en 1973 à 60 %/40% dans le Jérusalem 2000 Master Plan.

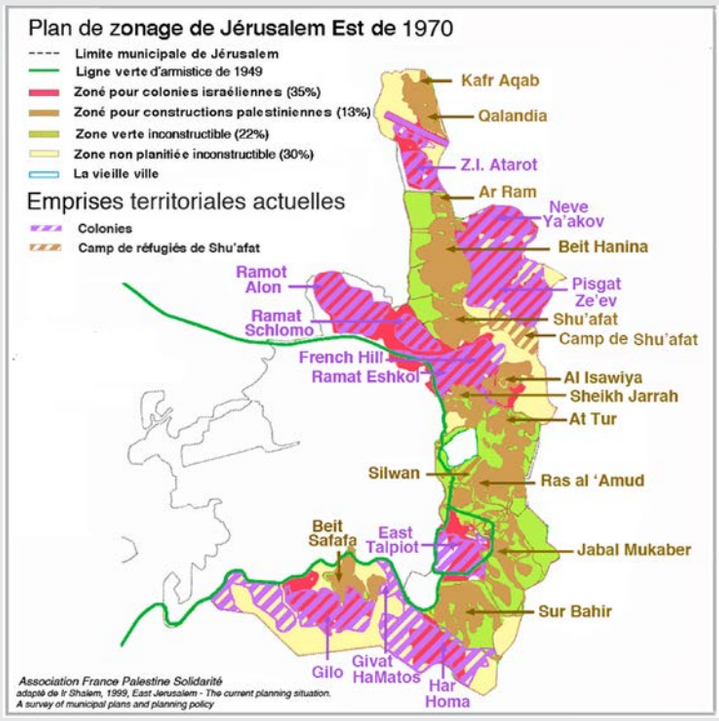
16. A. El-Arrash, Right to develop. Planning Palestinan communities in East Jérusalem, ONU Habitat, p.18, https ://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Right To Develop.pdf.

17. E. Cohen Barr,Trapped by planning, Israeli Policy, Planning and Development in the Palestinian Neighborhoods of East Jérusalem, Binkom, 2014, p.8-9, http ://bimkom.org/eng/trapped-by-planning/.

Carte 1 – Évolution des limites municipales de Jérusalem



Carte 2 – Plan de zonage de Jérusalem-Est établi par la municipalité en 1970



En rouge les zones réservées à la colonisation (35 %), en vert et en jaune les zones vertes et « en réserve », inconstructibles, (22 % et 30 %), en marron les zones réservées au développement palestinien (13 %,) en fait déjà urbanisées. L'emprise actuelle des colonies est représentée par des rayures mauves. Les rayures marron indiquent le camp de réfugiés de Shu'afat.

nies s'est appuyée sur l'expropriation massive des terres privées palestiniennes[18] [19] sur la base du décret sur les terres (« Acquisition pour utilité publique ») permettant à l'État d'exproprier pour mener des projets à grande échelle « dans l'intérêt public ». Les expropriations se sont succédé par vagues entre 1968 et les années 1990 pour atteindre une superficie de 26,3 km² (~35 % de Jérusalem-Est).

Sur ces désormais « terres d'État », les autorités israéliennes prennent en charge l'ensemble des étapes de la réalisation des logements (plans d'urbanismes, infrastructures, permis de construire, sous-traitance de la construction de quartiers entiers), ce qui a permis l'édification, en quelques années, de colonies largement dotées en espaces communs et en services grâce à un soutien financier important de l'État. Entre 1967 et 1995, 38 500 logements ont été construits par l'État dans les colonies contre 8 890 dans les quartiers palestiniens[20] (sous forme d'initiatives privées). Ces dernières années, les constructions se sont accélérées dans les colonies et ce nombre atteignait 55 000 en 2015[21]. (Voir carte 2)

Au total la population des colonies de Jérusalem-Est est estimée à fin 2017 à environ 215 000 colons[22], répartie sur 15 colonies[23].

Pour rendre les colonies attractives, les incitations financières sont multiples (prêts très avantageux, réduction des taxes, éducation et transport scolaire gratuits, eau et électricité subventionnés, aides aux entreprises...) et toutes les infrastructures communes (écoles, crèches, lieux de culte, services sociaux et médicaux) y sont largement développées. Des zones industrielles sont aussi créées (Atarot, Mishor

18. Cohre & Badil, Ruling Palestine. A history of the legally sanctioned Jewish-Israeli seizure of land and housing in Palestine, 2005, pp. 131-143 http ://www. badil.org/phocadownloadpap/Badil_docs/publications/Ruling%20Palestine.pdf.

19. E. Cohen Barr, *op. cit.* p.27.

20. Cohre & Badil, *op.cit*. p.125.

21. C.Hole, Palestinians face housing crisis as Jérusalem settlements thrive, Middle East Eye, 3 février 2015, http ://www.middleeasteye.net/columns/jerusalem-tale-two-cities-273466386.

22. Chefs de mission diplomatiques de l'UE, Rapport sur Jérusalem, 2017 , art. 69.http ://www.paxchristi.cef.fr/v2/23329-2/.

23. Les principales colonies et leur population en 2014 sont Ramot (44 090), Pisgat Ze'ev (40 650), Gilo (30 320), Neve Ya'akov (21 260), Har Homa (18 940), Ramat Shlomo (15 070), Talpiot-Est (14 010), French Hill (Giv'at Shapira) (7 940), Ramat Eshkol (6 960), Ma'alot Dafna (3 080), Quarter juif de la Vieille ville (2 900), Giv'at Hamivtar, Giv'at Hamatos, Atarot, Voir.B'Tselem, Settlements population, 2017b https ://www.btselem.org/settlements/statistics.

Adumim), qui offrent de nombreuses opportunités d'emplois.
Les plans successifs soulignent la nécessité de développer un réseau de routes dédiées et d'infrastructures de transport en commun pour intégrer solidement les colonies périphériques à Jérusalem-Ouest, et pour les rendre plus attractives par des liaisons rapides avec le centre-ville, avec les zones d'activités et avec Israël. Les autorités locales ont ainsi exproprié les terres nécessaires à l'aménagement d'un vaste réseau routier et autoroutier. Ce réseau est cependant proche de la saturation, et un réseau de tramways est en cours de développement (voir chapitre II).

I.3 L'exclusion politique, économique et sociale de la population palestinienne de Jérusalem-Est

Les autorités israéliennes ont mis en place un système de restrictions légales discriminatoires pour « encourager » les Palestiniens à quitter Jérusalem-Est[24] et réduire leur part dans la démographie de la ville. Il a été détaillé par de nombreuses ONG, et dernièrement dans le rapport établi en 2018 par les chefs de mission de l'UE[25]. Citons notamment :

- *la fragmentation des quartiers palestiniens de la ville :* ils sont coupés les uns des autres par des colonies ou des zones inconstructibles et morcelés par des routes dédiées aux colons. Depuis 2002, le « Mur de séparation » sépare des zones très peuplées des services dont ils dépendent (administration, hôpitaux, écoles, emplois, commerces) ;
- *le statut de résident[26] :* imposé aux Palestiniens il leur permet de circuler à Jérusalem et en Israël, d'y travailler, ou d'aller en Cisjordanie, et il octroie une couverture sociale et les droits à l'éducation et à la santé. Il est révocable y compris de façon punitive[27]. Il n'est pas transmis automatiquement par mariage, ni aux enfants si un seul parent est résident.
- *la crise du logement planifiée[28] :* le manque de logements dans les quartiers palestiniens est massif. Tout permis de construire nécessitant un plan d'urbanisme local, Israël y pratique une politique

24. M. Margalit, Demolishing Peace – House Demolitions in East Jérusalem, International Peace and Cooperation Center, 2014, p.14, https://www.researchgate.net/publication/303854880_Demolishing_Peace_House_Demolition_in_East_Jerusalem.

25. Chefs de missions diplomatiques de l'UE, *op. cit.*

26. CCDPRJ, Israeli laws and policies denying Palestinians the right to freely enter and establish residence in occupied East Jérusalem, 2013, pp. 4-7, http://www.civiccoalition-jerusalem.org/uploads/9/3/6/8/93682182/israeli_laws_and_policies_denying_palestinians_the_right_to_freely_enter.pdf ; Passia, Legal Status and Treatment of Palestinians in Jérusalem, 2016, pp.3-6, http://passia.org/publications/108 ; B'Tselem, A Policy of Discrimination : Land Expropriation, Planning and Building in East Jérusalem, 1995, p.19, https://www.btselem.org/publications/summaries/199505_policy_of_discrimination ; B'Tselem, 2017a, *op.cit.*

27. Plus de 14 500 Palestiniens l'ont perdu depuis 1967.

28. M. Margalit,*op. cit.* pp. 69-100 ; Passia (2016), *op. cit*., pp.7,8 ; Cohre & Badil, *op. cit*., p. 127 ; B'Tselem 2017 *op. cit*. E. Cohen Barr, *op. cit*. p.68.

Les principales résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU sur la question de Jérusalem

Résolution 252 du 21 mai 1968
«Considère que toutes les mesures et dispositions législatives et administratives prises par Israël y compris l'expropriation de terres et de biens immobiliers, qui tendent à modifier le statut juridique de Jérusalem sont non valables et ne peuvent modifier ce statut »
Résolution 267 du 3 juillet 1969
« Censure dans les termes les plus énergiques toutes les mesures prises pour modifier le statut de la ville de Jérusalem »
Résolution 298 du 25 septembre 1971 (reprend le texte des 2 résolutions précédentes)
Résolution 446 du 22 mars 1979
« Demande à Israël en tant que Puissance occupante…de rapporter les mesures qui ont déjà été prises et de s'abstenir de toute mesure qui modifierait le statut juridique et le caractère géographique des territoires occupés depuis 1967, y compris Jérusalem… »
Résolution 476 du 30 juin 1980
« Réaffirme que toutes les mesures qui ont modifié le caractère géographique, démographique et historique et le statut de la Ville sainte de Jérusalem sont nulles et non avenues… »
Résolution 478 du 20 août 1980
« Décide de ne pas reconnaitre «la « loi fondamentale » et les autres actions d'Israël, qui, du fait de cette loi, cherchent à modifier le caractère et le statut de Jérusalem »
« Demande aux États qui ont établi des missions diplomatiques à Jérusalem de retirer ces missions de la Ville sainte »
Résolution 2334 du 23 décembre 2016
« Exige de nouveau d'Israël qu'il arrête immédiatement et complètement toutes ses activités de peuplement dans le Territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est… »
Rappelons enfin le projet de résolution soumis le 18 décembre 2017 au Conseil de sécurité qui affirmait que *« toute décision et action qui visent à modifier le caractère, le statut ou la composition démographique de la Ville sainte de Jérusalem n'ont aucun effet juridique, sont nulles et non avenues et doivent être rapportées en application des résolutions du Conseil de sécurité sur la question ».*
Le projet de résolution demandait également à tous les États de s'abstenir d'établir des missions diplomatiques à Jérusalem, en application de la résolution 478 (1980). Le texte exigeait des Etats qu'ils respectent les résolutions du Conseil concernant la Ville sainte et s'abstiennent de reconnaître les actions et les mesures qui y sont contraires.
Bien qu'ayant recueilli 14 votes en sa faveur, le texte a été rejeté suite au veto des Etats-Unis.

de « non-planning » délibérée[29]. Nombre de Palestiniens n'ont d'autre choix que de construire sans permis[30] ;

- *les démolitions de maisons :* plus de 15 000 ordres de démolition de ces « constructions illégales » seraient en attente d'exécution[31], et environ 25 % des familles palestiniennes de Jérusalem-Est vivent dans la peur permanente de perdre leur toit ;
- *le manque d'aménagements et de services publics[32] :* les Palestiniens (37,5 % de la population) contribuent pour 33 % au budget municipal, mais ne bénéficient que d'environ 10 % de ses prestations. Les aménagements collectifs sont délibérément absents dans les rares plans d'urbanisme.
- *la « dépalestinisation » de Jérusalem-Est :* depuis les accords d'Oslo en 1993, Israël a fermé les institutions palestiniennes qui organisaient la communauté palestinienne et coordonnaient ses activités. Toute manifestation culturelle palestinienne est interdite ;
- *l'installation de colons extrémistes dans les quartiers palestiniens[33] :* environ 2 800 colons religieux ultras ont infiltré ces quartiers dont ils empoisonnent la vie quotidienne. Leur installation participe d'une stratégie de colonisation des quartiers palestiniens ;
- *violence, répression policière et contrôle[34] :* avec ses quartiers laissés à l'abandon, ses check-points, ses restrictions de déplacements et autres provocations quotidiennes, les quartiers palestiniens sont la scène d'affrontements réguliers avec les forces de sécurité israéliennes, entraînant morts, blessés et arrestations.

Cette politique a forcé des dizaines de milliers de Palestiniens à quitter Jérusalem, ce qui réduit d'autant leur contribution au « rapport démographique ». Rappelons enfin que les Palestiniens du reste de la Cisjordanie n'ont pas accès à Jérusalem.

II. L'IMPLICATION DE TROIS ENTREPRISES FRANÇAISES DANS LA COLONISATION DE JÉRUSALEM

Les plans de développement pour Jérusalem, sous-tendus par le double agenda politique d'unification de la ville sous souveraineté israélienne, et de recherche d'une suprématie démographique juive, ont souligné la nécessité d'un système de transports en commun intégré entre les colonies de Jérusalem-Est et le centre-ville à Jérusalem-Ouest. Le choix a été fait d'un réseau de tramways, dont :

- une ligne, réalisée sous la direction des entreprises françaises Veolia et Alstom Transport est en service depuis 2011 ;
- deux nouvelles lignes, ainsi que l'extension de la première ligne, sont en cours d'étude et de réalisation avec la participation de deux autres entreprises françaises Egis-Rail et Systra. La société Alstom Transport est aussi candidate pour la fourniture du matériel et pourrait participer à la mise en œuvre opérationnelle.

II.1 Le projet de réseau de tramway à Jérusalem et son illégalité

Dès 1994, la municipalité de Jérusalem a mis en place une équipe (Jérusalem Transportation Masterplan Team, JTMT), pour étudier, avec le ministère israélien des transports, la faisabilité d'un système de transport en commun. Le choix s'est porté sur un réseau de lignes de tramway (« Light Rail »). Le projet, approuvé par le gouvernement en 1999[35], est présenté comme une solution écologique et économique à la congestion de la circulation à Jérusalem et pour servir l'ensemble de la population de Jérusalem, mais il ne fait aucun doute que son but premier est de relier les colonies de Jérusalem-Est au centre-ville de Jérusalem-Ouest et aux centres d'activité[36], comme il apparaît dans les recommandations du plan directeur Jérusalem Master Plan 2000 alors en cours d'élaboration[37] Le choix du tracé des 8 lignes prévues dans le projet ne laisse aucun doute à cet égard, puisqu'il est pré-

29. *« La municipalité ne voulait pas que cela puisse permettre aux quartiers arabes de croître et de se développer" in* S. Kaminker, For Arabs Only : Building Restrictions in East Jérusalem, Journal of Palestine, vol. 6, n° 4, p. 7, 1997.

30. C. Hole, Palestinians face housing crisis as Jérusalem settlements thrive, Middle East Eye, 3 octobre 2014, http ://www.middleeasteye.net/columns/jerusalem-tale-two-cities-273466386 ; M. Margalit,*op. cit., p.39,43,* Passia (2016*),op. cit.,*p.7.Le nombre de logements manquants pour les Palestiniens de Jérusalem-Est serait d'au moins 30 000 et celui des constructions sans permis de 25 000 à 30 000 pour un nombre total de logements d'environ 60 000.

31. M. Margalit*, op. cit*., p.34.

32. Chefs de mission diplomatiques de l'UE, *op. cit.* art. 37, 51 ; B'Tselem (2017), *op. cit* ; A. El-Arrash, *op. cit.,* pp.8,16.

33. A New Chapter in the Israeli Colonial Project Jérusalem District Master-plan '08, Poica, 2009, par.7, http ://poica.org/2009/03/a-new-chapter-in-the-israeli-colonial-project-jerusalem-district-master-plan-08/ ; Passia, Jérusalem : Israeli Settlement Activities & Related Policies 2009, pp.2-11, http ://passia.org/publications/137 ; B'Tselem (2017), *op. cit.* ; Chefs de mission de l'UE, *op. cit.* art. 63, 74-79.

34. Passia (2016), *op. cit.*, p. 9-12.

35. JTMT (Jérusalem Transportation MasterPlan Team) JerusalemLight Rail – Mass transit System, https ://web.archive.org/web/20061102015045/www.rakevetkala-jerusalem.org.il/images/Eng_brochure.pdf.

36. 40 Passia, (2009), *op. cit.*,p.20.

37. Local Outline Plan Jérusalem 2000, Report No. 4, http ://www.alhaq.org/en/wp-content/uploads/2018/03/LocalOutlinePlanJerusalem2000.pdf.

vu de desservir tous les groupes de colonies de Jérusalem-Est, alors qu'il n'est rien envisagé vers les quartiers palestiniens, pourtant surpeuplés et mal desservis[38]. (Voir carte 3)

La réalisation de ce projet de long terme est prévue en plusieurs phases.

II.1.1 Le réseau de tramway de Jérusalem : 1re et 2e phases

La première phase a porté sur la réalisation de *la ligne rouge* qui relie la grosse colonie de Pisgat Ze'ev au nord, au centre-ville de Jérusalem-Ouest : elle a été mise en service en 2011. À partir de Pisgat Ze'ev, la ligne traverse un quartier palestinien (Shu'afat), puis elle dessert une série de 3 colonies, tout en longeant une zone en cours de colonisation du quartier palestinien de Sheikh Jarrah, enfin elle suit la « ligne verte » de séparation entre les deux parties de Jérusalem, jusqu'à la Porte de Damas où elle pénètre dans Jérusalem-Ouest (Carte 4). Longue de 13,8 km – dont 5,8 km construits illégalement sur les terres palestiniennes occupées – elle comporte 24 stations dont 3 seulement en zone palestinienne.

La deuxième phase : durant la construction de la ligne rouge, la ville de Jérusalem et l'État d'Israël se sont lancés dans la deuxième phase de ce réseau qui doit comporter, de façon intégrée, des extensions de la ligne rouge et deux lignes supplémentaires.

Les extensions de la ligne rouge sont prévues vers la colonie de Neve Ya'akov au nord et vers Ein Kerem à l'ouest, ainsi que des branches vers Givat Ram à Jérusalem-Ouest, et vers la Vieille Ville à Jérusalem-Est, à réaliser en plusieurs étapes. En 2013, le projet d'extensions a été approuvé et la préparation de sa mise en œuvre a commencé. Ces extensions porteront la longueur de la ligne à 20 kilomètres et le nombre de stations à 38[39], dont aucune nouvelle station en zone palestinienne.

La ligne verte reliera le campus du Mont Scopus à l'est, à la colonie de Gilo au sud. Deux branches rejoindront le centre d'activité de Malha et la zone industrielle de Givat Shaul à l'ouest. Cette ligne a été définitivement approuvée en janvier 2017 et les appels d'offres pour la construction, l'exploitation et la maintenance de cette ligne ont été lancés en septembre 2017 (prequalification) et avril 2018 (phase finale)[40]. La longueur de la ligne verte sera de 18,3 km et elle comportera 33 stations (dont aucune en zone palestinienne). Les branches ultérieures y ajouteront 3,4 km et 8 stations[41].

La ligne bleue reliera la colonie de Ramot dans le nord de Jérusalem-Est à la zone d'activités de Malha à Jérusalem-Ouest et à la colonie de Gilo au sud[42]. Une branche desservira à terme la colonie de Talpiot à l'est. Cette ligne fera 20,3 kilomètres et comportera 40 stations. La ligne a été approuvée par le comité ad hoc au niveau de la municipalité de Jérusalem[43]. Elle est en attente de validation au niveau du district de Jérusalem, après quoi l'État lancera un appel d'offres pour sa réalisation.

D'autres phases ultérieures sont prévues avec, *a minima,* une « ligne jaune » à l'étude depuis plusieurs années qui reliera le campus de Givat Ram à la Porte de Jaffa de la Vieille Ville à Jérusalem-Est, et une « ligne violette » de l'hôpital Hadassah à Jérusalem-Ouest à la colonie de East Talpiot à l'est[44]. (Voir carte 4)

II.1.2 L'illégalité de la colonisation et du réseau de tramway

Comme décrit au paragraphe précédent, une partie importante du réseau du tramway se trouve en territoire palestinien avec pour terminus d'importantes colonies israéliennes à Jérusalem-Est.

La colonisation est illégale au regard du droit international, comme l'a rappelé une nouvelle fois le Conseil de sécurité de l'ONU le 23 décembre 2016 par la résolution 2334[45], et spécifiquement pour Jérusalem par les résolutions 252, 476 et 478 (cf. encadré page 8 chapitre I). Israël ne saurait donc agir en tant qu'État souverain sur le territoire palestinien.

Le droit international humanitaire et le droit international des droits de l'homme ont vocation à s'appliquer à l'occupation de l'État israélien sur le territoire palestinien, en dehors des frontières de 1967. Les règles concernant l'occupation sont contenues pour la plupart dans la IVe Convention de

38. Lors de la signature du contrat avec le concessionnaire de la 1re ligne de tramway dans le bureau de l'ambassadeur de France, Ariel Sharon déclarait : *« Je crois que ce devait être fait, et dans tous les cas, tout ce qui peut renforcer Jérusalem, la construire, l'étendre et la maintenir pour l'éternité comme capitale du peuple juif et capitale unie de l'État d'Israël, doit être fait,* http ://www.pmo.gov.il/English/MediaCenter/Events/Pages/event170705.aspx.

39. Jnet, Project Desciption – Annex 1, pp. 1-3, http ://jlrt.org.il/wp-content/uploads/2016/08/Project-Description-Annex-1.pdf.

40. Globes, Tender issued for 2nd Jérusalem light rail line infrastructure, 27 aug. 2017, http ://www.globes.co.il/en/article-tender-issued-for-second-jerusalem-light-rail-line-infrastructure-1001202683.
IRJ, Jérusalem light rail Green Line tender launched, 04 April 2018, http ://www.railjournal.com/index.php/light-rail/jerusalem-light-rail-green-line-tender-launched.html J-Net The tender for the J-NET of the Jérusalem light-rail system advances to the Pre Qualification (PQ) stage, https ://jlrt.org.il/#theTender.

41. JNet, Project Desciption – Annex 1, *op. cit.,* pp.3-4.

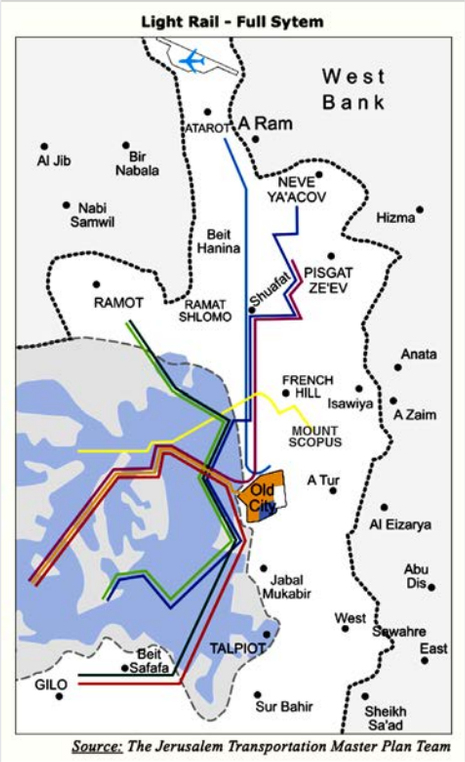
42. Jérusalem submits plans for Blue Line light rail, 13 décembre 2016, http ://www.railwaypro.com/wp/jerusalem-submits-plans-for-blue-line-light-rail/ JNet, Project Desciption – Annex 1,, *op. cit.,* p. 4.

43. IRJ (International Railway Journal), Jérusalem approves light rail Blue Line, 01 feb.2016(2016a), http ://www.railjournal.com/index.php/light-rail/jerusalem-approves-light-rail-blue-line.html ?channel=000.

44. JNet, The green line presentation, p.11, http ://jlrt.org.il/wp-content/uploads/2016/08/innotrans-presentation.pdf.

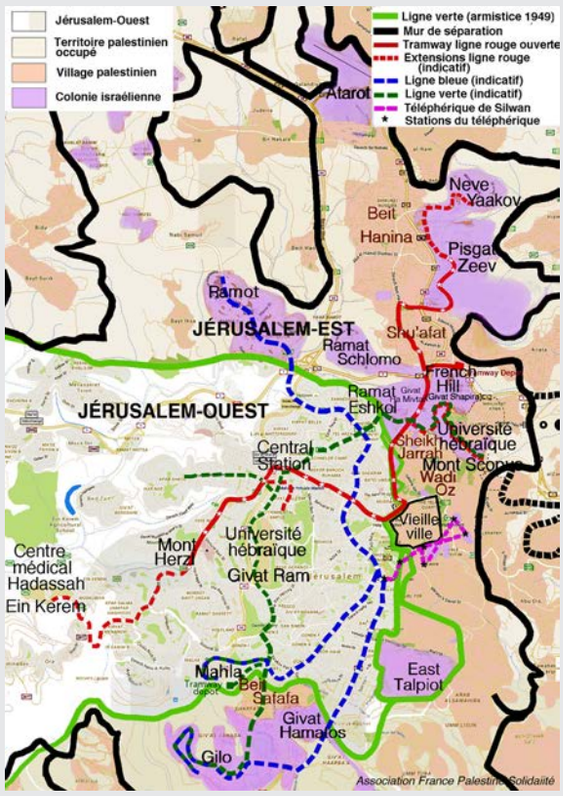
45. Conseil de Sécurité de l'ONU, Résolution n. 2334 (2016), adoptée le 23 Décembre 2016 *op.cit*.

Carte 3 – Le réseau de 8 lignes de tramway du projet approuvé en 1999 par la municipalité de Jérusalem



Jérusalem-Est (fond blanc), les noms de colonies sont en majuscules, les quartiers palestiniens en minuscules.

Carte 4 – Plan indicatif des lignes du tramway de Jérusalem



Plan indicatif des trois lignes, rouge, verte et bleue, du tramway de Jérusalem déjà ouverte et en cours de réalisation. Le projet de téléphérique est aussi schématisé en rose.

Genève (ci-après « la Convention ») relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre (1949)[46] et le Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre annexé à la quatrième Convention de La Haye du 18 août 1907.

La Cour internationale de Justice a explicitement reconnu l'applicabilité de ces conventions à l'occupation israélienne sur le territoire palestinien[47]. Les colonies israéliennes violent de nombreuses lois du droit international humanitaire. Toute destruction et confiscation de biens civils, publics et privés, sont interdites au regard de l'article 53 de la Convention. Le transfert forcé de la population du territoire occupé et le transfert de civils dans le territoire occupé par la puissance occupante sont également interdits en vertu de l'article 49[48]. Le non-respect des articles 49 et 53 constitue donc une infraction grave au sens de l'article 147 de la Convention[49]. L'article 146 de la Convention affirme enfin que Les Hautes Parties contractantes et les Parties au conflit doivent réprimer ces infractions graves et prendre les mesures nécessaires pour faire cesser toutes les autres infractions à la Convention[50].

En outre, ces infractions graves au sens de l'article 147 de la Convention peuvent aussi être qualifiées de crimes de guerre, tels que définis à l'article 8 du statut de la Cour pénale internationale (CPI). Les crimes de guerre relèvent de la compétence de la CPI qui intervient en complémentarité des juridictions nationales, c'est-à-dire en l'absence de volonté ou de capacité des juridictions nationales de mener de réelles enquêtes et poursuites, conformément à l'article 17 du Statut de Rome.[51]

Un examen préliminaire de la situation en Palestine par le Bureau de Madame le Procureur de la CPI est d'ailleurs en cours depuis le 16 janvier

46. https://www.icrc.org/fre/assets/files/other/icrc_001_0173.pdf.

47. Cour internationale de justice, Avis consultatif du 9 juillet 2004. Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, 9 Juillet 2004, http://www.icj-cij.org/docket/files/131/1671.pdf.

48. https://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_area_c_factsheet_august_2014_english.pdf.

49. https://www.icrc.org/eng/resources/documents/misc/57jp2a.htm.

50. Art. 146 Convention IV de Genève, voir aussi l'art. 86 du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I), 8 juin 1977. https://www.icrc.org/eng/assets/files/other/icrc_002_0321.pdf.

51. En ratifiant le Statut de Rome de la Cour pénale internationale le 2 janvier 2015 et en l'accompagnant d'une déclaration ad hoc de reconnaissance de compétence (en vertu de l'article 12.3 du Statut), la Palestine a reconnu la compétence de la CPI pour les crimes internationaux, y compris les crimes de guerre, commis sur son territoire, y compris Jérusalem-Est, ou par ses ressortissants depuis le 13 juin 2014. Voir Palestinian Accession to the ICC Statute : Hope for Justice and Peace, 2 janvier 2015, FIDH, disponible à https://www.fidh.org/International-Federation-for-Human-Rights/north-africa-middle-east/israel-occupied-palestinian-territories/palestinian-authority/16724-palestinian-accession-to-the-icc-statute-hope-for-justice-and-peace.

2015, portant également sur la politique de colonisation[52].
Par ailleurs, les différentes restrictions physiques et administratives qui privent les populations palestiniennes d'accès aux services essentiels violent le droit international des droits de l'homme tel que codifié dans les Pactes internationaux sur les droits civils et politiques, économiques, sociaux et culturels[53].
La politique de colonisation conduite par Israël à Jérusalem-Est, comme dans le reste de la Cisjordanie, s'opère donc clairement en violation de l'ensemble de ces règles de droit. Qualifiées de violations graves du droit international, ces violations emportent pour l'ensemble des États tiers des obligations particulières. La Cour Internationale de Justice a expressément reconnu le caractère *erga omnes* des obligations de droit international humanitaire et du droit du peuple palestinien à l'autodétermination[54]. Cela implique, selon la Cour, que les États tiers ont pour obligation de ne pas reconnaître comme licite une situation créée par une violation grave du droit international, ni prêter aide ou assistance au maintien de cette situation, et doivent coopérer pour mettre fin à toute violation grave[55]. À ce titre les États devraient donc cesser toute relation économique et financière avec les entités qui perpétuent une situation illégale au regard du droit international[56]. C'est ce que rappelle la Résolution 2334 du 23 décembre 2016 du Conseil de Sécurité de l'ONU qui *« demande à tous les États [...] de faire une distinction, dans leurs échanges en la matière, entre le territoire de l'État d'Israël et les territoires occupés depuis 1967 »*.
Depuis 2010, le Conseil des droits de l'Homme des Nations unies exprime régulièrement dans ses résolutions sa préoccupation quant à la construction et l'exploitation par Israël d'une ligne de tramway entre Jérusalem-Ouest et les colonies, en violation du droit international, et en demande explicitement la cessation depuis 2017[57] et de nouveau en 2018.

II.2 Trois entreprises françaises directement impliquées dans le projet de tramway : Egis-Rail (groupe de la Caisse des Dépôts et Consignations), Systra (groupes SNCF et RATP), Alstom

Deux entreprises françaises avaient participé à la réalisation de la 1re ligne du réseau de tramway, Alstom Transport et Veolia, dont l'une, Alstom, participe toujours à son exploitation.
Ce sont aujourd'hui trois entreprises françaises majeures qui sont impliquées dans la 2e phase du projet (extension de la 1re ligne et construction de 2 nouvelles lignes). Deux d'entre elles font partie de groupes publics, SNCF et RATP pour la société Systra, et la Caisse des Dépôts et Consignations pour Egis-Rail.

Egis-Rail (groupe Caisse des Dépôts et Consignations)

La société Egis-Rail est une des sociétés du groupe Egis composée de 13 600 salariés dont 8 200 dans l'ingénierie, et ayant réalisé 1 050 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017[58]. Egis est une filiale de la Caisse des dépôts et consignations qui détient 75 % de son capital, les 25 % restant étant détenus par des cadres partenaires et des salariés. Les activités d'Egis Rail portent sur les transports urbains et ferroviaires : métros, tramways, transport par câble, lignes ferroviaires à grande vitesse et lignes classiques. La participation d'Egis au tramway de Jérusalem-Est discrète sur son site[59].
Au cœur du projet de tramway de Jérusalem, Egis-Rail joue depuis presque vingt ans un rôle pivot dans le développement de ce réseau, dont elle est une cheville ouvrière.
Egis Rail a participé avec l'équipe municipale de Jérusalem (JTMP) à la finalisation du Mass Transit System for Metropolitan Jérusalem[60] approuvé en 1999. Dans le cadre d'un contrat passé en 2008 avec Israël[61], Egis Rail a réalisé une étude de faisabilité approfondie du projet intégré d'extension de la 1re ligne (réalisée par Veolia et Alstom et ouverte en 2011) et des deux lignes suivantes (qui entrent actuellement en phase de réalisation). Egis-Rail a ainsi coordonné, en tant que représentant de la municipalité de Jérusalem, les études à tous les niveaux de très nombreuses sociétés.
À la suite de l'émergence d'un projet de téléphérique urbain autour de la Vieille ville de Jérusalem, située en territoire occupé, Egis-Rail superviserait également les études de l'interconnexion entre ce téléphérique et les lignes de tramway.

52. Pour plus d'informations sur l'examen préliminaire par le Bureau de la Procureure de la CPI de la situation en Palestine, voir : https://www.icc-cpi.int/palestine?ln=fr.

53. Droit à l'accès aux ressources naturelles (art.1), droit à la protection de la vie privé (art. 17), droit à la libre circulation (art. 12) ;à l'accès aux ressources naturelles (art. 1), droit à la protection et l'assistance accordées à la famille et aux enfants et adolescents (art. 10) ; le droit à un niveau de vie suffisant, y compris la nourriture, le vêtement et le logement, et le droit ((d'être à l'abri de la faim)) (art. 11) ; le droit à la santé (art. 12) et le droit à l'éducation (art. 13 et 14).

54. Cour internationale de justice, Avis consultatif du 9 juillet 2004.

55. Cour internationale de justice, Avis consultatif du 9 juillet 2004.

56. https://www.fidh.org/IMG/pdf/trading.pdf.

57. Voir toutes les résolutions sur la colonisation du Conseil des Droits de l'Homme depuis 2010. Sur l'appel à cesser l'exploitation du tramway, voir les résolutions A/HRC/34/L.41 du 22 mars 2017 (https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/G17/073/78/PDF/G1707378.pdf?OpenElement) et A/HRC/37/L.48 du 20 mars 2018 (https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/G18/073/00/PDF/G1807300.pdf?OpenElement).

58. Egis, À propos d'Egis ; http://www.egis.fr/groupe/a-propos-degis.

59. Egis, Egis Innove, http://www.egis.fr/action/imaginer-un-futur-durable/egis-innove.

60. JTMT, *op. cit.*

61. *Le Moniteur*, Tramway Egis-Rail (69 Villeurbanne), 28/03/2008, http://www.lemoniteur.fr/articles/villeurbanne-57721.

Systra (groupes SNCF et RATP)

La société anonyme Systra, née de la fusion des filiales d'ingénierie des groupes publics SNCF et RATP est spécialisée dans la conception d'infrastructures de transport. Elle compte 6 100 salariés, et son chiffre d'affaires 2016 est de 612 millions d'euros. Son capital est détenu par la SNCF (pour 42 %) et la RATP (42 %), le reste du capital se répartissant entre des banques françaises à hauteur de 15 % (Crédit Agricole et BNP-Paribas) et des parts salariales pour 1 %. Le Conseil de surveillance est composé de membres de la SNCF et de la RATP, mais également du Crédit Agricole et de BNP-Paribas, de la Société Générale et de Natixis.

La participation de Systra au projet de tramway de Jérusalem-Est très discrète sur son site, qui fait pourtant état de nombreuses réalisations en France et à l'étranger[62]. Elle a notamment été mise en évidence par l'ONG israélienne Who Profits[63], et figure sur le site officiel du « Jérusalem LRT project », celui de partenaires de Systra dans cette opération, et de la presse spécialisée[64].

En 2011, en alliance avec le groupe DEL[65] (branche ingénierie du groupe Development et Engeneering Ltd) et avec MATI, Systra a remporté l'appel d'offres pour une première étude en vue de la réalisation de la ligne bleue du Réseau de tramway de Jérusalem[66].

Systra répond de la gestion du projet, du contrôle qualité, des documents de l'appel d'offres, et de l'ébauche d'ingénierie y compris de l'intégration urbaine du réseau, de la carte des arrêts intermédiaires, et des orientations en matière d'horaires de service. Le contrat comporterait aussi une option pour les études détaillées à venir dans l'hypothèse d'un appel d'offres pour la construction de la ligne.

Systra pourrait également être impliqué dans le projet du train rapide Tel-Aviv-Jérusalem dit A1, également illégal. L'accord de coopération signé entre la SNCF et ISR (Israel Railways) à l'occasion du voyage du président français de novembre 2013, indiquait dans son paragraphe 2.4 : *« Dans le cadre de l'électrification de la ligne A1 Jérusalem Tel-Aviv, une demande d'ISR a été faite à Systra pour obtenir une suggestion de programme de travail ainsi qu'une proposition tarifaire. Cette mission inclura le passage en revue des lignes à haute tension aériennes ainsi que l'alimentation électrique »*[67].

Alstom

Alstom est une société anonyme spécialisée dans les secteurs des transports, principalement ferroviaires. Son chiffre d'affaires 2016/2017 est de 7,3 milliards d'euros et elle emploie 31 000 salariés. En 2014, sa branche énergie a été reprise par General Electric et la partie restante consacrée au ferroviaire doit fusionner avec Siemens (protocole d'accord signé en septembre 2017) pour créer une nouvelle entreprise qui prendra le nom de Siemens-Alstom. L'État français n'est plus directement au capital d'Alstom après la cession de ses parts à Bouygues en 2006. En revanche, il disposait jusqu'en octobre 2017 des droits de vote à hauteur de 20 % (actions « prêtées » par Bouygues) et de deux administrateurs au Conseil d'administration[68].

La participation d'Alstom au tramway de Jérusalem-Est également discrète sur son site : le dernier article à ce sujet remonte à 2013 ; de plus, parmi les « fiches pays » du site, on ne trouve pas de fiche Israël[69].

Alstom a été avec Veolia à l'origine du Consortium Citypass qui a obtenu la concession de la 1re ligne de tramway de Jérusalem, entrée en fonctionnement en 2011[70]. En 2013, Alstom a revendu sa participation dans Citypass (20 %) mais a gardé 100 % du capital de Citadis Israel, chargé de la maintenance du matériel pour encore 23 ans, et 80 % de celui du contractant EPC (Engineering, Procurement and Construction) auprès de Citypass[71].

De 2016 à 2017, Alstom a été en négociation avec le ministère des Finances israélien en vue d'être maître d'œuvre de la 2e phase du réseau de tramway (Citypass étant alors concessionnaire sans appel d'offres). Le montant de la part du contrat qui devait revenir à Alstom – 350 millions d'euros – avait été publié dans les articles de presse en juin 2016[72]. La rupture du compromis en juin 2017[73] a conduit la municipalité à relancer des appels d'offres, pour lesquels Alstom pourrait être soumissionnaire[74]. Il participe en tout cas à un appel d'offres pour la ligne verte

62. À l'exception d'une mention « Tramway en Israël » https://www.systra.com/fr/groupe-systra/regions/article/afrique-europe-du-sud. Le tramway de Jérusalem n'est pas mentionné dans les 32 références de tramway citées. Une page datant de 2013 et détaillant son implication dans le projet de ligne bleue a été retirée du site de Systra semble-t-il à la suite de la parution d'un rapport de l'ONG israélienne Who Profits en juillet 2017 https://nuage.france-palestine.org/index.php/s/gvnemgaptv2gob1.

63. Who Profits, Tracking Annexation :The Jérusalem Light Rail And The Israeli Occupation, 2017 p.11, https://www.whoprofits.org/sites/default/files/tracking_annexation_-_the_jerusalem_light_rail_and_the_israeli_occupation.pdf.

64. Jnet, Red, Green and now Blue ! https://jlrt.org.il/article/red-green-and-now-blue/ D.E.L. group, Jérusalem Light Rail Project, http://www.del.co.il/english/projects/project.asp?id=99&catid=2&subcatid=8 ; IRJ, Revolutionising transport in the Holy City, 20 May 2016 (2016b), http://www.railjournal.com/index.php/light-rail/revolutionising-transport-in-the-holy-city.html?channel=000 ; IRJ (2016a), ***op.cit.***

65. http://www.del.co.il/english/template/default.asp?catId=1.

66. Who Profits, ***op. cit***. p.11.

67. Accord de coopération entre SNCF et Israel Railways (ISR)

68. Alstom, Document de Référence, Rapport financier annuel 2015/2016, Alstom, p.278, http://www.alstom.com/Global/Group/Resources/Documents/Investors%20document/ALSTOM%20DDR2015-16_FR_BAT.PDF.

69. Alstom, Fiches d'information, http://www.alstom.com/fr/fiches-dinformation/.

70. Metro Report International, Alstom wins Jérusalem LRT, 01 Dec 2002, http://www.metro-report.com/news/single-view/view/alstom-wins-jerusalem-lrt.html.

71. Who Profits, ***op. cit.,*** p. 7.

72. Globes, Jérusalem Light Rail to double capacity, 2 june 2016, http://www.globes.co.il/en/article-jerusalem-light-rail-to-double-capacity-1001129270.
UITP, Jérusalem Light Rail extension sealed, 20 june 2016, http://www.ceec.uitp.org/jerusalem-light-rail-extension-sealed.

73. Globes, Jérusalem Light Rail talks with CityPass break down, 15 June 2017, http://www.globes.co.il/en/article-talks-with-citypass-on-red-line-extensions-break-down-1001192860.

74. Globes (2017), ***op. cit.***

Les projets de téléphérique à Jérusalem et du train Tel Aviv-Jérusalem

À côté du réseau de tramway, deux autres projets sont annoncés ou en cours de réalisation, qui constituent également des violations du droit international.

La construction d'un téléphérique urbain qui partirait de l'ancienne gare ottomane située à Jérusalem-Ouest et se terminerait au Mont des Oliviers à Jérusalem-Est, avec des gares intermédiaires, dont une à l'entrée de Silwan, quartier palestinien. Sous couvert d'écologie et de développement du tourisme, il desservirait plusieurs enclaves de colonisation au cœur des quartiers palestiniens proches de la vieille ville. Le projet est ancien, a fait l'objet d'un certain nombre d'études[1], et a été approuvé récemment comme priorité nationale et contribuant à « l'unification de la ville sous souveraineté israélienne »[2]. Le projet a fait l'objet de condamnations multiples dans les enceintes internationales, dont l'Unesco[3].

Le train rapide Tel Aviv-Jérusalem, dit A1, dont la mise en service devrait intervenir dans quelques mois, franchit à deux reprises la ligne verte et traverse le territoire palestinien occupé dans l'enclave de Latrun et la « vallée des cèdres » à proximité des villages palestiniens de Beit Surik et Beit Iksa[4]. À ces violations du territoire palestinien s'ajoute le projet annoncé de prolonger la ligne jusqu'à la Vieille Ville à Jérusalem-Est, pour installer une gare terminale à proximité du Mur des Lamentations[5]. Il est à noter que dans l'accord signé entre la SNCF et Israel Railways en novembre 2013, un article prévoit l'attribution d'une mission à la société Systra sur l'alimentation électrique de la ligne A1. Dans la présentation de la société ISR (Israel Railways) qui figure dans cet accord, il est mentionné : *« À noter qu'ISR n'est pas présent sur les territoires disputés » (sic) :* ce qui est à la fois faux et choquant quant à la terminologie acceptée par la SNCF[6].

En 2016, Alstom a soumissionné à l'appel d'offres pour la fourniture de 330 voitures à Israël Railways, dont une partie destinée au train rapide A1. Siemens a été retenu pour cette fourniture[7] devant Alstom, l'autre finaliste. Mais un mémorandum a été signé entre les sociétés Alstom et Siemens en septembre 2017.

1. Dont une « étude de faisabilité » menée à partir de 2013 par la société française Safège, société du groupe Suez ingénierie, qui s'est retiré de ce contrat en mars 2015.
2. Emek Shaveh, *op. cit*.
3. Unesco Comité du Patrimoine mondial, notamment http ://whc.unesco.org/archive/2015/whc15-39com-19-fr.pdf.
4. Who Profits, Crossing the Line : The Tel Aviv-Jerusalem Fast Train, Oct. 2010, https ://whoprofits.org/sites/default/files/Train%20A1.pdf.
5. Le Temps, Les Palestiniens dénoncent une « provocation » supplémentaire d'Israël, 7 décembre. 2017, https ://www.letemps.ch/monde/palestiniens-denoncent-une-provocation-supplementaire-disrael ?utm_medium=twitter&utm_source=dlvr.it.
6. Accord de coopération entre SNCF et Israel Railways (ISR) .
7. IJR (2017), op.cit. ; O.Dori, op.cit.

en qualité de fournisseur du matériel roulant[75].

L'implication d'Alstom est également bien documentée dans les rapports établis par l'ONG israélienne Who Profits[76].

Alstom a également été impliqué dans le projet de la ligne rapide A1 Tel-Aviv-Jérusalem, qui traverse le territoire palestinien occupé (cf. encadré). Il a soumissionné en 2016 à un appel d'offres d'Israel Railways pour la fourniture de 330 voitures électriques, dont une partie destinée au train rapide A1. Préselectionné en septembre 2017[77], il a finalement été écarté au profit de Siemens[78], qui figurait également sur la short list. Mais le rapprochement Siemens-Alstom laisse craindre un retour dans le projet. Il convient de signaler que d'autres sociétés françaises pourraient être aussi impliquées dans ces projets comme sous-traitantes, mais nous manquons d'informations sur ce point.

III. LA RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES ET LES OBLIGATIONS DE L'ÉTAT FACE AUX VIOLATIONS RÉPÉTÉES DU DROIT INTERNATIONAL

Si les États sont les principaux sujets de droit international, les individus et les entreprises se sont également vus reconnaître certaines obligations et responsabilités.

75. IRJ, (2018), *op. cit*.
76. Who Pofits, *op. cit.*
77. IRJ, Alstom and Siemens vie for Israeli EMU order, 15 Sept. 2017 http ://m.railjournal.com/index.php/middle-east/alstom-and-siemens-vie-for-israeli-emu-order.html.
78. O. Dori, Siemens Wins $1 Billion Contract for Israel Railway's New Self-propelling Train Cars, Haaretz, 27 Sept. 2017, https ://www.haaretz.com/israel-news/business/1.814465.

III.1 La responsabilité des entreprises dans le cadre du droit international

En tant que branche du droit international public contenue dans des traités et de la coutume internationale, le droit international humanitaire (DIH) s'impose tout d'abord aux États, sujets de droit international public. Toutefois, les Conventions de Genève de 1949 exigent aussi des États qu'ils fassent respecter ces règles par les personnes physiques, en fixant des sanctions pénales adéquates pour les infractions graves à leurs dispositions et en poursuivant leurs auteurs. Ils peuvent prendre aussi les mesures nécessaires pour faire cesser tous autres actes contraires.
Ainsi, le Comité international de la Croix Rouge (CICR) a élaboré un guide – qui est une interprétation non contraignante des obligations des entreprises au regard du droit international humanitaire – lequel rappelle que : *« le droit international humanitaire n'oblige pas seulement les États mais tous les acteurs qui ont un lien avec la situation de conflit armé. Par conséquent, même si les États et les groupes armés organisés ont la responsabilité première de l'application du droit international humanitaire, une entreprise qui poursuit des activités en relation étroite avec un conflit armé doit aussi respecter les normes du droit international humanitaire »*[79].
Selon ce guide, l'entreprise, et/ou ses dirigeants, pourrait donc être appelée à répondre devant les juridictions nationales, pénales et civiles, lorsque la loi nationale le permet, pour la commission ou la complicité de crimes de guerre. En particulier, la notion de complicité des entreprises dans le cadre des droits de l'homme a été définie par l'ONU comme *« l'implication indirecte d'une entreprise dans une atteinte aux droits de l'homme. Essentiellement, il y a complicité quand une entreprise concourt sciemment à la violation par autrui des droits de l'homme »*[80].
Certains pays comme la Belgique[81], la France[82], le Portugal[83], le Luxem-

79. ICRC, Business and International Humanitarian Law, December 2006, (traduction libre) https ://www.icrc.org/eng/assets/files/other/icrc_002_0882.pdf.

80. Conseil des Droits de l'Homme de l'ONU, Les notions de « sphère d'influence » et de « complicité », Rapport du Représentant spécial du Secrétaire général chargé de la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises, John Ruggie, huitième Session 15 mai 2008, UNdoc A/HRC/8/16.

81. A. Misonne, « La responsabilité pénale des personnes morales en Belgique – Un régime complexe, une mise en œuvre peu aisée », dans « La responsabilité pénale des personnes morales en Europe », (eds.) S. Adam, N. Colette-Basecqz and M. Nihoul, La Charte, Bruxelles, 2008, p. 67.

82. Article 121-2 du Code pénal : « Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants ». Voir aussi Décision de la Cour de Cassation, 28 Janvier 1954. » (D., 1954, p. 217).

83. Code pénal adopté en 1982 modifié par la loi 59/2007 qui a modifié et étendu le domaine de l'article 11.

La base de données des Nations Unies des entreprises impliquées dans la colonisation

En mars 2016, le Conseil des Droits de l'Homme des Nations Unies a adopté une résolution qui prévoit d'établir une base de données publique des entreprises impliquées dans la colonisation.[1] Cette résolution faisait suite au rapport issu de la mission d'enquête internationale qui avait souligné comment les activités des entreprises qui aident au maintien et au développement des colonies, constituent des violations des droits humains[2].
Dans son rapport du 1er février 2018[3], le haut commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme fait le point sur le travail effectué pour l'établissement de cette base de données, en détaillant notamment la méthodologie de travail, les critères utilisés pour décider d'inscrire ou non une entreprise dans la base de données, et le point d'avancement des travaux menés.
Au terme de la première étape de collecte des données, qui comportait une invitation aux États Membres à contribuer, 307 entreprises ont été listées.
Au terme de la deuxième étape un certain nombre d'entreprises ont été exclues de la première liste (notamment en l'absence ou l'insuffisance des éléments factuels identifiés), alors ramenée à 192 entreprises. Après des recherches supplémentaires et l'ajout de 14 entreprises, cette liste comporte aujourd'hui 206 entreprises, dont 4 françaises.
Des échanges supplémentaires ont ensuite été menés à partir de juillet 2017 par le Haut-Commissariat aux droits de l'homme avec les 21 États Membres au sein desquels les entreprises pré-sélectionnées sont domiciliées, puis le Haut-Commissariat a contacté les entreprises concernées pour les informer de leur présence sur la liste et leur donner la possibilité de répondre.
Au moment de la publication du rapport, 64 des 206 entreprises ont ainsi été contactées.

1. http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/HRC/31/L.39 (consulté le 15/12/2016).

2. Un Conseil des droits de l'homme, "Report of the independent international fact-finding mission to investigate the implications of the Israeli settlements on the civil, political, economic, social and cultural rights of the Palestinian people throughout the Occupied Palestinian Territory, including East Jérusalem, UNHRC 22nd Session, Agenda Item 7 (7 February 2013). Online: http://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/HRCouncil/RegularSession/Session22/AHRC-22-63_en.pdf.

3. A/HRC/37/39, « Base de données de toutes les entreprises impliquées dans les activités décrites au paragraphe 96 du rapport de la mission internationale indépendante d'établissement des faits chargée d'étudier les effets des colonies de peuplement israéliennes sur les droits civils, politiques, économiques, sociaux et culturels des Palestiniens dans le Territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est ».

bourg[84] et l'Espagne[85], ont adopté une législation nationale qui consacre des normes de droit international humanitaire et renforce l'effectivité facilitant les poursuites à l'encontre des entreprises et de leurs dirigeants. Le fait qu'un dirigeant agisse pour le compte d'une entreprise ne fournit aucune forme d'immunité aux poursuites pour crimes internationaux devant les juridictions nationales, et subsidiairement devant la Cour Pénale Internationale.

Devant les juridictions internationales, l'aide et l'assistance circonstanciée à la commission de crime de guerre peuvent également emporter la responsabilité de leurs acteurs[86]. De même que l'acte ou l'omission ayant une incidence substantielle, directe et appréciable sur lesdites violations[87].

Les actes ou omissions posés dans le cadre des activités d'une entreprise pour son compte emportent ainsi responsabilité dès lors qu'ils rendent possible des violations graves du droit international humanitaire, les aggravent, ou les facilitent. Pour déterminer si l'entreprise aurait dû savoir, les juges nationaux considéreront si une entreprise agissant en toute diligence aurait pu savoir, en fonction de l'information disponible, les risques qu'elle encourait[88].

En matière de droit mou, les principes directeurs de l'ONU relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales apportent d'importants éclaircissements quant à la portée des obligations et au moyen de les mettre en œuvre. Principes de droit mou, ils sont destinés à la fois aux États et aux entreprises. Ces principes réaffirment la responsabilité incombant aux entreprises de respecter les droits de l'homme et comportent des lignes directrices pour les aider à s'acquitter de cette responsabilité. En outre, les Principes directeurs de l'OCDE prévoient un mécanisme de mise en œuvre extra judiciaire, les points de contact nationaux, qui assurent une fonction de médiation et de conciliation entre les entreprises et les membres de la société civile, lesquels peuvent saisir le point de contact dans le cas de non-respect des principes directeurs par une entreprise. [89]

La responsabilité spécifique des entreprises existe, indépendamment des capacités ou de la détermination des États de remplir leurs propres obligations en matière de droits de l'homme.

Selon ces principes, les entreprises sont tenues de respecter les droits de l'homme partout où elles opèrent, ainsi que les normes du droit international humanitaire dans les situations de conflits ou d'occupation[90]. Cette responsabilité fait référence à l'ensemble des droits de l'homme reconnus internationalement[91].

Selon les termes de ces Principes, les entreprises doivent exercer une diligence raisonnable et user de leur influence afin d'identifier, de prévenir et atténuer les incidences négatives sur les droits de l'homme. Elles doivent également rendre compte de la manière dont elles y remédient[92]. Les *« incidences négatives »* visent tant les incidences réelles que potentielles, que les entreprises peuvent avoir sur les droits de l'homme, auxquelles elles peuvent contribuer ou qui sont directement liées à leurs activités, produits ou services en vertu d'une relation d'affaires ou par leurs relations commerciales. La diligence raisonnable en matière de droits humains doit s'exercer de façon continue et doit être fondée sur les risques que les activités économiques peuvent comporter pour les droits individuels [93].

Lorsqu'une entreprise ne peut prévenir ou atténuer les incidences négatives directement liées à ses services par sa relation commerciale avec une autre entité, elle doit mettre fin à cette relation[94]. Les Principes directeurs de l'ONU considèrent *« qu'il y a influence lorsque l'entreprise a la capacité d'apporter des changements aux pratiques illicites d'une entité qui commet un*

84. Loi du 3 mars 2010 1. introduisant la responsabilité pénale des personnes morales dans le Code pénal et dans le Code d'instruction criminelle 2. modifiant le Code pénal, le Code d'instruction criminelle. Disponible en ligne : http://legilux.public.lu/eli/État/leg/loi/2010/03/03/n1/jo.

85. Article 31bis du Code pénal, 9 juin 2010. Cet article a été récemment modifié par la Loi Organique 1/2015 du 30 Mars 2015.

86. Art 25 du statut de Rome, sachant que bien que la Cour pénale internationale voit sa compétence limitée à la responsabilité des personnes physiques, le contenu de cet article nous permet d'identifier les conditions matérielles pour l'établissement de la responsabilité pénale qui sont généralement reconnues par les États, ainsi que les modalités d'établissement de la responsabilité pénale au niveau international.

87..Cette notion est développée par la jurisprudence des tribunaux internationaux. I.e. voir : SimiĐ (ICTY Appeals Chamber), 28 November 2006, para. 85 ; Blagojevic and Jokic (ICTY Appeals Chamber), 9 May 2007, para. 127 ; Blaskic (ICTY Appeals Chamber), 29 July 2005, paras. 45-46 ; Vasiljevic (ICTY Appeals Chamber), 25 February 2004, para. 102 ; and Ntagerura (ICTR Appeals Chamber), 7 July 2006, para. 370. voir aussi : Yearbook of the International Law Commission, 1996, vol. II, Part Two, document A/51/10, p. 22, para. (11), Disponible en ligne : http://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_51_10.pdf.

88. Voir FIDH, Guide for Victims and NGOs on Accountability and Redress mechanisms disponible sur https://www.fidh.org/en/issues/globalisation-human-rights/business-and-human-rights/updated-version-corporate-accountability-for-human-rights-abuses-a.

89. Voir FIDH, Guide for Victims and NGOs on Accountability and Redress mechanisms, *op. cit.*

90. Pour plus de détails, voir le rapport « Les liaisons dangereuses d'Orange dans le territoire Palestinien Occupé ». http://ccfd-terresolidaire.org/IMG/pdf/rapport_orange-web_05052015.pdf.

91. *A minima* ceux inclus dans la Charte internationale des droits de l'homme (qui se compose de la Déclaration universelle des droits de l'Homme, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques et du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels) et dans la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail de l'Organisation Internationale du Travail. (PDNU 11 et 12 ; PDOCDE Chapitre II, paragraphe 2 et Chapitre IV, Commentaire).

92. Les Principes directeurs des Nations unies considèrent « *qu'il y a influence lorsque l'entreprise a la capacité d'apporter des changements aux pratiques illicites d'une entité qui commet un abus* ». Principe n. 19.

93.. PDNU 17 ; PDOCDE Chapitre II, paragraphe 11 et 12 et commentaire.

94.. Par « contribuer à une incidence négative », les Principes directeurs de l'OCDE entendent « une activité qui provoque, facilite ou incite une autre entité à provoquer une incidence négative ». Afin d'éviter de contribuer à des incidences négatives sur les droits humains, y compris des incidences liées à leurs relations d'affaires, les entreprises doivent user de leur influence et intervenir auprès de l'entité responsable afin de prévenir et atténuer ces incidences négatives.

abus », et les principes directeurs de l'OCDE considèrent qu'il y a influence *« lorsqu'une entreprise a la capacité de faire modifier les pratiques néfastes de l'entité responsable du dommage »*[95].

En juin 2014, le groupe de travail des Nations Unies sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises a publié un avis rappelant que les activités ou relations d'affaires, dans les colonies israéliennes ou liées à celles-ci, impliquent des risques d'impacts négatifs sur les droits de l'homme. Il rappelle, par ailleurs, que les entreprises opérant dans des zones touchées par des conflits doivent faire preuve d'une diligence raisonnable accrue en matière de droits de l'homme et éviter de contribuer à des violations des droits de l'homme, y compris celles commises par leurs fournisseurs ou relations d'affaires.[96]

Ainsi, un rapport de Human Rights Watch publié en 2016 souligne qu'aucun degré de diligence raisonnable ne serait suffisant pour, d'une part protéger une entreprise qui opérerait en contractant avec les colonies israéliennes et, d'autre part, empêcher qu'elle contribue aux violations des droits de l'homme[97].

En mars 2014, les États membres de l'UE siégeant au Conseil des droits de l'homme des Nations unies ont appuyé l'adoption d'une résolution (y compris la France) exhortant tous les États à *« appliquer les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme en ce qui concerne le Territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est, et à prendre des mesures propres à encourager les entreprises domiciliées sur leur territoire et/ou relevant de leur juridiction, y compris celles en leur possession ou sous leur contrôle, à s'abstenir de commettre des atteintes graves aux droits de l'homme des Palestiniens ou d'y contribuer, conformément à la norme de conduite préconisée dans les Principes directeurs et aux dispositions juridiques et règles internationales pertinentes »*[98].

En mars 2015, le Conseil des droits de l'homme des Nations Unies a adopté une résolution qui demande aux entreprises multinationales de prendre des mesures afin d'éviter de contribuer à l'implantation ou au maintien de colonies israéliennes ou à l'exploitation des ressources naturelles du territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est[99]. Plus récemment, en mars 2016, le Conseil des Droits de l'Homme des Nations Unies est allé plus loin en adoptant une résolution qui prévoit d'établir une liste publique des entreprises impliquées dans la colonisation[100] (voir l'encadré « La base de données des Nations Unies des entreprises impliquées dans la colonisation »).

La résolution du 20 mars 2018 demande également « à tous les États [ ] d'appliquer les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme en ce qui concerne le Territoire palestinien occupé, y compris Jérusalem-Est, et de prendre des mesures propres à faire en sorte que les entreprises domiciliées sur leur territoire et / ou relevant de leur juridiction, y compris celles en leur possession ou sous leur contrôle, s'abstiennent de commettre des atteintes graves aux droits de l'homme des Palestiniens ou d'y contribuer, de les permettre ou d'en tirer profit »[101].

III.2 La responsabilité des entreprises en droit français

La France est le premier pays à se doter d'un cadre législatif sur le devoir de vigilance des sociétés mères et entreprises donneuses d'ordre, avec l'adoption le 27 mars 2017 d'une loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre[102]. Est concernée par cette loi « toute société qui emploie, à la clôture de deux exercices consécutifs, au moins cinq mille salariés en son sein et dans ses filiales directes ou indirectes dont le siège social est fixé sur le territoire français, ou au moins dix mille salariés en son sein et dans ses filiales directes ou indirectes dont le siège social est fixé sur le territoire français ou à l'étranger » (article 1). Les entreprises soumises à cette nouvelle obligation de vigilance doivent établir et mettre en œuvre des plans de vigilance visant à identifier en amont les risques, notamment en termes de violations des droits de l'homme, auxquelles elles sont exposées ainsi que les mesures prises pour la prévention et la réduction de ces risques. Cette obligation s'applique à l'ensemble du groupe, y compris les filiales, mais également aux sous-traitants et fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie. À défaut du respect de l'obligation, toute personne ayant un intérêt à agir pourra mettre en demeure la société de s'y conformer et saisir le juge afin qu'il enjoigne la société à respecter ladite injonction. Cette nouvelle législation afférente à l'obligation de vigilance permettra aux victimes de violations des droits de l'homme ou à toute personne ayant un intérêt à agir, de pointer la responsabilité de la société mère qui n'a pas adopté ou ne s'est pas conformée à son plan de vigilance devant les juridictions françaises.

Les sociétés Egis, Systra et Alstom sont toutes trois concernées par cette loi (voir l'encadré « Les engagements des entreprises en matière de droits humains »).

95. Voir le point 19 du commentaire des principes généraux ; Pour plus de détails, voir le rapport « Les liaisons dangereuses d'Orange dans le territoire Palestinien Occupé ». http ://ccfd-terresolidaire.org/IMG/pdf/rapport_orange-web_05052015.pdf

96. Id.

97. Voir Human Rights Watch, https ://www.hrw.org/report/2016/01/19/occupation-inc/how-settlement-businesses-contribute-israels-violations-palestinian.

98. Conseil des droits de l'homme Vingt-cinquième session Point 7 de l'ordre du jour « La situation des droits de l'homme en Palestine et dans les autres territoires arabes occupés », 27 mars 2014.

99. http ://ap.ohchr.org/documents/F/HRC/d_res_dec/A_HRC_28_L33.pdf.

100. http ://www.un.org/ga/search/view_doc.asp ?symbol=A/HRC/31/L.39.

101. https ://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/G18/073/00/PDF/G1807300.pdf ?OpenElement.

102. LOI n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre : https ://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do ?cidTexte=JORFTEXT000034290626&categorieLien=id.

Les engagements des entreprises en matière de droits humains

Cinq des 6 entreprises et établissements ont adhéré au Pacte mondial des Nations unies, qui comporte 10 principes dont les deux premiers stipulent :
Principe 1 : Les entreprises sont invitées à promouvoir et à respecter la protection du droit international relatif aux Droits de l'Homme.
Principe 2 : Les entreprises sont invitées à veiller à ne pas se rendre complices de violations des Droits de l'Homme.
Alstom
http ://www.alstom.com/fr/decouvrez-nous/repondre-aux-besoins-du-present-sans-compromettre-le-futur/nos-partenaires-et-parties-prenantes/relations-avec-les-principaux-organismes-/
Egis
http ://www.egis.fr/action/rse/egis-renouvelle-son-adhesion-au-pacte-mondial-de-lonu et
http ://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/medias/institutionnel/radd2016_supplement_vdef.pdf (page 53)
RATP
http ://rapportannuel2016.ratp.fr/ratp-content/uploads/2017/03/RATP_1702178_FINANCIER_FR.MEL-2.pdf (page 14)
SNCF
http ://medias.sncf.com/sncfcom/rse/bilanrse/Rapport_RSE.pdf (page 106) et également dans la Charte éthique
http ://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/ethique/Charte_Ethique_SNCF.pdf (pages 26, 71...)
Caisse de Dépôts et consignations
http ://www.caissedesdepots.fr/fileadmin/sites/ra2016/assets/file/CDC-RADD2016-FR_02.pdf
Il n'apparait pas que la société **Systra** ait adhéré au Pacte mondial, en tant que telle, mais elle mentionne la « promotion des droits humains » dans la liste de ses engagements éthiques fondamentaux.
« Nous sommes convaincus qu'une entreprise ne peut croître de façon durable sans se sentir responsable de son impact sur la société, sur la planète ; sans mettre au cœur de son activité le respect des personnes et des pratiques éthiques. »
Pierre Verzat, Président du Directoire de Systra.
https ://www.systra.com/fr/groupe-systra/responsabilite/article/responsabilite

III.3 Les obligations de l'État français

Aux termes du droit international humanitaire, les États ont pour obligation de ne pas reconnaître comme licite une situation créée par une violation grave du droit international, ni prêter aide ou assistance au maintien de cette situation, et doivent coopérer pour mettre fin à toute violation grave. En outre, selon les principes directeurs de l'ONU, l'État a aussi l'obligation positive de prendre toutes mesures visant à assurer le respect des droits de l'homme par toute entité placée sous sa juridiction. Cette obligation a des implications pour les violations commises également au-delà de son territoire. Des mesures appropriées doivent notamment être adoptées pour d'une part, prévenir ces atteintes, et d'autre part, enquêter à leur sujet lorsqu'elles se produisent, en punir les auteurs, et ouvrir à la réparation par le biais de mesures politiques et de procédures judiciaires.
Les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, qui rappellent les obligations de l'État, précisent que les États hôtes des entreprises multinationales jouent un rôle important spécialement quand l'État hôte est une puissance occupante[103]. Cela a été confirmé par le groupe de travail des Nations unies sur les entreprises et les droits de l'homme. Celui-ci, dans son avis du 6 juin 2014, a rappelé le rôle important des États d'origine des entreprises multinationales qui opèrent dans un contexte d'occupation où l'État occupant pourrait être inapte ou réticent à protéger les droits de l'homme de façon effective[104].

Les responsabilités spécifiques de l'État dans le cas des entreprises publiques

Les principes directeurs des Nations unies, et notamment le principe n° 4, abordent aussi la question des liens particuliers entre les États et certaines entreprises qui leur appartiennent ou sont contrôlées par eux. D'après ces principes, « les États devraient prendre des mesures plus rigoureuses pour exercer une protection contre les violations des droits de l'homme commises par des entreprises qui leur appartiennent ou sont contrôlées par eux, ou qui reçoivent un soutien et des services conséquents d'organismes publics [...] y compris le cas échéant en prescrivant l'exercice d'une diligence raisonnable en matière de droits de l'homme », et **« plus une entreprise est proche de l'État, ou plus elle dépend de l'autorité statutaire ou du soutien des contribuables, plus la logique suivie par l'État devient déterminante pour assurer que l'entreprise respecte les droits de l'homme ».**
Dans son rapport présenté au Conseil à sa trente-deuxième session en 2016, le Groupe de travail sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises a déclaré qu'il était indispensable

103. · Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, Principe n°7, p. 10. Ils affirment que « *le risque de violations caractérisées des droits de l'homme est plus élevé dans les zones touchées par des conflits, les États devraient faire en sorte de garantir que les entreprises opérant dans ces contextes ne prennent pas part à ces violations* », notamment en fournissant un appui aux entreprises pour identifier, prévenir, évaluer et traiter les risques.

104.. Working Group on the issue of human rights and transnational corporations and other business enterprises, *op. cit*.

que *« les États prennent des mesures supplémentaires eu égard aux entreprises publiques »* afin de montrer l'exemple[105].

Dans le cas des entreprises impliquées dans la colonisation israélienne dans les territoires palestiniens occupés, le rapport du Haut-Commissaire aux Droits de l'Homme du 1er février 2018 sur la base de données des entreprises impliquées dans la colonisation[106] mentionne explicitement que *« les États peuvent être tenus responsables des atteintes commises par les entreprises lorsque ces atteintes peuvent leur être attribuées (dans le cas par exemple d'une entreprise d'État), ou si les États ne prennent pas les dispositions voulues pour empêcher ces atteintes, enquêter à leur sujet, en punir les auteurs et les réparer[107] ».*

Dans son Plan d'Action National pour la mise en œuvre des principes directeurs des Nations Unies relatifs aux droits de l'homme et aux entreprises, la France affirme notamment l' « engagement de l'État et des collectivités locales à promouvoir et respecter les PDNU dans l'ensemble de leurs activités à la fois en tant que législateur, employeur et producteur », ainsi que l'« engagement de l'État à faire respecter par les entreprises dans lesquelles il a une participation les droits de l'Homme et de l'environnement »[108].

105. https ://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G16/091/72/PDF/G1609172.pdf.
106. À/HRC/37/39.
107. À/HRC/37/39.
108. http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/HRC/31/L.39.

Les procédures judiciaires menées contre Alstom, Veolia et l'État français (2007-2015)

La construction de la première ligne du tramway a été réalisée dans le cadre d'un consortium, City Pass, constitué initialement entre deux société israéliennes Polar Investments et Ashtrom Construction and Infrastructures (75 % des parts au total) et deux sociétés françaises, Alstom transport (20 % des parts), et Connex, devenue Veolia (5 % des parts).

L'action civile contre les entreprises

En 2007**,** l'AFPS, rejointe par l'OLP, a fait assigner les sociétés Veolia Transport et Alstom devant le Tribunal de grande instance de Nanterre, afin que soit reconnue l'illégalité du contrat passé par ces sociétés avec le gouvernement israélien et que la poursuite de l'exécution de ce contrat leur soit interdite.

Au terme de nombreuses étapes de procédures, le tribunal a bien reconnu *« le caractère illicite de l'occupation de Jérusalem-Est (étant) unanimement reconnu par la Communauté internationale »* mais rejeté les demandes, au motif *« que les textes invoqués à l'article 49 (6) et 53 de la quatrième Convention de Genève de 1949, le Règlement de la Haye de 1907, l'article 4 de la Convention de la Haye de 1954 et l'article 53 du protocole additionnel n° 1 aux Conventions de Genève de 1949 ne créaient pas d'obligations directes à la charge des entreprises privées ».*

Les étapes ultérieures de la procédure jusqu'en 2015 n'ont pas permis de remettre en cause sur le fond le jugement de première instance.

L'action administrative contre l'État

Les autorités françaises ayant joué un rôle actif dans la passation du contrat entre Israël et les sociétés Alstom et Veolia Transport, l'AFPS a mis en cause en 2010 la responsabilité de l'État français devant le tribunal administratif *« du fait de son soutien apporté à la participation de deux entreprises françaises à la construction et au fonctionnement du tramway ».*

Cette requête a été rejetée, au motif que l'éventuelle méconnaissance par l'État de ses obligations comme partie des Conventions de Genève, *« ne produit pas d'effet direct dans l'ordre juridique interne ; [...] et que la réparation d'une éventuelle méconnaissance de cette obligation [...] ne saurait être recherchée devant la juridiction administrative ».*

L'issue négative de ces poursuites a montré que la voie judiciaire était alors fermée pour mettre en cause les entreprises qui violaient ainsi la légalité internationale.

On notera cependant qu'au terme de cette procédure et de la campagne citoyenne qui l'a accompagnée, Transdev, filiale de Veolia environnement et de la Caisse des dépôts, a cédé toutes ses participations dans le tramway de Jérusalem à des investisseurs israéliens, qu'il s'agisse de sa participation de 5 % dans le consortium propriétaire des équipements ou de l'opérateur du tramway, Connex Jérusalem, dont elle était actionnaire à 100%.

IV. Conclusion et recommandations

Par leur participation à la construction du réseau de tramway qui relie Jérusalem-Ouest aux colonies israéliennes implantées dans Jérusalem-Est, palestinienne, les sociétés visées et leurs actionnaires publics contribuent directement à la perpétuation et au développement de la politique de colonisation israélienne, en dépit du droit international, du caractère illégal de la colonisation, des lignes directrices de la Commission européenne, des mises en garde du gouvernement français sur les activités dans les colonies, et des résolutions du Conseil des Droits de l'homme des Nations Unies appelant à la mise en œuvre des principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et droits de l'homme.

Ces sociétés et leurs actionnaires publics SNCF, RATP et CDC, violent ainsi les principes directeurs de l'OCDE ainsi que les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et elles participent à faire obstacle à la solution de deux États, politique unanimement reconnue par les instances internationales et portée par le gouvernement français.

L'État français porte également une responsabilité particulièrement lourde dans le maintien de cette situation alors qu'il est propriétaire ou actionnaire majeur de deux de ces trois sociétés. Cette inaction de l'État est d'autant plus inacceptable que ces activités sont en totale contradiction avec les engagements internationaux et les efforts diplomatiques du gouvernement français pour la réalisation de la solution des deux États et à l'instauration d'une paix globale, juste et durable.

Les organisations signataires demandent :

- aux trois sociétés, Systra, Egis et Alstom et à leurs actionnaires SNCF, RATP et Caisse des Dépôts et Consignations :
  - de mettre fin aux contrats passés avec les autorités israéliennes pour la réalisation du tramway de Jérusalem,
  - de s'engager publiquement à exclure de leurs opérations tout projet qui contribuerait à faciliter la colonisation israélienne dans le territoire palestinien occupé, directement ou indirectement ;
- à l'État français :
  - de prendre toutes les mesures pour que les 3 opérateurs publics, SNCF, RATP et CDC, mettent fin aux contrats signés dans le cadre de la mise en œuvre du tramway de Jérusalem, par les sociétés qu'ils contrôlent, Systra et Egis,
  - de prendre toute mesure pour prévenir toute participation ou investissement d'entreprises françaises qui contribuerait à la colonisation israélienne, et à cet effet de renforcer les « recommandations » déjà faites aux entreprises dans l'avis de juin 2014[109] ;

Plus généralement, elles demandent :

- de respecter ses obligations internationales, notamment celles résultant de violation de normes impératives du droit international par Israël et celles de protéger, respecter et mettre en œuvre les droits de l'homme ;
- de mettre en œuvre les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et de s'assurer que les sociétés sous sa juridiction (et en particulier les entreprises publiques), ne nuisent pas à la pleine réalisation des droits fondamentaux en France et à l'étranger ;
- de faire respecter la loi concernant le devoir de vigilance des entreprises mères et donneuses d'ordre ;
- de soutenir, aux Nations Unies, le processus pour l'élaboration d'un traité international sur les droits humains et les entreprises transnationales et autres entreprises.

109. Avis du ministère de Affaires étrangères http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays/israel-territoires-palestiniens/.