

Le projet de téléphérique à Jérusalem-Est est une violation du droit international humanitaire

6 février 2019



Le gouvernement israélien a approuvé le dimanche 27 janvier 2019, le projet de construction du téléphérique connectant Jérusalem-Ouest à la vieille ville et au Mont des oliviers, projet fortement contesté. La Coalition Civique pour les droits des Palestiniens à Jérusalem (CCPRJ) réagit.



الائتلاف الاهلي لحقوق الفلسطينيين في القدس
The Civic Coalition for Palestinian Rights in Jerusalem

Ce projet, défendu par la municipalité de Jérusalem, l'administration pour le développement de la ville et le Ministère du tourisme, s'est vu attribué un financement de 15 millions de shekels (soit 4.2 millions de dollars) par ce dernier (1).

Il s'ajoute à plusieurs autres projets en cours à Jérusalem Est, tels que l'application du cursus israélien dans les écoles palestiniennes et la construction d'un ascenseur entre le quartier juif de la vieille ville et la place du Mur des lamentations.

Antécédents

Le 13 décembre 2018, « un comité spécial des infrastructures nationales s'est réuni pour présenter publiquement ce projet de téléphérique, comme étant une priorité nationale pour connecter Jérusalem Est à sa partie ouest » (2).

En mai 2017, le cabinet du Premier ministre a approuvé le projet controversé de construction d'un téléphérique dans la partie occupée de Jérusalem. Ces plans ont fait l'objet d'une procédure accélérée par le département du développement de Jérusalem, la municipalité et le Ministère du tourisme.

La Coalition Civique pour les droits des Palestiniens à Jérusalem (CCPRJ) reste extrêmement vigilante sur les tentatives israéliennes de dé-palestinisation de Jérusalem, l'annexion des terres palestiniennes et la violation des droits des Palestiniens.

Il est prévu que ce téléphérique ait une longueur de 1.6 kilomètres, avec trois tronçons : le premier de 1300 mètres, allant de l'ancienne gare à Abu Tor aux remparts de la vieille ville, entre la Porte des Maghrébins et le mur extérieur de l'Esplanade des mosquées. Le deuxième tronçon de 1000 mètres, relierait la vieille ville au Mont des oliviers, à proximité de l'hôtel des Sept Arches. Le troisième tronçon de 500 mètres joindrait ce point à Gethsémani.

Ce téléphérique reposerait sur une dizaine de pylônes monumentaux implantés au cœur de la vieille ville. Le maire de Jérusalem, Nir Barkat, assure que ce projet « permettra au monde entier de comprendre à qui cette ville appartient vraiment – c’est le but ». Le prétexte officiel est cependant touristique, afin de faciliter l’accès des visiteurs à la vieille ville. Ce projet fait en réalité partie d’un plan de grande ampleur de “Hébronisation” de Jérusalem. En effet, en plus des arguments basés sur l’économie et le tourisme, ce téléphérique soutient des objectifs purement idéologiques (3).

73 télécabines, 3000 passagers par heure : les opposants estiment que ce projet supposé alléger le trafic en vieille ville est « digne de Disneyland » et sert les intérêts des colons plutôt que ceux du public. Il comprendra quatre arrêts principaux : l’un à Jérusalem-Ouest, le second au Centre Kedem, le troisième à Silwan et le dernier, à la Porte des Lions. Ces deux dernières stations seraient donc situées dans la partie occupée de Jérusalem.

Le maire Nir Barkat assure que ce projet « permettra au monde entier de comprendre à qui cette ville appartient vraiment - c’est le but ».

L’approbation de ce projet n’a pas suivi le processus normal de planification israélien : en en faisant une priorité nationale, les politiciens sont parvenus à doubler les autorités de planification et le Parlement, ainsi que les experts en protection de l’environnement.

Ce n’est pas la première fois qu’Israël tente d’étendre son contrôle sur Jérusalem-Est. Comparaison peut être faite avec la construction du tramway, commencée en 2002, soi-disant pour fournir une liaison ferrée entre le centre-ville et les banlieues de Jérusalem. Plusieurs trajets incluent des colonies comme celles de French Hill et Pisgat Ze’ev. La Municipalité de Jérusalem les considère en effet comme faisant de facto partie intégrante de Jérusalem (4). Or, ces tronçons qui traversent des zones occupées illégalement ont été condamnés car construits en violation du droit international (5).

La construction du téléphérique implique le détournement de voies, afin de construire un pont à partir de la Porte des Maghrébins vers le quartier de Silwan. Elle défigurerait le caractère historique arabe de la ville. La ligne sera encombrée, notamment les abords des remparts de la vieille ville, et certains pylônes seront implantés dans des terrains appartenant à des personnes privées ou des institutions religieuses ; Enfin d’énormes câbles gâcheront le paysage de cette vieille ville considéré comme l’une des plus saintes du monde et inscrite au patrimoine mondial.

Ce téléphérique portera également atteinte à l’héritage culturel de Jérusalem occupée en dehors de ses remparts et les vibrations causées par le passage des cabines causeront des dommages aux bâtiments historiques adjacents.

Le quartier Silwan subira particulièrement les conséquences néfastes de ce projet, avec de nombreuses cabines passant au-dessus toutes les heures.

Nous rappelons que Jérusalem étant sous occupation, c’est le droit international humanitaire qui prévaut et non le droit israélien.

Bien que ce projet soit présenté comme « touristique » afin de faciliter le transport des visiteurs, il a clairement des objectifs politiques visant à promouvoir l’annexion israélienne et le contrôle de la ville de Jérusalem. Il contribuera à nourrir la rhétorique israélienne en créant un état de fait sur le terrain et rendra tout règlement du conflit impossible.

Il s’inscrit dans un plan de grande ampleur d’ « Hébronisation » de Jérusalem, en favorisant la circulation des colons dans Jérusalem-Est. Il a des objectifs avant tout idéologiques.

Droit international : le cadre juridique à Jérusalem-Est

En juin 1967, Israël occupe la partie Est de Jérusalem qui était auparavant sous autorité jordanienne. Israël

consolide d'emblée son emprise et annexe de fait le territoire.

Le 27 juin 1976, Israël enclenche le processus d'annexion en faisant passer un amendement à la *Loi d'ordonnance administrative de 1948* (6). Cet amendement permet à Israël d'étendre ses « *droit, juridiction et administration... à toute zone d'Eretz Israël (le Grand Israël) par ordre du gouvernement* » (7).

Le 27 juin 1978, le gouvernement israélien utilise cet amendement pour passer un décret qui place Jérusalem-Est sous son contrôle judiciaire et administratif. Le même jour, le Ministère de l'Intérieur délivre un ordre municipal qui étend les frontières de la municipalité en y incorporant tout le territoire et toute la population de Jérusalem-Est.

Le 30 juillet 1980, la Knesset adopte la loi qui entérine le statut de Jérusalem comme capitale « *éternelle et indivisible* » d'Israël (8).

La prétendue souveraineté d'Israël sur Jérusalem-Est est cependant invalide à plusieurs égards et n'a jamais été reconnue par la communauté internationale.

- Premièrement, Israël a pris le contrôle de Jérusalem-Est par la force, ce qui équivaut à l'acquisition d'un territoire par la conquête militaire. Cela n'est plus admis par le droit international depuis que la Charte des Nations Unies, article 2(4), stipule : « *Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, soit de toute autre manière incompatible avec les objectifs des Nations Unies* » (9). La Déclaration relative aux principes de droit international souligne qu' « *aucune conquête territoriale due à l'usage de la menace ou de la force ne peut être reconnue comme légale* » (10). Le caractère coutumier de cette norme a été confirmé par la Cour Internationale de Justice (11).

Le Conseil de sécurité des Nations Unies a condamné explicitement les tentatives d'Israël pour modifier le statut de Jérusalem-Est en rappelant que « *l'acquisition de territoire par conquête militaire est inadmissible* » (12).

- Deuxièmement, le droit international humanitaire prohibe toute transformation du statut d'un territoire occupé par la force occupante. L'article 47 de la IV^e Convention de Genève stipule explicitement que « *les personnes protégées qui se trouvent dans un territoire occupé ne seront privées, en aucun cas ni d'aucune manière, du bénéfice de la présente Convention, (...) en raison de l'annexion par [la puissance occupante] de tout ou partie du territoire occupé* ». Cette règle présume que l'occupation d'un territoire lors d'un conflit armé est « *un état de fait essentiellement provisoire, qui n'enlève à la Puissance occupée ni sa qualité d'Etat, ni sa souveraineté* » (13).

Il s'ensuit que l'annexion de Jérusalem-Est par Israël est sans équivoque illégale au regard du droit international, ne change en rien son statut de territoire occupé et n'exempte pas Israël de son devoir d'appliquer le droit humanitaire international pour la protection de la population locale. Ceci a été confirmé à maintes reprises par le Conseil de sécurité des Nations Unies (14) et réitéré par la Cour Internationale de Justice (15).

Par conséquent, les actions d'Israël dans la partie occupée de Jérusalem doivent respecter le cadre du droit international humanitaire et du droit international applicables en temps de guerre et d'occupation.

Recommandations destinées à la communauté internationale

La Coalition demande à la communauté internationale de prendre des mesures pour :

- rappeler que Jérusalem-Est est sous occupation, donc sous l'application du droit international humanitaire et non sous juridiction israélienne ;
- que la responsabilité d'Israël soit engagée pour sa politique de colonisation et rappeler que l'occupation – y compris l'annexion de Jérusalem-Est – est une violation du droit international et du droit international humanitaire ;
- qu'Israël respecte ses obligations en tant que puissance occupante et suspende immédiatement le projet de téléphérique ;
- que les parties signataires de la Convention de Genève de 1949 remplissent leurs obligations précisées à l'article 1 : « de respecter et faire respecter la présente Convention en toutes circonstances » en prenant les mesures adéquates pour contraindre Israël à respecter ses obligations ;
- que les entreprises privées se conforment au droit international et humanitaire en refusant de s'impliquer dans la construction du téléphérique ;
- que les réactions ne soient pas limitées à de seules condamnations mais que des actions efficaces et appropriées soient mises en œuvre, comme des **menaces de sanctions** contre Israël au Conseil de sécurité des Nations Unies.

(1) Haaretz du 28 janvier 2019 (en anglais) : <https://www.haaretz.com/israel-news...>

(2) Projects held its first open discussion on the controversial cable car project, Ir Amim, December 13, 2017

(3) N. Hasson, Jerusalem Mayor : Cable Car Stop in Palestinian Neighborhood Will Clarify 'Who Really Owns This City', 25 August 2016, available at : <http://www.haaretz.com/israel-news/...>

(4) S. Freedman, Israel's occupation, linked by rail, The Guardian, 26 November 2009, disponible ici : <https://www.theguardian.com/comment....>

(5) Voir par exemple "Human Rights Council, Human Rights in Palestine and Other Occupied Arab Territories, 25 September 2009", par. 1540, disponible ici : <http://www2.ohchr.org/english/bodie...>

(6) Adopté par la Knesset le 19 juin 1967 et publié dans Sefer Ha-juin Chukkim No. 499 du 28 juin 1967, at 74 ; le texte et les annotations ont été publiés dans Hatza'ot Chok No. 731 de 1967, at 156.

(7) *Law and Administration Ordinance* (Amendment No. 11), 27 juin 1967, disponible ici : <http://www.mfa.gov.il/MFA/Foreign+R...>

(8) Adopté par la Knesset le 30 juillet 1980 et publié dans Sefer Ha-Chukkim No. 980 du 5 août 1980, at 186 ; le texte et les annotations ont été publiés dans Hatza'ot Chok No. 1464 de 1980, at 287.

(9) Voir I. Brownlie, *International Law and the Use of Force by States* (1963), 217. En ce qui concerne l'article 2(4) de la Charte des Nations Unies, voir Case Concerning Military & Paramilitary Actions in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States), Merits, Judgment of 27 June 1986, [1986] ICJ Rep. 14, para. 190. Sur le statut *jus cogens* prohibant l'usage de la force, voir Commentary to Draft Articles on the Law of Treaties, YILC (1966), Vol. II, at 247.

(10) UN Doc. A/RES/25/2625 (1970)

(11) *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, Advisory Opinion of 9 July 2004, [2004] ICJ Rep. 114, para. 87

(12) UN Doc. S/RES/298 (1971), également cité dans Wall case, supra note 12, para. 75

(13) J. Pictet (ed.), *Commentary to the Fourth Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War* (1958), at 275

(14) *UN Security Council held 'all legislative and administrative actions taken by Israel to change the status of the City of Jerusalem, [to be] totally invalid'*, see UN Doc. S/RES/298 (1971). Also see UN Doc. S/RES/252 (1968) ; UN Doc. S/RES/267 (1969) ; UN Doc. S/RES/465 (1980)

(15) Voir *Wall case*, supra note 12, para. 78

The Civic for Palestinian Rights in Jerusalem

www.civiccoalition-jerusalem.org

E-mail : civiccoalition@gmail.com

Tél : +972 2-6287677, +972 2-2343929

Visuel : Le tramway israélien de Jérusalem, avec les remparts de la vieille ville (au fond à droite), crédit Plateforme Palestine, janvier 2019

- **Emplacement** : Vous êtes ici : Accueil > Agir > Campagnes > Made in illegality - Stop aux relations économiques de la France avec les colonies israéliennes >
- **Adresse de cet article** :
<https://plateforme-palestine.org/Le-projet-de-telepherique-a-Jerusalem-Est-est-une-violation-du-droit>