LES ENTREPRISES FRANÇAISES ACTRICES DE LA COLONISATION ET DE L'ANNEXION DE JÉRUSALEM

LE CAS DES TRANSPORTS EN COMMUN

Renée Prangé (AFPS)

Sujet: Développement d'un réseau de tramways et d'un téléphérique urbain

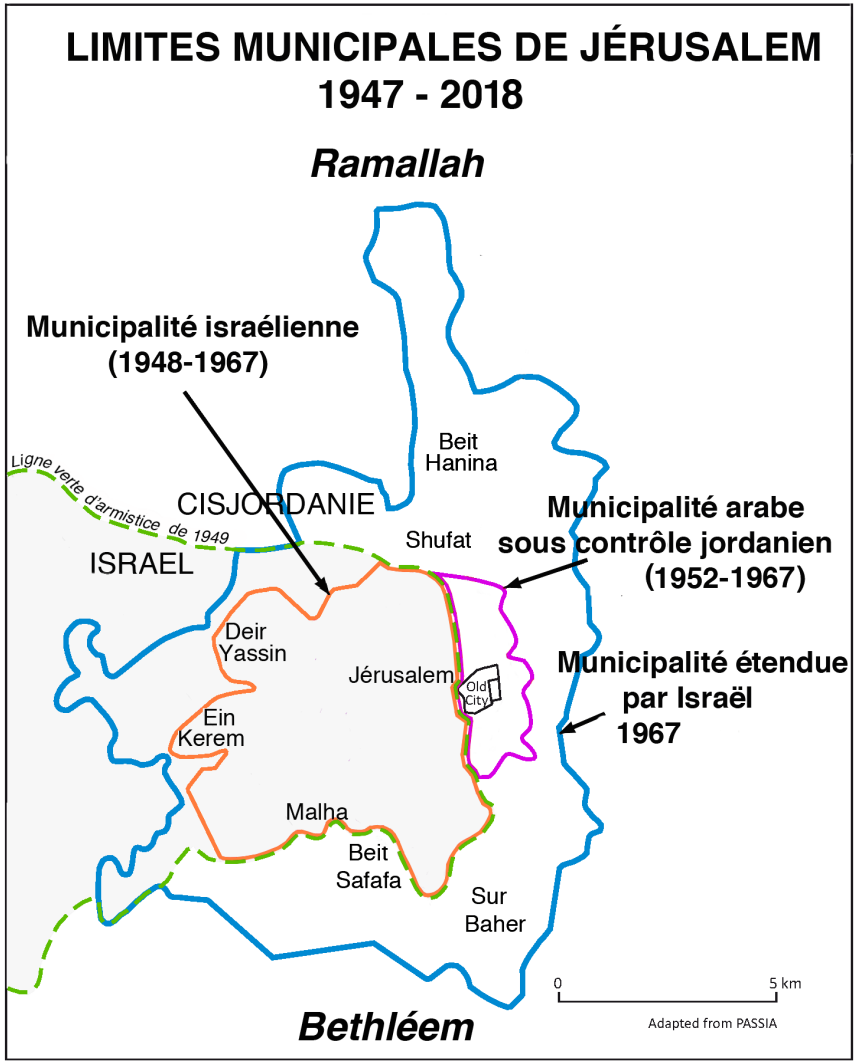
Objectif : Etablir que la fonction de ce réseau de transport en commun est de

- conforter l'annexion de Jérusalem-Est
- favoriser le développement des colonies à Jérusalem-Est

Entreprises concernées: Alstom, Egis Rail, Systra

Travail fait dans le cadre du **lancement d'une campagne** pour le retrait de ces entreprises de leurs activités à Jérusalem

1967 : Annexion (illégale) de Jérusalem-Est "étendu"



Adapted from: PASSIA: Israeli Settlement Activities & Related Policies in Jerusalem, 2009

27 juin 1967: Annexion unilatérale

- 6km^2 ⇨70 km^2⇨75,5 km^2
- 28 villages palestiniens agricoles + terres de Bethléem, Beit Jala, Beit Iksa, El Bireh
- Maximum de terres avec un minimum de population

Recensement été 1967:

74,4% juifs , ~ 25,6% « arabes »
(malgré les 30% d'habitants de Jérusalem-Est ayant fui les combats qui ont été exclus).

Auparavant:
Jérusalem-Ouest exclusivement juif.

Jérusalem-Est: les débuts de la colonisation

Date	Niveau	Document	Juifs	Palestiniens
1967	*National*	*Premier recensement*	*74,3 %*	*25,6 %*
1967	National	Objectif	80-90 %	10-20%

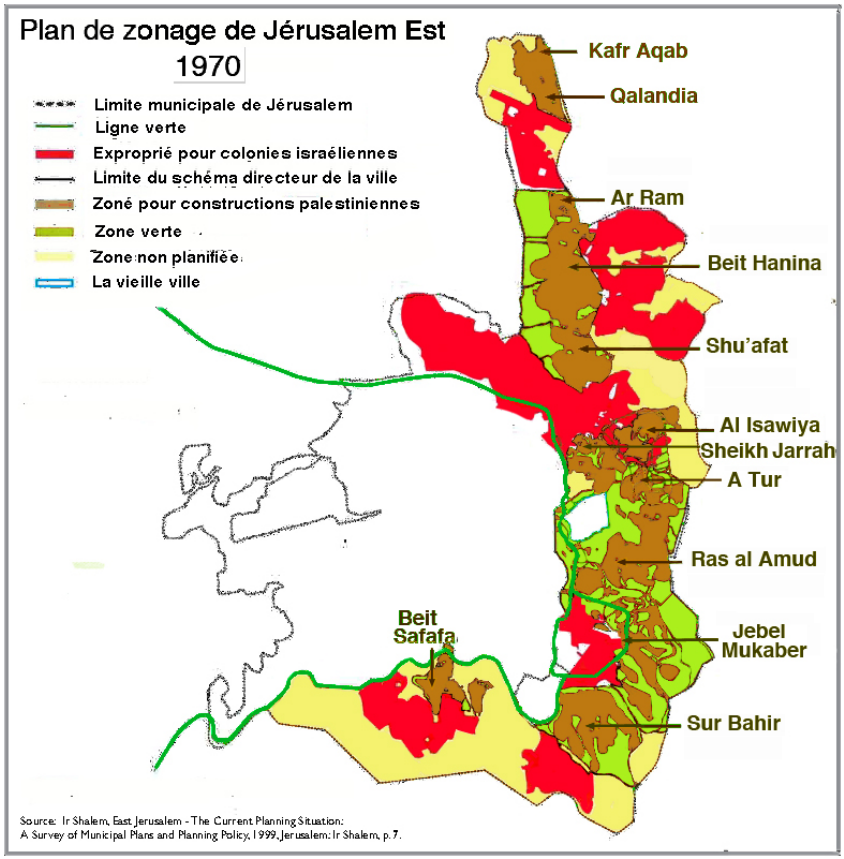
Pressions contre les Palestiniens (déjà présentées)

Construction immédiate de colonies sur des terres palestiniennes expropriées

- 1968 Ramat Eshkol
- 1969 French Hill
- 1970 Givat Ha Mivtar

Plan de zonage du territoire de Jérusalem-Est (1970)

- 35% réservé à la construction de colonies juives
- 22% gelé en zones vertes inconstructibles
- 30% gelé sans affectation
- 13% affecté à la construction pour les Palestiniens



"Lorsqu'ils ont définis les limites des zones attribuées aux quartiers palestiniens, les planificateurs du bureau de l'ingénieur en chef de la ville n'ont inclut que des zones déjà bâties, tandis que les terrains libres voisins ont été définis comme "espaces verts", c'est-à-dire interdits d'accès jusqu'à ce qu'il soient réclamés pour un projet résidentiel pour les Israéliens"

Objectif impossible à atteindre

Jérusalem: l'obsession démographique

Date	Niveau	Document	Juifs	Palestiniens
1967	*National*	*Premier recensement*	*74,3 %*	*25,6 %*
1967	National	Objectif	80-90 %	10-20%
1973	National	Adoption conclusions commission Gafni : « menace démographique »	73,5 %	26,5%
1977	Municipal	Déclaration directeur de la Division planification au Ministère de l'intérieur (note interne Dépt politique de planification de la Municipalité)	"… **pierres angulaire du processus de planification à Jérusalem est la question démographique. La croissance de la ville et la préservation de l'équilibre démographique … sont du ressort du gouvernement israélien ... mesures du succès de la consolidation du statut de Jérusalem comme capitale d'Israël**"	
1996	Municipal	Dépt du planning urbain " Planification pour le secteur arabe de Jérusalem"	70 % *(70%)*	30% *(28,5%)*
2005	National	Plan préliminaire national TAMA 35	70 % *(66,5%)*	30% *(32,5%)*
2008	Régional	Plan #30/1 pour le district de Jérusalem	65 %	35 %
2009	Régional	Plan directeur Jérusalem 2000 (➞2020)	70 % ➞ 60%	30% ➞40%
2016	*National*	*Estimation*	*60,9 %*	*37,5 %*
2017	National	Projet de loi (+ 5 blocs de colonies, - 3 villages palestiniens très peuplés)	~ 80%	~ 20%

➞ **Rien** n'est décidé à Jérusalem sans en avoir **soigneusement calculé les conséquences sur le rapport démographique** (valable pour les transports en commun, cf. suite)

L'entreprise de colonisation de Jérusalem-Est

Multiplier les colonies et leurs capacités d'hébergement

- **Expropriations faciles** (Décret sur les terres) - 26,3 km^2 devenues terres d'état, soit 35% de Jérusalem-Est
- **Construction prise en charge par l'Etat** – plans d'urbanisme,
- **15 colonies principales**
- 38 500 logements construits entre 1967 et 1995
- 55 000 logements en 2015
- **Accélération sous les gouvernements d'extrême droite**

  - avril 2016-mars 2017, ~ 900 logements approuvés au niveau municipal, ~ 2 000 au niveau régional

  - octobre 2017, début des travaux d'infrastructure à Givat Hamatos (~2 000 logements)

  - décembre 2017 annonce du ministre de la construction d'un plan de 7 000 logements à Jérusalem-Est (dont 5 000 à Atarot) en réponse à l'annonce de Trump

  - février 2018, 3 000 logements + 700 locaux commerciaux approuvés entre Gilo et Bethléem

- **Environ 215 000 colons fin 2017**, soit 40% de la population de Jérusalem-Est

L'entreprise de colonisation de Jérusalem-Est

Rendre les colonies attractives

- **Bilan migratoire négatif**. Stock de logements vides. Nécessité d'incitations à l'installation.

- **Mesures incitatives financières**
  - prêts très avantageux (95%)
  - réduction des taxes
  - éducation et transport scolaire gratuits
  - eau et électricité subventionnés
  - aides aux entreprises

- **Cadre de vie agréable et infrastructures communes**
  - écoles et crèches
  - lieux de culte
  - espaces verts, lieux de détente
  - services publics
  - espaces commerciaux

- **Emplois**
  - création de zones industrielles : Atarot, Mishor Adumim , voire Givat Shaul
  - liaisons rapides avec les centres d'activités, Jérusalem-Ouest et Israël

- **Désenclavement**
  - réseau routier et autoroutier
  - ***système de transports en commun***

Le projet de transport en commun

- Nécessité d'une desserte efficace des colonies vers le centre ville de Jérusalem-Ouest, les bassins d'emploi les autres colonies, pour favoriser l'implantation de colons juifs

- On en parle dès les années 1970

- Recommandé dans le Plan directeur Jérusalem 2000

- 1994: Mise en place d'une équipe JTMT municipale (Jerusalem Transportation MasterPlan Team) pour l'étude du type de transport adapté et les études préliminaires du réseau

- 1999: Validation du projet par la municipalité de Jérusalem: choix d'un réseau de 8 lignes de tramway

Le projet de transport en commun

- Nécessité d'une desserte efficace des colonies vers le centre ville de Jérusalem-Ouest, les bassins d'emploi les autres colonies, pour favoriser l'implantation de colons juifs

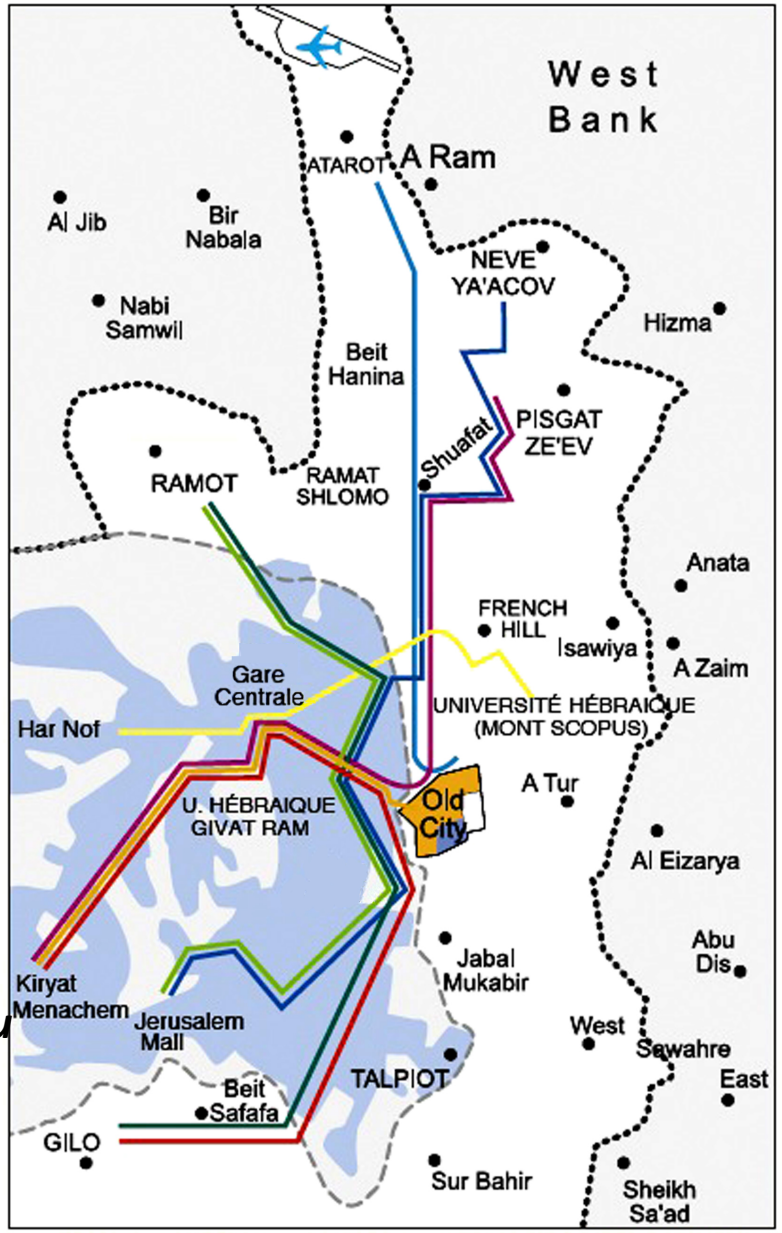
- On en parle dès les années 1970

- Recommandé dans le Plan directeur Jérusalem 2000

- 1994: Mise en place d'une équipe JTMT municipale (Jerusalem Transportation MasterPlan Team) pour l'étude du type de transport adapté et les études préliminaires du réseau

- 1999: Validation du projet par la municipalité de Jérusalem: choix d'un réseau de 8 lignes de tramway

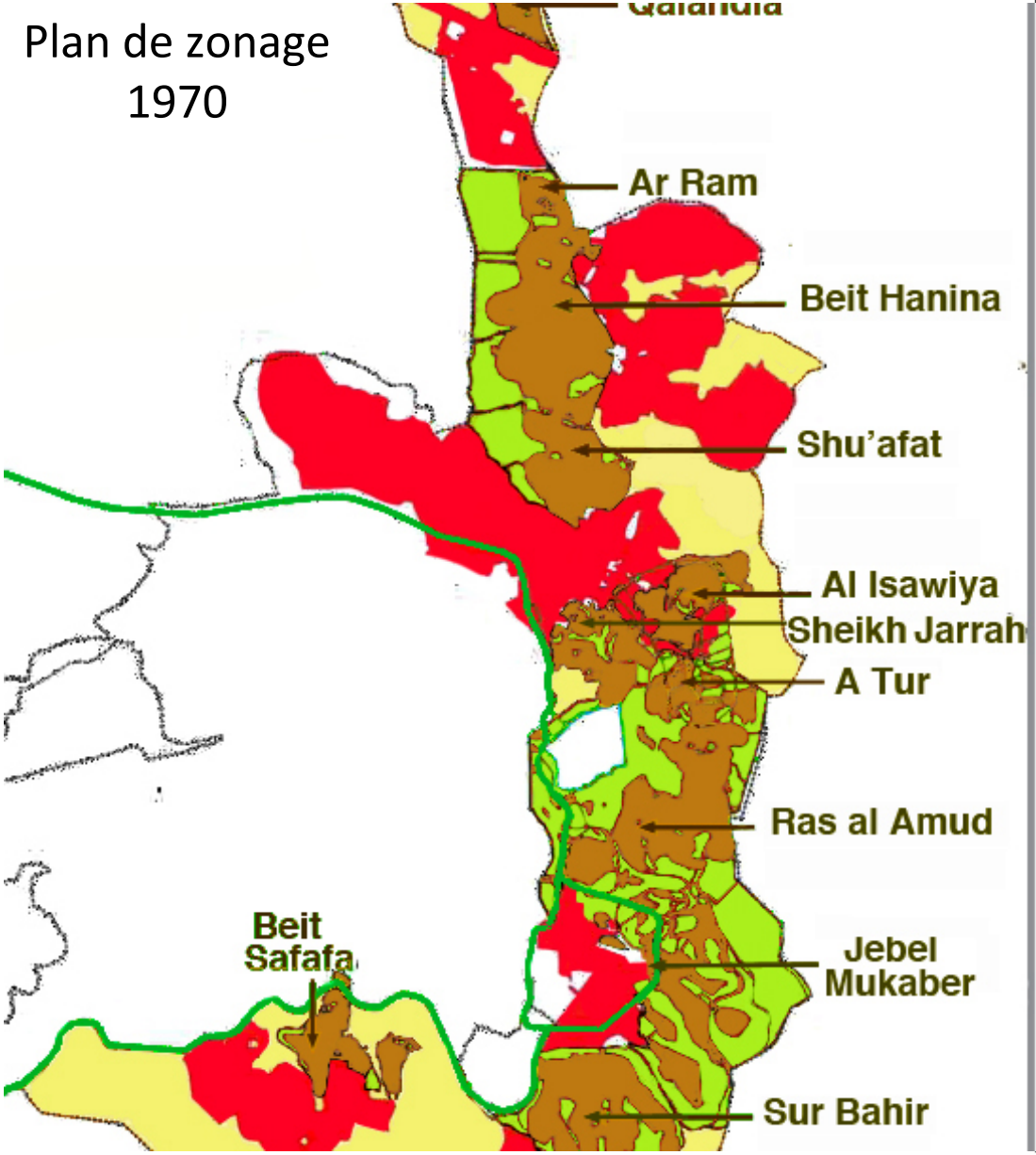
- ***Le plan proposé par JTMT confirme le rôle du réseau de tramway comme un outil d'intégration des colonies à Jérusalem-Ouest, et un instrument au service de la colonisation.***

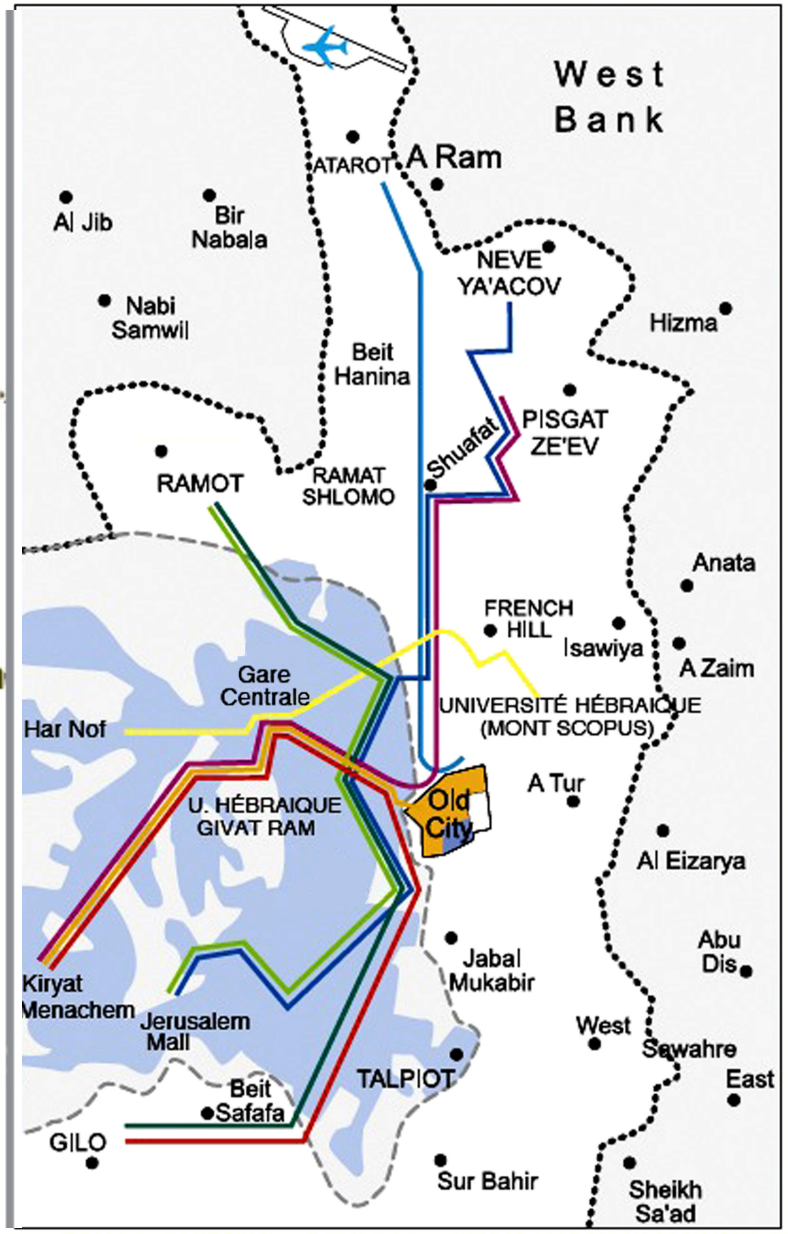


Source: The Jerusalem Transportation Master Plan Team

Le réseau de tramway: un instrument de la colonisation

Plan de zonage
1970





Source: The Jerusalem Transportation Master Plan Team

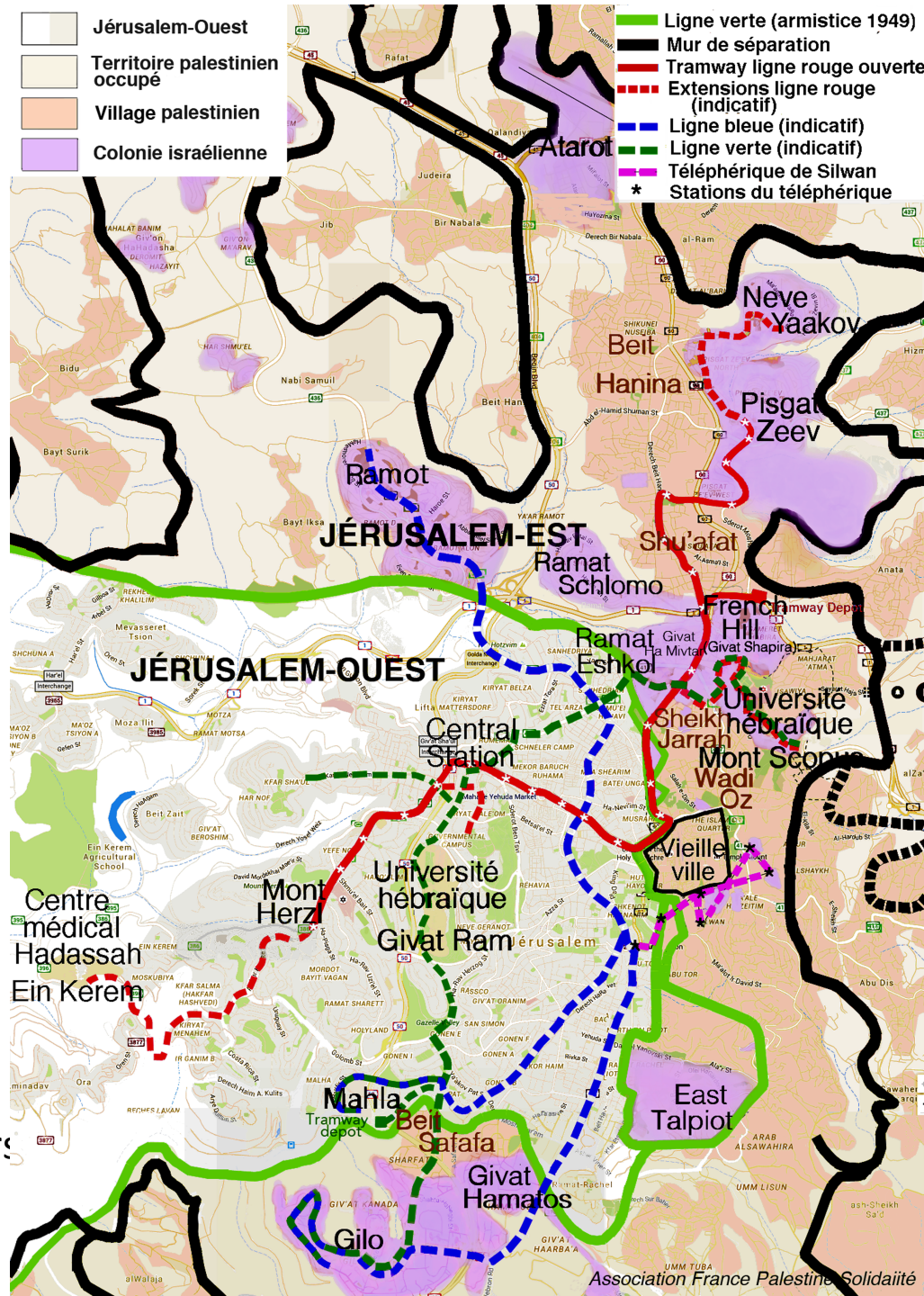
Etat actuel du projet

Ligne rouge : Pisgat Ze'ev -Mont Herzl
Appel d'offre 2000
Construction 2006-2011
13,8 km
23 stations dont 3 en zone palestinienne

Extensions ligne rouge : Mont Scopus et Pisgat Ze'ev - Neve Ya'akov (+ Ein Kerem)
Approuvé en 2013
Infrastructures en cours
6,2 km, 15 stations (aucune palestinienne)

Ligne verte: Mont Scopus - Gilo et Mahla
Approuvée janvier 2017
Etudes préliminaires terminées
Appel d'offre BOT sept. 2017/avril 2018
Infrastructures en cours
18,3 km; 33 stations (aucune palestinienne)

Ligne bleue: Ramot – Gilo et Mahla (Talpiot)
Approuvé par la Municipalité, district en cours
Etudes préliminaires terminées
23,4 km, 40 stations (aucune palestinienne)



Etat actuel du projet

Ligne rouge

Extensions ligne rouge

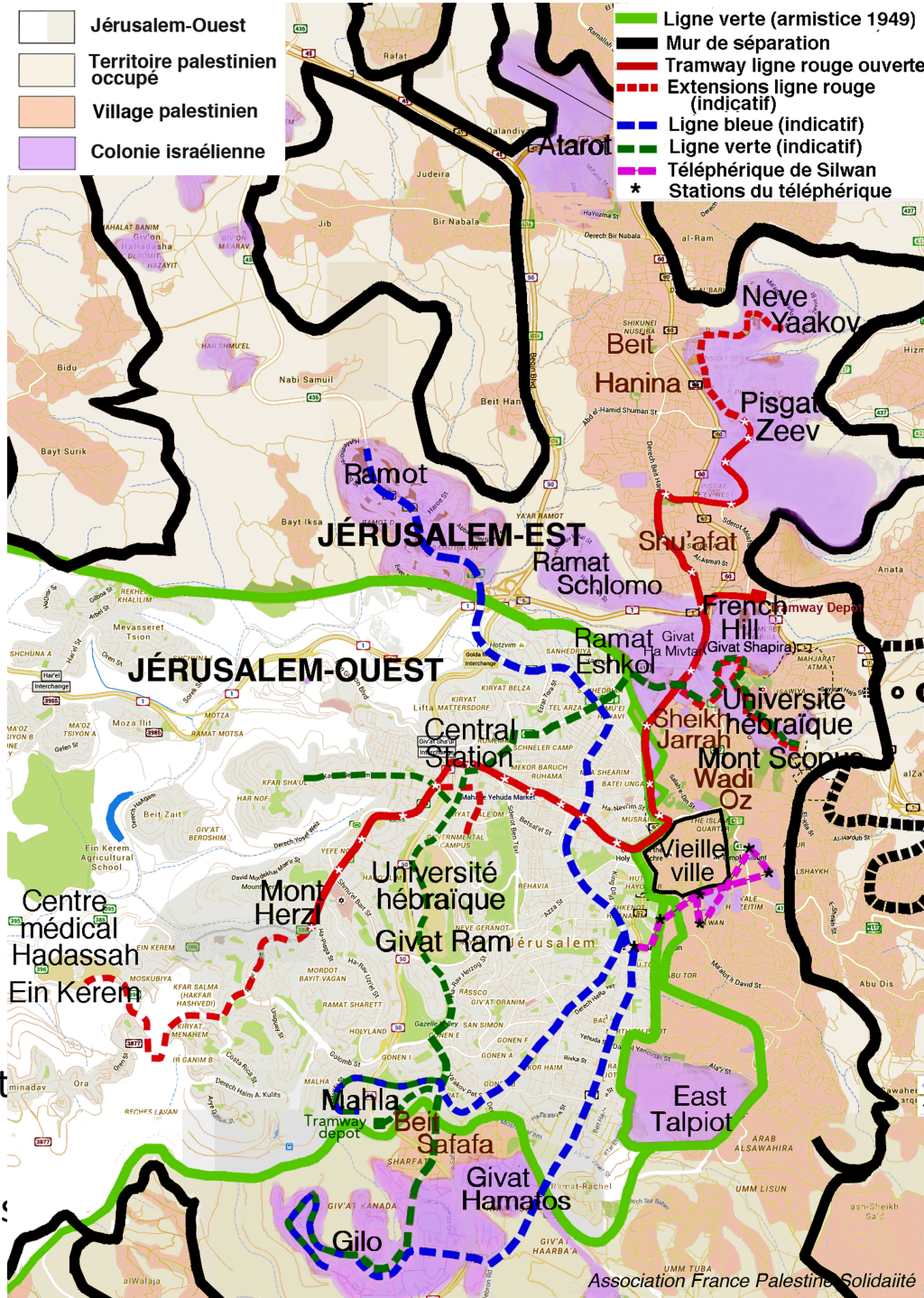
Ligne verte

Ligne bleue

Téléphérique de Silwan

- de gare ottomane à Jérusalem Ouest à Mont des Oliviers à Jérusalem-Est
- principe approuvé en décembre 2017
- les 3 premières stations approuvées en mai 2018 au niveau national
- procédure de priorité absolue
- études préliminaires terminées

Remarque: promu sous prétexte d'écologie et d'amélioration de la circulation, mais dessert les enclaves de colonies au cœur des quartiers palestiniens



Les entreprises françaises participant au projet de tramway

Egis-Rail (groupe Caisse des Dépôts et Consignations)

- société d'ingénierie du groupe Egis, filiale de la Caisse des dépôts et consignations qui détient 75 % de son capital.
- transports urbains et ferroviaires.

Au cœur du projet de tramway de Jérusalem, Egis-Rail y joue depuis presque 20 ans un rôle pivot:

- participation à la finalisation du Mass Transit System for Metropolitan Jerusalem avec l'équipe municipale de (JTMT).
- contrat 2008 avec Israël
  - étude de faisabilité approfondie du projet intégré d'extension de la 1re ligne et des 2 lignes suivantes et de leurs interconnaxions
  - coordination en tant que représentant de la municipalité de Jérusalem, des études à tous les niveaux de très nombreuses sociétés.

Systra

Fusion des filiales d'ingénierie des groupes publics **SNCF** et **RATP** (actionnaires à 42% chacun) est spécialisée dans la conception d'infrastructures de transport.

- Contrat en 2011 pour une étude préliminaire de la Ligne Bleue.
- 0ption pour les études détaillées à venir dans l'hypothèse d'un appel d'offres pour la construction de la ligne.

Les entreprises françaises participant au projet de tramway

Alstom

- 2002, Veolia et Alstom créent le Consortium Citypass qui obtient la concession de la 1re ligne de tramway de Jérusalem.

- 2013, Alstom revend sa participation dans Citypass (20 %) mais garde 100 % du capital de Citadis Israel (maintenance du matériel), et 80 % de celui du contractant EPC.

- 2016 à 2017, négociation avec le ministère des Finances israélien en vue d'être maître d'œuvre de la 2e phase du réseau de tramway (concessionnaire Citypass).

- juin 2017, rupture du compromis. La municipalité relance des appels d'offres, pour lesquels Alstom pourrait être soumissionnaire. Il participe en tout cas à un appel d'offres pour la Ligne Verte

- Alstom pourrait aussi être impliqué dans le projet de train rapide A1

D 'autres entreprises françaises sont aussi impliquées, soit sur le réseau de tramway, soit sur le téléphérique, mais on constate un black-out complet sur ces projets « sensibles »

L'illégalité de la colonisation et du projet

Principales resolutions du Conseil de sécurité de l'ONU

- **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**
- **Résolution 298 du 25 septembre**
- **Résolution 446 du 22 mars 1979**
- **Résolution 476 du 30 juin 1980**
- **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, cherche 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 pales- tinien occupé, y compris Jérusalem-Est….

La colonisation est aussi un **crime de guerre selon la 4éme Convention de Genève,** mais le droit international ne s'applique qu'entre États

Responsabilités des entreprises et de l'Etat

- Les États sont les principaux sujets de droit international, mais les individus et les entreprises ont également certaines obligations et responsabilités.
- **Les Conventions de Genève de 1949** exigent aussi des États qu'ils fassent respecter ces règles par les personnes physiques (sanctions pénales adéquates pour les infractions graves poursuite des auteurs, mesures nécessaires pour faire cesser tous autres actes contraires).
- **Les principes directeurs de l'ONU** relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et **les principes directeurs de l'OCDE** à l'intention des entreprises multinationales
- **Avis du groupe de travail des Nations Unies sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises** (juin 2014) 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 et 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.

Responsabilités des entreprises et de l'Etat

- **Résolution du Conseil des droits de l'homme des Nations unies** (mars 2014) 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 »*
- **Résolutions du Conseil des droits de l'homme des Nations unies** (mars 2015, mars 2016)
- **Création d'une base de données** des entreprises im pliquées dans la colonisation
- **Résolution du Conseil des droits de l'homme des Nations unies** (mars 2018) demandant « 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

Engagements des entreprises en matière de droits humains

Pacte mondial des Nations unies: 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.

Responsabilité des entreprises en droit français

Loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre (27 mars 2017)

- Etablir 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.
- 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
- Les victimes de violations des droits de l'homme ou à toute per- sonne 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.

Nos demandes

A 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

A 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

et plus généralement :

- ***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 de l'homme et les entreprises transnationales et autres entreprises.

La campagne

- Menée en partenariat par AFPS, syndicats CGT, CFDT, Solidaires, LDH, FIDH, Plateforme des ONG françaises pour la Palestine, et Al Haq (ONG DH palestinienne)
- Rapport : vers entreprises concernées, élus, médias, politiques, partenaires, …
- Information en interne dans les entreprises par nos partenaires syndicaux et interventions dans les instances de concertation
- Argumentaire pour le public
- Dépliant support d'information
- Campagne de mails vers les 3+3 entreprises

https://www.france-palestine.org/Dites-le-aux-entreprises-Desengagez-vous-du tramway-de-Jerusalem

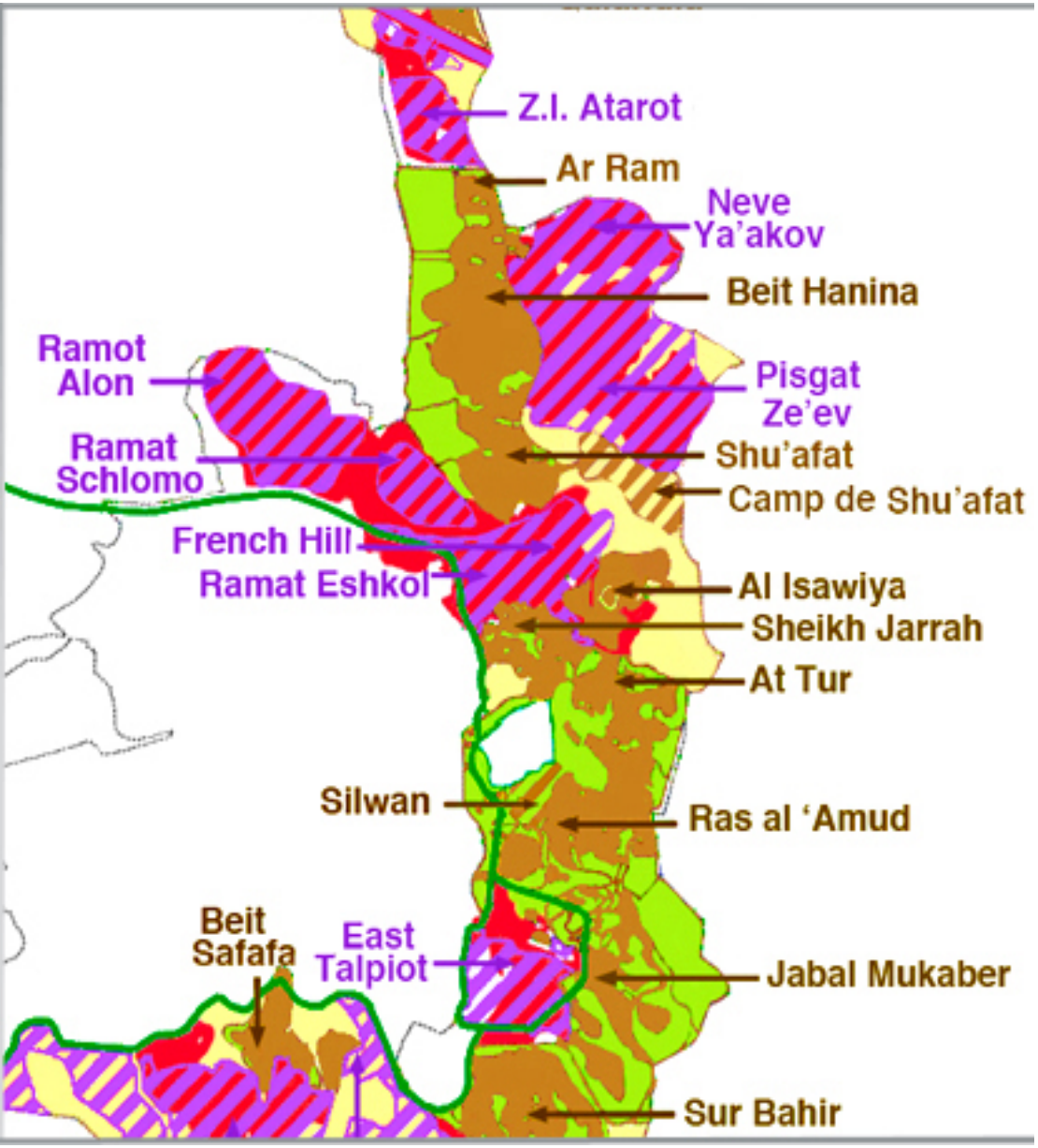
L'obsession démographique, citations

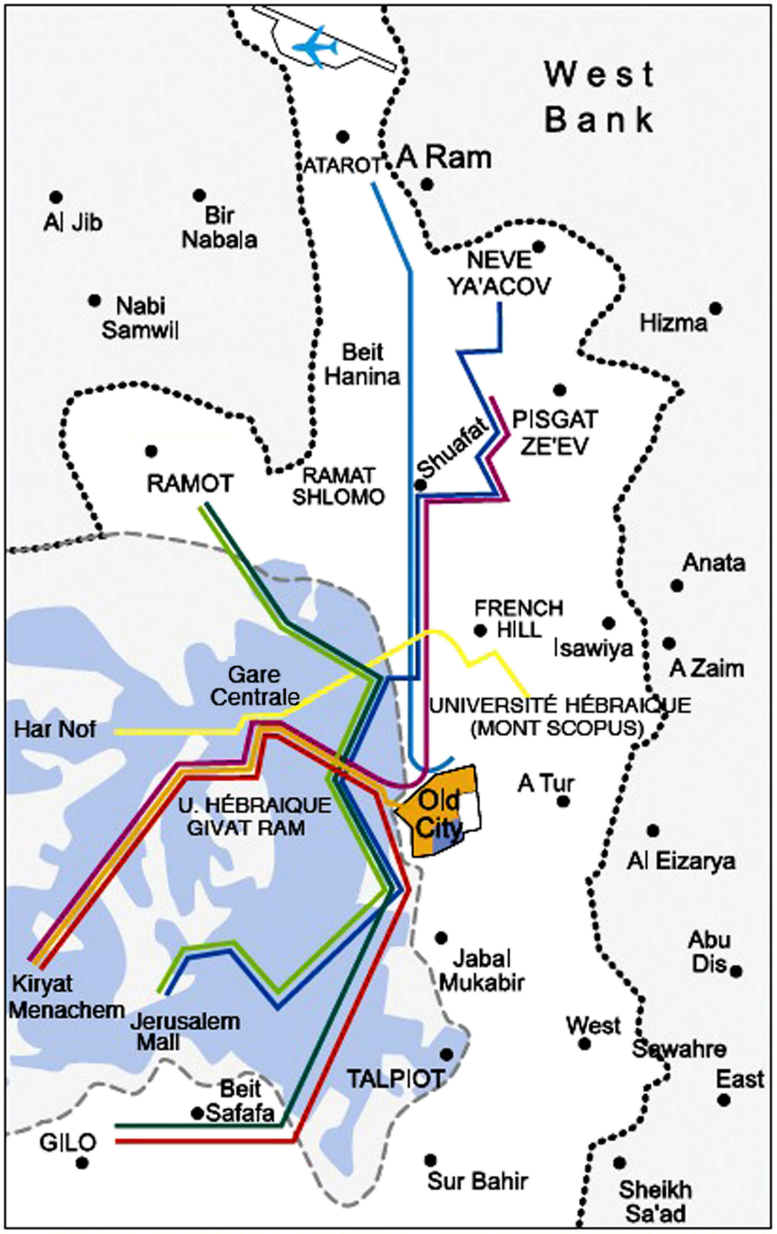
- In **1975**, then-deputy mayor of Jerusalem Yehoshua Matza claimed that "the **political-national consideration** must be the cardinal one, and only afterward the urban consideration"
- In February of 1995, Mr. Uri Ben-Asher, (formerly the Jerusalem District Planner in the Interior Ministry), said that **planning decisions** in Jerusalem have for years **been based mainly on political, rather than urban**, considerations
- The initiative by the Jerusalem Municipality at that time to extend the western boundaries of the city and annex Mevasseret Zion and a number of settlements which were under the jurisdiction of Mateh Yehuda Regional Council was based on the assumption that if **the "demographic balance" were to be preserved**, additional land reserves would be necessary to meet the needs of the Jewish population that would immigrate to Israel and settle in Jerusalem
- in Jerusalem we took on ourselves, as Jews, a very difficult urban task, in that we **received distant neighborhoods, and we had to connect them**: Ramot, Neve Ya'akov, Gilo. It will take us years before we can swallow all that (Teddy Kollek, 17 June 1984)

Jérusalem: l'obsession démographique

Date	Niveau	Document	Juifs	Palestiniens
1967	*National*	*Premier recensement*	*74,3 %*	*25,6 %*
1967	National	Objectif	80-90 %	10-20%
1973	National	Adoption conclusions commission Gafni : « menace démographique »	73,5 %	26,5%
1977	Municipal	Déclaration directeur de la Division planification au Ministère de l'intérieur (note interne Dépt politique de planification de la Municipalité de Jérusalem)	"**L'une des pierres angulaire du processus de planification à Jérusalem est la question démographique. La croissance de la ville et la préservation de l'équilibre démographique … sont du ressort du gouvernement israélien ... l'une des mesures du succès de la consolidation du statut de Jérusalem comme capitale d'Israël**"	
1996	Municipal	Dépt du planning urbain " Planification pour le secteur arabe de Jérusalem"	70 % *(70%)*	30% *(28,5%)*
2005	National	Plan préliminaire national TAMA 35	70 % *(66,5%)*	30% *(32,5%)*
2008	National Régional	Plan préliminaire #30/1 pour le district de Jérusalem	65 %	35 %
2009	Régional	Plan directeur Jérusalem 2000	70 % 60%	30% 40%
2016	*National*	*Estimation*	*60,9 %*	*37,5 %*
2017	National	Projet de loi (+ 5 blocs de colonies, - 3 villages palestiniens très peuplés)	~ 80%	~ 20%

Le réseau de tramway: un instrument de la colonisation





Source: The Jerusalem Transportation Master Plan Team