

Monique Chemillier-Gendreau,
Paris, le 29 mai 2013

Synthèse relative au déroulement des faits et de la procédure dans l'affaire du tramway de Jérusalem

En 1999, l'État d'Israël a lancé un appel d'offres international en vue de la construction d'une ligne de tramway reliant la ville de Jérusalem Ouest à des colonies israéliennes implantées en Cisjordanie. Cette ligne de tramway, aujourd'hui en fonction, va de la partie occidentale de Jérusalem à Pizgat Ze'ev, une colonie israélienne en territoire palestinien, et à French Hill, un quartier de Jérusalem annexé en 1968. Il sépare le village de Shu'afat du camp de réfugiés où vivent trente-huit mille Palestiniens, puis il devrait être prolongé au nord à Neve Ya'aqov, une colonie israélienne, et jusqu'au sud-ouest de Jérusalem, à Kiryat Menachem.

Une partie importante du tracé de ce tramway se trouve ainsi en territoire palestinien avec pour terminus une importante colonie de peuplement israélienne en plein développement. C'est là une expression de plus des violations des dispositions des Conventions de Genève de 1949 auxquelles se livre continuellement l'Etat d'Israël. Ce moyen de transport, rapide et confortable est un facteur d'expansion de la colonisation de Jérusalem Est par l'Etat d'Israël avec pour objectif affiché de faire de Jérusalem l'unique capitale de l'État d'Israël. Or en dépit de cette illégalité flagrante qu'elles ne pouvaient ignorer les sociétés Françaises VEOLIA TRANSPORT, ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT ont accepté de participer à cette entreprise dans le cadre d'un consortium dénommé CITYPASS.

Une participation incontestable des entreprises françaises.

Au mois d'octobre 2005, la Revue de l'Ambassade de France en Israël confirmait que « *la signature officielle du contrat entre le Consortium français et le Gouvernement israélien pour la réalisation et l'exploitation du futur tramway de Jérusalem* » avait eu lieu, le 17 juillet 2005, dans les bureaux du Premier Ministre israélien et en présence de l'Ambassadeur de France en Israël, du Vice-président d'ALSTOM et de l'ensemble des responsables de ce projet.

Par courrier du 27 octobre 2005, le Président de l'Association France Palestine Solidarité (A.F.P.S.) a demandé officiellement au Président de la République d'intervenir résolument pour que des entreprises françaises ne puissent participer au projet de tramway à Jérusalem. Le Président de l'AFPS, après avoir rappelé que la France comme la communauté internationale ne reconnaît évidemment pas l'annexion de Jérusalem et considère Jérusalem Est comme territoire occupé, alertait le Chef de l'État sur le fait que "*des entreprises françaises participent à un projet qui enracine les faits accomplis de la colonisation dans et autour de Jérusalem serait non seulement illégal, mais aussi un très mauvais signe donné au peuple palestinien qui attend de notre pays un message de défense du droit*".

Le 12 décembre 2005, Monsieur DOUSTE-BLAZY, Ministre des Affaires Etrangères, lui répondait en prétendant que la participation d'entreprises françaises à ce projet n'empêchait pas la France de persister à considérer l'activité de colonisation d'Israël comme illégale¹.

En dépit cette position de principe, mais aussi des courriers adressés le 6 janvier 2006 par le Ministre des affaires étrangères de l'Autorité Nationale Palestinienne aux PDG d'**ALSTOM** et de **CONNEX (VEOLIA)** leur demandant instamment de renoncer à leur participation au projet, les sociétés **ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT** ont poursuivi leur participation à la construction du tramway de Jérusalem.

Et Monsieur KRON, Président d'ALSTOM, reconnaissait par une lettre du 9 janvier 2006 adressée à la CGT la participation directe de sa Société au contrat litigieux².

La saisine des tribunaux français par l'AFPS, puis l'OLP.

¹ *"Dans votre courrier en date du 17 octobre dernier, vous attirez mon attention sur la question de la participation de deux entreprises françaises, Connex et Alstom, au consortium chargé de construire le tramway de Jérusalem.*

Une partie du réseau de cette infrastructure, telle qu'elle a été conçue par les autorités israéliennes, est en effet située dans les Territoires occupés par Israël depuis 1967.

La participation à ce projet de ces entreprises privées qui ont soumissionné à un appel d'offre international ne saurait en aucune manière être interprétée comme le signe d'une inflexion de la position bien connue de la France sur Jérusalem.

Comme vous le savez, la France considère que la solution au conflit israélo-palestinien passe d'abord par le respect de la légalité internationale. La France maintient une position de principe constante sur le statut de Jérusalem : la ville constitue juridiquement un "corpus separatum" et ce statut défini par le droit international ne pourra, le cas échéant, être modifié que dans le cadre des négociations israélo-palestiniennes que la communauté internationale appelle de ses vœux.

La situation à Jérusalem Est est, comme vous le soulignez, préoccupante.

La France et l'Union européenne ont une position claire et constante sur le caractère illégal des activités de colonisation dans les territoires occupés par Israël en 1967 et sur le fait que le tracé de la barrière de sécurité que construit Israël est contraire à la légalité internationale".

² *« Ce contrat, signé en 2002 à l'issue d'un appel d'offres international auquel ont participé les principaux concurrents d'ALSTOM, concerne la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway. ALSTOM, dans le cadre d'un consortium, est en charge de la fabrication de 46 voitures de type Citadis 302, de la fourniture de la signalisation, de l'infrastructure nécessaire et de la maintenance. 500 000 heures de travail sont générées par ce contrat dans nos établissements de La Rochelle, d'Ornans, du Creusot, de Villeurbanne et de Tarbes.*

Pour ce qui concerne le tracé de cette ligne, il s'agit d'une décision qui relève de la Municipalité de Jérusalem et du Gouvernement Israélien. Ce tracé dessert sans discrimination différents quartiers de Jérusalem traversés par la ligne, ce qui devrait améliorer la mobilité et la qualité de vie de ses habitants quels que soient leurs lieux de résidences.

Si une décision de justice venait à conduire le client à modifier le tracé, le consortium s'adapterait bien entendu à cette nouvelle situation.

Pour ces raisons et contrairement à votre demande, notre société ne peut renoncer à ce contrat et s'exposer à de lourdes pénalités financières et aux éventuelles conséquences sociales d'une telle décision ».

C'est dans ce contexte, et notamment sur la base de l'information donnée par le bulletin de l'Ambassade de France en Israël que l'Association France Palestine Solidarité (AFPS), a fait assigner les Sociétés **VEOLIA TRANSPORT** et **ALSTOM** le 22 février 2007 devant le Tribunal de Grande Instance de Nanterre. Elle demandait que soit constatée l'illégalité du contrat que ces sociétés ont passé avec le gouvernement d'Israël dans le cadre du Consortium CITYPASS pour la construction et l'exploitation du Tramway de Jérusalem, en violation manifeste du droit international, mais également qu'il leur soit fait interdiction d'avoir à poursuivre l'exécution dudit contrat.

Le 15 octobre 2007, l'Organisation de Libération de la Palestine (O.L.P.), unique représentant du peuple palestinien reconnu par la Communauté internationale, est intervenue à titre principal dans la procédure pour solliciter du Tribunal les mêmes demandes que celles de l'Association.

De nombreuses difficultés pour obtenir communication des contrats

Par une sommation du 27 avril 2007, l'AFPS a demandé aux Sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT de communiquer la copie du contrat litigieux passé entre CITYPASS et le Gouvernement d'Israël, dont l'Ambassade de France en Israël aussi bien que la Presse avaient indiqué qu'il avait été signé le 17 juillet 2005. Cette sommation n'a été suivie d'aucun effet.

La Société ALSTOM soutenant que le contrat litigieux du 17 juillet 2005 avait en réalité été signé entre le Gouvernement d'Israël et une Société CITYPASS, de droit israélien, a alors prétendu n'être « *intervenue à aucun titre dans le contrat pour la construction et l'exploitation d'un tramway en Cisjordanie* ».

La Société VEOLIA TRANSPORT a prétendu, pour sa part, sans pour autant contester avoir participé au contrat en cause, que ce n'est que par le biais d'une participation au capital d'une société israélienne qu'elle serait impliquée dans le projet litigieux.

Ces sociétés refusant de communiquer la copie du contrat, le Tribunal de Grande Instance de Nanterre a ordonné cette communication par un jugement du 11 janvier 2008, exigeant des sociétés qu'elles justifient le mécanisme par lequel elles participaient à l'exploitation du tramway. Et le 21 février 2008, les Sociétés VEOLIA TRANSPORT et ALSTOM ont versé aux débats des documents, tous rédigés en langue anglaise³.

³ « *Revised and Restated Articles of Association of CityPass Limited – december 2005* » ;
 “*Shareholders’ Agreement*” ;
 “*Jerusalem LRT – Build, Operate and Transfer (BOT) Agreement – Volume 2 : concession agreement*”
 – *Consolidated Version – September 2004*” ;
 “*CityPass LTD. – Engineering, Procurement & Construction Contract – February 2005*” ;
 “*CityPass LTD – Operation & Maintenance Contract – February 2005*”
 “*Invitation*”.

Cependant les sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT n'avaient alors communiqué que des traductions libres et très partielles des documents précités, de surcroît non certifiées, et une partie seulement du contrat de concession, daté, non pas du 17 juillet 2005 mais du 22 septembre 2004. Sur demande de l'AFPS et de l'OLP, par un nouveau jugement du 6 juin 2008, le Tribunal de Nanterre a condamné ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT à produire, dans un délai de trois mois, le Tome 1 du traité de concession du 22 septembre 2004, ainsi que ses annexes (documents qui n'ont jamais été produits) et la traduction jurée de tous les documents qu'il leur avait été ordonné de produire.

Le 12 septembre 2008, les Sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT ont communiqué des traductions de pièces qui prouvaient que, si elles ne sont pas signataires du contrat de concession, les Sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT n'en sont pas moins, contrairement à ce qu'elles ont affirmé pendant toute la durée de la procédure, directement engagées par ce contrat, notamment par la garantie qu'elles ont apportée aux engagements souscrits par le concessionnaire.

Quant à la Société ALSTOM TRANSPORT, il apparaît clairement qu'elle intervient en qualité de fournisseur et constructeur du tramway.

Les demandes des requérantes et la compétence du Tribunal

L'AFPS et l'OLP ont alors le 18 novembre 2008, demandé que la Société ALSTOM TRANSPORT se voit interdire, conjointement aux sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT, de poursuivre l'exécution du pacte d'actionnaires signé le 24 février 2005, du contrat de concession du 22 septembre 2004 et du contrat d'ingénierie d'approvisionnement et de construction signé au mois de février 2005, portant sur la construction d'un tramway en Cisjordanie.

Dans leurs conclusions du 16 janvier 2009, l'AFPS et l'OLP ont abandonné l'argument de la nullité des contrats et elles ont jugé préférable de fonder leurs conclusions uniquement sur le caractère illicite de l'ensemble de ces contrats.

Par jugement rendu le 15 avril 2009, **le Tribunal de Grande Instance de Nanterre s'est déclaré compétent pour statuer sur le litige**, ce qui était une décision capitale pour les requérantes, puisqu'elle ouvrait la porte au débat au fond.

Les sociétés ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT et VÉOLIA TRANSPORT multiplient les incidents dilatoires, sans pouvoir cependant empêcher que l'affaire vienne au fond.

Décidées à utiliser tous les moyens dilatoires, les Sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT ont, chacune, par actes du 29 avril 2009, formé contredit à l'encontre du jugement du 15 avril 2009. Elles ont également fait appel du même jugement.

Dans un arrêt du 17 décembre 2009, la Cour d'Appel de Versailles, a confirmé la compétence des juridictions françaises pour statuer sur le litige.

Puis par une ordonnance d'incident rendue le 4 février 2010, le Conseiller de la Mise en Etat de la Cour d'Appel de Versailles a déclaré irrecevable l'appel formé par la Société ALSTOM et l'a condamné au paiement d'une somme de 2.000 euros en indemnisation des frais exposés par l'OLP et l'AFPS.

ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT ont formé un pourvoi en cassation à l'encontre de l'arrêt précité du 17 décembre 2009 par lequel la Cour d'appel se déclarait compétente.

L'arrêt rendu le 10 février 2011 a déclaré non admis le pourvoi car il n'était pas fondé sur un moyen sérieux de cassation.

Un recours indépendant devant les juridictions administratives

Postérieurement à la présente instance, l'AFPS a, à la date du 10 mars 2010, introduit une procédure contre l'État français devant le Tribunal administratif de Paris. La requérante n'avait évidemment pas à le mentionner devant les juridictions civiles, ni à s'en expliquer. Les parties ne sont pas les mêmes et l'ordre de juridiction non plus. La Société VEOLIA TRANSPORT a néanmoins enjoint l'AFPS à donner des informations à ce sujet, ce que cette dernière n'a pas refusé de faire même si cette procédure était tout à fait indépendante de celle menée devant les juridictions civiles.

Par un jugement du 28 octobre 2011, le Tribunal Administratif de PARIS a rejeté la requête de l'AFPS qui s'est pourvue contre cette décision devant le Conseil d'État.

L'affaire est venue en audience publique le 12 septembre 2012 devant les 2ème et 7ème Sous Sections réunies du Conseil d'Etat.

A l'audience, le Rapporteur public a considéré que l'AFPS était bien fondée à soutenir que la 4ème Convention de Genève, et en particulier ses articles 49 et 53, produisent des effets directs à l'égard des particuliers. Toutefois, le Conseil d'État a rejeté le recours de l'AFPS par un arrêt du 3 octobre 2012.

Le jugement sur le fond du Tribunal de Première Instance de Nanterre

L'affaire contre les Sociétés devant le Tribunal de Grande Instance de Nanterre a été plaidée le 2 mars 2011, les plaidoiries se déroulant sur une journée entière. Par jugement en date du 30 mai 2011, l'AFPS et l'OLP ont été déboutées de leurs demandes.

Le Tribunal a :

- déclaré l'OLP irrecevable en sa nouvelle intervention volontaire,
- déclaré les sociétés ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT et VEOLIA irrecevables en leur fin de non recevoir – de l'absence à l'instance des défendeurs réels et sérieux,
- rejeté la demande de mise hors de cause de la société VEOLIA TRANSPORT,

- rejeté la demande de sursis à statuer dans l'attente de la décision du Tribunal administratif de Paris,
- **rejeté les demandes principales et reconventionnelles,**
- dit n'y avoir lieu à exécution provisoire du présent jugement ni à application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamné l'AFPS et l'OLP *in solidum* aux dépens.

L'appréciation du jugement.

Placées face à cette décision (dont elles pouvaient faire appel), les requérantes ont constaté que le Tribunal faisait sienne à plusieurs reprises l'argumentation adverse tout en commettant des erreurs dans l'appréciation des faits (on peut citer à titre d'exemple le fait que le Tribunal parle du tramway comme d'« *un service de transport public dans la ville de Jérusalem* ». Il feint d'ignorer qu'Israël considère comme inclus dans « *le grand Jérusalem* » des territoires cisjordanien qui sont sujets à une colonisation illégale), ce qui a conduit le Tribunal à commettre de nombreuses erreurs de droit, en sorte que les motifs d'appel apparaissent nombreux. On les résumera ci-après :

- Bien que le Tribunal ait constaté que « *le caractère illicite de l'occupation Jérusalem est unanimement reconnu par la Communauté internationale* », il a repris l'argumentation adverse selon laquelle la puissance occupante a pris en compte l'intérêt de tous les habitants de JERUSALEM, ignorant que, en droit, le devoir de l'occupant est de protéger les Palestiniens occupés et non les 190 000 Israéliens installés illégalement à JERUSALEM et dans les colonies limitrophes.

- Le Tribunal a déclaré irrecevable la seconde intervention de l'OLP sans considérer la régularisation du mandat que les autorités de l'OLP avaient pourtant effectuées.

- Le Tribunal a opéré une distinction entre les articles 49 et 53 de la 4^{ème} convention de GENEVE. Pour ce qui est de l'article 49 qui interdit la colonisation, il considère que cet article ne crée pas de droits directs au profit de l'AFPS (et donc de l'OLP) et ne vise pas d'obligations à la charge des sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT, car pour lui la règle internationale n'a vocation à régir que des relations entre Etats signataires.

Le Tribunal a ainsi fait l'impasse sur la récente évolution de la jurisprudence à ce sujet ainsi que sur les développements du droit international public selon lesquels les sociétés internationales peuvent être aujourd'hui considérées comme des sujets de droit international.

A la différence de l'article 49, le Tribunal juge que l'article 53 relatifs aux destructions de biens confère des droits directs aux ressortissants palestiniens dont le territoire est l'objet d'une occupation. À ses yeux, l'AFPS peut donc se prévaloir des droits ainsi octroyés aux Palestiniens. Toutefois, le Tribunal juge que l'article 53 ne crée d'obligation qu'à l'égard de la "*puissance occupante*" et n'en crée aucune envers les entreprises privées d'un Etat tiers à l'occupation.

- Enfin par une erreur considérable sur le droit applicable à ce litige, **le Tribunal a ajouté que les contrats litigieux étaient soumis au droit israélien** et non au droit français.

Ce faisant, le Tribunal contredit ce qu'il avait lui-même soutenu dans son jugement du 15 avril 2009 lorsqu'il avait décidé : *« En l'espèce, outre que l'État d'Israël n'est pas partie à cette instance, cet État ne saurait en tout état de cause sérieusement soutenir agir au titre des contrats querellés en qualité d'État souverain puisqu'il est en réalité puissance occupante de la partie de Cisjordanie où est construit et où sera exploité le tramway litigieux, partie reconnue par la communauté des Nations et par la Cour Internationale de Justice comme relevant du territoire palestinien »*. Et, en effet, l'objet du litige se trouvant en Cisjordanie, le droit de référence ne peut être que le droit international relatif aux territoires occupés, lequel devrait être pris en considération par le droit français, la France étant signataire des Conventions de Genève de 1949.

- Il avait été souligné par l'AFPS et l'OLP que le contrat de concession permettait en son article 8.4.1 à ISRAEL de disposer des biens culturels qui seraient éventuellement mis à jour par les travaux du tramway alors que cet article contrevient à diverses règles du droit international en matière de protection des biens culturels (article 27 du règlement de LA HAYE de 1907, l'article 5 de la convention IX de LA HAYE de 1907, les articles 4-1 et 4-3 de la convention de LA HAYE du 14 mai 1954 et l'article 53 du protocole additionnel n° 1 aux conventions de GENEVE du 12 août 1949) et que les sociétés françaises par cette clause du contrat étaient complices de cette violation.

- Sur l'application du droit international en droit interne le Tribunal a écarté l'arrêt "*phare*" que les requérantes avaient invoqué, à savoir l'arrêt de la Cour de cassation du 10 mai 2006 époux MOUKARIM qui fait entrer l'ordre public international dans le droit français et qui a vocation à s'appliquer à des particuliers entre eux.

- Le Tribunal a d'ailleurs écarté également les notions de jus cogens, de coutume internationale et d'ordre public international que les requérantes avaient développées.

- Le Tribunal a aussi rejeté, l'argumentation des requérantes reposant sur la violation par les Sociétés des règles d'éthique qu'elles s'étaient engagées à respecter ainsi que la violation du Pacte mondial auquel elles avaient adhéré.

Ainsi l'AFPS et l'OLP ont-elles estimé qu'il existait des moyens sérieux à l'appui d'un appel devant la Cour d'appel de VERSAILLES, même si elles n'ignoraient pas que l'issue d'une telle procédure d'appel reste toujours incertaine.

Le contexte dans lequel a été prise la décision de faire appel du jugement.

Au moment où l'AFPS et l'OLP ont eu à prendre leur décision relativement à l'appel, le tramway était toujours en essais compte tenu d'un certain nombre de difficultés techniques non résolues et alors qu'il n'avait pas encore reçu de certification d'un organisme indépendant sur le plan de la sécurité.

C'est la raison pour laquelle CITYPASS a alors décidé une mise en service gratuite et partielle du tramway à compter du 19 août 2011 (14 rames sur 21 avec une fréquence divisée par 4).

Depuis le 1er décembre 2011 le tramway est payant et son fonctionnement est normal.

L'AFPS et l'OLP étaient conscientes que l'entrée en fonction du tramway avant la fin de la procédure rendrait leur démarche plus difficile, les juges ayant plus de réticences à entraver un moyen de transport en fonctionnement qu'un simple projet.

Mais elles ont pensé qu'un arrêt de la Cour d'appel faisant droit à toutes leurs demandes, s'il n'empêcherait pas le tramway de fonctionner, aurait cependant pour conséquence que les sociétés françaises se verraient interdire de participer à la maintenance de ce tramway.

Elles ont considéré aussi que l'appel pourrait avoir un effet dissuasif à l'égard des repreneurs éventuels des engagements des sociétés françaises.

Elles ont considéré surtout qu'il était de leur responsabilité de ne pas laisser devenir définitif un jugement contenant d'aussi lourdes erreurs. Tant qu'il existe des voies de recours, le fait de ne pas les utiliser signifie pour un plaideur perdant qu'il s'incline devant la décision rendue et qu'il accepte qu'en devenant définitive elle prenne toute l'autorité qui est accordée aux décisions de justice.

Tous ces arguments ont concouru à saisir la Cour d'appel. Les parties ont de nouveau échangé des conclusions de plus en plus développées, accompagnées de très nombreuses pièces annexes (plusieurs centaines). Les plaidoiries se sont déroulées pendant toute la journée du 22 novembre 2012 et l'arrêt a été rendu le 23 mars 2013. Signifié aux requérantes le 18 avril 2013, **il deviendra définitif de manière irrévocable le 18 juin 2013.**

Analyse de l'arrêt de la Cour d'appel de Versailles.

Celui-ci, qui est largement défavorable à l'AFPS et à l'OLP, reprend la plupart des arguments avancés par les Sociétés,. Il faut distinguer toutefois les questions préalables et les questions de fond.

Les questions préalables.

- La Cour d'Appel a reconnu la recevabilité de l'intervention volontaire de l'OLP ainsi que sa qualité et son intérêt à agir. Sur ce point, elle a donc réformé le jugement du Tribunal de Grande Instance de NANTERRE du 30 mai 2011 qui n'admettait pas la recevabilité de l'OLP.

- Pour l'AFPS en revanche, la Cour rappelle « *qu'une association ne peut intervenir dans l'intérêt général* ». Elle ajoute qu'elle « *a le droit d'agir en justice hors habilitation législative au nom d'intérêts collectifs dans la mesure où son action correspond à son objet social* ».

Mais elle considère que « *la rédaction statutaire tirée de son objet social en termes généraux...* » « *ne permet pas de déterminer qu'en poursuivant l'annulation ou l'interdiction de contrats internationaux auxquels elle est tierce, l'association justifie de la défense d'un intérêt collectif propre à ses membres distincts de l'intérêt général des Palestiniens pour la défense desquels elle n'a pas d'autorisation législative.* ». La Cour conclut donc à l'irrecevabilité de l'action de l'AFPS. **Si cet aspect de la décision n'était pas remis en cause la conception restrictive des possibilités d'action de l'AFPS qu'elle consacre et qui est à contre courant de la tendance actuelle, risque d'entraver gravement les possibilités d'action judiciaire non seulement de l'AFPS, mais de bien des associations.**

Elle contrevient d'ailleurs à l'article 6 paragraphe 1 de la Convention Européenne des Droits de l'homme « *qui garantit le droit à toute personne à ce que sa cause soit entendue équitablement...* » ainsi qu'à l'article 47 de la Charte des Droits Fondamentaux de L'Union Européenne relatifs « *à un Droit à un recours effectif et à accéder à un tribunal impartial* ».

- À propos de la qualité de défendeurs réels et sérieux des sociétés, la Cour d'Appel a rejeté l'argumentation des Sociétés qui prétendaient n'être pas impliquées juridiquement dans le contrat et elle a confirmé sur ce point le jugement en ce qu'il a reconnu la qualité de défendeurs réels et sérieux des sociétés.

Les questions de fond

- La Cour a tenu pour négligeables les rapports des Chefs de mission de l'Union Européenne ainsi que la très importante résolution du Conseil des Droits de l'Homme du 14 avril 2010, qui affirmait pourtant que « *... construire et exploiter un tramway entre Jérusalem ouest et la colonie israélienne de PISGAV ZE'V, est en violation claire du droit international et des résolutions pertinentes des Nations Unies* ». Sourde à ces données, elle affirme : « *...à l'heure actuelle, il n'est pas justifié de condamnation de la construction du tramway sur le plan international* ». **Cette manipulation des faits peut constituer un motif de cassation.**

- La Cour a largement dénaturé l'argumentation de l'AFPS et de l'OLP, car, pour démontrer le caractère illicite de la participation au tramway, l'accent avait été mis, non pas sur la situation d'occupation, mais sur le phénomène de la colonisation, en tant qu'action illégale et

le caractère illicite du contrat du tramway avait été présenté comme résultant de l'illicéité de l'implantation des colonies juives sur le territoire palestinien.

- Par ailleurs, pour la Cour, la responsabilité des Sociétés ne peut être mise en jeu dès lors qu'elles ne sont pas signataires du contrat de concession et qu'elles ne peuvent pas répondre de sa licéité à la place de l'Etat d'Israël qui a initié et mis au point ce contrat.

Allant plus loin, la Cour considère que « *la construction d'un tramway par Israël n'était pas prohibée* » en se fondant sur l'article 43 du Règlement de La Haye de 1907 : « *sur la base de cet article, il a été considéré que la puissance occupante pouvait et même devait rétablir une activité publique normale du pays occupé et admis que les mesures d'administration pouvaient concerner toutes les activités généralement exercées par les autorités étatiques... ; qu'à ce titre, il pouvait être construit un phare, un hôpital. Il a même été reconnu que l'instauration d'un moyen de transport public faisait partie des actes relevant d'une administration d'une puissance occupante (construction d'un métro en Italie occupée)... ».*

Cette appréciation de la portée du droit international est faite **sans aucune référence** et dans l'ignorance du fait que parmi les devoirs de la puissance occupante, il y a celui, non respecté en l'occurrence, de ne pas implanter sa propre population dans le territoire occupé.

Il apparaît ainsi que **la Cour commet un contresens juridique** en retenant qu'Israël puissance occupante pouvait agir légalement sans prendre en compte le fait que le tramway dessert des colonies illégales de peuplement juif, ce dont la Cour ne parle à aucun moment, ce qui veut dire que, pour la Cour, il est acceptable que ce soient les intérêts des colons juifs qui soient pris en compte et non les intérêts de la population palestinienne occupée.

Il est au surplus intéressant de noter que la Cour ne fait référence ici qu'au Règlement de LA HAYE et passe sous silence la 4^{ème} Convention de GENEVE, et notamment l'article 49 qui indique que la colonisation est totalement interdite, ce qui nous avait permis de parler de « *contamination* » : le caractère illicite de la colonisation « *contamine* » l'opération du tramway et la rend également illicite.

- La Cour juge encore que les conventions invoquées n'ont pas d'effet direct vertical.

Dans les pages consacrées à cette question, l'arrêt de la Cour minimise l'impact des dernières décisions du Conseil d'Etat (deuxième arrêt GISTI du 11 avril 2012 et conclusions PELISSIER sous l'arrêt AFPS du 3 octobre 2012). **Il serait capital de ne pas laisser cela devenir définitif et que la Cour de cassation ait l'opportunité de statuer sur ce point.**

- La Cour a aussi jugé qu'il n'existait pas d'effet horizontal des normes internationales invoquées considérant de manière ambiguë que les défenderesses ne sont pas des sujets de droit international tout en indiquant que « *la personnalité des entreprises transnationales n'est reconnue que de façon limitée* ».

La Cour n'a tenu aucun compte de très nombreuses références doctrinales signalées par l'AFPS et l'OLP sur cette question qui prouvent pourtant la rapide évolution du droit international vers la reconnaissance de cette personnalité internationale.

- La Cour a rejeté également le fait qu'il existerait une règle coutumière de droit international permettant de mettre en jeu la responsabilité des entreprises pour violation des droits de l'homme contrairement à la démonstration faite par les requérantes à travers une consultation versée au dossier.

- Relativement à la coutume internationale invoquée par les requérante, elle a commis **une erreur de droit et une dénaturation des faits** de l'espèce en considérant que la coutume ne peut que résulter d'une pratique des Etats.

Le moyen relatif à l'existence d'une norme coutumière selon laquelle les règles fondamentales du droit international s'appliquent aux entreprises privées mérite certainement d'être développé dans le cadre d'un éventuel pourvoi en cassation.

- De même qu'il serait regrettable de laisser sans réaction le refus par la Cour d'appliquer la jurisprudence de la Cour de Cassation dans son arrêt Moukarim du 10 mai 2006 et de prendre en considération la notion d'ordre public international et ses conséquences dans les différents droits.

- Éliminant un par un tous les arguments de manière à justifier l'opération du tramway, la Cour a considéré que le Pacte Mondial n'avait pas à s'appliquer ici et que d'ailleurs son application reposait sur la seule volonté des entreprises. Ainsi, elle n'a pas répondu à l'argument qui avait été soulevé relativement à la portée d'engagements unilatéraux.

Pour ce qui est du non respect du code éthique de la société VEOLIA TRANSPORT, la Cour soutient qu'il ne s'agit que d'un « *guide* » de comportement dont les principes ne concernent que le droit du travail et qu'il ne peut être considéré comme un acte valant engagement dont les tiers peuvent se prévaloir (page 28 de l'arrêt).

La Cour ignore donc le document de VEOLIA TRANSPORT qui lui avait pourtant été soumis, document relatif au tramway se trouvant sur son site internet et indiquant que la société s'engageait à respecter le droit international et qu'elle connaissait les résolutions des Nations Unies sur le conflit israélo-palestinien et sur le statut des territoires occupés de JERUSALEM EST.

La Cour tient le même raisonnement pour le code d'éthique des sociétés ALSTOM.

- Le Pacte mondial aussi bien que les codes d'éthique sont des reconnaissances par les Sociétés des droits contenus dans la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Parmi ces droits, il y a celui de ne pas être victimes de discrimination. L'AFPS et l'OLP avaient alerté la Cour à ce propos sur les horaires du tramway. Alors que les Sociétés avaient insisté

sur le caractère de moyen de transport au service de tous du tramway, le fonctionnement de celui-ci, en respectant le calendrier religieux juif (non-circulation pendant le Shabbat et les fêtes juives) apporte la preuve que ce tramway est destiné aux colons israéliens et est discriminatoire par rapport à la population palestinienne.

La Cour insistant sur le caractère non contraignant de la Déclaration universelle des droits de l'homme, considère que, de toutes façons, le tramway n'en viole aucune disposition « *puisque que l'arrêt d'activité du tramway s'applique à tous les usagers et que par ailleurs les sociétés ne sont pas les auteurs des expropriations* », la Cour ajoutant que « *ces reproches concernent des droits qui relèvent d'une protection individuelle, et en l'espèce, ils ne sont pas formulés par un individu mais émanent de l'OLP, qui n'est pas destinataire de ce code d'éthique...* ».

Ce point renvoie à la question de la définition de la discrimination et mérite en soi d'être porté devant la juridiction de cassation.

- Sur les demandes reconventionnelles des sociétés ALSTOM et VEOLIA TRANSPORT, la Cour rejette les demandes de dommages et intérêts réclamés par les sociétés considérant qu'il n'y a eu aucun abus de droit des appelantes ; la Cour rejette également la demande de publication de l'arrêt.

Appréciation générale de cet arrêt.

Il semble impératif de se pourvoir en cassation contre cet arrêt du fait notamment d'erreurs de droit, de multiples défauts de réponse aux conclusions des requérantes et de dénaturation de leurs arguments. **Le laisser devenir définitif, c'est permettre à Israël et à tous ceux qui soutiennent sa politique, d'invoquer cette décision dans d'autres affaires où elle fera autorité.** Le combat engagé depuis des années était, chacun le savait long et difficile. Mais l'interrompre à ce point, alors que de nouvelles voies de recours sont ouvertes, c'est accepter de s'incliner. Cela s'appelle la capitulation.

Informations techniques.

En cas de pourvoi, on peut considérer et ce sous toutes réserves que la Cour de Cassation ne se prononcerait pas avant un délai d'une année minimum.

On peut envisager plusieurs cas de figure pour l'issue du pourvoi en cassation :

- La Cour de Cassation rejette le pourvoi en sa totalité. On peut penser que les auteurs du pourvoi seront condamnés à payer aux sociétés une certaine somme au titre des frais irrépétibles dont il est difficile d'indiquer le montant.

- La Cour de Cassation pourrait casser l'arrêt quant à l'irrecevabilité de l'AFPS sans renvoi devant une autre Cour d'Appel si la Cour de Cassation rejetait les autres moyens du pourvoi.
- La Cour de Cassation pourrait casser l'arrêt en toutes ses dispositions, et donc notamment la condamnation à payer à chaque société la somme de 30.000 € ainsi que les dépens et pourrait renvoyer les parties devant une autre Cour d'Appel.

Dans ces conditions, l'OLP et l'AFPS auraient intérêt à saisir la Cour de renvoi et ce dans un délai maximum de quatre mois après la notification de l'arrêt de cassation, mais sous réserve bien sûr de l'analyse du contenu de cet arrêt de cassation.

Dans un tel cas de figure, la procédure de renvoi porterait de nouveau sur l'entier dossier, mais en réalité le débat serait a priori circonscrit aux motifs de cassation, ce qui devrait limiter l'ampleur du travail.

On doit ajouter qu'a priori, et avec toutes les réserves d'usage, l'arrêt de la Cour de renvoi pourrait être favorable à l'OLP et l'AFPS dès lors que l'on demanderait à celle-ci de tirer les conclusions des motifs de cassation de l'arrêt de VERSAILLES, étant précisé néanmoins que la Cour d'Appel de renvoi peut toujours résister à la décision de la Cour de Cassation.

Si l'arrêt de la Cour d'Appel était défavorable, on peut envisager que celle-ci accorde un article 700 du Code de Procédure Civile aux Sociétés mais il est impossible d'évaluer le montant éventuel. Cela peut être le même que celui décidé par la Cour d'appel de Versailles, cela peut être un montant inférieur, cela peut être un montant supérieur. Il faut toutefois remarquer que sur ce point, l'arrêt de Versailles a eu un caractère manifestement punitif à l'égard de l'AFPS et de l'OLP. SI l'affaire revenait devant une autre Cour d'appel, c'est que la Cour de cassation aurait retenu en tout u en partie les arguments de l'AFPS et de l'OLP. Le climat pourrait difficilement être punitif à leur égard.

On doit également préciser que la procédure devant la Cour de renvoi devrait durer environ une année, l'arrêt pouvant faire également l'objet d'un nouveau pourvoi en cassation.