

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE NANTERRE

6ème Chambre

JUGEMENT DU 30 Mai 2011

DEMANDERESSES

N° R.G. : 10/02629

L'ASSOCIATION FRANCE-PALESTINE SOLIDARITE "A.F.P.S."
dont le siège social est sis 21 ter rue Voltaire
75011 PARIS

prise en la personne de son Président, Monsieur Jean-Claude LEFORT, domicilié en cette qualité audit siège

représentée par Me Alain LEVY, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : P0126 et par Me Claude-Eric STUTZ, avocat au barreau de PARIS

AFFAIRE

**L'ASSOCIATION
FRANCE-PALESTINE
SOLIDARITE "A.F.P.S.",
L'ORGANISATION DE
LIBERATION DE LA
PALESTINE "O.L.P.",
Intervenante Volontaire**

CI

**La Société ALSTOM, La
Société ALSTOM
TRANSPORT, La Société
VEOLIA TRANSPORT**

**L'ORGANISATION DE LIBERATION DE LA PALESTINE
"O.L.P.", Intervenante Volontaire**

représentée par Monsieur Mahmoud ABBAS, Président du Comité Exécutif, lui-même représenté par Monsieur Hael AL FAHOUM, Chef de la Mission de Palestine en France et de l'OLP
Faisant élection de domicile au siège de la Délégation Générale de Palestine en France, 14 rue du Commandant Léandri
75015 PARIS

représentée par Me Alain LEVY, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : P0126, et par Me Claude-Eric STUTZ, avocat au barreau de PARIS

DEFENDERESSES

La Société ALSTOM

Société Anonyme
au capital de 2 056 893 972 €
immatriculée au R.C.S. de Nanterre
sous le numéro 389 058 447
dont le siège social est sis 3 avenue André Malraux
92300 LEVALLOIS PERRET

prise en la personne de son représentant légal, Monsieur Patrick KRON, Président du Conseil d'Administration et Directeur Général, domicilié en cette qualité audit siège

représentée par Me Pierre MAYER, avocat au barreau de PARIS, et par Magali THORNE, avocat au barreau de PARIS, vestiaire : P0075

La Société ALSTOM TRANSPORT

Société Anonyme
au capital de 265 540 000 €
immatriculée au R.C.S. de Nanterre
sous le numéro 389 191 982
dont le siège social est sis 3 Avenue André Malraux
92300 LEVALLOIS PERRET

prise en la personne de son représentant légal, Monsieur Jérôme WALLUT, Président du Conseil d'Administration et Directeur Général, domicilié en cette qualité audit siège

représentée par Me Pierre MAYER, avocat au barreau de PARIS,
et par Magali THORNE, avocat au barreau de PARIS, vestiaire :
P0075

La Société VEOLIA TRANSPORT

Société Anonyme
au capital de 293 072 240 €
immatriculée au R.C.S. de Nanterre
sous le numéro 383 607 090
dont le siège social est sis 163/169 avenue Georges Clémenceau
92000 NANTERRE
prise en la personne de son représentant légal,
domicilié en cette qualité audit siège

représentée par Me Gilles AUGUST, avocat au barreau de PARIS,
vestiaire : P0438, par Me Kami HAERI, avocat au barreau de
PARIS et par Me Carine DUPEYRON, avocat au barreau de
PARIS

L'affaire a été débattue le 02 Mars 2011 en audience publique
devant le tribunal composé de :

Véronique BESSEDE, Vice-Président
Marie-Hélène MASSERON, Vice-Président
Cyril CARDINI, Juge

qui en ont délibéré.

Greffier lors des débats : **Christine PREJEAN**

JUGEMENT

Par décision publique, rendue en premier ressort, contradictoire et
mise à disposition au greffe du tribunal conformément à l'avis
donné à l'issue des débats

LE CONTEXTE HISTORIQUE:

Entre 1917 et 1948, après le démantèlement de l'Empire ottoman, la Palestine a été administrée militairement par la Grande-Bretagne qui a dû gérer deux promesses contradictoires:

- celle faite aux responsables sionistes de créer en Palestine un foyer national juif,
- celle faite aux Arabes de conduire la Palestine vers l'indépendance.

Les achats massifs de terres, le développement d'implantations juives fermées aux Arabes palestiniens et l'immigration de plusieurs centaines de milliers de juifs fuyant les persécutions européennes déclenchent plusieurs cycles de violences qui, en 1936, débouchent sur une révolte palestinienne écrasée en 1939 par l'armée britannique.

Le 29 Novembre 1947, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, à la majorité des deux tiers, la résolution 181 qui partage la Palestine en deux Etats indépendants, l'un juif et l'autre arabe, et instaure une zone internationale comprenant les Lieux Saints et une Ville de Jérusalem mixte.

La première guerre israélo-arabe éclate dès le lendemain, le 30 Novembre 1947. Les forces juives maîtrisent progressivement les principales zones allouées par l'ONU, provoquant l'exode de plusieurs centaines de milliers de Palestiniens.

L'Etat d'Israël est proclamé le 15 Mai 1948 par David Ben Gourion.

Cp² M

Le 11 Décembre 1948, l'assemblée générale des Nations Unies adopte la résolution 194 prônant le droit au retour des réfugiés palestiniens dans leurs foyers ou leur indemnisation et réaffirme le statut international de Jérusalem ainsi que son contrôle par les Nations Unies. L'application de cette résolution se heurte à un refus israélien.

Le 22 Décembre, les combats reprennent entre l'Egypte et Israël.

Après la victoire d'Israël le 13 Janvier 1949 et la signature d'armistices avec les Etats arabes (accords de Rhodes), le royaume hachémite de Transjordanie se rebaptise Jordanie annexant la Cisjordanie et Jérusalem Est, tandis que l'Egypte administre militairement la Bande de Gaza. La frontière (appelée "*ligne verte*") qui se borne à reproduire la ligne de front de l'armistice du 3 Avril 1949 divise physiquement la ville de Jérusalem entre une partie juive à l'ouest et une partie arabe à l'est (incluant la vieille ville) placée à l'époque sous contrôle jordanien.

C'est en Mai 1964, que fut créée à Jérusalem Est L'Organisation de Libération de la Palestine (OLP) refusant toute légitimité à l'Etat d'Israël et prônant une Palestine arabe ouverte aux réfugiés palestiniens et protégeant les minorités juives présentes avant "*l'invasion sioniste*".

Le 5 Juin 1967, Israël attaque à nouveau l'Egypte. Au terme de ce que l'on appelle la "*guerre des six jours*", l'Etat hébreu occupe le Sinaï égyptien, le Golan syrien, la Cisjordanie, la bande de Gaza et Jérusalem Est. Le 22 Novembre 1967 le Conseil de sécurité des Nations Unies adopte la résolution 242 qui affirme le caractère inadmissible de l'acquisition par la guerre de ces territoires, affirme le droit des Etats de la région à vivre dans des frontières sûres et reconnues et exige le retrait des forces armées israéliennes des territoires occupés lors du récent conflit (version française). Les Etats arabes et L'OLP refusent toute négociation avec Israël, tandis que l'Etat juif n'envisage que la restitution de territoires occupés (version anglaise).

En 1973, après la guerre d'Octobre (la Syrie et l'Egypte attaquent les forces israéliennes dans le Sinaï et le Golan) et la victoire israélienne, une conférence de Paix de l'ONU sur le conflit israélo-palestinien échoue à nouveau.

En 1974, l'ONU reconnaît L'OLP comme représentant légitime du peuple palestinien tandis qu'Israël le refuse.

En 1978, L'OLP rejette les "*accords de Camp David*" entre l'Egypte et Israël qui se retire du Sinaï.

Le 15 Décembre 1988, le Conseil National Palestinien (parlement de L'OLP) proclame la création de l'Etat de Palestine et reconnaît l'existence de l'Etat d'Israël.

En 1993, les accords d'Oslo marquent la reconnaissance mutuelle de l'Etat d'Israël et de L'OLP tout en établissant une autonomie palestinienne partielle et transitoire dans les territoires occupés.

De 1999 à 2000, les pourparlers israélo-palestiniens échouent à nouveau à Camp David: les parties sont en désaccord sur les frontières, le statut de Jérusalem, le sort des réfugiés palestiniens et l'avenir des colonies juives de peuplement dans les territoires occupés.

De même, les négociations entre Israël et L'OLP échouent à Taba en Janvier 2001.

Le 9 Janvier 2005, Monsieur Mahmoud ABBAS est élu président de l'Autorité palestinienne après la mort de Yasser ARAFAT.

Tout au long de ces années, le Conseil de sécurité des Nations Unies n'a cessé de rappeler le caractère illicite de l'occupation par Israël de Jérusalem Est et de l'installation des colonies juives de peuplement dans les territoires occupés (par exemple les résolutions 298 du 25 Septembre 1971, 446 du 23 Mars 1979, 465 du 1^{er} Mars 1980, 476 du 30 Juin 1980 et 478 du 20 Août 1980 déclarant nulles et non avenues les dispositions de la *loi fondamentale* adoptée par Israël modifiant le statut de la Ville sainte).

LES FAITS ET ACTES JURIDIQUES DE L'ESPÈCE:

Le 15 Décembre 1999, l'Etat d'Israël a émis un appel d'offres international pour la construction et l'exploitation d'un service de transport public dans la ville de Jérusalem.

En vue de répondre à cet appel d'offres, une société de droit israélien (la société CITYPASS Limited) a été constituée le 15 Juin 2000, entre deux sociétés françaises: ALSTOM TRANSPORT (20%) et CONNEX, devenue VEOLIA (5%), et deux sociétés de droit israélien: POLAR et ASHTROM (représentant ensemble 75%). Le 19 Octobre 2004, POLAR et ASHTROM ont cédé 20% de leurs parts à une troisième société de droit israélien dénommée HAREL.

Les 27 Novembre 2002 et 22 Septembre 2004, le Gouvernement d'Israël, pour le compte de l'Etat d'Israël, a conclu avec la société CITYPASS Limited un contrat de concession d'une durée de 30 ans à l'effet de financer, concevoir, construire, exploiter et maintenir un système de "métro léger" à Jérusalem, de fournir les équipements relatifs à cet équipement et de recouvrer les recettes de son exploitation.

Le 24 Février 2005, les sociétés ALSTOM TRANSPORT SA, POLAR INVESTMENTS LTD, CONNEX SA, ASHTROM GROUP LTD, HAREL INSURANCE COMPANY LTD et CITYPASS LTD, associées de CITYPASS, ont conclu un pacte d'actionnaires afin de préciser leurs droits et obligations dans l'exécution du contrat de concession.

Le même jour, la société CITYPASS Limited a conclu avec la société CONNEX JÉRUSALEM LRT LTD, société de droit israélien, filiale indirecte de VEOLIA TRANSPORT, un contrat d'exploitation et de maintenance du système de "métro léger" de Jérusalem.

Au mois de Février 2005, la société CITYPASS Limited a conclu avec les sociétés ALSTOM TRANSPORT SA, CITADIS ISRAEL LTD et ASHTROM GROUP LTD un "CONTRAT D'INGÉNIEURIE, D'APPROVISIONNEMENT ET DE CONSTRUCTION POUR LE SYSTÈME DE MÉTRO LÉGER À JÉRUSALEM". Aux termes de ce contrat, la société CITYPASS Limited est dénommée "le Concessionnaire", tandis que les trois autres sociétés (CITADIS, ALSTOM et ASHTROM) sont dénommées ensemble "l'Entrepreneur". En préambule du contrat, il est expliqué que:

- la société CITYPASS Limited a été retenue en qualité de Concessionnaire du Projet de Métro Léger à Jérusalem,
- "l'Entrepreneur" a soumis une proposition au "Concessionnaire" pour l'ingénierie, l'approvisionnement et la construction du Système de Métro Léger à Jérusalem sur la base d'un marché clés en main, moyennant le paiement d'un montant forfaitaire, base sur laquelle "le Concessionnaire" s'est appuyé pour préparer et présenter sa soumission dans le cadre de l'appel d'offres concernant le projet,
- "le Concessionnaire" a choisi "l'Entrepreneur" pour exécuter les ouvrages EPC (planification, conception, ingénierie, construction, installation et achèvement), sur la base d'un marché clés en main, moyennant un montant forfaitaire conformément aux exigences du contrat de concession.

Le chantier a débuté en Décembre 2006.

A ce jour, le tramway est sur le point d'être mis en service.

RAPPEL DE LA PROCÉDURE ANTÉRIEURE ET DE LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE CONNEXE:

Par acte d'huissier en date du 22 Février 2007, L'ASSOCIATION FRANCE PALESTINE SOLIDARITÉ (ci-après dénommée "L'AFPS") a fait assigner les sociétés VEOLIA TRANSPORT et ALSTOM devant le Tribunal de Grande Instance de Nanterre en annulation du contrat de concession signé par ces sociétés avec l'Etat d'Israël pour la construction du tramway et en interdiction sous astreinte de poursuivre l'exécution de ce contrat.

Par conclusions déposées au greffe le 15 Octobre 2007, l'Organisation de Libération de la Palestine, (ci-après dénommée "L'OLP") est intervenue volontairement à l'instance.

Gp ⁴ V3

Par jugement avant dire droit en date du 11 Janvier 2008, le Tribunal de céans a enjoint aux parties défenderesses de justifier par tout document approprié du mécanisme juridique de leur participation à l'opération de construction litigieuse et de produire un exemplaire du contrat de concession.

En exécution de ce jugement, VEOLIA et ALSTOM ont versé aux débats de nombreux documents rédigés en langue anglaise avec quelques traductions libres et partielles.

Sur nouvel incident de communication, le Tribunal a condamné les sociétés défenderesses à produire dans un délai de trois mois, le Tome 1 du traité de concession du 22 Septembre 2004 ainsi que ses annexes avec une traduction jurée de ces documents (jugement du 6 Juin 2008).

A la suite de la communication intervenue en exécution de cette injonction, L'AFPS et L'OLP ont assigné la société ALSTOM TRANSPORT SA en intervention forcée, par acte d'huissier en date du 18 Novembre 2008.

Les deux procédures ont été jointes par ordonnance du 5 Janvier 2009.

Statuant sur de nouveaux incidents de procédure, le Tribunal de ce siège a, par jugement mixte en date du 15 Avril 2009:

- rejeté les exceptions d'incompétence matérielle et territoriale soulevées en défense,
- déclaré L'OLP irrecevable en sa demande,
- déclaré L'AFPS recevable en sa propre demande,
- rejeté la demande de production forcée de pièces complémentaires,
- renvoyé l'examen de l'affaire à la conférence du Président,
- sursis à statuer sur les autres demandes, en ce compris les demandes reconventionnelles contre L'OLP.

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT ont formé à la fois contredit et appel à l'encontre de cette décision.

Par arrêt en date du 17 Décembre 2009, la Cour d'appel de Versailles a déclaré les contredits recevables et a confirmé le jugement du 15 Avril 2009 en ce que le Tribunal de Grande Instance de Nanterre s'était déclaré compétent pour statuer sur le présent litige.

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT ont formé un pourvoi à l'encontre de cette décision.

Par arrêt en date du 10 Février 2011, la 2^{ème} chambre civile de la Cour de cassation a déclaré le pourvoi non admis.

Par ordonnance du 4 Février 2010, le conseiller de la mise en état de la Cour d'appel de Versailles a déclaré irrecevable l'appel immédiat formé par ALSTOM à l'encontre du jugement du 15 Avril 2009.

La procédure s'est donc poursuivie au fond devant le Tribunal de Grande Instance de Nanterre et L'OLP est intervenue à nouveau dans la procédure par conclusions en date du 1^{er} Mars 2010.

Le 10 Mars suivant, L'AFPS a déposé une requête devant le Tribunal administratif de Paris mettant en cause la responsabilité de l'Etat Français pour son soutien à la participation des deux entreprises françaises à la construction et au fonctionnement du tramway de Jérusalem.

Cette procédure administrative est toujours en cours.

LES PRÉTENTIONS ACTUELLES DES PARTIES DEVANT LE TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE NANTERRE:

Vu les dernières conclusions déposées au greffe le 14 Février 2011 par L'AFPS et L'OLP qui demandent au Tribunal de:

- **CONSTATER** que l'OLP intervient de nouveau volontairement à la présente instance;
- **DECLARER** les Sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT irrecevables en leurs moyens d'irrecevabilité;
- **DECLARER** l'AFPS et l'OLP recevables en leurs demandes;

Gp ⁵ V3

*Vu les dispositions des articles 49 et 53 de la Quatrième Convention de Genève du 12 août 1949;
Vu les dispositions et notamment les articles 23 g et 46, paragraphe 2, du Règlement de La Haye de 1907;
Vu les dispositions et notamment les articles 4.1 et 4.3 de la convention de LA HAYE de 1954 relative à la protection des biens culturels en cas de conflit armé;*

Vu les dispositions des articles 6, 1131 et 1133 et 1382 du Code civil;

- **CONSTATER** le caractère illicite de la cause et partant de l'ensemble:
 - du contrat de concession en date du 22 septembre 2004, dont les sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** se sont portées garantes de l'exécution;
 - du pacte d'actionnaire signé le 24 février 2005 par les sociétés **ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT**;
 - du contrat d'exploitation, d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction conclu au mois de février 2005 entre la Société **CITYPASS** et la Société **ALSTOM TRANSPORT**;
- **INTERDIRE** aux sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** de poursuivre l'exécution desdits contrats et de tout contrat subséquent, sous astreinte de 100.000 € par infraction constatée que le Tribunal se réservera la compétence de liquider;
- **CONDAMNER** solidairement les sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** à verser à l'A.F.P.S. et à l'O.L.P la somme de 1 € chacune à titre de dommages et intérêts;
- **DEBOUTER** les sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions;
- **CONDAMNER** solidairement ou à tout le moins in solidum les sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** à verser à l'Association France Palestine Solidarité et à l'Organisation de Libération de la Palestine la somme de 150.000 euros en vertu des dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile;
- **CONDAMNER** solidairement ou à tout le moins in solidum les sociétés **ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT** et **VEOLIA TRANSPORT** aux entiers dépens, qui seront recouverts par la S.C.P. **LEVY -GOSSELIN - MALLEVAYS - SALAÜN, avocats**, conformément aux dispositions de l'article 699 du Code de procédure civile;
- **ORDONNER** l'exécution provisoire de la décision à intervenir.

En substance, les requérantes fondent leur action sur le caractère illicite de la construction du tramway de Jérusalem et sur la responsabilité des sociétés défenderesses qui y participent. Elles font valoir que la question de la licéité des colonies de peuplement est indissociable de celle de la construction du tramway et entendent démontrer que le futur tramway n'est pas destiné aux Palestiniens mais au service de la colonisation. Elles ajoutent qu'il s'agit d'un investissement lourd dont le parcours a été tracé en fonction d'un plan d'usurpation massive de Jérusalem-Est et de ses environs, au profit des colons implantés avec le soutien de l'Etat Hébreu. Citant toutes les organisations internationales qui jugent la colonisation totalement interdite, elles prétendent que le tramway qui est l'outil de la consolidation et du développement de cette colonisation est frappé de la même illicéité par contamination. Elles analysent les plans d'urbanisme pour démontrer que le tramway a pour fonction essentielle de relier commodément les colonies de peuplement illégales du Nord-Est de la Ville au centre de la Capitale usurpée, les sept (sur vingt trois) stations annoncées comme destinées à desservir les quartiers palestiniens, servant de leurre. Elles expliquent en effet que tous les Palestiniens de Jérusalem n'ont pas accès à la partie occidentale de la ville et qu'un permis de séjour est nécessaire aux résidents arabes pour vivre à Jérusalem Est, ces permis étant non seulement difficiles à obtenir mais également facilement révoqués par l'Administration israélienne. Ainsi, à supposer que les Palestiniens soient admis dans le tramway sur certaines stations du parcours situées à l'Est, la possibilité de poursuivre jusque dans la ville occidentale pour ceux qui n'ont pas le droit d'accès à cette partie sera impossible. Elles estiment utile à cet égard de faire remarquer au Tribunal que la politique discriminatoire menée par l'Etat d'Israël a conduit à faire coexister dans ce secteur des voies de circulation distinctes pour chacune des communautés et qu'un double réseau routier a été construit, l'un réservé aux colons israéliens (fait d'autoroutes rapides et bien entretenues), l'autre aux Palestiniens (composé de routes étroites à deux voies et dangereuses). Cette situation concernant les routes et la séparation voulue par Israël rend donc peu crédible l'idée que les sociétés défenderesses tentent en vain d'accréditer d'un tramway construit au bénéfice commun des deux populations. Elles révèlent d'ailleurs que **VEOLIA** exploite trois lignes de bus (33, 109 et 110) qui relient exclusivement les colonies israéliennes illégales, sans desservir les villages palestiniens, et que les annonces de recrutement pour le tramway exigent des futurs contrôleurs et opérateurs un niveau *langue maternelle* en ce qui concerne l'hébreu. Elles en concluent que le projet de tramway s'inscrit dans la volonté israélienne non dissimulée d'assurer un continuum urbain à la ville juive tout en détruisant la ville arabe, puisque, dès sa conception lorsqu'il fut mis à l'étude entre 1997 et 2000, les points terminaux du tramway furent choisis comme étant des colonies. Elles en veulent pour preuve que les inscriptions y sont faites en hébreu, signifiant par là qu'il ne s'agit pas d'un service public ordinaire, mais d'une opération liée étroitement à la colonisation qui ne cesse de s'amplifier, comme en témoignent les nouveaux programmes de construction d'habitations à Pissgat Ze'ev, terminus du futur tramway. Elles soutiennent que la construction de ce tramway contribue à rendre impossible tout nouveau partage définitif de la Ville entre les deux communautés et que les populations palestiniennes ne retireront du tramway qu'un grave désavantage, celui de la consolidation des colonies de peuplement qui les privent de leur propre territoire et à terme couperont la Cisjordanie en deux. Pour résumer, elles font valoir que l'ordre public international exige que les habitants israéliens, qui sont des colons illégaux, quittent ce territoire et que soit protégé le droit des Palestiniens de ne pas avoir à cohabiter

avec eux, même dans les transports en commun. Elles prétendent donc que, pour que l'occupation n'implique pas le caractère illicite du tramway, il eût fallu que deux conditions soient réunies: que le tramway ait été conçu au bénéfice exclusif des Palestiniens (sans leur imposer de partager ce moyen de transport avec des colons dont la présence est illégale) et que leurs autorités légitimes aient été consultées et associées dès l'origine au projet.

Vu les dernières conclusions déposées au greffe le 21 Février 2011 par les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT SA qui demandent au Tribunal de:

*Vu l'article 6 de la Convention Européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales,
Vu les articles 31 et 32 CPC,
Vu les articles 544 et 480 CPC,
Vu les articles 6, 1131, 1133 et 1382 CC,
Vu les articles 1146 et suivants, et notamment l'article 1165 CC,
Vu la Quatrième Convention de Genève du 12 août 1949 relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre,
Vu la Convention de La Haye de 1907 concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre,
Vu la Convention de La Haye de 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé,
Vu la Charte de San Francisco de l'Organisation des Nations Unies de 1945,*

Recevoir les sociétés ALSTOM et ALSTOM Transport en leurs écritures et les y déclarer bien fondées.

A titre principal

I.

Dire et juger que suivant jugement en date du 15 avril 2009 et en application de l'article 544 du Code de Procédure Civile, le Tribunal de céans a déclaré irrecevable l'Organisation de Libération de la Palestine en mettant fin à son action;
Constater que l'Organisation de Libération de la Palestine a signifié ledit jugement par acte d'huissier en date du 27 avril 2009 en faisant courir le délai d'appel; que l'Organisation de Libération de la Palestine n'a pas fait appel de ce jugement;
Dire et juger qu'en application de l'article 480 CPC, le jugement du 15 avril 2009, en ce qu'il a déclaré irrecevable l'action de l'Organisation de Libération de la Palestine, a acquis l'autorité de chose jugée;
Dire et juger que l'Organisation de Libération de la Palestine est en conséquence irrecevable dans sa prétention de régularisation de son intervention au visa de l'article 126 CPC, et l'en débouter purement et simplement;
Dire et juger que l'instance est définitivement close au regard de l'Organisation de Libération de la Palestine;

II.

Constater que la convention du 22 septembre 2004 prétendument illicite est un contrat de concession publique étrangère d'un transport public et que ses signataires en sont l'Etat d'Israël et une société israélienne CITYPASS Limited;
Constater que le pacte d'actionnaires du 24 février 2005 également critiqué est le pacte d'actionnaires d'une société israélienne CITYPASS Limited régulièrement constituée, enregistrée et régie selon le droit israélien, et dont les actionnaires sont les sociétés françaises ALSTOM Transport (20 %), VEOLIA TRANSPORT (5 %) et les sociétés israéliennes ASHTROM (27,5 %), POLAR (27,5 %) et HAREL (20 %);
Constater que le contrat d'ingénierie, approvisionnement et construction de février 2005, également critiqué, est intervenu entre, d'une part, la société israélienne CITYPASS Limited et, d'autre part, les sociétés françaises ALSTOM Transport et les sociétés israéliennes ASHTROM et CITADIS LIMITED;
Dire et juger que ces conventions et contrats, pas plus que leurs signataires, ne sont ni fictifs, ni ne constituent des écrans et doivent recevoir plein effet;
Constater que ni l'Etat d'Israël, ni la société CITYPASS Limited, seuls signataires de la Convention du 22 septembre 2004 taxée d'illicéité, n'ont été mis en cause;
Dire et juger que les sociétés ALSTOM Transport et VEOLIA TRANSPORT, simples actionnaires minoritaires de la société CITYPASS Limited, ne constituent pas des défendeurs réels et sérieux à l'action ayant pour objet de faire déclarer illicite une convention dont elles ne sont pas signataires;
Dire et juger que l'action tendant à constater l'illicéité d'une convention ne pouvait ni être introduite, ni être poursuivie sans être dirigée contre les défendeurs réels et sérieux que sont l'Etat d'Israël et la société israélienne CITYPASS Limited;
Déclarer irrecevables, l'Association France Palestine Solidarité, et si besoin l'Organisation de Libération de la Palestine, en toutes leurs demandes, fins et conclusions;
Constater que l'Association France Palestine Solidarité a mis en cause l'Etat français devant le Tribunal Administratif de Paris, en lui faisant notamment grief de ne pas avoir pris les mesures utiles au titre de ses obligations étatiques et internationales;
Dire et juger de plus fort que l'action à l'encontre d'ALSTOM et d'ALSTOM Transport ne peut être accueillie en l'état;

A titre subsidiaire

I.

Dire et juger que la conclusion et l'exécution d'un contrat de concession de service public par l'Etat d'Israël ne sont pas contraires aux devoirs de l'Etat occupant selon le droit international;
Dire et juger que la construction et l'exploitation d'un tramway ne sauraient être qualifiées de violation de la Quatrième Convention de Genève de 1949 et de la Convention de La Haye de 1954;
Dire et juger que ni les organes des Nations Unies, ni la Communauté Internationale n'ont consacré comme « fait juridique » le prétendu caractère internationalement illicite de la construction du Tramway de Jérusalem;
Dire et juger à ce premier titre que la violation de l'ordre juridique international ne peut être invoquée pour engager la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle d'ALSTOM et d'ALSTOM Transport;

II.

Dire et juger que des particuliers ne sont pas en droit d'invoquer indifféremment devant des juridictions civiles toutes les normes internationales;
Dire et juger que les textes conventionnels invoqués sont d'application strictement interétatique;
Dire et juger que l'invocation du jus cogens est sans pertinence;
Dire et juger en conséquence que les particuliers que sont l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de libération de la Palestine ne sont pas en droit de recourir aux conventions internationales invoquées, celles-ci ne conférant pas de droits subjectifs;

III.

Dire et juger que les textes conventionnels invoqués ne prévoient nullement des obligations à la charge d'entreprises privées;
Dire et juger qu'aucune prétendue appréciation horizontale de la Convention de Genève ne permet de faire peser d'obligation sur ALSTOM et ALSTOM Transport;
Dire et juger que ces entreprises privées ne sont pas des sujets de droit international;
Dire et juger en conséquence qu'aucun des textes conventionnels invoqués ne crée d'obligation à l'égard des entreprises privées que sont ALSTOM et ALSTOM Transport;

7
Cp V3

IV.

Dire et juger que pour que les normes de droit international public soient intégrées à l'ordre public international, encore faut-il qu'elles relèvent de cet ordre public international;

Dire et juger qu'en admettant que des considérations d'humanité relèvent de l'ordre public international français, cet ordre public n'est pas affecté en l'espèce;

Dire et juger en conséquence et de plus fort qu'aucune faute délictuelle ou quasi-délictuelle ne peut être retenue à l'encontre d'ALSTOM et ALSTOM Transport.

Plus subsidiairement,

Dire et juger que l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de libération de la Palestine n'apportent pas la preuve d'un préjudice personnel, direct et certain ayant pour cause déterminante une faute délictuelle ou quasi-délictuelle d'ALSTOM et d'ALSTOM Transport;

Dire et juger encore qu'une mesure d'interdiction de construire/exploiter à l'encontre d'ALSTOM et d'ALSTOM Transport, outre qu'elle est injustifiée et inappropriée, est contraire tant au droit international qu'au principe constitutionnel français de séparation des pouvoirs;

Dire et juger qu'en réalité la mise en cause de la responsabilité d'ALSTOM et d'ALSTOM Transport devant la juridiction civile française n'est que prétexte à stigmatiser et faire condamner, non sans battage médiatique, par l'ordre juridique français, la politique d'Israël à l'égard de la Palestine et des Palestiniens;

Voir en conséquence débouter purement et simplement l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de libération de la Palestine de toutes leurs demandes, fins et conclusions et accueillir les sociétés ALSTOM et ALSTOM Transport en leurs demandes respectives de condamnation in solidum de l'Association France Palestine Solidarité et de l'Organisation de libération de la Palestine au paiement de 50.000 € à titre de dommages-intérêts, 150.000 € au titre de l'article 700 CPC et en tous les dépens de l'instance.

Les sociétés ALSTOM font valoir que le tramway litigieux ne correspond qu'à un transport public au bénéfice de toutes les populations, sans discrimination, implantées à proximité et autour de son trajet; qu'il présente tous les avantages d'un moyen de transport à la pointe du progrès, confortable, non polluant, de grande capacité, rapide et fiable; que la ligne comporte vingt trois stations dont sept dans la traversée des faubourgs palestiniens; que la signalisation est faite en trois langues: anglais, arabe et hébreu; qu'il est ainsi assurément accessible à tous: arabes ou juifs, palestiniens ou israéliens; que son tracé a le plus possible emprunté les voies existantes (notamment la route 60), sans destruction de biens immobiliers et avec un nombre limité d'expropriations de terrains; que le Tribunal ne saurait prendre une décision aussi lourde de conséquences (arrêt des travaux) sans avoir au préalable, soit ordonné une expertise à l'effet d'établir le caractère néfaste ou bénéfique du tramway pour les habitants de Jérusalem, soit effectué un transport sur les lieux avec audition des intéressés; que lors du sondage effectué avant l'ouverture du chantier, les Palestiniens se sont précisément prononcés en faveur du tramway à une forte majorité; qu'en effet, Jérusalem est sous-équipée depuis de nombreuses années en transports publics et que l'objectif poursuivi en lançant ce projet de tramway était de répondre aux besoins de mobilité et de transport de l'ensemble de la population de la Ville de Jérusalem, de faciliter son développement économique et touristique et de préserver, dans le même temps, l'environnement d'une Ville au patrimoine historique exceptionnel; que le tramway aura une capacité de transport sans équivalent (une rame permet de transporter 250 passagers, ce qui correspond à trois bus ou 170 voitures particulières, soit 130 000 passagers par jour); qu'à cela s'ajoute un temps de parcours "garanti" de quarante minutes pour traverser Jérusalem, quelle que soit l'heure, et que ce moyen de transport sûr et confortable sera d'un accès aisé pour les personnes à mobilité réduite ou pour les personnes âgées, offrant de surcroît la climatisation aussi bien dans les postes de conduite que dans les rames; que s'agissant d'un transport utilisant l'énergie électrique, il ne produira aucune émission de gaz ni de fumée, qu'il émettra quatre fois moins de bruit qu'une voiture et que 3 500 arbres sont destinés à être plantés le long des voies; qu'il a pour fonction essentielle de relier le centre de Jérusalem aux autres quartiers, tant à l'Ouest qu'à l'Est, en doublant les voies actuelles routières ou d'autobus, sans jamais les condamner ni s'y substituer; que l'implantation de colonies de peuplement dans Jérusalem Est est un fait antérieur et indépendant de la construction du tramway lequel a pour seul objectif de faciliter la vie de la population de Jérusalem, israélienne et palestinienne, sédentaire ou pas, en lui permettant de se déplacer et de se rendre à ses lieux de résidence, de travail, de commerce, de culte et de loisirs. ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT font enfin remarquer qu'alors que le projet est public depuis 1999, L'OLP ne l'a jamais critiqué avant son intervention dans la présente procédure (2007) et surtout n'a pas saisi la Cour Internationale de Justice (CIJ) de la question, notamment lorsque cet organe a eu à connaître de la licéité du mur de séparation en Palestine.

Vu les dernières conclusions déposées au greffe le 21 Février 2011 par la société VEOLIA TRANSPORT qui demande au Tribunal de:

Vu la quatrième Convention de Genève du 12 août 1949,
Vu la Convention de La Haye du 14 mai 1954,
Vu l'article 55 de la Constitution française,

Cp⁸ V3

Vu l'article 1382 et seq. du Code civil,
Vu les articles 6, 1131 et 1133 du Code civil,
Vu l'article 126 du Code de procédure civile,
Vu les articles 31, 32 et 32-1, 480 et 544 du Code de procédure civile,
Sur les exceptions de procédure :
DIRE ET JUGER que l'Organisation de Libération de la Palestine, déclarée irrecevable par le Tribunal de grande instance de Nanterre dans son jugement du 15 avril 2009 et s'étant abstenue de faire appel de ce jugement nonobstant la délivrance d'un nouveau mandat, est irrecevable à présenter des conclusions au fond ;
EN CONSEQUENCE, DIRE ET JUGER que la présente procédure est close vis-à-vis de l'Organisation de Libération de la Palestine ;
Sur la mise hors de cause de Veolia Transport :
CONSTATER que l'Etat d'Israël est le défendeur naturel de cette instance et n'a pas été appelé à la cause ;
CONSTATER que l'illicéité alléguée de la cause du contrat de concession du 24 septembre 2004 conclu entre l'Etat d'Israël et la société israélienne CityPass, et du pacte d'actionnaire du 24 février 2005 ne saurait être prononcée en l'absence de l'Etat d'Israël ;
DIRE ET JUGER que l'AFPS et l'OLP sont irrecevables en l'absence de mise en cause de l'Etat d'Israël ;
A titre principal :
DIRE ET JUGER que les normes internationales invoquées par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine ne peuvent être invoquées par elles à l'encontre de Veolia Transport, Alstom et Alstom Transport, personnes morales de droit privé ;
DIRE ET JUGER que l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine n'apportent pas la preuve d'une illicéité du projet de tramway et partant du Contrat de concession et de « tous actes subséquents » au regard des normes de droit international public invoquées ;
DIRE ET JUGER que la participation indirecte et limitée au Contrat de concession, en sa qualité d'actionnaire minoritaire de la société de droit israélien CityPass et garante à titre limité, n'est pas une faute au regard de l'article 1382 du code civil ;
EN CONSEQUENCE, DIRE ET JUGER que Veolia Transport n'a commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité au sens de l'article 1382 du Code civil ;
A titre subsidiaire,
DIRE ET JUGER que l'Association France Palestine Solidarité n'apporte pas la preuve du caractère personnel du préjudice allégué ;
DIRE ET JUGER que l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, l'Organisation de Libération de la Palestine, n'apportent pas la preuve de l'existence d'un préjudice certain résultant de l'existence et de l'exécution des contrats litigieux ;
EN CONSEQUENCE, DIRE ET JUGER qu'il n'existe aucun préjudice né de la participation de Veolia Transport au projet de tramway de Jérusalem ;
A titre infiniment subsidiaire :
DIRE ET JUGER qu'il n'existe aucun lien de causalité entre la participation minoritaire de Veolia Transport au projet de tramway et le préjudice allégué par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine ;
DIRE ET JUGER que la seule cause adéquate et directe du préjudice allégué par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine est la décision de construction du tramway prise par l'Etat d'Israël ;
EN CONSEQUENCE, DIRE ET JUGER qu'il n'existe aucun lien de causalité entre la prétendue faute de Veolia Transport et le préjudice allégué par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine ;
A titre infiniment plus subsidiaire :
DIRE ET JUGER que la mesure d'interdiction sollicitée est manifestement infondée en l'absence d'obligations à la charge de Veolia Transport, Alstom et Alstom Transport susceptible d'interdiction ;
DIRE ET JUGER que la mesure d'interdiction sollicitée serait manifestement inefficace pour réparer le préjudice prétendument subi par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine ;
DIRE ET JUGER que l'astreinte n'est pas suffisamment déterminée pour conduire à sa liquidation ;
EN CONSEQUENCE, REJETER la demande d'interdiction sous astreinte sollicitée par l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine ;
En tout état de cause :
DEBOUTER l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine de l'ensemble de leurs demandes, fins et prétentions ;
CONSTATER que l'action de l'Association France Palestine Solidarité et l'Organisation de Libération de la Palestine est une action abusive en ce qu'elle constitue une instrumentalisation à des fins politiques et médiatiques de la justice française ;
CONDAMNER l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, l'Organisation de Libération de la Palestine, à verser à Veolia Transport la somme de un euro de dommages et intérêts pour procédure abusive ;
CONDAMNER en outre l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, l'Organisation de Libération de la Palestine, à rembourser les frais de traductions assermentées et de reprographie des plans engagés par Veolia Transport pour un montant de 39.530,30 euros HT ;
ORDONNER la publication de la décision à intervenir dans cinq journaux ou magazines français ou étrangers aux frais exclusifs de l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, de l'Organisation de Libération de la Palestine, à hauteur de 5.000 euros par publication, étant précisé que Veolia Transport pourra avancer les frais de publication et en obtenir remboursement à première demande par l'Association France Palestine Solidarité ;
CONDAMNER l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, l'Organisation de Libération de la Palestine, à payer à la société Veolia Transport la somme de 150.000 euros sur le fondement de l'article 700 du CPC ;
CONDAMNER l'Association France Palestine Solidarité et, si nécessaire, l'Organisation de Libération de la Palestine aux entiers dépens.

La société VEOLIA TRANSPORT rappelle que l'idée de construire un tramway à Jérusalem a été envisagée dès 1994 dans le prolongement des accords d'Oslo de 1993 afin de réduire et de réguler la circulation en pleine croissance à Jérusalem ; que le projet a donc été étudié par la municipalité dans cette perspective sur la base notamment des besoins de mobilité de l'ensemble des habitants de la ville. Elle fait valoir que les travaux sont à présent en voie d'achèvement et devraient être réceptionnés avant la fin de l'année 2011. Elle précise que le tracé du tramway s'étend du coeur de Jérusalem Ouest (station de Mount Herzl), territoire relevant de la souveraineté de l'Etat d'Israël depuis 1949, jusqu'au nord de Jérusalem Est, territoire administré par l'Etat d'Israël depuis 1967, et traversant la ligne verte après la station de Shivei Israel. Elle prétend que ce tracé n'aurait pas été choisi si, comme le soutiennent les demanderesse, le tramway avait été conçu au bénéfice exclusif des populations juives de Jérusalem. Dans cette hypothèse, en effet, il aurait contourné les quartiers arabes du Nord de

Jérusalem (notamment Shu'afat qui bénéficiera de trois arrêts et Beit Hanina), emprunté les routes et autoroutes de contournement construites ces dernières années pour desservir la colonie de Pisgat Zeev au nord de la municipalité. Au contraire, par le tracé choisi, ce sont plus de 50 000 Palestiniens qui seront concernés et qui profiteront de ce moyen de transport. Elle affirme que la construction du tramway n'a entraîné ni destruction d'habitations ou de routes ni expropriation illicite ni découverte de biens culturels, mais a permis un réaménagement des routes existantes avec terre-plein central pour la circulation du tramway en préservant les deux sens de circulation automobile. Elle indique avoir fait réaliser une enquête d'opinion indépendante en 2009, trois ans après le début des travaux. Or, il ressort de cette enquête que les populations arabes de Jérusalem (habitants de Shu'afat et de Beit Hanina) sont très majoritairement favorables au tramway et au développement économique qui y est associé au contraire des israéliens qui ont manifesté leur préférence pour les routes de contournement dont l'existence même confirme d'ores et déjà que les colonies ne sont pas isolées. Elle expose qu'au cours de l'été 2010, elle a reçu une proposition de rachat de sa participation dans la société Citypass, de la part d'une société de droit israélien (société Egged Holding Limited), leader du transport par bus en Israël, mais que la réalisation éventuelle de cette transaction, qui est soumise à de nombreuses conditions suspensives, n'est pas prévue avant plusieurs mois. Elle souligne qu'en tout état de cause sa participation au projet de tramway n'est que capitalistique et tout à fait indirecte:

- en qualité d'actionnaire minoritaire (à hauteur de 5%) de la société concessionnaire City Pass,
 - via sa filiale Connex Jérusalem Ltd, qui est signataire du contrat d'exploitation et de maintenance conclu avec CityPass,
- et que l'exploitation d'un moyen de transport public à Jérusalem n'est pas un acte de colonisation ni de transfert de population, la Convention de Genève sur le droit de l'occupation permettant à l'autorité occupante de prendre toutes les mesures nécessaires à une administration courante du territoire occupé.

Le Tribunal renvoie à la lecture de ces écritures pour le détail des moyens et arguments développés par les parties.

Vu l'ordonnance de clôture en date du 21 Février 2011.

MOTIFS DE LA DÉCISION DU TRIBUNAL:

SUR LA RECEVABILITÉ DE LA SECONDE INTERVENTION DE L'OLP:

Il résulte de l'exposé ci-dessus que la présente instance a été introduite par L'AFPS le 22 Février 2007 et que L'OLP est intervenue volontairement dans cette instance, une première fois le 15 Octobre 2007.

Cette intervention a été déclarée irrecevable par le Tribunal de céans le 15 Avril 2009 au motif que le pouvoir donné par Monsieur Mahmoud ABBAS à Monsieur AL HUSSEINI pour représenter la personne morale devant la présente juridiction n'était pas régulier (sous-délégation à Madame KHOURI et pouvoir d'intenter une action contractuelle alors que le présent litige est de nature délictuelle).

La Cour d'appel de Versailles a considéré que ce jugement, qui statuait uniquement sur des exceptions et des fins de non recevoir, n'était pas susceptible d'appel immédiat de la part des sociétés ALSTOM, en application de l'article 544 du code de procédure civile (ordonnance du 4 Février 2010).

L'instance s'étant poursuivie sur le fond devant le Tribunal de Grande Instance, L'OLP est intervenue pour la seconde fois par conclusions déposées au greffe le 1^{er} Mars 2010 en produisant de nouveaux pouvoirs régularisés en date du 5 Novembre 2009 (au nom de Madame KHOURI) et du 1^{er} Juin 2010 (au nom du successeur de cette dernière, Monsieur AL FAHOUM).

L'OLP se prévaut des dispositions de l'article 126 du code de procédure civile qui énonce que: *Dans le cas où la situation donnant lieu à fin de non recevoir est susceptible d'être régularisée, l'irrecevabilité sera écartée si sa cause a disparu au moment où le juge statue. Il en est de*

même lorsque, avant toute forclusion, la personne ayant qualité pour agir devient partie à l'instance.

L'OLP cite plusieurs décisions de justice (pièces 279 à 283) aux termes desquelles la Cour de cassation autorise une partie à introduire une nouvelle instance, après régularisation de la situation, lorsqu'elle a été déclarée irrecevable dans le cadre d'une première instance (par exemple, après une décision d'assemblée générale habilitant un syndic de copropriété à agir en justice, arrêt de la 2ème chambre civile de la Cour de cassation rendu le 6 Mai 2010).

Mais en l'espèce l'instance a été introduite le 22 Février 2007 par L'AFPS et elle se poursuit toujours devant la même juridiction pour qu'il soit statué sur le fond. En intervenant à nouveau dans cette procédure le 1er Mars 2010, L'OLP n'a pas introduit une nouvelle instance: elle s'est jointe à l'ancienne pour laquelle elle a déjà été déclarée irrecevable. Elle n'est pas non plus "devenue partie à l'instance", au sens de l'article 126 susvisé, puisqu'elle y était déjà partie depuis sa première intervention du 15 Octobre 2007, quoique représentée par une personne physique dépourvue de pouvoir régulier.

Or l'article 480 du code de procédure civile dispose que *le jugement qui tranche dans son dispositif tout ou partie du principal, ou celui qui tranche sur une exception de procédure, une fin de non recevoir ou tout autre incident a, dès son prononcé, l'autorité de la chose jugée relativement à la contestation qu'il tranche.*

L'article 481 ajoute que *le jugement, dès son prononcé, dessaisit le juge de la contestation qu'il tranche.*

L'OLP, qui n'a pas introduit une nouvelle instance, ne peut donc refaire juger la recevabilité de son intervention volontaire par la juridiction du premier degré, même si elle a, entre-temps, régularisé un nouveau pouvoir au nom de la personne qui la représente au procès. Ce faisant, en effet, elle n'a nullement changé de qualité, car sa qualité à agir s'apprécie au regard de son objet social lequel est resté le même avant et après la deuxième intervention. Elle a seulement pallié l'irrégularité entachant la validité de sa précédente intervention au sens de l'article 117 du code de procédure civile qui sanctionne le défaut de pouvoir d'une personne figurant au procès comme représentant d'une personne morale. Il a été jugé que cette irrégularité rendait son intervention irrecevable.

En tout état de cause, les défendeurs rappellent à juste titre que L'OLP a fait signifier le jugement du 15 Avril 2009 et n'en a pas interjeté appel. Cette décision est donc devenue définitive à son endroit.

En effet, si le conseiller de la mise en état a déclaré l'appel immédiat d'ALSTOM irrecevable c'est parce que le jugement du 15 Avril 2009 ne mettait pas fin à l'instance en ce qui la concerne.

Mais en revanche, ce jugement mettait fin au lien d'instance noué entre L'OLP, d'une part, les sociétés ALSTOM et VEOLIA, d'autre part.

Or l'article 544 du code de procédure civile énonce en substance que les jugements qui statuent sur une fin de non recevoir en mettant fin à l'instance peuvent être immédiatement frappés d'appel comme les jugements qui tranchent tout le principal.

En l'occurrence, le jugement du 15 Avril 2009 déclarant L'OLP irrecevable a mis fin au lien d'instance entre ce demandeur et les défendeurs.

En tant que tel, ce jugement était donc susceptible d'appel immédiat de la part de L'OLP, en application des dispositions légales susvisées.

Or en faisant signifier ce jugement, L'OLP a fait courir le délai d'appel qui est expiré à ce jour.

Cette décision est donc devenue définitive à l'égard de L'OLP et a force de chose jugée en application des dispositions de l'article 500 du code de procédure civile qui dispose que:

A force de chose jugée le jugement qui n'est susceptible d'aucun recours suspensif d'exécution. Un jugement susceptible d'un tel recours acquiert la même force à l'expiration du délai du recours si ce dernier n'a pas été exercé dans le délai.

En conclusion, L'OLP ayant été définitivement déclarée irrecevable en sa demande, cette dernière ne peut plus être examinée sur le fond.

L'OLP sera donc déclarée irrecevable en sa nouvelle intervention volontaire du 1er Mars 2010, en application des dispositions combinées des articles 1351 du code civil et 122 du code de procédure civile qui disposent:

- le premier, que *l'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard de ce qui a fait l'objet du jugement. Il faut que la chose demandée soit la même; que la demande soit fondée sur la même cause; que la demande soit entre les mêmes parties et formées, par elles et contre elles, en la même qualité,*
- le second, que *constitue une fin de non recevoir tout moyen qui tend à faire déclarer l'adversaire irrecevable en sa demande, sans examen au fond, pour défaut de droit d'agir, tel le défaut de qualité, le défaut d'intérêt, la prescription, le délai préfix, la chose jugée.*

SUR LA RECEVABILITÉ DES DEMANDES DIRIGÉES CONTRE ALSTOM ET VEOLIA:

Au motif que dans son jugement du 15 Avril 2009, le Tribunal de céans aurait invité les parties à débattre à nouveau devant le juge du fond de l'intérêt à agir de la requérante, les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT contestent encore la recevabilité de la demande à leur encontre au motif de l'absence aux débats des défendeurs réels et sérieux, à savoir les parties à la convention arguée d'illicéité.

La société VEOLIA TRANSPORT prétend quant à elle que le Tribunal ne peut pas se prononcer sur la question de l'illicéité du projet de tramway au regard du droit international en l'absence de l'Etat d'Israël, destinataire des normes invoquées et concepteur du projet de tramway. Elle en conclut que le Tribunal doit opposer une fin de non recevoir aux demanderesses (page 24 des dernières conclusions de VEOLIA). Dans le dispositif (page 102) elle demande donc sa mise hors de cause.

Mais le Tribunal a déjà statué sur ces moyens de défense dans son jugement du 15 Avril 2009.

En page 18 en effet, reprenant les prétentions d'ALSTOM, il a écrit:

"Elle ajoute que le tribunal ne pourra que constater que le contrat de concession du 22 septembre 2004 est signé entre le gouvernement d'Israël et la société CityPass Ltd, société de droit israélien; que ces derniers n'étant pas attraités dans la cause, le jugement qui serait rendu par le tribunal n'aurait aucune autorité sur eux; que l'action litigieuse n'a ainsi aucune utilité pour la requérante qui ne justifie d'aucun intérêt à agir, juridiquement protégé.

Elle précise qu'A.F.P.S a délibérément et volontairement feint d'ignorer les signataires du contrat querellé pour tenter de justifier la compétence d'une juridiction civile française, qu'elle a ainsi assigné deux sociétés qu'elle savait ne pas être signataires du dit contrat alors que le gouvernement d'Israël et la société CityPass Limited peuvent seuls se défendre utilement dans un litige se rapportant à la validité d'un contrat dont ils sont les seuls signataires."

Pour conclure page 19:

"La participation plus ou moins directe aux contrats litigieux des défenderesses, opérateurs privés, dans des conditions qui restent à déterminer et à préciser au fond, caractérisent prima facie, à ce stade d'avancement du procès, l'intérêt pour agir de la requérante.

Partant, l'action associative sera déclarée recevable dans les termes du dispositif ci-après, sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres motifs surabondants d'irrecevabilité".

Dans le dispositif, le Tribunal a en effet déclaré L'AFPS recevable "en sa propre demande".

L'arrêt rendu le 17 Décembre 2009 par la Cour d'appel de Versailles n'a examiné que l'exception d'incompétence.

Dans son ordonnance du 4 Février 2010, le conseiller de la mise en état a considéré que, dès lors que le Tribunal n'avait statué que sur des exceptions de procédure et des fins de non recevoir qui ne mettaient pas fin à l'instance puisqu'elles avaient été rejetées, le jugement du 15 Avril 2009 n'était pas susceptible d'appel immédiat de la part d'ALSTOM.

Il s'ensuit que la question de la recevabilité des demandes de L'AFPS à l'encontre des sociétés ALSTOM et VEOLIA pourra être soumise à la Cour d'appel avec le jugement sur le fond.

Dès lors, et pour les mêmes raisons que ci-dessus, le Tribunal de céans ne peut être son propre juge d'appel et trancher à nouveau la fin de non recevoir tirée de l'absence aux débats des défendeurs réels et sérieux.

Au demeurant, par la formule querellée (*dans des conditions qui restent à déterminer et à préciser au fond*), le Tribunal n'a nullement entendu réserver le sort de la fin de non recevoir qu'il a tranchée en premier ressort dans le dispositif, mais a simplement voulu signifier aux parties que le bien fondé des mises en cause des sociétés ALSTOM relevait désormais de la défense au fond au sens de l'article 71 du code de procédure civile qui dispose: *Constitue une défense au fond tout moyen qui tend à faire rejeter comme non justifiée, après examen au fond du droit, la prétention de l'adversaire.*

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT seront donc jugées irrecevables en leur fin de non recevoir tirée de l'absence aux débats des défendeurs réels et sérieux.

La demande de mise hors de cause sera en conséquence rejetée.

SUR LA DEMANDE DE SURSIS A STATUER:

Toujours au motif de l'absence aux débats des défendeurs réels et sérieux, les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT demandent encore au Tribunal de surseoir à statuer sur les demandes dans l'attente de la décision du Tribunal administratif de Paris saisi le 10 Mars 2010 par L'AFPS d'une requête à l'encontre de l'Etat Français.

Elles font valoir en effet que, compte tenu des demandes (illicéité du contrat de concession et des contrats subséquents), seules les parties à ces contrats constitueraient des défendeurs réels et sérieux.

Mais les parties à ces contrats (CITYPASS, ALSTOM TRANSPORT, CONNEX, VEOLIA, POLAR, HAREL, ASHTROM ...), n'ont pas davantage été attirées dans la procédure pendante devant le Tribunal administratif de Paris, si bien que la demande de sursis à statuer n'est nullement justifiée, l'Etat français n'étant au surplus pas partie au contrat de concession litigieux.

Au demeurant, rien n'empêchait les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT, si elles l'estimaient utile voire indispensable, d'attirer en la cause toutes personnes susceptibles d'endosser, avec elles ou à leur place, la responsabilité délictuelle invoquée en l'espèce et de former des appels en garantie à leur rencontre.

La demande de sursis à statuer sera en conséquence rejetée.

SUR LE FONDEMENT JURIDIQUE:

L'AFPS fonde ses demandes tout à la fois sur des règles de droit interne et sur des règles de droit international.

Elle exerce en effet à l'encontre des sociétés défenderesses une action en responsabilité délictuelle fondée sur les dispositions de l'article 1382 du code civil qui énonce que *tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.*

La mise en oeuvre de la responsabilité délictuelle suppose la démonstration de trois éléments: une faute, un préjudice et un lien de causalité entre la faute et le préjudice.

En ce qui concerne la faute, L'AFPS reproche aux sociétés défenderesses d'avoir participé à la conclusion de contrats dont la cause est illicite en application des articles 6, 1131 et 1133 du code civil, lesquels disposent:

- le premier, qu'on ne peut déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes moeurs,
- le deuxième, que l'obligation sans cause ou sur une fausse cause ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet,
- le troisième, que la cause est illicite quand elle est prohibée par la loi, quand elle est contraire aux bonnes moeurs ou à l'ordre public.

L'AFPS s'attache donc à démontrer que les contrats litigieux (contrat de concession, pacte d'actionnaires et contrat d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction pour le système de métro léger à Jérusalem) sont contraires à l'ordre public international en ce qu'ils violent, tout à la fois:

- 1) l'article 49 (dernier alinéa) de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949 qui prohibe la déportation ou le transfert par la Puissance occupante d'une partie de sa propre population civile dans le territoire occupé par elle,
- 2) l'article 53 de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949 qui prohibe toute destruction de biens mobiliers ou immobiliers par la Puissance occupante,
- 3) les articles 23 et 46 du Règlement de La Haye du 18 Octobre 1907 qui prohibent toute forme d'expropriation des propriétés ennemies,
- 4) les articles 27 du Règlement de La Haye du 18 Octobre 1907, 5 de la Convention IX de La Haye de 1907, 53 du Protocole additionnel N°1 aux Conventions de Genève du 12 Août 1949, 4-1 et 4-3 de la Convention de La Haye de 1954 qui prohibent la confiscation, la destruction ou la détérioration, ainsi que le vol, le pillage, le détournement ou la réquisition des biens culturels et des lieux de culte situés sur le territoire des Etats contractants.

Elle prétend en effet que ces règles de droit international ont un effet direct sur les individus dans l'ordre interne en ce qu'elles ont non seulement une valeur conventionnelle, mais aussi en ce qu'elles font partie de l'ordre public international, qu'elles ont une valeur coutumière reconnue de longue date par la communauté des Etats et qu'elles constituent des normes de valeur supérieure qui appartiennent à la catégorie du droit impératif général ou "Jus cogens".

Elle prétend également que les contrats litigieux sont illicites en ce qu'ils violent les règles d'éthique que les sociétés ALSTOM et VEOLIA se sont engagées à respecter.

En ce qui concerne le préjudice et le lien de causalité, L'AFPS fait valoir que, même si elle est un tiers aux contrats litigieux, l'existence même et l'exécution de ces conventions illicites lui causent un préjudice personnel en tant que victime par ricochet.

La société VEOLIA TRANSPORT réplique que la question de la licéité d'un contrat international ne peut être examinée qu'au regard de la loi applicable à ce contrat, soit en l'occurrence la loi israélienne et non les articles 1131, 1133 et 1382 du code civil français.

SUR LA FAUTE:

1) La violation de l'article 49 (dernier alinéa) de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949:

Le sixième alinéa de l'article 49 de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949 dispose que:

La Puissance occupante ne pourra procéder à la déportation ou au transfert d'une partie de sa propre population civile dans le territoire occupé par elle.

L'AFPS prétend que le tramway n'est pas un banal moyen de transport mais qu'en réalité il a pour vocation de pérenniser l'installation illicite des colonies juives de peuplement dans Jérusalem Est, territoire occupé.

Pour preuve de son analyse, L'AFPS cite:

- le rapport des chefs de mission de l'Union européenne sur Jérusalem Est du 15 Décembre 2008 qui constate que "Israël poursuit à un rythme croissant à l'intérieur et autour de Jérusalem Est son activité d'implantation de colonies reliées entre elles par de nouvelles routes et un tramway" ou que "La construction d'un tramway reliant les quartiers arabes de Jérusalem Est ainsi que les colonies israéliennes au centre de Jérusalem Ouest s'est poursuivie sans relâche en 2008. Le tracé actuel du tram traverse le quartier arabe de Shu'fat (20 000 hts) et relie les colonies israéliennes de Pisgat Ze'ev et Neve Ya'acov (40 000 et 20 000 hts respectivement) au nord-est de Jérusalem. Le tram accroîtra substantiellement le coût de la séparation de ces zones d'avec Jérusalem Ouest et entre elles",
- la résolution adoptée le 14 Avril 2010 par le Conseil des Droits de l'Homme des Nations Unies, lequel a condamné "la décision de construire et d'exploiter un tramway entre Jérusalem Ouest et la colonie israélienne de PISGAT ZEEV, qui viole clairement le droit international et les résolutions pertinentes des Nations Unies".

Les autres documents cités par la demanderesse (émanant du Conseil de Sécurité des Nations Unies, de la Commission de droit international des Nations Unies, de la Cour de Justice des Communautés Européennes, des membres de la Communauté Economique Européenne ou du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères de l'Union Européenne) sont en revanche sans pertinence dès lors qu'ils ne font nulle mention expresse du tramway litigieux mais de situations différentes (telles que l'annexion de Jérusalem, la construction des colonies de peuplement ou celle du mur de séparation) et qu'il appartient précisément au Tribunal, à ce stade de sa décision, de dire si ledit tramway, au-delà de son apparente fonction de communication et de transport, ne constitue pas en réalité l'un des moyens de pérenniser le transfert illicite de la population juive dans Jérusalem Est.

Pour leur défense, les sociétés ALSTOM et VEOLIA font valoir que le tramway litigieux n'est qu'un simple moyen de transport à l'usage indifférencié de tous les habitants de Jérusalem et qu'il ne constitue nullement un outil de "transfert d'une population" au sens de la Convention de Genève. En ce qui concerne les documents cités par L'AFPS, elles répliquent qu'ils n'ont aucune portée juridique ni effet contraignant, que le rapport des chefs de mission de L'UE est un document interne et confidentiel auquel le Conseil de L'Union européenne n'a donné aucune suite et que la résolution du Conseil des Droits de l'Homme, prise en violation des règles régissant ses pouvoirs, n'a pas été ratifiée par l'assemblée générale des Nations Unies.

Quelle que soit la portée juridique de ces documents, ils constituent de manière incontestable une analyse concrète de la situation par des autorités supra-nationales et en tant que tels une donnée factuelle dont le Tribunal peut tenir compte pour arrêter sa propre position.

Mais avant de rechercher si la construction du tramway de Jérusalem constitue une violation de cette règle internationale, il convient de s'interroger sur les conditions d'application de cette règle au présent litige et de déterminer si les ressortissants français peuvent directement s'en prévaloir devant le juge national pour régler un litige entre particuliers.

Les conventions internationales ayant par essence vocation à régir les rapports entre les Etats parties, il serait logique de poser une présomption d'absence d'effet direct des conventions internationales sur les ressortissants des Etats signataires (une présomption contraire se dégageant en matière de droit communautaire).

Mais le Commissaire du gouvernement ABRAHAM a conclu le contraire dans l'affaire GISTI: "Il nous semble qu'on peut affirmer qu'en droit français, depuis l'adhésion de notre système juridique au principe moniste en vertu de l'article 26 de la Constitution du 27 Octobre 1946, confirmé par l'article 55 de la Constitution de 1958, les traités internationaux, incorporés à l'ordre juridique national par l'effet de leur ratification et de leur publication au Journal officiel, sont généralement présumés produire des effets directs en droit interne, c'est-à-dire créer des droits subjectifs dont les particuliers peuvent se prévaloir devant le juge national".

Selon Monsieur ABRAHAM, cette présomption céderait dans deux séries d'hypothèses:
- l'effet direct est écarté lorsque l'objet même de la norme conventionnelle est de régler exclusivement les relations entre les Etats parties et non pas de garantir des droits au bénéfice des particuliers,

- l'effet direct est écarté lorsque les stipulations au bénéfice des particuliers sont formulées en des termes trop généraux pour se suffire à elles-mêmes.

Il exclut en revanche le critère rédactionnel retenu par certains au motif que les auteurs d'un traité sont généralement indifférents à son statut dans l'ordre interne et laissent cette question au droit national, les grandes conventions multilatérales étant signées à la fois par des Etats "monistes" et des Etats "dualistes" (le monisme et le dualisme étant deux conceptions antinomiques des rapports entre les ordres juridiques interne et international).

Appliquant ces critères, le Conseil d'Etat a suivi le commissaire du gouvernement et considéré dans cette affaire GISTI que les stipulations de la Convention de New York relative aux droits de l'enfant en date du 26 Janvier 1990 ne produisaient pas d'effets directs à l'égard des particuliers (arrêt du 23 Avril 1997).

Bérangère TAXIL, Maître de conférences à l'Université de La Rochelle, qui retient l'existence d'une présomption d'effet direct en France des conventions internationales dans un ouvrage intitulé *LES CRITÈRES DE L'APPLICABILITÉ DIRECTE DES TRAITÉS INTERNATIONAUX AUX ETATS UNIS ET EN FRANCE*, constate que le Conseil d'Etat et la Cour de cassation se rejoignent aujourd'hui pour procéder à une analyse article par article des traités internationaux afin de déterminer leur applicabilité directe.

En tout état de cause, l'AFPS reconnaît elle-même dans ses dernières conclusions (page 107) que les conventions internationales ne sont pas monolithiques et que leur effet (direct ou pas) doit s'apprécier disposition par disposition. C'est d'ailleurs ce qu'avait conclu Monsieur ABRAHAM dans l'affaire précitée ("*S'il n'est pas exclu a priori que la totalité des stipulations d'un traité ait un tel caractère, ou à l'inverse qu'aucune d'entre elles n'en soit revêtue, il peut fort bien arriver que certains articles, ou même certaines clauses de certains articles, aient un effet direct et d'autres non.*")

Il convient donc en l'espèce d'analyser la règle alléguée (article 49, 6^{ème} alinéa) et, au regard de la quatrième Convention de Genève en son entier, de déterminer si cette disposition particulière a un effet direct sur les ressortissants français, en créant des **droits** au profit de L'AFPS et des **obligations** à la charge des sociétés ALSTOM et VEOLIA, de sorte que cette règle internationale aurait vocation à régir, non seulement les relations entre Etats signataires, mais également les rapports entre les parties au présent litige.

Si la France n'a pas ratifié la Convention de Vienne du 23 Mai 1969, cette Convention a néanmoins valeur coutumière (ainsi que l'a reconnu la Cour de cassation dans un arrêt du 11 Juillet 2006) et peut servir d'outil général d'interprétation des traités internationaux. Son article 31 dispose qu'*un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.*

En l'occurrence, il est exact, comme le fait remarquer L'AFPS, que la 4^{ème} Convention de Genève du 12 Août 1949 s'intitule "*CONVENTION DE GENÈVE RELATIVE A LA PROTECTION DES PERSONNES CIVILES EN TEMPS DE GUERRE*" ce qui laisse présumer qu'elle a pour objet de **créer des droits** au profit des "*personnes civiles*", donc des ressortissants des Etats en conflit.

La lecture de l'article 4 confirme cette analyse puisqu'il énonce que:
Sont protégées par la Convention les personnes qui, à un moment quelconque et de quelque manière que ce soit, se trouvent, en cas de conflit ou d'occupation, au pouvoir d'une Partie au conflit ou d'une Puissance occupante dont elles ne sont pas ressortissantes.

Cependant l'article 1er de la Convention dispose quant à lui:
Les Hautes Parties contractantes s'engagent à respecter et à faire respecter la présente Convention en toutes circonstances.

Cette formule démontre que si des droits sont conférés aux individus, l'**obligation** pèse sur les Etats parties et non sur leurs ressortissants directement, les signataires s'engageant "à respecter et à faire respecter" la règle, certainement par les autres Etats signataires, mais peut-être aussi par leurs propres ressortissants. Les termes "en toutes circonstances" militent en effet en faveur d'une interprétation large.

Mais en l'occurrence la disposition en cause (*La Puissance occupante ne pourra procéder à la déportation ou au transfert d'une partie de sa propre population civile dans le territoire occupé par elle*) adresse uniquement une prohibition à l'Etat occupant, sans créer de droits subjectifs au profit des ressortissants du territoire occupé, lesquels ne sont pas même mentionnés dans cet alinéa.

Elle ne crée donc pas de **droits directs** au profit des Palestiniens. Tout au plus, cette prohibition a-t-elle des répercussions **indirectes** sur le sort des populations des territoires occupés.

Elle ne crée pas davantage d'obligations à la charge des ressortissants des Etats signataires, de sorte que cette disposition ne peut avoir d'effet direct à l'égard des sociétés ALSTOM et VEOLIA ni régir leurs rapports avec L'AFPS.

En effet, contrairement à ce que soutient cette dernière, cette disposition ne crée pas **d'obligation directe** à la charge des entreprises françaises puisque, d'une part, littéralement seule *la Puissance occupante* a une obligation négative (*ne pas transférer sa population*). D'autre part, l'article 1^{er} de la convention énonce que les parties contractantes s'engagent à respecter et à faire respecter la convention, si bien que l'obligation de leurs ressortissants n'est qu'indirecte, l'effet direct reposant sur le chef des Etats parties qui sont les sujets de l'obligation internationale humanitaire.

L'AFPS soutient néanmoins que la 4^{ème} Convention de Genève crée des obligations à la charge des personnes privées, faisant de l'entreprise un sujet de droit international puisque l'article 146 de la Convention impose aux Etats de rechercher les personnes prévenues d'avoir commis ou d'avoir ordonné de commettre des infractions graves "à la présente Convention". Et de citer l'arrêt de la Cour Internationale de Justice en date du 19 Décembre 2005 à propos de l'occupation du Congo par l'Ouganda.

Mais, d'une part, l'article 146 susvisé dispose dans son premier alinéa que *Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toute mesure législative nécessaire pour fixer les sanctions pénales adéquates à appliquer aux personnes ayant commis, ou donné l'ordre de commettre, l'une ou l'autre des infractions graves à la présente Convention définies à l'article suivant*. Si l'article 147 compte en effet au nombre de ces infractions graves la déportation ou le transfert illégaux de population, force est de constater que l'obligation internationale directe pèse sur les Etats parties, la responsabilité pénale de leurs ressortissants dépendant des mesures législatives internes, ce qui en droit français découle inéluctablement du principe de légalité des crimes et des peines (*Nullum crimen nulla poena sine lege*). Autrement dit, si la 4^{ème} Convention de Genève a des effets directs sur les Etats, elle n'a que des effets indirects sur leurs ressortissants, en termes d'obligations.

D'autre part, l'arrêt de la Cour Internationale de Justice cité par la demanderesse retient la seule responsabilité de l'Ouganda "à raison à la fois de tout acte de ses forces armées contraires à ses obligations internationales et du défaut de la vigilance requise pour prévenir les violations des droits de l'homme et du droit international humanitaire par d'autres acteurs présents sur le territoire occupé, en ce compris les groupes rebelles agissant pour leur propre compte." C'est dire que la responsabilité des "autres acteurs présents sur le territoire" passe par celle de l'Etat occupant, ce qui est d'évidence contraire à la notion d'effet direct.

L'AFPS écrit d'ailleurs en page 115 de ses dernières conclusions: "L'expression "faire respecter" suppose un tiers, un autre sujet de droit sur lequel retombe **indirectement**, mais clairement l'ensemble des obligations mentionnées."

Quant aux trois décisions de jurisprudence citées (pièces 261, 262 et 263), les deux premières sont relatives à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme (laquelle a une place tout à fait spécifique dans l'ordre juridique interne) et la troisième au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels du 16 Décembre 1966 et non à la Convention de Genève de 1949. Cette dernière décision rappelle seulement le principe de primauté de la norme la plus favorable au salarié, en écartant le droit local plus restrictif. Il s'agit donc davantage de régler un conflit de normes et de reconnaître des droits au salarié plutôt que de créer des obligations à l'adresse de l'entreprise.

En d'autres termes, et pour revenir à l'article 49 de la 4^{ème} Convention de Genève, non seulement il ne crée aucun effet direct vertical au profit des ressortissants des territoires occupés (l'effet direct vertical étant le droit de se prévaloir d'une disposition à l'encontre des autorités étatiques), mais encore elle ne peut avoir aucun effet direct horizontal dans les rapports entre ressortissants d'un territoire non occupé (l'effet direct horizontal étant le droit de se prévaloir d'une disposition entre particuliers).

L'AFPS prétend néanmoins que le juge judiciaire doit prendre en compte l'ordre public international sanctionnant la violation de droits fondamentaux et explique que cette prise en compte est un moyen juridique qui s'ajoute à l'applicabilité directe de la 4^{ème} Convention de Genève et, notamment, de ses articles 49 et 53. Elle expose qu'il est aujourd'hui communément admis qu'au-delà de l'ordre public interne français, qui permet au juge d'écarter l'application de la loi étrangère, il existe un ordre public international proprement dit, traduisant "moins les prétentions des sociétés nationales que les besoins de la moralité internationale". Elle ajoute que les Tribunaux français n'hésitent plus à appliquer le droit international comme l'impose la Constitution de 1958 (pages 122 à 129).

Mais les décisions citées ont essentiellement pour objet de régler des conflits de juridictions ou des conflits de lois et non de créer un effet horizontal de la norme internationale entre les ressortissants français. Il en va ainsi de:

- l'arrêt de la Cour de cassation en date du 25 Mai 1948 qui décide que la charge de la preuve du contenu de la loi étrangère applicable au litige incombe au demandeur,
- l'arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 24 Février 1977, Dame O c/Ministère public, qui donne compétence au Juge français pour déclarer la naissance de personnes nées à l'étranger dès lors qu'un intérêt d'ordre public s'attache à ce que toute personne vivant habituellement en France, même si elle est née à l'étranger et possède une nationalité étrangère, soit pourvue d'un état civil,
- l'arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 10 Septembre 1993 annulant partiellement les dispositions d'une sentence arbitrale pour contrariété de l'exécution en France de cette sentence à l'ordre public international, l'une des parties ayant commis une fraude dans la procédure arbitrale,
- l'arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 12 Juillet 1984 qui annule la sentence ayant retenu la compétence du Tribunal arbitral en délaissant les moyens tirés de la compatibilité avec les conventions de L'UNESCO sur la protection du patrimoine mondial et culturel de contrats prévoyant la construction d'un programme touristique sur le plateau des pyramides de Gizeh,
- l'arrêt de la Cour de cassation du 10 Mai 2006 relatif à une affaire d'esclavage domestique qui décide que l'ordre public international s'oppose à ce qu'un employeur puisse se prévaloir des règles de conflit de juridictions et de lois pour décliner la compétence des juridictions nationales et de la loi française dans un différend qui présente un rattachement avec la France,
- l'arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 3 Octobre 1984 qui refuse de tenir pour contraires à l'ordre public international des pratiques bancaires assurant aux demandeurs le minimum de garanties dont bénéficient les actionnaires des banques installées en Angleterre,
- les arrêts de la 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation en date des 25 Octobre 2005 et 3 Janvier 2006 refusant de reconnaître la valeur en France d'un jugement de répudiation unilatérale prononcé au Maroc,
- l'arrêt de 1^{ère} chambre civile de la Cour de cassation en date du 1^{er} Février 2005 qui donne compétence au juge français pour sanctionner l'impossibilité pour une partie d'accéder au juge, ce qui constitue un déni de justice au regard de l'ordre public international et de la convention européenne des droits de l'homme,

- l'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation en date du 25 Janvier 2005 qui donne compétence aux juridictions françaises en l'absence de juridiction du travail instituée au sein d'une organisation internationale.

Dès lors, la demanderesse ne cite aucun exemple où la notion d'ordre public international permet d'induire un effet direct horizontal entre particuliers des normes internationales et encore moins de décisions de jurisprudence induisant un tel effet des dispositions particulières de l'article 49 de la Convention de Genève du 12 Août 1949 ci-dessus analysé.

Au contraire, la chambre criminelle de la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre un arrêt rendu le 24 Novembre 1994 par la Cour d'appel de Paris qui avait considéré "qu'en l'absence d'effet direct des dispositions des quatre Conventions de Genève, relatives à la recherche et à la poursuite des auteurs d'infractions graves, l'article 689 du Code de procédure pénale ne saurait recevoir application" (Crim. 6 Janvier 1998, n°95-81.527, Javor et autres).

L'AFPS invoque encore le "*jus cogens*" pour combattre l'absence d'effet direct de la Convention de Genève du 12 Août 1949.

Cette notion a été introduite en droit international par la Convention de Vienne du 23 Mai 1969 sur le droit des traités qui dans son article 53 énonce que:

Est nul tout traité qui, au moment de sa conclusion, est en conflit avec une norme impérative du droit international général. Aux fins de la présente Convention, une norme impérative du droit international général est une norme acceptée et reconnue par la communauté internationale des Etats dans son ensemble en tant que norme à laquelle aucune dérogation n'est permise et qui ne peut être modifiée que par une nouvelle norme du droit international général ayant le même caractère.

Or la France a refusé de ratifier la Convention de Vienne précisément à cause de l'introduction de cette notion tout à fait imprécise, jugeant qu'elle pouvait compromettre la stabilité du droit conventionnel. La société VEOLIA TRANSPORT cite à cet égard les explications du représentant de l'Etat français lors des débats parlementaires qui sont tout à fait édifiantes (pièces 48 et 49 de VEOLIA).

En tout état de cause, à la supposer applicable en France, la notion de "*jus cogens*" ne pourrait servir, comme le démontrent les dispositions susvisées, qu'à régler les conflits de normes internationales (en privant d'effet les traités contraires à la norme de "*jus cogens*"), mais non à régir les rapports entre ressortissants des Etats reconnaissant la valeur et l'autorité du "*jus cogens*".

C'est ce que conclut le Professeur Dominique Carreau (cité par L'AFPS comme théoricien du "*jus cogens*" page 132 de ses dernières conclusions) qui définit la sanction du "*jus cogens*" comme la nullité des normes contraires (Répertoire DALLOZ de droit international) et qui reconnaît la prudence des Tribunaux étatiques, notamment de la Cour de cassation, laquelle a fait triompher la règle immunitaire coutumière dans l'affaire KADHAFI, faute d'avoir pu établir l'existence d'une norme impérative contraire.

Quant à Robert KOLB, s'il écrit dans un article de doctrine cité par la demanderesse (pièce n°240) que "*truffée de dispositions protectrices de la personne dans une situation de vulnérabilité prononcée, elle [la Convention de Genève IV] établit un standard minimum d'ordre public (jus cogens)*", et s'il cite les articles 49 et 53 comme faisant partie de ce standard intransgressible, il n'en tire nullement comme conclusion que ces règles auraient des effets directs entre les ressortissants d'un autre Etat. Il conclut seulement que les accords OLP/Israël sont invalides en ce qu'ils ont pour effet de diminuer les obligations de la Puissance occupante prévues par la Convention IV, preuve que les **sujets de l'obligation de "*jus cogens*"** sont les Etats et non les individus, certains d'entre eux (les ressortissants des territoires occupés) étant en revanche les **bénéficiaires des droits de protection** octroyés.

Poursuivant son analyse, il écrit: "*La vie internationale de ces trente dernières années a en revanche montré que l'occupation moderne tend à se prolonger dans le temps pour durer parfois plusieurs décennies... Les choses changent plus l'occupation se prolonge. La bonne*

gestion du territoire peut dans un tel cas requérir des mesures de réforme et de transformations sociales aptes à tenir le pas de l'évolution du monde. Ces réformes sont nécessaires pour le bien des populations locales... La seule puissance apte à entreprendre ou à permettre de tels développements est la Puissance occupante. De plus, pour sortir de la situation d'occupation, il peut être nécessaire de conclure des accords transitoires réalisant quelques compromis... Or, ces concessions transitoires peuvent devoir s'écarter quelque peu de la lettre rigide du droit d'occupation, y compris de celle de la Convention IV. L'exemple-type qu'il est possible d'évoquer est celui du processus israélo-palestinien".

C'est d'évidence reconnaître les limites de la valeur *juris cogentis* qu'il attache aux articles 49 et 53 de la Convention de Genève de 1949 ou 23 et 46 du Règlement de La Haye de 1907 dans son ouvrage "*Le droit de l'occupation militaire*", co-écrit avec Sylvain VITE (page 253).

Enfin, si cette notion a parfois été appliquée par des juridictions internationales (Cour Internationale de Justice, Tribunal Pénal International, Tribunal de première instance des Communautés Européennes), elle n'a pas vocation à être appliquée par les juridictions internes françaises dès lors que l'Etat Français refuse en outre de se soumettre à cette notion. De fait, la Cour Internationale de Justice ne s'est pas prononcée sur le caractère *juris cogentis* du droit humanitaire même si son Président, Monsieur BENDJAOUI, a pu constater que les conventions de Genève de 1949 bénéficiaient d'une large adhésion des Etats.

Les décisions citées à cet égard par L'AFPS ne sont pas significatives. En effet:

- l'arrêt du Conseil d'Etat du 23 Octobre 1987 (sté Nachfolger Navigation) ne fait nulle référence à la notion de "*jus cogens*" mais à celle de "*principe de droit international*", qui plus est pour examiner l'éventuelle responsabilité de l'Etat et non celle d'entreprises privées,
- l'arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nancy du 31 Décembre 1992 (Association de sauvegarde des Vallées et de prévention des pollutions) ne fait non plus nulle référence au "*jus cogens*" mais seulement à "*un principe général du droit*", qui plus est pour lui préférer l'application de la convention de Bonn, considérée comme une mise en oeuvre appropriée du principe litigieux.

Il sera donc jugé que l'article 49 (6) de la Convention de Genève du 12 Août 1949 ne peut avoir d'effet direct dans les relations entre particuliers au motif qu'elle serait l'expression d'une règle de "*jus cogens*".

L'AFPS invoque enfin la coutume internationale en prétendant que l'interdiction du transfert des populations est une règle du droit humanitaire qui a valeur coutumière.

En substance, L'AFPS explique que, comme l'a jugé la Cour Internationale de Justice dans son avis consultatif du 8 Juillet 1996 sur l'emploi des armes nucléaires, un grand nombre de règles du droit humanitaire sont si fondamentales pour le respect de la personne humaine qu'elles s'imposent à tous les Etats, qu'ils aient ou non ratifié les instruments conventionnels qui les expriment, parce qu'elles **constituent des principes intransgressibles du droit international coutumier** (en gras dans les conclusions récapitulatives des demandeurs page 136). Elle en déduit que les règles conventionnelles qu'elle invoque ont valeur coutumière (en ce qu'elles font partie du droit humanitaire) et, constatant que les juridictions françaises acceptent d'utiliser des coutumes internationales pour asseoir leurs décisions (elle cite à cet égard les conclusions de Monsieur le Commissaire du gouvernement Jean Massot dans une affaire relative à la définition de la Haute Mer, ainsi que de nombreuses décisions de jurisprudence et un auteur de doctrine, Jean-François Lachaume), elle demande au Tribunal de considérer que si le juge applique ces normes qui ne font l'objet d'aucune transposition, c'est qu'elles sont d'effet direct par nature et qu'elles sont opposables à tous les sujets de droit selon l'expression du Tribunal de première instance des Communautés européennes.

L'AFPS considère donc que, bien que ratifiées par la France, les règles conventionnelles qu'elle invoque ont gardé leur valeur coutumière.

Mais si aujourd'hui les quatre Conventions de Genève de 1949, ainsi que de nombreuses dispositions des protocoles additionnels de 1977, ont en effet acquis une valeur coutumière, cela signifie seulement que ces conventions et protocoles s'appliquent même aux Etats qui ne les ont pas signés.

En effet, à la fois compléments et substituts du droit conventionnel, les sources coutumières ont pour effet de contraindre les Etats non parties aux instruments conventionnels à respecter un *minimum de principes du droit des gens*, tels qu'ils résultent des usages établis, des principes de l'humanité et des exigences de la conscience publique.

C'est par exemple ce qui a été retenu dans l'affaire Société Nachfolger Navigation Compagny Ltd, pour laquelle la demanderesse cite les conclusions du Commissaire du gouvernement Jean Massot, la France ayant refusé de signer ou de ratifier la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer.

Pour autant, dès lors que la coutume prend corps dans une convention, elle ne saurait avoir plus d'effets sur les ressortissants des Etats signataires que ce qui résulte de ses dispositions écrites telles que ci-dessus analysées.

En effet si Eric DAVID (professeur à l'Université libre de Bruxelles) a pu écrire dans un article "*Opposabilité du droit international humanitaire coutumier aux acteurs non étatiques*":

... il reste que ce droit peut lier les particuliers lorsqu'il est directement applicable, c'est-à-dire lorsque la règle a pour destinataires des particuliers et qu'elle est précise et inconditionnelle, autonome et complète... Elle est réputée s'adresser directement à des particuliers lorsqu'elle confère à ceux-ci des droits et obligations qui peuvent être invoqués devant un juge interne (norme self-executing). Comme la Cour de justice des Communautés européennes l'a fréquemment répété, est directement applicable une disposition établissant "un principe précis et inconditionnel suffisamment opérationnel pour être appliqué par un juge national et qui, dès lors, est susceptible de régir la situation juridique des particuliers".

tel n'est pas le cas en l'espèce puisque la règle conventionnelle susvisée ne confère pas des droits et obligations à des particuliers comme ci-dessus analysé.

A supposer surabondamment que L'AFPS invoque une coutume d'un contenu différent de celui de la Convention de Genève du 12 Août 1949 (ce qui ne ressort pas de l'exégèse de ses conclusions), il lui eût appartenu de définir très précisément le contenu exact de cette coutume pour que le Tribunal puisse analyser non seulement son applicabilité directe au présent litige mais surtout sa valeur coutumière dès lors que l'avis de la Cour Internationale de Justice susvisé (que la demanderesse cite comme fondement de la reconnaissance de la Coutume en droit international) évoque "*un grand nombre de règles de droit humanitaire*", ce qui signifie a contrario que **toutes les règles de droit humanitaire** n'ont pas cette valeur coutumière.

Dès lors, que l'article 49(6) de la Convention de Genève du 12 Août 1949 n'a pas d'effet direct entre les parties, il n'est pas nécessaire d'examiner si ses dispositions ont été transgressées par les sociétés ALSTOM et VEOLIA.

2) La violation de l'article 53 de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949:

L'article 53 de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949 dispose que:
Il est interdit à la Puissance occupante de détruire des biens mobiliers ou immobiliers, appartenant individuellement ou collectivement à des personnes privées, à l'Etat ou à des collectivités publiques, à des organisations sociales ou coopératives, sauf dans les cas où ces destructions seraient rendues absolument nécessaires par les opérations militaires.

A la différence de l'article 49, l'article 53 fait expressément référence aux "*personnes privées*" si bien qu'il est indéniable que cette disposition conventionnelle (lue à la lumière de l'article 4 susvisé), bien que de droit international, confère des droits directs aux ressortissants palestiniens dont le territoire est l'objet d'une occupation.

L'AFPS, dont la recevabilité à agir a été reconnue et qui a pour objet d'engager toutes procédures ayant pour effet d'assurer la défense des droits du peuple de Palestine, peut donc se prévaloir des droits ainsi octroyés aux Palestiniens.

Pour autant, il ressort également de la lecture de cet article que le sujet de l'interdiction (donc le débiteur de l'obligation) est la "*Puissance occupante*", c'est-à-dire en l'occurrence l'Etat d'Israël.

Ce dernier qui a ratifié les Conventions de Genève le 6 Juillet 1951 s'est donc engagé, conformément à l'article 1er susvisé, à "*respecter et à faire respecter*" cette interdiction.

Si, comme le soutient L'AFPS, le contrat de concession conclu entre l'Etat d'Israël et la société Citypass viole les dispositions de l'article 53 de la quatrième Convention de Genève du 12 Août 1949 en ce qu'il organise la destruction de biens appartenant à des Palestiniens, c'est donc l'Etat d'Israël qui a manqué à son obligation.

Or, en agissant sur le fondement de l'article 1382 du code civil (et non pas sur celui de l'article 1384), L'AFPS se doit de prouver une **faute personnelle** des défendeurs. Le droit français en effet ne reconnaît la responsabilité du fait d'autrui que dans des cas limitativement énumérés (responsabilité des parents du fait de leurs enfants mineurs, des commettants du fait de leurs préposés, des instituteurs du fait de leurs élèves).

Autrement dit, si le Tribunal considère que l'article 53 de la 4ème Convention de Genève crée en effet des droits envers les ressortissants des territoires occupés, directement invocables devant les Tribunaux des Etats parties, en revanche, il ne crée nulle obligation envers les entreprises privées d'un Etat tiers à l'occupation, mais seulement envers la "*Puissance occupante*".

En écrivant dans son précédent jugement sur les incidents "*La participation plus ou moins directe aux contrats litigieux des défenderesses, opérateurs privés, dans des conditions qui restent à déterminer et à préciser au fond, caractérisent prima facie, à ce stade d'avancement du procès, l'intérêt pour agir de la requérante*", le Tribunal n'a pas dit autre chose et s'est réservé la possibilité d'examiner les conditions de fond de la mise en jeu de la responsabilité des défendeurs en déconnectant cette question de fond des questions préalables de recevabilité.

En conséquence, ce n'est pas parce que L'AFPS a intérêt à agir (même en l'absence de l'Etat d'Israël au procès) que son action est fondée en droit contre les sociétés ALSTOM et VEOLIA.

En effet, à supposer que ces dernières aient, en concluant les contrats litigieux, participé à la destruction de biens mobiliers ou immobiliers du territoire palestinien, elles n'ont pas directement violé l'article 53 de la Convention de Genève puisque seul l'Etat d'Israël était tenu de "*respecter et de faire respecter*" cette règle internationale.

Elles ne peuvent pas être jugées responsables du fait d'autrui.

Pas plus que l'article 49, l'article 53 ne crée donc d'effet direct horizontal entre les parties au présent procès.

Pour les mêmes raisons que ci-dessus (qu'il est inutile de reproduire ici), L'AFPS ne peut utilement invoquer l'Ordre public international, le "*Jus cogens*" ni la Coutume internationale pour contourner l'absence d'effet direct horizontal des dispositions de l'article 53 de la 4ème Convention de Genève.

En tout état de cause (toujours à supposer que la conclusion par l'Etat d'Israël du contrat de concession litigieux constitue une violation de ses engagements internationaux au regard des dispositions de l'article 53 de la quatrième Convention de Genève), il n'est pas établi par L'AFPS - qui a la charge de la preuve sur son action en responsabilité - que cette violation rende ledit contrat nul pour cause illicite au regard du droit israélien.

En effet, la société VEOLIA TRANSPORT fait valoir à bon droit que les articles 6, 1131 et 1133 du code civil ne sont pas applicables à un marché public conclu entre l'Etat d'Israël et une société de droit israélien pour un chantier dans la Ville de Jérusalem.

Le contrat de concession précise effectivement en son article 25.1 que: "Le présent Contrat de concession, son interprétation et les droits et obligations des parties au titre des présentes et toute question se rapportant à ce qui précède seront régis par les Lois de l'Etat d'Israël".

Les trois autres contrats, qui sont étroitement liés à l'exécution du contrat de concession litigieux, ne sont pas davantage soumis au droit français:

- Le pacte d'actionnaires conclu entre six sociétés majoritairement israéliennes précise en son article 5.3 que "Les actionnaires feront en sorte que la Société reste une société active existant valablement en l'Etat d'Israël conformément aux Lois de l'Etat d'Israël pendant toute la durée du Contrat de Concession" et en son article 11.2 que "Tout litige découlant du présent Pacte ou s'y rapportant qui n'est pas réglé en vertu de l'article 11.1, sera soumis à un arbitrage.... L'arbitre conduira l'arbitrage conformément au Règlement d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale ..., sous réserve que cet arbitrage soit soumis au droit positif de l'Etat d'Israël".

- Le contrat d'exploitation et de maintenance conclu entre deux sociétés de droit israélien (CITYPASS et CONNEX) précise en son article 21 "Le présent contrat est régi par les lois de l'Etat d'Israël".

- Le contrat d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction conclu entre CITYPASS, ALSTOM TRANSPORT, CITADIS et ASHTROM est également "soumis au droit de l'Etat d'Israël" (article 23).

En d'autres termes, si l'article 1382 du code civil a naturellement vocation à régir les rapports entre L'AFPS (association française) et les sociétés ALSTOM et VEOLIA (entreprises françaises), en revanche, les contrats litigieux ne sont pas soumis au droit français, donc aux articles 6, 1131 et 1133 du code civil.

Dès lors que L'AFPS n'invoque pas le droit israélien au soutien de ses demandes, il n'est donc pas établi que ces contrats soient nuls pour cause illicite au regard du droit qui leur est applicable.

Et même s'il incombe au Juge français, lorsqu'il reconnaît applicable un droit étranger, d'en rechercher la teneur, force est de constater en l'espèce que les demandeurs n'ont jamais revendiqué l'application du droit israélien, alors même que VEOLIA avait expressément relevé le défaut de soumission des contrats en cause au code civil français.

La faute alléguée par L'AFPS (conclusion de contrats nuls pour cause illicite) n'est donc pas démontrée.

3) La violation des articles 23 et 46 du Règlement de La Haye du 18 Octobre 1907:

L'article 23 du règlement formant annexe à la quatrième Convention de La Haye du 18 Octobre 1907 dispose que:

Outre les prohibitions établies par des conventions spéciales, il est notamment interdit :

...

g. de détruire ou de saisir des propriétés ennemies, sauf les cas où ces destructions ou ces saisies seraient impérieusement commandées par les nécessités de la guerre.

L'article 46 dispose que:

L'honneur et les droits de la famille, la vie des individus et la propriété privée, ainsi que les convictions religieuses et l'exercice des cultes, doivent être respectés.

La propriété privée ne peut pas être confisquée.

Le préambule de la Convention démontre qu'elle crée des droits directs au profit des populations puisqu'il est affirmé par les signataires que: *Selon les vues des Hautes Parties contractantes, ces dispositions, dont la rédaction a été inspirée par le désir de diminuer les maux de la guerre, autant que les nécessités militaires le permettent, sont destinées à servir de règle générale de conduite aux belligérants, dans leurs rapports entre eux et avec les populations.*

Cependant, les deux premiers articles de la Convention précisent également que:

Article premier:

Les Puissances contractantes donneront à leurs forces armées de terre des instructions qui seront conformes au Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, annexé à la présente Convention.

Article 2:

*Les dispositions contenues dans le Règlement visé à l'article 1er ainsi que dans la présente Convention, **ne sont applicables qu'entre les Puissances contractantes et seulement si les belligérants sont tous parties à la Convention.***

Si bien qu'il est établi que les sujets de l'obligation ainsi créée sont les Etats parties et non leurs ressortissants.

L'étude de la jurisprudence confirme cette analyse:

- le Conseil d'Etat dans un arrêt du 30 Mars 1966 a ainsi refusé de condamner l'Etat français (sur le fondement de l'article 53 de l'annexe jointe à la convention de La Haye du 18 octobre 1907) à la réparation du préjudice invoqué par la Compagnie générale d'énergie radio-électrique correspondant tant à la privation de jouissance de locaux réquisitionnés par l'armée d'occupation qu'à la perte d'industrie afférente à cette réquisition,
- la chambre criminelle de la Cour de cassation, dans un arrêt du 30 Mai 1969, a refusé de faire bénéficier un ressortissant allemand de l'exonération de responsabilité que l'article 31 de l'annexe de la Convention de La Haye du 18 Octobre 1907 prévoit en ce qui concerne les actes d'espionnage.

En tout état de cause, à supposer que la conclusion par l'Etat d'Israël du contrat de concession litigieux constitue une violation de ses engagements internationaux au regard des dispositions des articles 23 et 46 du règlement formant annexe à la quatrième Convention de La Haye du 18 Octobre 1907, L'AFPS ne démontre pas que cette violation priverait de cause les contrats litigieux qui sont soumis au droit israélien et non au code civil français et plus particulièrement à ses articles 6, 1131 et 1133.

Pas plus que les articles 49 et 53 de la Convention de Genève, les articles 23 et 46 du règlement de La Haye ne créent donc d'effet direct horizontal entre les parties au présent procès.

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, L'AFPS ne peut utilement invoquer l'Ordre public international, le "*Jus cogens*" ni la Coutume internationale pour contourner l'absence d'effet direct horizontal de ces dispositions internationales.

4) La violation de l'article 27 du Règlement de La Haye de 1907, de l'article 5 de la Convention IX de La Haye de 1907, des articles 4-1 et 4-3 de la Convention de La Haye du 14 Mai 1954 et de l'article 53 du Protocole additionnel n°1 aux Conventions de Genève du 12 Août 1949:

L'article 27 du règlement de La Haye du 18 Octobre 1907 dispose que:

Dans les sièges et bombardements, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour épargner, autant que possible, les édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences et à la Bienfaisance, les monuments historiques, les hôpitaux et les lieux de rassemblement de malades et de blessés, à condition qu'ils ne soient pas employés en même temps à un but militaire.

La Ville de Jérusalem n'étant ni assiégée ni bombardée, ces dispositions ne peuvent trouver à s'appliquer dans la présente espèce.

Quant à l'article 5 de la Convention IX de La Haye de 1907, il est relatif au bombardement par des forces navales en temps de guerre!

L'article 4 de la Convention de La Haye du 14 Mai 1954 dispose en revanche que:

1. Les Hautes Parties contractantes s'engagent à respecter les biens culturels situés tant sur leur propre territoire que sur celui des autres Hautes Parties contractantes en s'interdisant l'utilisation de ces biens, celle de leurs dispositifs de protection et celle de leurs abords immédiats à des fins qui pourraient exposer ces biens à une destruction ou à une détérioration

en cas de conflit armé, et en s'abstenant de tout acte d'hostilité à leur égard.

3. Les Hautes Parties contractantes s'engagent en outre à interdire, à prévenir et, au besoin, à faire cesser tout acte de vol, de pillage ou de détournement de biens culturels, pratiqué sous quelque forme que ce soit, ainsi que tout acte de vandalisme à l'égard desdits biens. Elles s'interdisent de réquisitionner les biens culturels meubles situés sur le territoire d'une autre Haute Partie contractante.

L'AFPS rappelle que le contrat de concession dispose que toutes les antiquités découvertes sur ou sous le site du chantier seront la propriété du Gouvernement et fait valoir que des découvertes archéologiques ont arrêté les travaux, si bien que les clauses contractuelles constitueraient une violation grossière des droits des Palestiniens par Israël.

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT répliquent, qu'en fait, les découvertes en question ne relèvent pas de l'histoire des Palestiniens mais qu'il s'agit de traces de présence d'habitations juives du temps de l'occupation romaine qui ont été mises à jour sous l'emplacement de la route 60.

Quoi qu'il en soit, l'article 4 de la Convention de La Haye ne contient pas davantage de droits ni d'obligations pour les personnes civiles des Etats parties que l'article 49 (6) de la 4^{ème} Convention de Genève.

Le préambule de la convention démontre en outre que seuls s'obligent les Etats parties:

*Les Hautes Parties contractantes,
Constatant que les biens culturels ont subi de graves dommages au cours des derniers conflits et qu'ils sont, par suite du développement de la technique de la guerre, de plus en plus menacés de destruction;
Convaincues que les atteintes portées aux biens culturels, à quelque peuple qu'ils appartiennent, constituent des atteintes au patrimoine culturel de l'humanité entière, étant donné que chaque peuple apporte sa contribution à la culture mondiale;
Considérant que la conservation du patrimoine culturel présente une grande importance pour tous les peuples du monde et qu'il importe d'assurer à ce patrimoine une protection internationale;
Guidées par les principes concernant la protection des biens culturels en cas de conflit armé établis dans les Conventions de La Haye de 1899 et de 1907 et dans le Pacte de Washington du 15 avril 1935;
Considérant que, pour être efficace, la protection de ces biens doit être organisée dès le temps de paix par des mesures tant nationales qu'internationales;
Résolues à prendre toutes les dispositions possibles pour protéger les biens culturels;
Sont convenues des dispositions qui suivent:*

C'est au demeurant ce qu'a jugé la Cour d'appel de La Haye le 3 Juillet 2002 au sujet de la revendication d'icônes par l'Eglise orthodoxe de Chypre en considérant que:

"... la Convention et le Protocole imposent des obligations uniquement sur le chef des Parties Contractantes et ne contiennent aucune disposition qui soit directement applicable aux citoyens de ces Etats." (pièce ALSTOM n°51).

Dès lors, il sera jugé que l'article 4 de la Convention de La Haye de 1954 n'a pas d'effet direct horizontal entre les parties au présent procès.

Quant à l'article 53 du Protocole additionnel n°1 aux Conventions de Genève du 12 Août 1949, qui est relatif à la protection des biens culturels et des lieux de culte dans les conflits armés internationaux, son article 1er prévoit pareillement que les Hautes Parties contractantes s'engagent à respecter et à faire respecter le présent Protocole en toutes circonstances. Si cette formule démontre le caractère impératif de la norme, celle-ci s'adresse directement aux Etats qui doivent, non seulement l'appliquer, mais aussi veiller à ce que leurs homologues les appliquent en cas de conflit armé. Elle ne crée donc pas d'obligations directes à la charge des entreprises privées.

Comme pour les dispositions précédentes, ni l'ordre public international ni le "jus cogens" ni la coutume ne peuvent pallier cette absence d'effet direct conventionnel.

Si la Cour Internationale de Justice ou l'Assemblée générale des Nations Unies ont pu condamner Israël pour pillage du patrimoine archéologique et culturel des territoires occupés, comme le rappelle L'AFPS en page 139 de ses dernières conclusions, c'est précisément parce que seuls les Etats sont les sujets des obligations ainsi posées par la communauté internationale.

Surabondamment et pour les mêmes raisons que ci-dessus, il n'est pas établi que l'éventuelle violation par l'Etat d'Israël de ses obligations internationales au regard de ces Règlements, Conventions et Protocoles, entraîne la nullité du contrat de concession pour cause illicite en application du droit israélien auquel il est soumis.

Quant à l'éventuelle faute de l'Etat français (pour n'avoir pas fait respecter par des entreprises françaises ses engagements internationaux relatifs à la sauvegarde des biens culturels), elle ne saurait être directement reprochée aux sociétés ALSTOM et VEOLIA sur le terrain de l'article 1382 du code civil qui exige la preuve d'une faute personnelle.

L'AFPS sera donc déboutée de son action en responsabilité délictuelle résultant de la participation des sociétés défenderesses à l'exécution d'un contrat nul pour cause illicite.

5) La violation des règles d'éthique:

À titre subsidiaire, L'AFPS soutient que les sociétés ALSTOM et VEOLIA ont commis une faute en violant les règles d'éthique qu'elles se sont engagées à respecter. Elle explique que la violation d'une disposition légale ou réglementaire est la condition suffisante de la faute comme l'écrivent les Professeurs Flour et Aubert dans leur ouvrage sur le droit des obligations; que la faute peut exister, même en l'absence de toute violation de la loi et résulter de la violation d'une obligation de prudence et de diligence; que le non respect d'un contrat peut être source de responsabilité délictuelle envers les tiers, lesquels peuvent invoquer l'exécution défectueuse de celui-ci lorsqu'elle leur a causé un dommage et que la transgression d'un règlement intérieur d'entreprise ou d'un code de déontologie est source de responsabilité. Elle ajoute que si l'adhésion au Pacte mondial est une initiative volontaire, dès lors qu'on y adhère, on doit le respecter et l'intégrer dans son mode de fonctionnement, sauf à engager sa responsabilité (pages 121 et 158 des conclusions récapitulatives).

a) La faute de la société VEOLIA TRANSPORT:

L'AFPS expose que la société VEOLIA ENVIRONNEMENT, société mère, a depuis le début de l'année 2004 mis en place un code d'éthique applicable à l'ensemble des sociétés du groupe et notamment à la société VEOLIA TRANSPORT; que ce code d'éthique intégré au règlement intérieur, renvoie par ailleurs aux dix principes du Pacte Mondial de l'Organisation des Nations Unies, joint en annexe de ce document. Rappelant que le principe n°2 de ce Pacte oblige les entreprises à "veiller à ce que leurs propres compagnies ne se rendent pas complices de violations des droits de l'homme", elle prétend que VEOLIA a manqué aux obligations ainsi souscrites en participant à la construction du tramway en territoire occupé.

Elle rappelle que la Ville de Swansea (Pays de Galles), avec laquelle VEOLIA avait précédemment conclu des contrats portant sur le réseau de bus locaux, a mis un terme à ses relations commerciales avec cette entreprise après la réunion du Conseil municipal du 17 Juillet 2010 aux motifs que:

«Les Nations Unies non seulement ne reconnaissent pas l'annexion et l'occupation par Israël de Jérusalem-Est, mais ont déclaré à plusieurs reprises qu'à leur avis, les colonies israéliennes à Jérusalem-Est et en Cisjordanie sont contraires au droit international, et elles ont exigé que les activités de colonisation et d'occupation israéliennes ne soient pas soutenues.

L'entreprise multinationale Veolia est un partenaire de premier plan dans un consortium visant à construire un système de métro léger reliant Israël à des colonies de peuplement illégales dans Jérusalem-Est occupée, un projet qui manifestement est non seulement contraire aux exigences des Nations Unies mais qui viole le droit international.

Le Conseil invite donc le leader et chef de la direction à ne pas signer ou permettre que soient signés de nouveaux contrats ou que soient renouvelés des contrats existants avec Veolia ou toute autre société en violation du droit international, tout en restant dans le cadre du droit.

La société VEOLIA TRANSPORT réplique que le code d'éthique n'est pas un contrat.

L'article 1101 du code civil définit le contrat comme *une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent, envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.*

Le contrat suppose donc un échange de consentements entre plusieurs parties.

La question est discutée en doctrine et en jurisprudence.

Certains voient en effet dans ces codes ou chartes de conduite un engagement contractuel. C'est indiscutablement le cas lorsque le cocontractant a été destinataire du code d'éthique ou que les engagements ont été pris avec un tel renfort de publicité que l'on peut raisonnablement penser qu'il en eu connaissance, ces engagements étant alors intégrés dans l'ensemble contractuel.

D'autres y voient au contraire un engagement unilatéral ou une coutume ou une obligation naturelle, voire un règlement ou un usage d'entreprise, d'autres encore du *soft law* (droit mou, souple ou flou), d'autres enfin un quasi-contrat au sens de l'article 1371 du code civil, c'est-à-dire *des faits purement volontaires de l'homme, dont il résulte un engagement quelconque envers les tiers et quelquefois un engagement réciproque des deux parties.*

La lecture exhaustive du "**programme éthique, conviction et responsabilité**" de VEOLIA (pièce 152 de L'AFPS) révèle qu'il contient l'énoncé de règles d'éthique à respecter, aussi bien en interne qu'à l'extérieur:

- obligations des employés envers l'employeur (éviter les conflits d'intérêts, par exemple),
- obligations de l'entreprise envers ses collaborateurs (mettre en oeuvre une politique active de développement des compétences professionnelles, de mobilité et de promotion sociale, par exemple),
- obligations de l'entreprise envers les actionnaires (assurer la transparence de l'information, par exemple),
- obligations de l'entreprise vis à vis des tiers: fournisseurs, prestataires, clients ou même plus largement "*le public*" (refuser d'offrir ou de recevoir toute rétribution, toute prestation ou avantage financier, direct ou indirect, à titre personnel, par exemple).

Pour autant, si la société VEOLIA TRANSPORT a exprimé, en édictant ce code d'éthique, sa volonté de se conformer aux obligations ainsi formulées, preuve n'est pas rapportée par les demandeurs que les autres sujets des obligations édictées (que ce soit les salariés, les actionnaires, les clients ou les fournisseurs...) aient également donné leur consentement au respect de ces obligations. En particulier, il n'est pas démontré dans le cas présent que le code d'éthique de la société VEOLIA ait été annexé aux contrats litigieux ni que sa teneur avait une notoriété suffisante à l'époque (2005) pour lui conférer une valeur contractuelle. En l'état des dénégations de la société défenderesse, il appartenait au demandeur de démontrer les éléments de nature à retenir la valeur contractuelle du code d'éthique en l'espèce.

Donc en l'état, le code d'éthique de la société VEOLIA TRANSPORT doit être considéré comme un quasi-contrat et non comme un véritable contrat.

En tout état de cause, VEOLIA réplique à bon droit que la référence au Pacte Mondial, qui figure en page 10 du programme d'éthique, s'insère exclusivement dans le domaine social, dans les rapports entre l'entreprise et ses salariés, puisqu'elle est inscrite sous le titre:

"3.1 Vis à vis des collaborateurs cette responsabilité se caractérise par..."
et qu'elle est ainsi libellée:

"... le respect de chacune des normes fondamentales internationales du travail, comme celles de l'Organisation Internationale du Travail ou celles figurant parmi les principes du Pacte Mondial des Nations Unies (annexe 5), notamment, celles relatives à la liberté syndicale et à la représentation des salariés, à l'interdiction du travail des enfants et à celle du travail forcé, et à la non-discrimination en raison de l'âge, du sexe, de l'origine ethnique, de la religion ou d'un handicap."

Dans cette phrase, le mot "*celles*" (*celles figurant parmi les principes du Pacte Mondial des Nations Unies*) se rapporte grammaticalement au groupe nominal "*normes fondamentales internationales du travail*".

La référence au Pacte Mondial est donc exclusivement circonscrite au domaine social et aux droits des salariés garantis par ledit Pacte Mondial.

Cette limitation est confirmée par le "*Récapitulatif*" figurant en avant-dernière page du "**programme éthique, conviction et responsabilité**" qui classe le respect des normes internationales dans la rubrique "*Responsabilité sociale*".

L'AFPS n'invoquant aucune violation des *normes fondamentales internationales du travail*, elle ne démontre donc pas la faute que la société VEOLIA TRANSPORT aurait commise en participant à la construction du tramway litigieux.

b) La faute des sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT:

L'AFPS expose que les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT se sont engagées à respecter un code d'éthique et, dans ce cadre, à adhérer:

"aux principes directeurs de l'OCDE, à la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme des Nations Unies et aux principes du Pacte Mondial" (page 5 du code d'éthique, pièce 77); que la SA ALSTOM est également signataire du Pacte Mondial des Nations Unies (pièce n°76); que tous les rapports annuels depuis 2002-2003 font référence récurrente à ce code d'éthique et aux moyens de son application (pièces n°132 à 138).

Elle en conclut que *"la collaboration d'ALSTOM TRANSPORT au marché de construction du tramway de Jérusalem, tant à l'occasion de sa participation au contrat de concession du 22 Septembre 2004 que par la signature du contrat signé avec la Société CITY PASS au mois de Février 2005, constitue une violation manifeste des règles d'éthique que le groupe ALSTOM se targue de respecter... En autorisant la société ALSTOM TRANSPORT à participer à un marché illicite et contraire aux principes du droit humanitaire que le Groupe s'est engagé à respecter, la société ALSTOM a manifestement violé son devoir de prudence et de diligence dans le cadre des attributions et responsabilités qui lui sont dévolues"* (page 161 des conclusions récapitulatives de L'AFPS).

Pour preuve, elle cite les propos tenus par Monsieur KRON, Président Directeur Général, à l'adresse du syndicat CGT dans un courrier du 9 Janvier 2006:

*"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'Ormans, 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 résidence. 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."*

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT répliquent que le règlement intérieur du Conseil d'Administration est un document interne dont l'objet et la portée sont limités aux seuls membres dudit Conseil; que le code d'éthique a pour seul propos de guider la conduite des salariés ou représentants de la société, pouvant éventuellement justifier la condamnation morale d'un comportement, mais non entraîner la nullité ni l'illicéité d'un contrat; que le Pacte Mondial est une simple invitation pour ses participants à respecter notamment la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme des Nations Unies et qu'il ne constitue pas en lui-même une norme internationale dont le non-respect entraînerait *de jure* la nullité du contrat de construction du tramway. Elles remarquent qu'en tout état de cause L'AFPS ne démontre pas en quoi cette construction violerait la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (page 77 des dernières conclusions d'ALSTOM).

Il s'en déduit que les sociétés ALSTOM ne contestent pas expressément la valeur contractuelle du code d'éthique mais considèrent plutôt que les obligations qu'il édicte seraient de simples obligations de moyens et non de résultat.

Mais L'AFPS qui a la charge de la preuve d'une faute sur son action en responsabilité délictuelle ne saurait se contenter d'affirmer que *"la signature du contrat signé avec la Société CITY PASS au mois de Février 2005, constitue une violation manifeste des ... principes du droit humanitaire"*.

Il lui appartient de démontrer quelle règle précise d'éthique que les sociétés ALSTOM se sont volontairement engagées à respecter, a été violée en l'espèce.

Or, la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (à laquelle le code d'éthique des sociétés ALSTOM fait référence) contient 30 articles, outre un long préambule.

En l'absence de motivation particulière du demandeur à ce sujet, seuls deux articles apparaissent au Tribunal en lien avec le présent litige. Il s'agit des articles 13 et 17.

Le premier est relatif à la liberté de circulation qui, jusqu'à preuve du contraire, n'est pas entravée en l'occurrence par la construction litigieuse.

Le second est relatif à la propriété privée et dispose que *Nul ne peut être arbitrairement privé de sa propriété*. S'il n'est pas contesté en l'espèce par les défendeurs que la construction du tramway a donné lieu à certaines expropriations de terrains non constructibles, cela n'est pas nécessairement contraire à la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme car, en utilisant le terme "*arbitrairement*", ses auteurs ont manifestement entendu réserver le cas des expropriations pour cause d'utilité publique poursuivies dans un cadre légal. Or, L'AFPS ne démontre pas que les expropriations en cause n'auraient pas été menées selon les lois en vigueur à Jérusalem Est. Il résulte au contraire de sa pièce 184 que ces expropriations ont été programmées dans le cadre d'un plan d'aménagement de Jérusalem conçu conjointement par le Ministère des Transports et la Mairie (*projet 8000*) et que l'Ingénieur de la Ville a dûment traité les recours intentés par certains expropriés. L'examen comparatif de ce projet et des attestations produites aux débats par L'AFPS (pièces 59-1 à 59-9) permet précisément de constater que les témoins cités ont intenté des recours à l'encontre du *projet 8000* querellé. Il ne peut donc être considéré (faute de plus ample démonstration) qu'il aurait existé en l'espèce des expropriations arbitraires au sens de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme.

Quant au Pacte Mondial (auquel le code d'éthique des sociétés ALSTOM fait également référence), il contient dix principes dont les deux premiers relatifs aux "*droits de l'homme*", mais sans définition particulière et sur le simple mode incitatif ("*les entreprises sont invitées à ... veiller*").

Enfin, les principes directeurs de l'OCDE ne sont que des recommandations non contraignantes adressées aux entreprises multinationales par les gouvernements qui y ont souscrit.

Dès lors, et en l'absence de désignation de la règle précise d'éthique qui aurait été violée dans le cas présent par ALSTOM, il n'est pas établi que la construction du tramway en cause, desservant de nombreux quartiers de Jérusalem et à l'usage de tous ses habitants, y compris des touristes (comme en témoignent les traductions en anglais), constituerait une violation des Droits de l'Homme ou du Droit Humanitaire au sens large.

La Puissance occupante a en effet le devoir d'assurer l'administration du territoire occupé, comme le reconnaît Robert KOLB dans le passage cité plus haut, surtout lorsque l'occupation se prolonge comme en l'espèce. Même si les situations de fait ne sont pas tout à fait comparables (occupation reconnue par la Communauté internationale d'un côté et occupation illicite de l'autre), ALSTOM produit néanmoins fort à propos la décision de la Cour de cassation italienne en date du 3 Octobre 1951 qui reconnaît la légitimité de la décision des Alliés d'organiser et de gérer le transport métropolitain de Rome (pièce ALSTOM n°29).

Or il n'est pas contesté ni contestable que la circulation dans la Ville de Jérusalem est devenue problématique ces dernières années.

Et il résulte du sondage effectué par VEOLIA que, paradoxalement, ce ne sont pas les populations palestiniennes qui se sont montrées hostiles au projet de tramway, mais plutôt les populations israéliennes. Les demandeurs ne démontrent pas en quoi cette enquête ne serait pas fiable alors qu'ils reconnaissent qu'elle a été réalisée par un organisme spécialisé dans les enquêtes de marketing.

L'AFPS sera donc déboutée de son action en responsabilité délictuelle résultant de la violation de leur code d'éthique par les sociétés défenderesses.

A défaut de faute établie, l'examen de l'existence du préjudice et du lien de causalité devient inutile.

SUR LES DEMANDES RECONVENTIONNELLES:

Les sociétés ALSTOM et ALSTOM TRANSPORT réclament chacune la somme de 50 000 € à titre de dommages intérêts pour sanctionner leur mise en cause abusive ainsi que la tentative d'instrumentalisation des tribunaux français.

La société VEOLIA TRANSPORT réclame quant à elle les sommes de 1 € à titre de dommages intérêts sur le fondement de l'article 32-1 du code de procédure civile et de 39 530 € 30 en remboursement des frais de reprographie et de traductions assermentées indûment engagés du fait des accusations infondées des demanderesse. Elle sollicite aussi l'autorisation de faire publier le présent jugement, à ses frais avancés, moyennant remboursement par L'AFPS et L'OLP à première demande. Elle prétend que la volonté de ces dernières a été en réalité de trouver une caisse de résonance destinée à alimenter leur combat et à dénigrer des entreprises françaises, tout en instrumentalisant la justice.

Mais l'exercice d'un recours en justice constitue en principe un droit qui ne dégénère en abus pouvant donner lieu à une dette de dommages intérêts que dans le cas de malice, de mauvaise foi, d'erreur grossière équipollente au dol ou, à tout le moins, de légèreté blâmable; tel n'est pas le cas en l'espèce, l'appréciation inexacte qu'ont pu faire L'AFPS et L'OLP de leurs droits n'étant pas en soi constitutive d'une faute, alors que le caractère illicite de l'occupation de Jérusalem Est est unanimement reconnu par la Communauté internationale.

Les demandes de dommages intérêts seront donc rejetées.

Quant aux frais de reprographie et de traduction, ils entrent dans les débours régis par l'article 700 du code de procédure civile dont l'application sera examinée ci-dessous.

Enfin, VEOLIA ne justifie pas d'une atteinte telle à son image qu'il apparaisse opportun au Tribunal d'ordonner la publication du présent jugement.

SUR L'ARTICLE 700 DU CPC ET LES DÉPENS:

Il convient de condamner les demandeurs aux dépens conformément aux dispositions de l'article 696 du code de procédure civile.

Pour des raisons d'équité, il n'y a pas lieu en revanche à condamnation au titre de l'article 700 du même code.

L'exécution provisoire est inutile.

PAR CES MOTIFS,

Déclare L'OLP irrecevable en sa nouvelle intervention volontaire,

Déclare les sociétés ALSTOM, ALSTOM TRANSPORT et VEOLIA irrecevables en leur fin de non recevoir tirée de l'absence à l'instance des défendeurs réels et sérieux,

Rejette la demande de mise hors de cause de la société VEOLIA TRANSPORT,

Rejette la demande de sursis à statuer dans l'attente de la décision du Tribunal administratif de Paris,

Rejette 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,

Condamne L'AFPS et L'OLP in solidum aux dépens.

Fait à NANTERRE, **le 30 Mai 2011**

Signé par Véronique BESSEDE, Vice-Président et par Christine PREJEAN, Greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

LE GREFFIER



LE PRESIDENT



