

LA VOIE DE L'ANNEXION: LE TRAM DE JÉRUSALEM ET L'OCCUPATION ISRAÉLIENNE

WHO PROFITS

Rapport éclair – Juillet 2017

SYNTHÈSE

Dans ce nouveau rapport éclair, Who Profits étudie le rôle du tram de Jérusalem dans la consolidation de l'entreprise coloniale israélienne dans Jérusalem-Est occupée, exposant en particulier l'implication critique des entreprises internationales et israéliennes dans la planification et l'exécution du projet.

Le tram de Jérusalem relie des gros blocs de colonies de Jérusalem-Est occupé à la partie Ouest de la ville, en expropriant des terres palestiniennes occupées et en promouvant plus de contiguïté territoriale entre colonies et une fragmentation accrue des quartiers palestiniens de Jérusalem-Est. Alors que le Mur et les checkpoints continuent de supprimer la liberté de mouvement des Palestiniens, un système de tramways garantit que les colons peuvent aller librement de part et d'autre de la ligne verte. Le gouvernement israélien et la municipalité de Jérusalem souhaitent que ce système atteigne les colonies de Cisjordanie de la région de Jérusalem.

Le tram de Jérusalem est réalisé via des partenariats public-privé, aussi l'implication d'entreprises privées tant israéliennes qu'étrangères est-elle cruciale pour sa réalisation. Dans ce rapport éclair, Who Profits a identifié

plusieurs compagnies israéliennes et internationales impliquées dans l'expansion du projet de trams : Alstom (France), Amy Metom Engineers and Consultants (Israël), David Ackerstein (Israël), Groisman Engineering (Israël), Ineco (Espagne) et Systra (France).

INTRODUCTION

Feu le Premier ministre d'Israël Ariel Sharon, parlant à la cérémonie de signature de l'accord pour le tram en 2005, traita l'accord pour le Tram léger de Jérusalem de « combinaison de deux domaines où mon gouvernement investit – développer les infrastructures et renforcer Jérusalem. » Son discours exprimait bien le lien entre infrastructure et contrôle politique, fondamental dans le projet du tram dans Jérusalem. La voie ferrée, qui connecte des grands blocs de colonies de Jérusalem-Est (comme Pisgat Ze'ev et Ramot) à la partie occidentale de la ville, renforce la contiguïté géographique entre les colonies tout en disloquant et isolant les quartiers palestiniens. De pair avec un réseau complexe de routes de contournement et de lignes de bus express, le tram installe l'infrastructure de consolidation de la mainmise coloniale d'Israël sur le territoire palestinien occupé de Jérusalem Est. Une fois achevé, le réseau de trams servirait aux besoins de transport quotidiens de quelque 100.000 colons².

Dans ce rapport éclair, Who Profits examine de plus près le tram de Jérusalem et les entreprises internationales et israéliennes qui jouent un rôle instrumental et lucratif dans sa construction. Le rapport éclair commence par une vue d'ensemble du projet de trams, sur son effet adverse sur la population palestinienne occupée de Jérusalem-Est et sur son viol du droit international, ainsi que sur le contexte politique plus vaste des expropriations de terres et des expulsions en cours à Jérusalem Est où il se situe. Ensuite, il présente six compagnies internationales et israéliennes impliquées dans la construction du tram.

IMPACT ET IMPLICATIONS

En 1999, le gouvernement israélien a approuvé la construction d'un tramway à Jérusalem. En 2000, un appel d'offres international a été publié pour la construction et l'exploitation de la première ligne de trams, et le CityPass Group, un consortium de compagnies internationales et israéliennes, a été sélectionné pour concevoir, construire et opérer le tram pendant 30 ans dans le cadre d'un accord BOT (Transfert construction-opération). Deux des plus grandes banques israéliennes, Bank Hapoalim et Bank Leumi, ont pris part au financement du projet³. La construction a commencé en 2006 et la première ligne de tram, dite Ligne rouge, a été complètement opérationnelle en août 2011.

La construction de la Ligne rouge, qui va de Pisgat Ze'ev au Mt Herzl via le centre ville, a mis en jeu une expropriation notable de propriétés palestiniennes⁴. En accord avec Plan 8000, plan directeur du premier tramway, 81.6 dounams (81.600 m²) de terres des quartiers palestiniens de Jérusalem-Est ont été affectés au tram⁵. Notamment, ce nombre ne reflète qu'une partie des expropriations de terres, car il n'inclut pas les terres de Jérusalem Est déjà expropriées pour un usage israélien. D'après la Civic Coalition for Defending Palestinians' Rights in Jerusalem, dès 2001, les autorités israéliennes ont commencé à exproprier des propriétés palestiniennes à Shu'afat pour faire place aux services annexes nécessaires pour la construction future du JLRT⁶. La confiscation de propriétés privées par une puissance occupante est interdite par le droit international, sauf en cas de nécessités militaires impératives⁷.

Pour justifier son rejet d'une objection des résidents palestiniens à Plan 8000, le Comité de planification argumenta que les torts causés aux biens des plaignants était « nécessaires pour créer un système de transport de masse

destiné à servir les quartiers situés sur sa route, tels Shu'afat et Beit Hanina⁸. Mais sur les 23 stations de la ligne, seuls trois se situent dans des quartiers à majorité palestinienne (Shu'afat et Beit Hanina), ce qui indique fortement que le tram est avant tout prévu au bénéfice d'une population coloniale illégale et non de la population occupée, en claire violation du droit humanitaire international⁹.

Pourtant malgré la nature préférentielle du projet de tram, les habitants palestiniens de Shuafat et de Beit Hanina subissent les conséquences négatives du projet, pollution, bruit, trafic et pertes d'emplois. Alors que dans les zones juives le rail permettait la présence d'autres moyens de transit, dans les zones palestiniennes le tram était construit aux dépens de rues carrossables et de parkings, en aggravant un problème d'infrastructure déjà grave¹⁰. En outre, le comité du patrimoine mondial de l'UNESCO a trouvé que la proximité du tram avec les murs de la Vieille Ville menace l'intégrité de la structure et a demandé qu'Israël, en tant que puissance occupante, restaure le caractère originel du site¹¹.



STATION DE BEIT HANINA
STATION, JERUSALEM EST,
JUILLET 2017. PHOTO PAR
WHO PROFITS.

VOIES PRÉVUES ET EXISTANTES

La Ligne rouge, qui aurait coûté 4 milliards de shekels¹², est la première d'une série de voies de transit prévues au cours de la prochaine décennie. La construction est en cours à présent pour la prochaine étape du tram, trois extensions de la ligne rouge approuvées en 2013 par les comités de planification agréés. Les extensions devraient coûter 4

milliards supplémentaires¹³ et desservir 60.000 passagers par jour. L'extension nord reliera la colonie Pisgat Ze'ev à la colonie Neve Yaakov et comprendra 4 nouvelles stations. La troisième étape consiste en la construction d'une nouvelle ligne nommée Ligne verte, qui est entrée au stade de pré-qualification début 2017. Le Ministère des Finances a annoncé le 2 juillet 2017 que la compagnie gagnante remportera aussi l'offre pour les extensions de la Ligne rouge, détenues auparavant par City Pass¹⁴. La nouvelle voie, qui transporterait 200.000 passagers par jour, reliera la colonie de Gilo au centre ville et au mont Scopus. Enfin, le gouvernement israélien est en cours d'obtenir les approbations statutaires pour la construction d'une troisième ligne, la Ligne bleue, qui ira de Ramot, le plus vaste quartier colonial, à Gilo, connectant les blocs de colonies du nord-ouest et du sud-ouest de Jérusalem-Est. La ligne bleue est évaluée servir 250.000 passagers par jour. Les lignes vertes et bleues coûteraient environ 10 milliards de shekels chacune¹⁵.

La disposition des stations des lignes prévues montre la même répartition préférentielle que la ligne existante (par exemple, la Ligne verte a 40 arrêts, dont un seul dans un quartier palestinien, Beit Safara) et on peut être assurés que la construction et les extensions des nouvelles lignes seront caractérisées par le même impact négatif disproportionné sur les Palestiniens. En se basant sur le processus des objections au plan directeur du premier projet de transport public (Plan directeur local 8000), où des dizaines d'objections par des résidents palestiniens ont été rejetées par les comités de planification, on peut sans risque estimer que la plupart des objections concernant les nouvelles lignes seront pareillement rejetées.

Le réseau de trams étendu, avec d'autres grands projets d'infrastructure (comme le périphérique de Jérusalem), est

conçu pour promouvoir une contiguïté territoriale accrue pour les colonies en même temps qu'une plus grande fragmentation territoriale des quartiers palestiniens. Alors que le Mur et les checkpoints continuent de supprimer la liberté de mouvement des Palestiniens, un système de trams assure que les colons peuvent se déplacer librement et rapidement des deux côtés de la ligne verte, facilitant la création d'espaces israéliens plus vastes, accessibles et bien connectés. A l'avenir, le gouvernement israélien et la municipalité de Jérusalem ont l'intention d'inclure les colonies de Cisjordanie dans ce système. En novembre 2016, le ministre israélien des transports Yisrael Katz a approuvé la progression d'un plan pour étendre le tram aux colonies environnantes¹⁶. Le ministère des Transports étudie actuellement les possibilités de relier la colonie de Geva Benyamin à la Ligne rouge via Neve Yaakov, la colonie de Givat Zeev à la Ligne bleue via Ramot et celle de Maale Adumim aux lignes vertes et rouges à French Hill¹⁷.

Le tramway de Jérusalem a aussi donné à la municipalité de Jérusalem l'occasion de renforcer son appareil de surveillance sur les quartiers palestiniens de la ville. A l'été 2014, le meurtre brutal du jeune de 16 ans Mohammed Abu Khdeir a fait jaillir une vague de protestations parmi les Palestiniens de Jérusalem-Est qui a aussi visé le tram. Lors d'un acte sans précédent, la municipalité de Jérusalem a utilisé des drones et des ballons de surveillance pour sécuriser le parcours du tram 24h/24. Comme c'est souvent le cas dans les territoires palestiniens occupés, la mesure d'urgence a survécu à l'« urgence » et est devenu une routine.¹⁸



POLICIER DES FRONTIERES A
UN ARRET DU TRAM A
JERUSALEM EST, JERUSALEM,
NOVEMBRE 2014. PHOTO PAR

LE CONTEXTE DE JÉRUSALEM EST

Immédiatement après l'occupation du territoire palestinien en 1967, Israël a annexé unilatéralement le territoire de Jérusalem-Est. Depuis, les gouvernements israéliens ont construit et étendu des quartiers coloniaux et les ont reliés pour établir une contiguïté territoriale entre eux dans Jérusalem-Est occupé¹⁹. Douze colonies ont été construites au cours des années à Jérusalem-Est, foyers de quelque 200.000 citoyens israéliens. Ces grands quartiers coloniaux, comme French Hill, Gilo, Ramot, Neve Yaakov, Pisgat Ze'ev et Har Homa, ont été construits entre les quartiers Palestiniens de Jérusalem-Est pour empêcher tout développement possible vers Jérusalem Ouest et pour les séparer du reste de la Cisjordanie²⁰.

Environ 263.232 Palestiniens vivent à Jérusalem-Est sous le statut de résidents permanents. Ils sont admissibles pour la sécurité sociale et des services municipaux, mais ne sont pas citoyens et n'ont pas de passeport israélien²¹. Les autorités israéliennes violent en routine leurs droits de résidents et depuis 1967, plus de 14.000 Palestiniens se sont vu révoquer leur droit de résidence²².

La colonisation dans Jérusalem nécessitait l'acquisition de terres appartenant aux résidents et aux institutions palestiniennes de la région. Depuis 1967, Israël a confisqué 38,3% des terres de Jérusalem-Est pour la construction de colonies juives. 10,8% restent non planifiés pour la construction, et 14,7% supplémentaires sont déclarés zones « inconstructibles ». Des 37% restants soi-disant prévus pour un usage palestinien, 19,8% sont destinés aux routes et aux infrastructures dans les quartiers palestiniens et 2,6% aux structures publiques, ne laissant que 13,8% de la zone pour la

construction de logements dans les quartiers palestiniens²³.

Sur plus de 200.000 unités de logement dans Jérusalem-Est, moins d'un quart sont situées dans les quartiers palestiniens. Entre 2010 et 2015, la municipalité de Jérusalem a délivré des permis de construction pour 11603 appartements à Jérusalem Ouest et Est, – dont seulement 878 dans les quartiers palestiniens²⁴.



UNE PELLETEUSE DOOSAN AU
COURS DE LA CONSTRUCTION
DU TRAM DE JERUSALEM,
JERUSALEM EST, AOUT 2009.
PHOTO : WHO PROFITS.

Les autorités municipales de planning appliquent aussi une politique active de démolitions de maisons. Depuis 1967, Israël a démoli plus de 2000 maisons à Jérusalem-Est. Comme les permis de construire israéliens sont extrêmement difficiles à obtenir, plus de 90.000 résidents vivent sous la constante menace d'une démolition²⁵. 2016 a été une année record pour les démolitions, avec plus du double du nombre de 2015²⁶. Depuis l'élection du président des USA Donald Trump, le nombre de démolitions a augmenté dramatiquement²⁷.

L'annexion de Jérusalem Est par Israël n'a jamais été reconnue par la communauté internationale. La Loi fondamentale : Jérusalem, capitale d'Israël de 1980 a été déclarée "nulle et non avenue" dans la résolution 478 du Conseil de sécurité de l'ONU, et les Nations Unies, les Hautes parties contractantes de la Convention de Genève, la Cour Internationale de Justice et le Comité international de la Croix Rouge considèrent toutes Jérusalem Est comme indiscutablement occupé d'après le droit international²⁸. Les quartiers coloniaux juifs construits à Jérusalem Est sont par conséquent illégaux d'après le droit

international, car ils violent l'article 49 de la quatrième Convention de Genève.

COMPLICITÉ DES ENTREPRISES

Les projets d'infrastructure à grande échelle comme le tram de Jérusalem nécessitent souvent une expertise absente du marché israélien. Ainsi, le secteur israélien du rail dépend fortement des fabricants étrangers pour la fourniture des véhicules et des rails et de technologies étrangères pour l'électrification, la signalisation, la tunnelisation et d'autres opérations cruciales. Un partenariat avec des compagnies internationales est par conséquent indispensable pour réussir l'exécution de grands projets ferroviaires.

La construction de la première ligne de tram a été basée sur un partenariat public-privé entre le gouvernement israélien et CityPass, un consortium de compagnies israéliennes et françaises. D'après le ministère israélien des Finances, l'expansion du réseau de trams emploiera la même méthode²⁹. L'implication de compagnies privées, tant israéliennes qu'étrangères, continuera par conséquent d'être cruciale pour sa réalisation.

Who Profits a identifié un certain nombre de compagnies israéliennes et internationales impliquées dans le projet extension du tramway: Alstom (France), Amy Metom Engineers and Consultants (Israël), David Ackerstein (Israël), Groisman Engineering (Israël), Ineco (Espagne) and Systra (France).

Les trois compagnies internationales comprises ci-dessous souscrivent à des principes de responsabilité entrepreneuriale qui incluent le respect et le soutien aux droits humains. Parmi ces compagnies, certaines sont des participants actifs du Pacte Mondial des Nations Unies (Ineco et Alstom), signifiant qu'elles ont accepté de se conformer aux responsabilités fondamentales dans les domaines des droits

humains, du travail, de l'environnement et de l'anti-corruption. Pourtant en participant à un projet d'infrastructure destiné à enraciner plus l'annexion illégale de Jérusalem-Est et à renforcer son entreprise illégale de colonisation, les compagnies ne facilitent pas seulement le viol israélien du droit international, mais elles en doivent rendre compte selon les principes du Pacte Mondial de l'ONU pour les droits humains, qui déclarent que « Les entreprises sont invitées à promouvoir et à respecter la protection du droit international relatif aux Droits de l'Homme » et « veiller à ne pas se rendre complices de violations des Droits de l'Homme. » Systra, par exemple, dans son document de politique générale de 2015, place la « promotion des droits humains » parmi ses engagements éthiques centraux³⁰. D'après son PDG, Systra croit qu' « une compagnie ne peut pas croître de manière durable sans être responsable de son impact sur la société et la planète; sans mettre le respect des autres et de l'éthique au cœur de ses affaires »³¹. Systra devrait par conséquent être tenu pour responsable de son impact sur les résidents palestiniens de Jérusalem-Est.

Alstom

Compagnie dans les marchés de la génération d'énergie et des transports, cotée en bourse.

Alstom développe et commercialise des systèmes, des équipements et des services dans le secteur ferroviaire. La compagnie est impliquée dans le projet du tram de Jérusalem. Elle fabrique et fournit les rames du tram de Jérusalem. Sa filiale à 100% Citadis Israel Ltd. a le contrat de maintenance du projet pour 22 ans. En juin 2013, Alstom a vendu les 20% de parts qu'il avait dans CityPass à Israel Infrastructure Fund (IIF), Harel Insurance Investments et Financial Services Ltd pour 30 millions de shekels. Cependant, Alstom, de pair avec Ashtram Group, reste le contractant en engineering et construction du projet. En décembre 2016, Alstom a aussi

débuté un projet pilote conjoint avec le tram de Jérusalem et la compagnie technologique israélienne Mobileye.

Informations sur l'entreprise:

Alstom est coté en bourse sur la bourse de Paris (Euronext: ALO).

Principaux actionnaires: L'État français (20%), Bouygues (8.33%), DNCA Finances (3.08%) et State Street Corporation (2.87%)

PDG: Henri Poupart Lafarge

CITADIS Israel Ltd. est une filiale à 100% pleinement consolidée. La compagnie a aussi des filiales possédées à 100% ou partiellement en Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, France, Hong Kong, Inde, Italie, Mexique, Pays-Bas, Roumanie, Royaume Uni, Singapour, Suède et USA.

Siège social:

48 Rue Albert Dhalenne

93400 Saint-Ouen

France

Tel: + 33-1-57068000

Site web:

www.alstom.com

Amy Metom Engineers and Consultants

Société de conseils en ingénierie, spécialisée en conception d'infrastructure d'ingénierie et en gestion de projets.

Avec Obermeyes Construction Management company (basée en Allemagne), Amy-Metom est le maître planificateur de la Ligne verte du tram de Jérusalem. Le parcours prévu du tram reliera des quartiers de colonies entre eux et aux quartiers de Jérusalem-Ouest. Ces quartiers sont Gilo, Talpiot et Mont Scopus (Har-HaTsofim).

La compagnie est aussi chargée du planning et du développement des nouvelles lignes de bus vertes et rouges en accord avec les nouveaux projets d'infrastructure pour le tram. Les

nouvelles lignes de bus comprennent plus de 13 stops dans Jérusalem-Est: des stops dans le quartier colonial de French Hill, un stop près de l'hôtel Dan au nord de Jérusalem-Est et neuf stops dans la colonie Gilo.

Autres activités d'Amy-Metom en rapport avec l'occupation

La compagnie est le principal planificateur du train rapide Tel-Aviv Jérusalem (appelé route A1) qui traverse la Cisjordanie occupée dans deux zones. La compagnie a planifié des sections B, C et D du train rapide Tel-Aviv Jérusalem. Ces trois sections incluent 20 km de tunnels et sont situées entre l'intersection de Latroun et le Centre de Congrès international (Binyanei HaUma) localisé dans Giv'at Ram à Jérusalem.

La compagnie a aussi fourni des services de planification pour un plan de transports dans la colonie Modi'in Illit et de projets de routes près d'Afik, une colonie des Hauts du Golan occupés.

En outre, la compagnie a développé un projet pour le Ministère israélien de la Construction et du logement dans plusieurs colonies des Hauts du Golan, dont Ortal, Bnei Yehuda, Hispin et Katzrin.

En 2012, la compagnie a développé les plans pour une des sections de la route 1 qui relie Tel-Aviv à Jérusalem. La route 1 traverse la ligne verte et connecte des colonies illégales au delà de la Ligne Verte aux villes israéliennes en deçà.

Informations sur l'entreprise:

La compagnie est la propriété privée de Dov Blau, Nir Shalaf, Michael Leonov, Ben-Eli Ezer Ilan BaNe'manut, Amy-Metom Engineers and Consultants Ltd. et de Eitam Civil Engineering Ltd.

Les projets d'Amy-Metom Company sont gérés par Eitam Project Management Ltd.

Eitam Civil Engineering Ltd. est possédé en privé par Tuval

Chak, Lyndia Yehuda, Tamir Ron, Leonov Micka, Goldraich Menahem et par Eitan Civil Engineering Ltd.

Siège social:

Yavne St 3

Haifa 33041 Israel

Tel: +972-4-8681111

Site web:

www.amymetoom.com.

David Ackerstein

Fournisseur de services de gestion, de planification et de contrôle pour des projets en ingénierie civile, transport, construction et infrastructure.

David Ackerstein Ltd. fournit des services de planification pour des relocalisations d'infrastructures pour l'extension de la Ligne rouge à Neve Yaakov. La compagnie a fourni des conseils d'ingénierie civile et d'infrastructure dans la construction de la Ligne rouge, y compris la gestion de contrats de BOT (transfert construction-opération) et la planification en amont pour le tram, dépôt et parking. La compagnie a participé à la relocalisation, à l'électrification et aux travaux de développement près du tunnel de Tzahal Square sur le chemin du premier tram. Elle fournit les services actuels de consultation, planning et contrôle pour le projet de transit de masse de Jérusalem.

Autres activités de David Ackerstein liées à l'occupation

La compagnie a géré plusieurs projets d'infrastructure routière à Jérusalem-Est, dont des améliorations sur la section 3 de la Route 50 (Route Begin) au sud-ouest de Jérusalem-Est et la régulation du trafic routier à Silwan, un quartier palestinien qui a été la cible de grands efforts de

judaïsation. Elle a aussi géré des projets de sécurisation des routes 5066, 90 et 35 qui desservent des colonies de Cisjordanie.

David Ackerstein a réalisé des projets de restauration, de développement et de conservation dans la Vieille Ville de Jérusalem-Est, dont l'entrée de la Porte de Jaffa, la rue El-Wad du quartier musulman et la rue Patriarchat Arménien dans le quartier arménien.

La compagnie a géré l'aire de stationnement Park & Ride de la colonie Pisgat Ze'ev et un projet dans la ZI Atarot B.

Elle a fourni des services de planning, de gestion et de contrôle pour l'Israel Electric Corporation pour des projets d'infrastructure électrique, dont une sous-station dans le quartier colonial Har Homa de Jérusalem-Est. Les travaux incluait des travaux d'infrastructure, de construction et un grand forage horizontal.

La compagnie travaille aussi avec des Conseils régionaux et locaux (israéliens) en Cisjordanie. Elle a géré un projet dans l'usine d'assainissement de la colonie Beit Aryeh ainsi que des projets d'infrastructure et de développement résidentiel dans la colonie, et a été impliqué dans l'installation d'adductions d'eau dans la colonie cis jordanienne de Har Adar.

La liste des client de la compagnie comprend la municipalité de Ma'ale Adumin, Le Conseil régional Mateh Binyamin, le Conseil local de Beit Aryeh et l'Economic Co. for the Development de Ma'ale Adumim.

Informations sur l'entreprise

Propriétaire et Directeur: David Ackerstein

Siège social:

40 Givat Shaul St. Jérusalem 95477

Israël

Tel.: +972 26517603

Site web: www.ackerstein-eng.co.il

Groisman Engineering

Compagnie de management israélienne fournissant des services de consultation et de gestion dans des domaines tels que l'infrastructure ferroviaire, les systèmes de trams et les systèmes de sécurité des tunnels.

Groisman Engineering est impliqué dans la construction du tram de Jérusalem. La compagnie a joué un rôle leader dans l'Engineering Procurement Construction (EPC) et a servi d'office secondaire de construction pour les travaux d'infrastructure civile. Il a aussi conçu la coordination entre le dépôt et les sous-stations, planifié la coordination de l'EPC et supervisé la construction de l'infrastructure civile.

Autres activités de Groisman Engineering liées à l'occupation

La compagnie a été impliquée dans un projet de construction pour la Moriah-Jerusalem Development Company, en construisant la pente routière 1-12 pour la colonie Pisgat Zeev de Jérusalem Est. Elle a été à la tête de tous les aspects de la gestion: conception, coordination d'offre et supervision pendant la construction.

La compagnie est aussi impliquée dans deux projets d'infrastructure et de construction pour le Ministère de la Défense, conduisant la phase de conception d'une

relocalisation majeure de l'armée israélienne et participant à la conception d'un nouveau terrain d'entraînement militaire dans le Néguev (Naqab).

Informations sur l'entreprise

Fondateur et dirigeant: Eng. Offer Groisman

La compagnie a un partenariat avec Alstom pour la construction du tram de Jérusalem. Parmi les autres partenaires on compte Marshall Macklin Monaghan Group, Aecon et Model Group.

La société est aussi présente au Mexique.

Siège social:

16 Habrosh St. Savion, 56516

Israël

Tel: +972-3-5326415

Site web: www.groisman-eng.co.il

Ineco

Une compagnie d'ingénierie des infrastructures et de consultance fournissant des services pour la gestion de systèmes de transport dans les secteurs de l'aviation, du rail, des routes, des transports urbains et maritimes et de la construction.

En août 2016, Ineco a gagné un appel d'offres pour la conception et l'ingénierie des tunnels de la Ligne bleue du tram de Jérusalem. Le parcours prévu de la Ligne bleue va de la colonie Gillo au sud-ouest de Jérusalem Est à la colonie Ramot au nord-est via le centre ville.

Le coût prévu de la section de 2,5 km en tunnel est 100

millions de shekels.

Ineco participe aussi à la phase de conception de l'électrification des wagons d'Israel Railways.

Informations sur l'entreprise:

PDG: Isaac Martín-Barbero

Ineco a été fondé en 1968. En 2010 il a fusionné avec Tifsa.

Ineco est une société commerciale détenue par l'Etat dans le cadre du Ministère des Travaux publics via ses actionnaires: ENAIRE (45.85%), Adif Alta Velocidad (20.68%), Adif (20.69%) et Renfe (12.78%). Les sociétés détentrices sont toutes des sociétés publiques responsables de la gestion du système de transports espagnol.

Ineco a deux filiales: Ineco do Brasil (Brésil) et Inecomex (Mexique). Il a aussi des parts dans Tenemetro (10%), CEAVMM (1.5%) et dans AIE Crida (16.67%).

Les recettes de la compagnie ont été de 195.390.770 euros en 2015.

Siège social:

Paseo de la Habana, 138

Madrid 28036

Espagne

Tel: +34-9-14521200

Site web: www.ineco.com

Systra

Groupe de consulting et d'ingénierie spécialisé dans la

conception d'infrastructures de transport pour les métros, tramways, lignes à haute vitesse et trains classiques.

En 2011, Systra, en coentreprise avec le groupe DEL et MATI, un centre de développement d'affaires, a gagné l'appel d'offres pour la conception du schéma préliminaire de la Ligne bleue du Tram de Jérusalem.

Systra était responsable de la gestion du projet, des contrôles de qualité, des documents de soumissions et du schéma préliminaire d'ingénierie, y compris de l'intégration urbaine du tramway, de la disposition des sous-stations et des principes opérationnels.

Informations sur l'entreprise:

_Systra est une filiale conjointe de deux entreprises publiques détenues par l'Etat français: la SNCF (42%) et la RATP (42%). Les parts restantes sont détenues par des banques françaises (15%) et des salariés actionnaires (1%).

PDG: Pierre Verzat

Filiales: Systra Consulting (USA), CANARAIL (Canada), TECTRAN SYSTRA Brasil (Brésil), VETEC SYSTRA Brasil (Brésil), SYSTRA ALGERIA (Algérie), SYSTRA MOROCCO (Maroc), SYSTRA – SOTECNI (Italie), SYSTRA Ltd. Great Britain (UK), SYSTRA Ltd. Ireland (Irlande), DALCO ELTEKNIK (Suède), SYSTRA Asia Pacific (Hong Kong), SYSTRA MVA India (Inde), SAI (Inde), SYSTRA Shanghai (Chine), SYSTRA Korea (Corée), MVA Hong-Kong / MVA Asia Limited (Hong Kong), SYSTRA MVA Singapore (Singapour), SYSTRA MVA Thailand (Thaïlande), Beijing MVA Transport Consultants (Chine), MVA Transport Consultants (Shenzhen) (Chine), Systra Scott Lister (Australie).

85% des projets sont conduits en partenariat avec des autorités de transport et 15% en partenariat avec des compagnies privées.

Les recettes de la compagnie ont été de 612 millions d'euros en 2016.

Siège social:

72 Rue Henry Farman Cedex 15

75015 Paris

France

Tel. +33-1-40166100

Site web: www.systra.com

Notes:

1 Bureau du Premier ministre, "PM Sharon's Statements at the Ceremony for the Signing of the Light Train Agreement", www.pmo.gov.il, 17 juillet 2005.

2 Civic Coalition for Defending Palestinians' Rights in Jerusalem (CCDPRJ), "The Jerusalem Light Rail Train: Consequences and Effect", Jérusalem: CCDPRJ, décembre 2009. Enregistré.

3 Avi Bar El, "The operator of the light rail in Jerusalem is abandoning; the concessionaire in Tel

Aviv is paralyzed" (Hébreu), *TheMarker*, 8 juin 2009.

4 A/63/35, "Report of the Committee on the Exercise of the Inalienable Rights of the Palestinian People", *UNISPAL*, 4 novembre 2008.

5 "Survey of Palestinian Neighborhoods in East Jerusalem", *Bimkom*, Jérusalem, 2013.

6 CCDPRJ, p. 10.

7 ICRC, *Rule 51: Public and Private Property in Occupied*

Territories, Droit humanitaire international coutumier.

8 Protocole du sous-comité pour les Objections no. 2002035, tenu le 28.11.2002 (Hébreu). Enregistré par Who Profits.

9 L'article 55 des Conventions de La Haye ne désigne la puissance occupante que comme administratrice et usufruitière des biens immobiliers, comme la terre. En conséquence, l'utilisation de la terre dans les TPO se limite à une administration et n'est autorisée à fonctionner que comme mandataire des biens publics occupés.

Par conséquent Israël n'a pas le droit d'exploiter la terre d'une façon qui écrase l'économie de la population occupée et bénéficie à ses propres habitants ou à son économie nationale.

10 CCDPRJ, p. 8.

11 <http://whc.unesco.org/en/decisions/6243/>

12 "The Green Line Presentation" *J-Net*, août 2016.

13 Oren Dori, "The new siege threatening Jerusalem" (Hébreu), *TheMarker*, 20 septembre 2016.

14 Amiram Barkat, "Everyone loses as gov't severs CityPass light rail link", *Globes*, 5 juillet 2017.

15 « The tender for the J-NET of the Jerusalem rail system advances to the Pre Qualification (PQ) stage » .

16 Amalia Duak, "Breaking: Train to the settlements" (Hébreu), *Mako*, 1er novembre 2016.

17 Shachar Ilan, "Yisrael Katz winks to the right: 408million shekels for roads in Judea and Samaria" (Hébreu), *Calcalist*, 16 mars 2017.

18 Pour plus d'informations, voir Who Profits, mise à jour 2015 "Eye in the Sky New Aerial Surveillance Systems and the Jerusalem Light Rail".

19 Amina Nolte and Haim Yacobi, "Politics, Infrastructure, and Representation: The Case of Jerusalem's Light Rail," *Cities* 43, 2015.

20 Who Profits, "Financing Land Grab: The Direct Involvement of Israeli Banks in the Israeli Settlement Enterprise", février 2017.

21 Ibid

22 "East Jerusalem: Key Humanitarian Concerns. Update August 2014" *OCHA*, août 2014.

23 Who Profits, "Financing Land Grab: The Direct Involvement of Israeli Banks in the Israeli Settlement Enterprise", février 2017.

24 Ibid.

25 *OCHA* 2014.

26 "Record number of demolitions and displacements in the West Bank during 2016" *OCHA*, 10 février 2017.

27 Nir Hasson, « Sharp rise in number of Israeli demolitions in East Jerusalem since Trump's election » *Haaretz*, 21 février 2017.

28 "40 Years after the Unlawful Annexation of East Jerusalem: Consolidation of the Illegal Situation Continues Through the Construction of the Jerusalem Light Rail" *Al-Haq*, 12 octobre 2010.

29 "The early selection documents for significant expansion have been published" 23 avril 2017.

30 Systra, "General Policy – December 2015". www.systra.com.

31 Systra, "Responsibility". www.systra.com.

Source: Who Profits

Traduction: JPB pour BDS France