

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

EXPOSÉ ÉCRIT

EN L'AFFAIRE

(ORGANISATION DES NATIONS UNIES)

CONSÉQUENCES JURIDIQUES DE L'ÉDIFICATION D'UN MUR

DANS LE TERRITOIRE PALESTINIEN OCCUPÉ

(DEMANDE D'AVIS CONSULTATIF)

**Exposé écrit soumis à la Cour internationale de Justice
par
le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies**

I. Introduction

1. Le 8 décembre 2003, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution A/RES/ES-10/14, dans laquelle elle décidait, en vertu de l'Article 96 de la Charte des Nations Unies, de demander à la Cour internationale de Justice (ci-après appelée « la Cour »), conformément aux dispositions de l'Article 65 du Statut de la Cour, de rendre d'urgence un avis consultatif sur la question suivante : « Quelles sont en droit les conséquences de l'édification du mur qu'Israël, puissance occupante, est en train de construire dans le Territoire palestinien occupé, y compris à l'intérieur et sur le pourtour de Jérusalem-Est, selon ce qui est exposé dans le rapport du Secrétaire général, compte tenu des règles et des principes du droit international, notamment la quatrième Convention de Genève de 1949 et les résolutions consacrées à la question par le Conseil de sécurité et l'Assemblée générale? »

2. Dans une ordonnance datée du 19 décembre 2003, la Cour a rendu en l'affaire *Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le Territoire palestinien occupé* une ordonnance établissant la procédure à suivre. Dans cette ordonnance, elle a décidé notamment que « l'Organisation des Nations Unies et ses États Membres sont jugés, conformément au paragraphe 2 de l'Article 66 du Statut, susceptibles de fournir des renseignements sur l'ensemble des aspects soulevés par la question soumise à la Cour pour avis consultatif ». En conséquence, les renseignements ci-après sont soumis pour compléter ceux figurant dans le rapport du Secrétaire général en date du 24 novembre 2003, établi en application de la résolution ES-10/13 de l'Assemblée générale (A/ES-10/248); ils ont trait aux faits nouveaux intervenus concernant l'édification de la Barrière depuis la parution de ce rapport.

3. Sauf indication contraire, les données factuelles fournies dans le présent exposé sont fondées sur des observations sur le terrain et des recherches menées par des fonctionnaires de l'Organisation des Nations Unies entre le 25 novembre 2003 et le 25 janvier 2004 ainsi que sur des renseignements obtenus auprès des autorités israéliennes compétentes par l'Organisation des Nations Unies, avec l'aide du Ministère israélien des affaires étrangères. Un fonctionnaire de haut rang du Bureau du Coordonnateur spécial des Nations Unies dans les territoires palestiniens occupés s'est également rendu sur le terrain, le 22 janvier 2004, en compagnie du chef de l'Administration de la zone de séparation hermétique au Ministère israélien de la défense.

II. Phases du projet : travaux achevés et travaux en cours

Aperçu

4. Selon des informations nouvellement actualisées, l'édification de la Barrière comporte quatre phases. À ce jour, les travaux sont achevés sur environ 190 kilomètres. Cela couvre la *Phase A* et la majeure partie de la *Phase B*, qui inclut

une partie du centre et du nord de la Cisjordanie et deux courts tronçons au nord et au sud de Jérusalem. De nouveaux travaux de construction concernant la *Phase C* ont commencé au début de décembre 2003 dans certaines parties du centre de la Cisjordanie et à Jérusalem. Quant à la *Phase D*, prévue pour le sud de la Cisjordanie, elle n'a pas encore débuté.

5. De nouveaux éléments sont actuellement ajoutés à la partie terminée du dispositif constituant la Barrière, dont au moins deux des cinq grands terminaux prévus le long de la Barrière, sur le modèle des terminaux d'Erez et de Karni dans la bande de Gaza. D'après des renseignements communiqués à l'Organisation des Nations Unies, plusieurs nouvelles routes qui feront partie du dispositif sont actuellement en cours de planification ou de construction : 13 pour les Palestiniens s'étendant sur 57 kilomètres et sept pour les Israéliens s'étendant sur 17 kilomètres. En outre, la Barrière au nord et au sud de Jérusalem suit en gros les plans israéliens actuels pour les grands axes, y compris à l'est un périphérique menant vers le sud de la ville et une autoroute menant vers le nord, la route 45.

Phase A

6. Cette première partie de la Barrière, qui, selon des informations actualisées, s'étend sur 150 kilomètres entre le poste de contrôle de Salcm au nord de Djénine et la colonie d'Elkana dans le centre de la Cisjordanie, y compris la double barrière entourant l'enclave de Baqa Sharqiya, a été déclarée achevée le 31 juillet 2003. Sont actuellement en cours dans cette zone des travaux de réaménagement du tracé de la Barrière, de construction d'un terminal pour le passage et de construction routière. Le personnel des Nations Unies sur le terrain a calculé que la Barrière avait placé environ 56 000 Palestiniens dans des enclaves, soit des zones encerclées par la Barrière avec une ouverture sur la Cisjordanie. Ce chiffre inclut 5 300 Palestiniens vivant entre la Barrière et la Ligne verte dans des « zones fermées » où Israël exige des résidents palestiniens qu'ils détiennent un permis ou une carte d'identité. Il inclut également 8 200 Palestiniens qui vivent dans des zones entrant dans le champ d'application de l'ordonnance militaire portant création des « zones fermées » (« Ordonnance sur les instructions en matière de sécurité (Judée et Samarie) (No 378), 1970, Déclaration concernant la fermeture de la zone numéro s/2/03 (zone de séparation hermétique) » du 2 octobre 2003, ci-après appelée l'« Ordonnance sur les zones fermées »), mais où le système de permis n'est actuellement pas appliqué.

7. *L'enclave Nazlat Issa – Baqa Sharqiya.* Dans le cadre de l'édification de la *Phase A* achevée en juillet 2003, une section de la Barrière a été construite à l'est de cette enclave dans le nord de la Cisjordanie, coinçant environ 6 700 personnes entre la Ligne verte et la Barrière. À la fin de novembre 2003, Israël a commencé la construction d'une nouvelle section de la Barrière le long de la Ligne verte jusqu'à l'ouest de l'enclave, laquelle est presque achevée. Une partie passe à travers la ville de Nazlat Issa, où un mur de béton de 6 mètres de haut et de 800 mètres de long a été construit. L'enclave tombe sous le coup de l'Ordonnance sur les zones fermées, mais il n'est pas encore exigé des résidents qu'ils obtiennent un permis pour y rester. L'Organisation des Nations Unies a été informée que le côté est de la Barrière serait un jour démantelé, mais pour le moment, il n'y a encore aucun signe sur le terrain.

8. *Infrastructure à Tulkarem.* Un terminal important est en cours de construction sur la Ligne verte juste au sud de la ville de Tulkarem. Son achèvement est prévu pour mai 2004. D'après des informations communiquées à l'Organisation des Nations Unies, il a été conçu sur le modèle du passage de Karni dans la bande de Gaza et comprendra également un dépôt de carburant, un camp de l'armée et une zone industrielle adjacente. À l'est de ce terminal, ont débuté les travaux de construction d'un passage sur la route desservant plusieurs colonies israéliennes, qui pourra être emprunté par les Palestiniens pour accéder à Tulkarem à partir du sud. Des travaux d'amélioration d'une route tertiaire non pavée située près de la Barrière entre Tulkarem et Qalqiliya sont également en cours.

9. *Les enclaves de Qalqiliya et Habla.* Israël a supprimé le poste de contrôle permanent situé à l'est de la ville encerclée de Qalqiliya, mais des points de contrôle temporaires peuvent encore bloquer les entrées et les sorties. À la mi-janvier 2004, a débuté la construction d'une série de passages sur la route desservant la colonie d'Alfe Menashe, afin de donner aux Palestiniens de l'enclave voisine d'Habla accès à la ville de Qalqiliya. Un point de passage pour les marchandises et les personnes est actuellement aménagé à l'est des deux enclaves où la Barrière traverse la principale route menant à la ville de Naplouse.

Phase B

10. Le tronçon correspondant à cette *Phase* devrait s'étendre sur environ 40 kilomètres à l'est du poste de contrôle de Salem le long de la partie nord de la Ligne verte jusqu'à la vallée du Jourdain. Le Gouvernement israélien avait annoncé qu'il serait achevé en décembre 2003, mais les travaux sont toujours en cours. La première section de ce tronçon, qui suit de près la Ligne verte ou coïncident avec elle des montagnes de Gilboa jusqu'au village d'al-Mutilla au-dessus de la vallée du Jourdain est presque achevée. Deux sections supplémentaires de la Barrière partent dans des directions différentes à cet endroit. Au début de janvier 2004 ont débuté les travaux de construction d'une section qui s'étend plein est jusqu'à la frontière avec la Jordanie. L'autre section s'étendra plein sud entre la Ligne verte et le village de Taysir. Des officiers israéliens ont informé l'Organisation des Nations Unies que cette section ne serait peut-être pas édiflée, mais on peut observer un début de construction.

11. *Point de contrôle de Jalameh.* D'importants travaux de construction sont en cours à ce point de contrôle, qui est situé juste au nord de Djénine et est le principal point de passage entre Israël et le nord de la Cisjordanie. L'ONU croit comprendre qu'un terminal et un camp militaire sont en cours de construction et qu'il est également prévu de construire une zone industrielle.

Phase C (à l'exclusion de Jérusalem-Est occupée)

12. La construction a commencé au début de décembre 2003 sur le tronçon de la *Phase C*, qui va du point d'aboutissement de celui de la *Phase A*, près de la colonie israélienne d'Elkana dans le centre de la Cisjordanie jusqu'au village de Nu'man au sud-est de Jérusalem. Ce tronçon est divisé en trois; les travaux sont déjà en cours sur plusieurs segments de la Phase C1, qui représente l'essentiel du tracé. La Phase C2 entourera ce qu'on appelle « le saillant d'Ariel », qui devrait pénétrer de

22 kilomètres à l'intérieur de la Cisjordanie pour inclure 52 000 colons israéliens. L'ONU a été informée que ce tronçon sera le dernier à être construit, en partie en raison de pressions intérieures et internationales visant à en modifier le tracé. La Phase C2 comprend deux « barrières avancées » de huit à 10 kilomètres de long, reliant les segments sinueux de la Barrière dans le centre-sud de la Cisjordanie.

13. *Phase C1.* La construction a commencé au début de décembre 2003 sur certains tronçons dans la partie centrale de la Cisjordanie. Le premier suit une direction nord-sud entre les villages de Rantis et de Budrus, où la Ligne verte s'infléchit vers le sud-est en direction de Jérusalem. Environ quatre kilomètres de la barrière sur un total de 40 kilomètres dans cette zone sont actuellement en cours de construction, principalement à proximité de la Ligne verte. Il est projeté qu'un tronçon d'environ 36 kilomètres de la Barrière, prévu dans cette zone, passera à l'est de la Ligne verte. À la fin de décembre 2003, une série d'ordonnances de confiscation de terres ont été émises dans plusieurs villages de la municipalité de Betunia, le long du tracé prévu de la Barrière, qui se poursuit à l'est en direction de Jérusalem. Une grande partie de ce tronçon s'écarte de la Ligne verte, pénétrant jusqu'à sept kilomètres à l'intérieur de la Cisjordanie, au point où il se rattache à la partie déjà achevée du tronçon de la *Phase A* au camp militaire d'Ofer au sud de Ramallah.

14. *Phase C3.* Les deux « barrières avancées » prévues pour cette phase pénètrent jusqu'à neuf kilomètres à l'intérieur de la Cisjordanie. L'ONU croit comprendre que les éléments précis et la date de début des travaux n'ont pas encore été déterminés, mais si cette phase était achevée, ces barrières entraîneraient la formation de deux enclaves peuplées de 72 000 Palestiniens dans 24 localités. Une barrière avancée suit la direction nord-sud et est grossièrement parallèle au tracé actuellement en cours de construction entre les villages de Rantis et de Budrus, comme on l'a indiqué au paragraphe 13. L'ONU a été informée que cette « barrière avancée » est nécessaire pour sécuriser les abords de l'aéroport Ben Gourion. L'autre barrière avancée suit une direction est-ouest, le long d'une crête qui ferait partie de l'itinéraire de la Route 45, une autoroute en construction.

Phase C (Jérusalem-Est occupée)

15. De nouveaux travaux ont commencé à la fin de novembre 2003 le long de la partie sud-est de la limite, déclarée unilatéralement par Israël, de la municipalité de Jérusalem. Le tracé pénètre jusqu'à six kilomètres à l'intérieur de la Ligne verte, depuis la localité suburbaine d'El-Ezariya vers le sud jusqu'à une partie déjà existante de la Barrière au voisinage de la colonie de Har Homa. Cette section inclut des segments d'un mur de béton de neuf mètres de haut dans des zones peuplées, y compris El-Ezariya, qu'ils coupent ainsi de Jérusalem, et la localité voisine d'Abou Dis, qui se trouve coupée en deux. Au moins 35 000 personnes habiteront ainsi à l'est de ce segment de la Barrière, qui n'a pas de porte. L'ONU croit comprendre que les Palestiniens détenteurs de cartes d'identité de Jérusalem ou de permis valables pourront passer par le point de contrôle qui se trouve au pied du mont des Oliviers, côté est.

16. Un autre mur de béton a été érigé en haut d'une colline, au sud d'Abou Dis, où se trouve une base de la police des frontières. Cette base surplombe la construction de la Barrière vers le sud, qui suit le tracé prévu pour la rocade orientale de

Jérusalem. Le petit village palestinien de Nu'man est situé à l'extrémité sud de ce tronçon, là où celui-ci rejoint un segment déjà construit de la Barrière. Un terminal pour le passage des personnes et des marchandises venant du sud de la Cisjordanie est apparemment prévu en ce point.

17. Plusieurs routes sont prévues ou en construction en conjonction avec la Barrière autour de Jérusalem. L'échangeur d'al-Zaim, au pied du mont des Oliviers côté est, est en cours d'aménagement important. Selon l'information communiquée à l'ONU, cet échangeur séparera les réseaux routiers israélien et palestinien le long de la Barrière dans le nord et le sud de la ville. Le trafic routier israélien provenant des colonies situées à l'est et dans la vallée du Jourdain sera relié à des routes menant à Jérusalem et aux colonies du nord. Le trafic palestinien sera dirigé vers le nord et le sud de la Cisjordanie, les détenteurs des permis valables pouvant accéder à Jérusalem-Est en franchissant le mont des Oliviers.

18. Le tracé de la Barrière de la partie nord de Jérusalem coïncide avec de grands projets d'infrastructures routières. Une route desservant les colonies de Pisgat Zeev et Neve Yaakov, dans le nord de Jérusalem, qui s'arrête à la localité palestinienne d'Al-Ram, continuera, le long du tracé prévu de la Barrière, sur deux kilomètres, jusqu'à la zone industrielle d'Atarot. La Barrière rejoint en ce point les travaux déjà terminés au point de contrôle proche de Qalandiya, qui contrôle le passage entre Ramallah et Jérusalem. Al-Ram sera séparé de Jérusalem et le point de contrôle sera déplacé de deux kilomètres environ vers l'ouest, où un terminal est prévu. La Barrière prévue en ce point rejoint également le tracé prévu de la Route 45. L'ONU a été informée que des modifications du tracé de cette autoroute, dans cette zone, sont encore à l'étude, en dépit d'indices montrant l'existence de travaux de terrassement à l'est de Qalandiya, à une certaine distance du tracé actuellement prévu de la Barrière.

Phase D

19. Les travaux de construction de la Barrière n'ont pas encore commencé sur le tracé de la *Phase D*, dans le sud de la Cisjordanie.

III. Le processus de réquisition de terrains en vue de la construction de la Barrière

20. Le processus de réquisition de terrains demeure le même que celui décrit dans le rapport du Secrétaire général établi en application de la résolution ES-10/13 de l'Assemblée générale.

IV. La création de zones d'accès interdit

21. La série d'instruments juridiques promulgués par les Forces de défense israéliennes le 2 octobre 2003 (les ordonnances sur les zones d'accès interdit) demeure en place.

V. Conclusion

22. La mise à jour factuelle du rapport du Secrétaire général établi en application de la résolution ES-10/13 de l'Assemblée générale montre que le Gouvernement israélien poursuit la construction de la Barrière le long du tracé approuvé par le cabinet israélien le 1er octobre 2003 dans sa décision No 883. En outre, le Gouvernement israélien a commencé les travaux visant à ajouter certains aménagements à des tronçons déjà achevés de la Barrière : terminaux, routes, passages souterrains et portes.