



THE SECRETARY-GENERAL

Cour internationale de Justice

Enregistré au Greffe le :

International Court of Justice

Filed in the Registry on :

30 JAN. 2004 /10

29 January 2004

Excellency,

Pursuant to the Order of the Court dated 19 December 2003, I have the honour to transmit to the Court a written statement in the case of *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory (Request for Advisory Opinion)*.

I also have the honour to inform you that the United Nations will not present oral statements and comments to the Court during the hearings of the said case.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Annan', written in a cursive style.

Kofi A. Annan

His Excellency
Mr. Shi Jiuyong
President of the International Court of Justice
The Hague

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

**WRITTEN STATEMENT
IN THE CASE CONCERNING**

(UNITED NATIONS)

**LEGAL CONSEQUENCES OF THE CONSTRUCTION OF A WALL
IN THE OCCUPIED PALESTINIAN TERRITORY
(REQUEST FOR ADVISORY OPINION)**

Written Statement Submitted to the International Court of Justice by the Secretary-General of the United Nations

I. Introduction

1. On 8 December 2003, the United Nations General Assembly adopted resolution A/RES/ES-10/14, whereby it decided, in accordance with Article 96 of the Charter of the United Nations to request the International Court of Justice (hereafter "the Court") pursuant to Article 65 of the Statute of the Court, to urgently render an advisory opinion on the following question: "What are the legal consequences arising from the construction of the wall being built by Israel, the occupying Power, in the Occupied Palestinian Territory, including in and around East Jerusalem, as described in the report of the Secretary-General, considering the rules and principles of international law, including the Fourth Geneva Convention of 1949, and relevant Security Council and General Assembly resolutions?"

2. By an Order dated 19 December 2003, concerning the case of *Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory*, the Court established the procedures to be followed in this case. By that Order, the Court decided, *inter alia*, that "the United Nations and its Member States are considered likely, in accordance with Article 66, paragraph 2 of the Statute of the Court, to be able to furnish information on all aspects raised by the question submitted to the Court for advisory opinion". Accordingly, the following information is submitted to supplement the information contained in the report of the Secretary-General of 24 November 2003 (A/ES-10/248) prepared pursuant to General Assembly resolution , and concerns developments with respect to the construction of the Barrier which have taken place since the issuance of that report.

3. Unless otherwise indicated, factual information in this submission is based on field observations and research conducted by United Nations' officials between 25 November 2003 and 25 January 2004, as well as information obtained by the United Nations from competent Israeli authorities, as facilitated by the Israeli Ministry of Foreign Affairs. A senior UNSCO official also toured the area accompanied by the head of the Seam Zone Administration in the Israeli Ministry of Defense on 22 January 2004.

II. Phases of the Route Completed or Under Construction

Overview

4. According to newly updated information, the construction of the Barrier is divided into four phases. To date, approximately 190 kilometres of the Barrier have been completed. This comprises *Phase A* and most of *Phase B*, which include part of the central and northern West Bank and two short stretches north and south of Jerusalem. New construction began in early December 2003 on *Phase C* in part of the central West Bank and Jerusalem. Work has yet to start on *Phase D*, which is planned for the southern West Bank.

5. New components are being added to the completed Barrier complex, including at least two of five planned major crossing terminals along the Barrier that are modelled after the Erez and Karni crossings in the Gaza Strip. According to information provided to the United Nations, several new West Bank roads will be part of the Barrier complex, and are planned or under construction: 13 for Palestinians covering 57 kilometres and seven for Israelis covering 17 kilometres. In addition, the route of the Barrier to the north and south of Jerusalem roughly follows existing Israeli plans for arterial roads, including an eastern ring road to the south of the city and a motorway to the north, Highway 45.

Phase A

6. This initial part of the Barrier, which, according to updated information, runs 150 kilometres from the Salem checkpoint north of Jenin to the settlement of Elkana in the central West Bank, including the double barrier around the Baqa Sharqiya enclave, was declared completed on 31 July 2003. Current activity in this area involves adjustments to the Barrier's route, the construction of a crossing terminal, and road work. United Nations officials on the ground calculate that the Barrier has put approximately 56,000 Palestinians in enclaves, areas encircled by the Barrier that open into the West Bank. This includes around 5,300 Palestinians between the Barrier and Green Line in "Closed Arcas" where Israel requires permits or identity cards for Palestinians who reside there. Another 8,200 Palestinians live in areas which are subject to the Military Order that created the "Closed Areas" ("Order Concerning Security Directives (Judea and Samaria) (number 378), 1970, Declaration Concerning the Closure of Area Number s/2/03 (Scam Arca)" of 2 October 2003, hereinafter referred to as the "Closed Arcas Order"), but where the permit system is currently not implemented.

7. *The Nazlat Issa - Baqa Sharqiya enclave.* As part of the *Phase A* construction completed in July 2003, a Barrier section was built to the east of this enclave in the northern West Bank, placing its approximately 6,700 people between the Green Line and the Barrier. In late November 2003, Israel began constructing a new Barrier section along the Green Line to the enclave's west, which is almost completed. Some of it runs directly through the town of Nazlat Issa, where a concrete wall six-meters high and 800 meters long has been constructed. The enclave is under the Closed Areas Order but residents are not yet required to obtain permits to remain there. The United Nations has been informed that the east side of the Barrier will eventually be pulled down, although there is no evidence of this yet on the ground.

8. *Tulkarem Infrastructure.* A major crossing terminal is under construction on the Green Line just south of the town of Tulkarem, due for completion in May 2004. According to information made available to the United Nations, it is modelled on the Karni crossing in Gaza and will also include a fuel depot, army camp and adjacent industrial zone. To the east of this terminal, construction has started on an underpass beneath a road that services several Israeli settlements to provide Palestinians access to Tulkarem from the south. Improvements are also underway on an unpaved tertiary road near the Barrier between Tulkarem and Qalqiliya.

9. *The Qalqiliya - Habla enclaves.* Israel has removed the permanent checkpoint east of the encircled town of Qalqiliya, although temporary checkpoints can still block movement in and out. In mid-January 2004, construction started on a set of underpasses beneath the road servicing the settlement Alfe Menashe to give Palestinians in the neighbouring Habla enclave access to Qalqiliya. A crossing point for goods and people is being levelled to the east of the two enclaves, where the Barrier crosses the main road to the city of Nablus.

Phase B

10. This Phase is planned to run approximately 40 kilometres east from the Saleem checkpoint along the northern part of the Green Line to the Jordan Valley. The Government of Israel had announced a December 2003 completion date, but construction continues. The first sections of this Phase, which runs near or on the Green Line through the Gilboa Mountains to the village of al-Mutilla above the Jordan Valley, are nearly complete. Two additional sections of the Barrier diverge at this point. Construction started in early January 2004 on one section that runs due east to the Jordanian border. The other section is planned to run due south and away from the Green Line to the village of Taysir. Israeli officials informed the United Nations that this section may not be completed, although evidence of construction can be seen.

11. *Jalameh Checkpoint.* Major construction work is underway at this checkpoint, which is due north of Jenin and functions as the primary point of entry between Israel and the northern West Bank. The United Nations understands that a crossing terminal and army camp are being erected, and an industrial zone is also planned for the site.

Phase C (Excluding Occupied East Jerusalem)

12. Construction started in early December 2003 on *Phase C*, which runs from the terminus of *Phase A*, near the Israeli settlement Elkana in the central West Bank, to the village of Nu'man, southeast of Jerusalem. It is divided into three different stages, with work underway along several parts of C1, which forms the bulk of the route. Stage C2 is the so-called "Ariel Salient", which is planned to cut up to 22 kilometres into the West Bank to incorporate 52,000 Israeli settlers. The United Nations has been informed that this stage will be the last to be built, apparently in part due to internal and international pressure to change the route. Stage C3 comprises two eight to 10 kilometre "depth barriers" that connect between serpentine segments of the Barrier in the south-central West Bank.

13. *Stage C1.* Construction started in early December 2003 along parts of this route in the central West Bank. The first is along a north-south axis between the villages of Rantis and Budrus, where the Green Line heads southeast toward Jerusalem. Approximately four kilometres of the Barrier out of a total of 40 kilometres in this area is currently under construction, mostly near the Green Line. It is projected that about 36 kilometres of the Barrier planned in this area runs east of the Green Line. In late December 2003, a set of land confiscation orders was issued in several villages in the municipality of Betunia along the planned route of the Barrier as it continues east toward Jerusalem. Much of this part of the route deviates from the Green Line, reaching up to seven kilometres inside the West Bank at the point where it connects with a completed section of *Phase A* construction at Ofer Military Camp south of Ramallah.

14. *Stage C3.* The two planned "depth barriers" of this stage run up to nine kilometres inside the West Bank. The United Nations understands that the exact components or start date for construction have not yet been determined, but if completed, they will form two enclaves encompassing 72,000 Palestinians in 24 communities. One depth barrier runs north-south, roughly parallel with current construction between the villages of Rantis and Budrus noted in paragraph 13. The United Nations has been informed that this "depth barrier" is necessary to provide a secure zone for nearby Ben Gurion Airport. The other depth barrier runs east-west along a ridge that is said to be part of the route of Highway 45, a motorway under construction.

Phase C (Occupied East Jerusalem)

15. Further construction started in late November 2003 along the south-eastern part of Israel's self-declared municipal boundary for Jerusalem. It runs up to six kilometres inside the Green Line, from the suburban village of El-Ezariya south to an existing Barrier section near the settlement of Har Homa. The section includes sections of nine-meter high concrete wall in populated areas, including El-Ezariya, which is cut off from Jerusalem, and neighbouring Abu Dis, which has been split in two. At least 35,000 people will live east of this section of the Barrier, which has no gates. The United Nations understands that Palestinians with Jerusalem identity cards or valid permits will enter via a checkpoint beneath the eastern slope of the Mount of Olives.

16. Another concrete wall has been erected on a hilltop due south of Abu Dis, which will contain a Border Police base. The base overlooks Barrier construction to the south, which follows the planned route for the eastern Jerusalem ring road. The Palestinian hamlet of Nu'man sits at the southern end of this stage, where it is connected with an existing section of the Barrier. A crossing terminal for people and goods from the southern West Bank is apparently planned here.

17. Several roads are planned or under construction in conjunction with the Barrier around Jerusalem. The al-Zaim interchange, below the eastern flank of the Mount of Olives, is undergoing major expansion. According to information made available to the United Nations, the interchange will separate Israeli and Palestinian road networks that follow the Barrier line as it stretches north and south of the city. Israeli traffic coming from eastern settlements and the Jordan Valley will be linked to highways leading into Jerusalem and settlements to the north. Palestinian traffic will be directed to the northern and southern West Bank, with valid permit holders gaining access to East Jerusalem over the Mount of Olives.

18. The Barrier's route in northern Jerusalem coincides with major transportation infrastructure plans. A highway that services the northern Jerusalem settlements of Pisgat Zeev and Neve Yaakov, stopping at the Palestinian neighbourhood of Al-Ram, will continue along the planned Barrier line for two kilometres to the Atarot Industrial Zone. The Barrier here will join finished construction at the nearby Qalandiya checkpoint that controls crossing between Ramallah and Jerusalem. Al-Ram will be separated from Jerusalem and the checkpoint will be moved about two kilometres to the west, where a crossing terminal is planned. The Barrier here also links with the planned route for Highway 45. The United Nations has been informed that changes of the motorway's route in this area are under consideration despite evidence of land levelling running due east of Qalandiya, away from the current planned Barrier route.

Phase D

19. Work on Barrier construction has yet to start on *Phase D*, which is planned for the southern West Bank.

III. Process of Land Requisition as Part of the Barrier's Construction

20. The land requisition process remains the same as described in the report of the Secretary-General prepared pursuant to General Assembly resolution ES-10/13.

IV. The Establishment of Closed Areas

21. The series of legal instruments issued by the Israeli Defence Forces on 2 October 2003 (the Closed Areas Orders) remain in place.

V. Conclusion

22. The factual update of the report of the Secretary-General prepared pursuant to General Assembly resolution ES-10/13 finds that the Government of Israel has continued with ongoing construction of the Barrier along the route approved by the Israeli Cabinet on 1 October 2003 in Decision 883. In addition, the Government of Israel has begun construction to add some new components to already completed sections of the Barrier, such as crossing terminals, roads, underpasses, and gates.

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.