

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

**AFFAIRE RELATIVE À LA CONSTRUCTION D'UNE ROUTE AU COSTA RICA
LE LONG DU FLEUVE SAN JUAN**

(NICARAGUA c. COSTA RICA)

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LE NICARAGUA

VOLUME I

19 décembre 2012

[Traduction du Greffe]

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
CHAPITRE 1 INTRODUCTION.....	1
A. Compétence de la Cour	1
B. Portée du différend	1
C. Structure du mémoire	4
CHAPITRE 2 CONTEXTE DU DIFFÉREND	6
A. Configuration géographique du fleuve San Juan de Nicaragua.....	6
1. Le fleuve San Juan de Nicaragua	6
2. L'environnement et les réserves protégées constituées par le fleuve et la zone alentour.....	7
a) La réserve naturelle du fleuve San Juan.....	8
b) La réserve biologique d'Indio Maíz.....	9
c) La réserve de biosphère du fleuve San Juan de Nicaragua	9
3. Les communautés humaines vivant à proximité du fleuve San Juan de Nicaragua	10
B. Autorisation de construire la route délivrée par le Costa Rica en application d'un décret instituant l'état d'urgence.....	10
C. Refus du Costa Rica de fournir des informations sur la construction de la route ou de conduire une évaluation de l'impact sur l'environnement.....	16
CHAPITRE 3 PRÉJUDICE CAUSÉ AU NICARAGUA PAR LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE.....	24
A. Introduction	24
B. Le Costa Rica a construit sa route de manière inappropriée et imprudente, ce qui a inévitablement des répercussions sur le fleuve San Juan de Nicaragua	25
1. Les effets de la déforestation et de l'érosion des sols sur le fleuve San Juan de Nicaragua.....	27
2. Les activités de terrassement et les transformations topographiques ayant des répercussions sur le fleuve San Juan de Nicaragua.....	30
3. Les monticules de terre laissés à découvert, non protégés et instables	34
4. L'absence de système de drainage adéquat et d'ouvrages de franchissement des cours d'eau.....	43

C.	Des dommages ont déjà été causés et continuent d’être causés au Nicaragua, avec de lourdes conséquences	49
1.	Le chantier de construction du Costa Rica a causé —et continue de causer— des dommages au fleuve San Juan de Nicaragua	50
2.	Les dommages causés par la construction de routes à des cours d’eau situés dans des zones écologiques sensibles.....	61
3.	Les mesures correctives requises	65
CHAPITRE 4 VIOLATIONS DU RÉGIME JURIDIQUE DU FLEUVE SAN JUAN DE NICARAGUA.....		70
A.	Violations du traité de 1858 et des interprétations arbitrales et judiciaires dont il a successivement fait l’objet.....	70
1.	Le traité de limites de 1858 et ses interprétations arbitrales	70
2.	Les violations du traité de limites de 1858 par le Costa Rica	73
a)	La violation du droit de navigation du Nicaragua.....	73
b)	La violation de l’obligation de notification.....	75
B.	La construction de la route viole les principes et les règles du droit international.....	78
1.	La violation de l’intégrité territoriale du Nicaragua.....	78
2.	La violation du principe de l’utilisation non dommageable du territoire	79
3.	La violation de l’obligation d’information, de notification et de consultation.....	81
CHAPITRE 5 VIOLATIONS PAR LE COSTA RICA DE SES OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES.....		84
A.	Introduction	84
B.	Le Costa Rica a manqué à son obligation d’évaluer l’impact de la route sur l’environnement, tant au niveau national qu’au niveau transfrontière	85
1.	Au niveau national	85
2.	Au-delà des frontières nationales	93
C.	Le Costa Rica a manqué à son obligation de notification préalable envers le Nicaragua	96
D.	Le Costa Rica a manqué à son obligation de ne pas causer de dommages transfrontières significatifs	105
E.	La construction de la route par le Costa Rica constitue une violation de plusieurs traités auxquels les deux Etats sont parties	108
1.	Le projet routier du Costa Rica viole des traités universels	108

a) La convention sur la diversité biologique	108
b) La convention de Ramsar.....	110
2. Le projet de route du Costa Rica viole les dispositions d'accords régionaux et bilatéraux.....	112
a) Accords régionaux	113
i) <i>La convention centraméricaine pour la protection de l'environnement</i>	113
ii) <i>Le protocole de Tegucigalpa</i>	115
iii) <i>La convention concernant la conservation de la biodiversité</i>	117
iv) <i>L'accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux</i>	119
b) Accords bilatéraux : l'accord SIAPAZ.....	120
F. Conclusion.....	121
CHAPITRE 6 REMÈDES.....	123
A. Mesures correctives à adopter d'urgence	123
B. Remèdes sollicités par le Nicaragua.....	127
1. Déclaration de la Cour par laquelle celle-ci constaterait que le Costa Rica a commis des faits internationalement illicites	127
2. Cessation des faits internationalement illicites de caractère continu commis par le Costa Rica et exécution des obligations violées.....	129
3. Le Nicaragua est en droit d'obtenir des garanties de non-répétition appropriées du Costa Rica pour les actes internationalement illicites commis par celui-ci.....	130
4. Le Nicaragua est en droit d'obtenir du Costa Rica réparation intégrale de tous les dommages causés par les faits internationalement illicites commis par celui-ci.....	132
5. Le préjudice causé au territoire du Nicaragua remet en question les droits de navigation accordés au Costa Rica en vertu du traité de 1858.....	136
CONCLUSIONS	140
ATTESTATION.....	142

LISTE DES FIGURES

	<i>Page</i>
Figure 2.1 Le fleuve San Juan de Nicaragua	6
Figure 2.2 croquis — réserve biologique d'Indio Maíz (vert foncé) et réserve naturelle du fleuve San Juan (jaune)	7
Figure 5.1 Visite effectuée sur le terrain le 1 ^{er} décembre 2011. <i>Remarque</i> : cette photographie a été prise depuis le fleuve San Juan de Nicaragua (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, <i>Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)</i> , annexe 1)	101
Figure 5.2 <i>El Nuevo Diario</i> , Nicaragua, «Le Nicaragua relève huit sites endommagés le long du fleuve et demande au Costa Rica l'arrêt immédiat des travaux», 12 décembre 2011 (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, <i>Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)</i> , annexe 4)	101
Figure 5.3 <i>El Nuevo Diario</i> , Nicaragua, «Atteinte à la souveraineté. Des écologistes constatent sur le terrain les dommages causés au San Juan par la route costa-ricienne», 5 décembre 2011 (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, <i>Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)</i> , annexe 7)	102
Figure 5.4 Visite effectuée sur le terrain le 1 ^{er} décembre 2011. <i>Remarque</i> : cette photographie a été prise depuis le fleuve San Juan de Nicaragua (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, <i>Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)</i> , annexe 8)	102

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES UTILISÉS

CCAD	Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo	commission centraméricaine de l'environnement et du développement
CDI		Commission du droit international
CFIA	Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos	collège des ingénieurs et architectes (Costa Rica)
CMN		contre-mémoire du Nicaragua dans l'affaire relative à <i>Certaines activités</i> et celle du <i>Différend relatif à des droits de navigation</i>
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad	conseil national des autoroutes (Costa Rica)
DN		duplique du Nicaragua dans l'affaire du <i>Différend relatif à des droits de navigation</i>
EPN	Empresa Portuaria Nacional	autorité portuaire nationale (Nicaragua)
FONARE	Foro Nacional de Reciclaje	forum national du recyclage (Nicaragua)
FUNDENIC-SOS	Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Sostenible	fondation nicaraguayenne pour le développement durable
INETER	Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales	institut nicaraguayen d'études territoriales
LANAMME	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, Universidad de Costa Rica	laboratoire national des matériaux et des modèles structurels de l'Université du Costa Rica
MARENA	Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales	ministère de l'environnement et des ressources naturelles (Nicaragua)
MCR		mémoire du Costa Rica dans l'affaire relative à <i>Certaines activités</i>
MINAET	Ministerio del Ambiente, Energía y Mares	ministère de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications (Costa Rica)
MN		mémoire du Nicaragua dans la présente affaire relative à la <i>Construction d'une route</i>
ODECA	Organización de Estados Centroamericanos	Organisation des Etats d'Amérique centrale

SETENA	Secretaría Técnica Nacional Ambiental	secrétariat technique national à l'environnement (Costa Rica)
SIAPAZ	Sistema Internacional de Areas Protegidas para la Paz	système international de zones protégées pour la paix
SICA	Sistema de la Integración Centroamericana	système d'intégration de l'Amérique centrale
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y de los Recursos Naturales	Union internationale pour la conservation de la nature et des ressources naturelles

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

1 1.1. Le 22 décembre 2011, la République du Nicaragua (ci-après le «Nicaragua») a déposé au Greffe de la Cour une requête introductive d'instance contre la République du Costa Rica (ci-après le «Costa Rica») pour atteintes à sa souveraineté et dommages importants à l'environnement sur son territoire résultant de la construction d'une route qui suit, pour l'essentiel, un tracé parallèle à la rive méridionale, ou costa-ricienne, du fleuve San Juan de Nicaragua (également désigné, dans le présent mémoire, sous le nom de «fleuve San Juan» ou «San Juan»).

1.2. La Cour a assigné à l'affaire le titre suivant : *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*.

1.3. Par ordonnance du 23 janvier 2012, la Cour a fixé au 19 décembre 2012 et au 19 décembre 2013, respectivement, les dates d'expiration des délais pour le dépôt d'un mémoire du Nicaragua et d'un contre-mémoire du Costa Rica. Le présent mémoire du Nicaragua est déposé dans le délai ainsi prescrit.

A. COMPÉTENCE DE LA COUR

2 1.4. Conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 36 de son Statut, la Cour est compétente en vertu de l'article XXXI du traité américain de règlement pacifique signé le 30 avril 1948 à Bogotá (ci-après le «pacte de Bogotá»), dont le Nicaragua et le Costa Rica sont tous deux signataires, le premier sans avoir formulé de réserve pertinente en l'espèce et le second sans avoir formulé la moindre réserve. En vertu du paragraphe 2 dudit article 36, la Cour est également compétente en la présente affaire au titre des déclarations d'acceptation formulées par l'Etat demandeur le 24 septembre 1929 et par l'Etat défendeur le 20 février 1973, toutes deux sans aucune réserve pertinente en l'espèce.

B. PORTÉE DU DIFFÉREND

1.5. Le Nicaragua a engagé la présente procédure à la suite de la décision prise unilatéralement par le Costa Rica de construire, sans l'avoir consulté ni l'en avoir informé, une route (ci-après dénommée, pour simplifier, la «route»¹) de quelque 160 kilomètres de long, suivant, sur 120 kilomètres, le tracé de la rive méridionale du fleuve San Juan de Nicaragua dans la zone où celui-ci forme la frontière entre les deux pays, causant des dommages au fleuve². La route a été construite en vertu d'un décret instituant l'état d'urgence³, pris par la présidente du Costa Rica, qui autorisait la mise en œuvre du chantier routier au mépris des exigences normalement applicables en droit costa-ricien, telles que la conduite d'une évaluation de l'impact sur l'environnement⁴.

¹ Au Costa Rica, le nom officiel de la route est «Ruta Juan Rafael Mora Porras— Ruta Nacional 1856». Ce nom est en lui-même une provocation puisqu'il rappelle l'invasion et l'occupation du territoire nicaraguayen par le Costa Rica, fleuve San Juan de Nicaragua et lac Nicaragua compris, lorsque le Nicaragua a dû livrer bataille contre les incursions de l'aventurier américain William Walker. Voir le contre-mémoire du Nicaragua (CMN) déposé en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, vol. I, 6 août 2012, par. 2.25-2.27 ; voir également le CMN en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, vol. I, 29 mai 2007, par. 1.2.41-1.2.43.

² Voir par. 2.15-2.16 ci-après ; voir aussi le chapitre 3 ci-après pour une présentation détaillée des dommages causés au fleuve San Juan de Nicaragua.

³ Costa Rica, décret n° 36440-MP du 7 mars 2011 (année CXXXIII), publié dans le n° 46 de *La Gaceta (La Uruca, San José (Costa Rica))* (MN, vol. II, annexe 11) (ci-après le «décret n° 36440»).

⁴ Voir par. 5.6-5.28 ci-après.

4 Les autorités costa-riciennes ont également affirmé que le décret instituant l'état d'urgence les dispensait de s'acquitter des obligations que leur imposaient des accords bilatéraux, ainsi que le droit régional et international, notamment celle d'informer le Nicaragua de leur intention de construire une route⁵, celle de réaliser une évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement⁶ de la construction de la route le long du San Juan — fleuve sur lequel le Nicaragua exerce une souveraineté incontestée — et celle de ne pas porter préjudice au Nicaragua⁷.

3 1.6. Selon le décret instituant l'état d'urgence⁸ et les arrêtés et règlements⁹ pris en application de celui-ci, l'«état d'urgence» a été décrété après que le Nicaragua eut prétendument violé la souveraineté du Costa Rica dans le secteur de Harbor Head — ou Isla Portillos, pour reprendre le nom utilisé par ce dernier¹⁰. Le Costa Rica avait déjà engagé devant la Cour une procédure contre le Nicaragua au sujet de ce différend — l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* —, en la priant d'indiquer des mesures conservatoires. La Cour, par ordonnance du 8 mars 2011, avait indiqué plusieurs de ces mesures, dont celle-ci : «Chaque Partie informera la Cour de la manière dont elle assure l'exécution des mesures conservatoires ... indiquées [dans la présente ordonnance].» Le Costa Rica a ainsi déposé sept rapports, et le Nicaragua, deux, dont le second, déposé le 23 juillet 2012, est pertinent en l'espèce. Ledit rapport informait la Cour que le Costa Rica ne respectait pas l'ordonnance, notamment en causant un dommage environnemental au territoire nicaraguayen du fait de la construction de la route le long du fleuve San Juan. Il convient de souligner que, bien que la Cour ait été saisie du différend et se soit prononcée en indiquant des mesures conservatoires, le Costa Rica a décidé de se faire justice lui-même, en construisant cette route au mépris des exigences normalement applicables en vertu du droit national ou international.

5 1.7. Signalons que le Nicaragua s'est toujours défendu d'avoir violé la souveraineté du Costa Rica. Lorsqu'il a procédé au nettoyage manuel d'un petit *caño* reliant le fleuve San Juan à la lagune de Harbor Head — acte qui constitue la violation alléguée de la souveraineté du Costa Rica —, le Nicaragua était persuadé de mener ces travaux sur son propre territoire, sans enfreindre la souveraineté de son voisin. Rappelons également que la route, dont la construction faisait prétendument suite à la violation de la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua dans la zone de Harbor Head, ne s'étend nullement jusqu'à cette zone, mais s'arrête bien avant, au point où le San Juan donne naissance au Colorado¹¹. La construction de la route semble donc répondre davantage à un désir de vengeance qu'à une situation d'urgence¹², impression renforcée par le fait que le décret autorisant le projet a été adopté quatre ou cinq mois après que le différend concernant

⁵ Voir par. 5.40-5.55 ci-après.

⁶ Voir par. 5.29-5.39 ci-après.

⁷ Voir par. 5.56-5.62 ci-après.

⁸ Décret n° 36440 (MN, vol. II, annexe 11).

⁹ Costa Rica, arrêtés et règlements, présidence de la République, commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, décision n° 0362-2011, règlement du 21 septembre 2011 relatif aux procédures d'achat et de passation de marchés sous un régime d'exception, conformément au décret n° 36440 instituant l'état d'urgence (MN, vol. II, annexe 12) (ci-après la «décision n° 0362-2011»).

¹⁰ Voir section B, chap. 2 ci-après.

¹¹ Le Costa Rica n'ayant fourni au Nicaragua aucune information sur le projet de construction de la route, le Nicaragua ne sait pas exactement si le Costa Rica compte prolonger la route au-delà du fleuve Colorado, peut-être même jusqu'à Harbour Head, en dépit du fait que ce secteur est, pour l'essentiel, une zone humide protégée.

¹² Voir par. 2.16-2.20 ci-après.

Harbor Head eut vu le jour¹³: ce n'est pas vraiment la réaction immédiate à laquelle on pourrait s'attendre dans le cas d'une soi-disant «urgence».

6

1.8. Dans l'affaire relative à *Certaines activités*, le Costa Rica s'est également élevé contre une opération de dragage à petite échelle menée par le Nicaragua sur son territoire souverain incontesté, au niveau du cours inférieur du San Juan. Quand bien même le Nicaragua est fondé à tenter de rétablir les conditions de navigabilité du fleuve qui existaient en 1858, en se prévalant de la *lex specialis* régissant le San Juan, l'objectif de cette opération est bien plus modeste¹⁴. Le Costa Rica ne nie pas que le traité de limites de 1858¹⁵, la sentence Cleveland de 1888¹⁶ et les sentences Alexander de 1897-1900¹⁷ établissent la souveraineté du Nicaragua sur le fleuve San Juan, accordant à son voisin un droit de navigation à des fins commerciales sur la portion du fleuve dont la rive méridionale constitue la frontière entre les deux pays. Il s'est néanmoins inquiété de ce que l'opération de dragage risquait d'abaisser le niveau des eaux du Colorado, et a fait part de cette préoccupation à la Cour dans l'affaire relative à *Certaines activités*, en dépit des conclusions de ses propres représentants, notamment de son ministre des affaires étrangères, selon lesquelles le programme nicaraguayen de dragage n'aurait pas d'effet important sur le débit du Colorado, ni sur le territoire costa-ricien¹⁸.

1.9. Comme le Nicaragua l'établira dans le présent mémoire, en particulier au chapitre 3, la construction de la route entraîne (et continuera d'entraîner) un déversement massif de sédiments dans le fleuve San Juan de Nicaragua. Outre les répercussions sur l'écosystème de ce fleuve et des zones protégées environnantes, l'augmentation du volume de sédiments dus aux travaux routiers réduira à néant (et entrave déjà) les modestes efforts déployés par le Nicaragua pour draguer le cours inférieur du San Juan afin de rétablir sa navigabilité¹⁹. Compte tenu des plaintes formulées par le Costa Rica contre le programme de dragage du Nicaragua, il n'est pas interdit de penser que la construction de la route visait, au moins en partie, à contrecarrer ce programme et ses effets éventuels — aussi négligeables soient-ils — sur le Costa Rica.

1.10. Quelles que soient les motivations ayant conduit le Costa Rica à construire sa route, les conséquences de ce chantier sont évidentes et vérifiables scientifiquement, comme cela sera démontré au chapitre 3 du présent mémoire. En résumé, le projet de route a causé au fleuve un

¹³ [Note omise dans l'original].

¹⁴ Voir le CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, par. 5.172-5.175 ci-après.

¹⁵ Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858 (MN, vol. II, annexe 5).

¹⁶ Sentence arbitrale du président des Etats-Unis d'Amérique au sujet de la validité du traité de limites de 1858 entre le Costa Rica et le Nicaragua («sentence Cleveland»), rendue le 22 mars 1888 à Washington D.C. et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2006), p. 207-211 (MN, vol. II, annexe 6 1)).

¹⁷ Première sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 30 septembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 215-221 ; deuxième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 20 décembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 223-225 ; troisième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 22 mars 1898 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 227-230 ; quatrième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 26 juillet 1899 à Greytown et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 231-235 (MN, vol. II, annexes 6 2), 3), 4), 5)).

¹⁸ Voir CMN dans l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, par. 1.14 et les responsables qui y sont évoqués.

¹⁹ Voir par. 3.80-3.81 ci-après.

8 dommage, qui devrait avoir des effets durables dans un avenir prévisible, comme l'a expliqué de manière détaillée l'équipe d'experts de l'environnement et de la construction routière dirigée par G. Mathias Kondolf. Ces experts ont également conclu que des mesures devaient être prises de toute urgence pour lutter contre les effets de l'érosion. Certes, toute route construite le long de la rive droite, ou méridionale, du fleuve — aussi bien planifiée et conçue soit-elle — ne saurait manquer d'avoir un impact sur le fleuve et ses écosystèmes, mais il semble que la manière précipitée et irréfléchie dont le Costa Rica a entrepris ces travaux expliquent en grande partie la gravité de l'impact environnemental constaté en la présente espèce. Puisque, comme indiqué plus haut, il n'y a apparemment aucun lien entre le projet de route et l'argument avancé par le Costa Rica pour justifier l'adoption du décret instituant l'état d'urgence — à savoir le litige qui l'oppose au Nicaragua concernant le tracé de la frontière dans le secteur de Harbor Head —, la hâte avec laquelle la route a été construite, au mépris des normes applicables en vertu du droit national et international, ne peut être interprétée autrement que comme la volonté délibérée de dégrader le territoire nicaraguayen.

7 1.11. Il ne fait aucun doute que le déversement dans le fleuve San Juan de sédiments et de déchets liés à la construction de la route, ainsi que l'apport annuel de dizaines de milliers de mètres cubes supplémentaires de sédiments dans le fleuve sous l'effet de l'érosion et des mouvements de terrain, constitue une atteinte à la souveraineté territoriale du Nicaragua. «Comme la Cour a eu l'occasion de le dire : «Entre Etats indépendants, le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux» (C.I.J. Recueil 1949, p. 35)...»²⁰

1.12. Il convient d'ajouter que la violation, somme toute théorique, de la souveraineté du Nicaragua ou le dommage environnemental important causé au territoire nicaraguayen ne sont pas les conséquences les plus graves des agissements du Costa Rica. En effet, la pollution et l'augmentation de la charge sédimentaire provenant du chantier causeront de lourdes pertes économiques au Nicaragua et à sa population, qui en subiront également le contrecoup social et culturel. La navigation sur le cours inférieur du fleuve, déjà difficile pendant la saison sèche, deviendra encore plus problématique, occasionnant des frais supplémentaires de dragage. Les poissons seront également touchés, ce qui aura un impact sur la pêche de subsistance et la pêche commerciale. Et le site perdra de sa beauté naturelle, ce qui réduira son potentiel écotouristique.

C. STRUCTURE DU MÉMOIRE

1.13. Le présent mémoire se compose des chapitres suivants :

- 9 — le chapitre 2, qui retrace le contexte du différend, se divise en trois parties. La première présente une vue d'ensemble de la région, dont une description générale du fleuve San Juan de Nicaragua ainsi que des réserves de biosphère et des zones humides adjacentes, qui bénéficient d'une protection internationale. Les deux autres analysent le contexte dans lequel s'inscrivent la construction bâclée de la route et le refus constant du Costa Rica d'informer le Nicaragua ou d'entreprendre une évaluation de l'impact du projet sur l'environnement.
- Le chapitre 3 traite des questions environnementales et expose en détail les conséquences de la construction de la route le long du fleuve San Juan — aussi bien le préjudice déjà occasionné que les conséquences à venir. Il souligne la nécessité de prendre immédiatement des mesures pour prévenir tout nouveau dommage, lié notamment au processus de sédimentation. Il met également en évidence les problèmes que ce processus engendre et continuera d'engendrer dans le cadre du programme de dragage à petite échelle que le Nicaragua a mis en place, et insiste donc sur le besoin accru de dragage. Cette analyse repose sur des études de terrain et

²⁰ *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique)*, C.I.J. Recueil 1986, p. 106, par. 202.

des rapports d'experts de l'environnement et de la construction routière, ainsi que sur des rapports établis par les autorités du Costa Rica et des composantes de la société civile costa-ricienne.

- Le chapitre 4 examine le droit applicable en l'espèce. Il passe en revue les instruments pertinents qui régissent les questions relatives à la frontière et au fleuve San Juan de Nicaragua, ainsi que d'autres aspects du différend opposant les Parties, et analyse le rôle d'autres normes et principes du droit international général.
 - Au chapitre 5, le Nicaragua dénonce le mépris total dont fait montre le Costa Rica à l'égard des obligations environnementales qui lui incombent aux niveaux international, régional, bilatéral et national.
- 10** — Le chapitre 6 traite des réparations demandées à raison du préjudice causé au Nicaragua et de l'atteinte à sa souveraineté. Il revient également sur la nécessité de prendre sans attendre des mesures d'urgence, compte tenu des conséquences du processus de sédimentation.

Enfin, le Nicaragua présente ses conclusions.

Outre le volume I, le présent mémoire comprend un volume II, qui comporte 40 annexes documentaires : 4 rapports ; 9 documents se rapportant à des traités, sentences, accords, lois, décrets, ainsi qu'à un jugement ; 4 notes diplomatiques ; 4 lettres ; et 19 articles de presse.

CHAPITRE 2

CONTEXTE DU DIFFÉREND

A. CONFIGURATION GÉOGRAPHIQUE DU FLEUVE SAN JUAN DE NICARAGUA

11

2.1. La présente section décrit la configuration géographique du San Juan, dont l'environnement a subi des dommages importants en raison d'une route mal conçue et construite à la hâte par le Costa Rica aux abords immédiats de la rive méridionale du fleuve. Elle décrit également les écosystèmes fragiles abrités par le San Juan et la zone alentour, notamment des réserves de biosphère et des zones humides bénéficiant d'une protection internationale, ainsi que les communautés humaines vulnérables que le Costa Rica a mises en danger en réalisant ces travaux.

1. Le fleuve San Juan de Nicaragua

2.2. Emissaire du lac Nicaragua, le San Juan coule vers l'est sur 205 kilomètres, en traversant le territoire nicaraguayen, avant de se jeter dans la mer des Caraïbes. En vertu du traité de limites de 1858, le Nicaragua possède le «*dominium ... exclusif*» sur les eaux du fleuve, dont la rive droite (méridionale) forme la frontière entre le Nicaragua et le Costa Rica, à partir d'un point «distant de trois milles anglais de Castillo Viejo» jusqu'à l'embouchure du San Juan dans la mer des Caraïbes, à Punta Castilla²¹.

12

Figure 2.1 : Le fleuve San Juan de Nicaragua



2.3. Sur le parcours entre sa source et la mer des Caraïbes, le San Juan est alimenté par des affluents costa-riciens, parmi lesquels les fleuves San Carlos, Medio Queso, Pocosol, Infiernito et Sarapiquí, ainsi que par de nombreux autres cours d'eau et ruisseaux plus petits. Par ailleurs, 2500 à 6000 mm de pluie tombent chaque année sur la région du San Juan, ce qui constitue l'une des plus fortes pluviométries de l'hémisphère occidental²².

13

2.4. A partir du point où la rive méridionale du fleuve forme la frontière internationale, le San Juan passe par plusieurs rapides avant de se rétrécir, jusqu'à ne faire plus que 50 mètres de large. En aval de cette zone, le fleuve est alimenté par le San Carlos, un cours d'eau costa-ricien, et retrouve sa largeur normale, avant d'atteindre son confluent avec le Sarapiquí, autre fleuve qui prend sa source au Costa Rica. Après sa jonction avec le Sarapiquí, le San Juan poursuit son cours jusqu'au delta, où il se sépare en deux branches : son cours inférieur, qui continue de s'écouler en territoire nicaraguayen, et le fleuve Colorado, qui pénètre en territoire costa-ricien. Le cours

²¹ Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858, art. II (MN, vol. II, annexe 5).

²² Voir rapport n° 69 de la mission consultative Ramsar (annexe 147, p. 111, du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

inférieur du San Juan traverse un terrain plat et sédimentaire. En raison de l'augmentation perpétuelle de la sédimentation, il n'est navigable que pendant une partie de l'année, et ce, uniquement par de petites embarcations à faible tirant d'eau.

2. L'environnement et les réserves protégées constituées par le fleuve et la zone alentour

2.5. La région du fleuve San Juan jouit d'une formidable biodiversité, et le Nicaragua a déployé des efforts considérables pour protéger et préserver ces zones écologiques sensibles.

2.6. Le Nicaragua a notamment aménagé trois réserves naturelles sur le fleuve San Juan ou dans ses environs : i) la réserve naturelle du fleuve San Juan, constituée par le fleuve lui-même et une bande de deux kilomètres attenante à celui-ci du côté nicaraguayen ; ii) la réserve biologique d'Indio Maíz, qui jouxte la rive nicaraguayenne du fleuve ; et iii) la réserve de biosphère du fleuve San Juan de Nicaragua, qui relève du programme sur l'homme et la biosphère de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (ci-après l'«UNESCO») ²³.

14

Figure 2.2 : croquis — réserve biologique d'Indio Maíz (vert foncé) et réserve naturelle du fleuve San Juan (jaune)



²³ Le programme de l'UNESCO vise à «établir une base scientifique pour améliorer les relations homme-nature au niveau mondial». Il «propose un agenda de recherche interdisciplinaire, encourage le renforcement des capacités et a pour principaux objectifs de réduire la perte de biodiversité et d'en traiter les aspects écologiques, sociaux et économiques». Voir site Internet officiel du Programme sur l'homme et la biosphère de l'UNESCO, accessible à l'adresse <http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme/> (dernière consultation le 4 décembre 2012).

a) La réserve naturelle du fleuve San Juan

15

2.7. En mai 1999, le Nicaragua a créé la réserve de biosphère du sud-est du Nicaragua, qui comprend sept zones protégées²⁴. L'une d'elles est la réserve naturelle du fleuve San Juan, qui a été dissociée de la réserve d'Indio Maíz, décrite ci-dessous. Cette zone de conservation, qui suit les contours du San Juan entre sa jonction avec la rivière Bartola du Nicaragua et la mer des Caraïbes, couvre toute la partie du San Juan dont les rives gauche et droite appartiennent respectivement au Nicaragua et au Costa Rica. La réserve naturelle du fleuve San Juan comporte également une bande de terre de deux kilomètres, qui s'étend du nord de la rive gauche (nicaraguayenne) du fleuve jusqu'à la limite méridionale de la réserve d'Indio Maíz.

2.8. En 2001, la réserve naturelle du fleuve San Juan a été désignée zone humide d'importance internationale par le Nicaragua, au sens de la convention relative aux zones humides d'importance internationale (ci-après la «convention de Ramsar»)²⁵. La protection du San Juan est donc devenue une priorité reconnue et surveillée internationalement. Selon le Secrétariat de la convention de Ramsar, la réserve naturelle du fleuve San Juan et la réserve attenante d'Indio Maíz constituent «l'un des deux noyaux biologiques les plus importants du couloir biologique méso-américain»²⁶.

16

2.9. La réserve naturelle du fleuve San Juan comprend, outre le cours d'eau proprement dit, diverses zones humides, notamment des eaux d'estuaires et des eaux marines peu profondes, des lagunes côtières d'eau douce et des marais intertidaux, ainsi que des lacs, rivières et mares permanents²⁷. Ces zones humides abritent une grande variété d'oiseaux, de poissons, de crustacés et de mammifères (tant aquatiques que terrestres). Des expéditions scientifiques ont permis d'identifier 303 espèces d'oiseaux, 26 espèces de mammifères, 15 espèces de reptiles, 3 espèces d'amphibiens et 61 espèces d'insectes, outre 7 espèces de crustacés marins, 13 espèces de poissons de mer et 10 espèces de poissons d'eau douce²⁸. Nombre de ces espèces animales sont menacées d'extinction. En effet, pas moins de 46 espèces en danger habitent la réserve naturelle du fleuve San Juan, y compris le lamantin²⁹, qui est rarissime. Cette réserve abrite également une flore d'une grande diversité.

²⁴ Voir Nicaragua, décret n° 66-99 du 31 mai 1999, «Actualisation et définition des catégories et limites des zones protégées situées sur le territoire sud-est du Nicaragua», art. 2 (MN, vol. II, annexe 10).

²⁵ Voir la «convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau», conclue à Ramsar (Iran) le 2 février 1971 (enregistrée sous le n° 14583 le 17 février 1976, site Internet officiel de la convention de Ramsar : http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/scan_certified_f.pdf).

²⁶ Voir description concise du *Refugio de Vida Silvestre Río San Juan* sur le site Internet officiel de la convention de Ramsar, accessible à l'adresse http://www.ramsar.org/cda/fr/ramsar_news_archives_2002_nicaragua_announces_7/main/ramsar/1_26_45_87%5E17907_4000_1 (dernière consultation le 4 décembre 2012).

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Voir MARENA, *The San Juan River Wildlife Refuge Management Plan*, 2005, p. 37 (annexe 40 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, 15 juillet 2008) ; voir aussi p. 119-128 de cette annexe 40 pour un tableau des nombreuses espèces animales vivant dans la réserve naturelle du fleuve San Juan.

²⁹ Voir *ibid.*, p. 39.

b) La réserve biologique d'Indio Maíz

17 2.10. Le 17 avril 1990, le Nicaragua a créé la réserve biologique d'Indio Maíz du fleuve San Juan³⁰. A l'origine, cette réserve avait une superficie de 435,5 kilomètres carrés, que le Nicaragua a, depuis, portée à 3157 kilomètres carrés³¹. Outre une vaste étendue terrestre, la réserve initiale comprenait la plus grande partie du fleuve San Juan jusqu'à la mer des Caraïbes qui, en 1999, est devenue une réserve distincte, comme indiqué plus haut.

2.11. La réserve d'Indio Maíz se compose d'un ensemble complexe d'écosystèmes, parmi lesquels des forêts tropicales humides, des zones humides continentales, des mangroves, des estuaires et des marais salins³². Ces écosystèmes abritent un nombre remarquable d'espèces animales, dont des centaines d'espèces d'oiseaux et de mammifères : paresseux, sangliers, pumas, pacas, lamantins, singes, dendrobates, serpents, crocodiles, tortues et iguanes. Selon certaines estimations, la réserve abriterait 221 espèces d'oiseaux, 65 espèces de mammifères, 34 espèces d'amphibiens, 55 espèces de reptiles et 57 espèces d'insectes³³.

c) La réserve de biosphère du fleuve San Juan de Nicaragua

18 2.12. En juillet 2003, dans le cadre du programme de l'UNESCO sur l'homme et la biosphère, la réserve naturelle du fleuve San Juan et la réserve biologique d'Indio Maíz ont été intégrées à une autre réserve plus importante, la réserve de biosphère internationale dénommée «réserve de biosphère du fleuve San Juan du Nicaragua»³⁴. Cette biosphère reconnue et soutenue internationalement couvre 18 340 kilomètres carrés, soit 14 % du territoire national du Nicaragua³⁵. Cette réserve de biosphère comprend de nombreux écosystèmes, notamment des forêts et des zones humides tropicales, des marais intertidaux, des lagunes côtières et des estuaires, qui sont autant de refuges importants pour des espèces animales et végétales rares ou menacées des tropiques méso-américains. Au total, cette réserve se compose de 19 écosystèmes naturels et héberge 555 espèces, dont 27 espèces d'amphibiens, 388 espèces d'oiseaux et 60 espèces de mammifères³⁶.

³⁰ Voir Nicaragua, décret exécutif n° 527 du 17 avril 1990, publié le 23 avril 1990 dans le n° 78 de *La Gaceta* (MN, vol. II, annexe 8). Le décret désignant les réserves créait en outre une commission nationale chargée de gérer et de développer les zones protégées du sud-est du Nicaragua.

³¹ Voir MARENA, *Southeastern Nicaragua Biosphere Reserve: Strategic Program 2008* (annexe 47 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³² Voir *ibid.* ; voir aussi A. Meyrat, *The Biological Stretch of Southeast Nicaragua: Important Space for the Conservation of Nature*, MARENA-ARAUCARIA, 2006 (annexe 41 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³³ Voir MARENA, *Indio Maíz Management Plan: 2005-2010 Period*, 9 mai 2006 (annexe 42 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³⁴ UNESCO, certificat du Programme sur l'homme et la biosphère pour la réserve de biosphère nicaraguayenne du fleuve San Juan, 15 septembre 2003 (annexe 39 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica-c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³⁵ Voir «L'Indio Maíz est déclarée réserve de la biosphère mondiale», *La Prensa*, 10 juillet 2003 (annexe 24 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³⁶ Voir *The Biological Stretch*, p. 9 et 21 (annexe 41 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

2.13. Ce vaste système de réserves est structuré autour de plusieurs pôles³⁷, dont l'un des principaux est la réserve biologique d'Indio Maíz. Selon l'UNESCO,

19

«la vaste étendue de la réserve de biosphère, outre sa proximité avec les zones protégées voisines du Costa Rica et son appartenance au couloir biologique méso-américain, en font un espace adéquat propre à garantir la préservation de la diversité génétique, la liberté de mouvement des espèces, la reproduction et le maintien d'espèces importantes comme le jaguar ou tigre américain (*Felis onca*), le tapir (*Tapirus biardii*) et le perroquet rouge ou vert (*Psittacidae*)»³⁸.

3. Les communautés humaines vivant à proximité du fleuve San Juan de Nicaragua

2.14. Reculée et relativement peu développée, la zone située autour du fleuve San Juan est, comme indiqué plus haut, largement constituée de réserves environnementales protégées. Les communautés humaines dispersées qui élisent domicile le long de la rive sont fortement tributaires du fleuve pour vivre et se nourrir. Les poissons et crevettes du San Juan, ainsi que ses eaux et leurs nutriments qui alimentent les cultures, sont indispensables à la survie et à la subsistance d'une grande partie de la population locale. En d'autres termes, la santé des communautés humaines installées le long du San Juan dépend de celle du fleuve lui-même.

B. AUTORISATION DE CONSTRUIRE LA ROUTE DÉLIVRÉE PAR LE COSTA RICA EN APPLICATION D'UN DÉCRET INSTITUANT L'ÉTAT D'URGENCE

20

2.15. La Cour n'est pas sans savoir qu'un différend oppose le Nicaragua et le Costa Rica au sujet d'une minuscule parcelle de marécages (250 hectares environ) située à l'extrémité orientale de leur frontière terrestre commune, à proximité de la côte caraïbe, dans une zone appelée «Isla Portillos» par le Costa Rica et «Harbour Head» par le Nicaragua. Les Parties ont soumis ce litige à la Cour dans l'affaire relative à *Certaines activités*. Par ordonnance du 8 mars 2011, la Cour a indiqué des mesures conservatoires qui enjoignaient notamment aux Parties de «s'abst[enir] d'envoyer ou de maintenir sur le territoire litigieux ... des agents, qu'ils soient civils, de police ou de sécurité»³⁹. Le Nicaragua s'y est immédiatement conformé en retirant tous ses agents de la zone, comme il en a informé la Cour le 5 avril 2011⁴⁰.

2.16. Apparemment mécontent des mesures conservatoires indiquées par la Cour, le Costa Rica a décidé de prendre unilatéralement des mesures supplémentaires qui, telles que mises en œuvre, mettent en péril l'environnement fragile du fleuve San Juan, comme démontré ci-après. En particulier, il a prétexté que la construction de la route répondait à une nécessité sécuritaire résultant du différend territorial opposant les deux pays à proximité de l'embouchure du fleuve. Dans le même esprit, la vice-ministre costa-ricienne de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications, Mme Lorena Guevara, a affirmé que la «menace latente» d'«incursions du

³⁷ Voir *Strategic Program 2008* (annexe 47 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³⁸ Voir «Biosphere Reserve Information: Nicaragua: Río San Juan», UNESCO, répertoire des réserves de la biosphère du programme sur l'homme et la biosphère (annexe 45 de la duplique du Nicaragua (DN) en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes* (Costa Rica c. Nicaragua), 15 juillet 2008).

³⁹ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (Costa Rica c. Nicaragua), mesures conservatoires, ordonnance du 8 mars 2011.

⁴⁰ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (Costa Rica c. Nicaragua), lettre en date du 5 avril 2011 relative aux mesures prises par le Nicaragua en application de l'ordonnance en indication de mesures conservatoires rendue par la Cour.

22

Nicaragua» avait conduit le Costa Rica à construire la route pour, selon ses termes, «mettre en place des mécanismes de surveillance et assurer la présence permanente de ses forces de police dans la zone litigieuse, soit dans la partie la plus méridionale du delta du Colorado et sur la rive frontalière du San Juan»⁴¹. Dans ses observations écrites sur la recevabilité des demandes reconventionnelles nicaraguayennes en l'affaire relative à *Certaines activités*, le Costa Rica formule la même accusation dénuée de fondement, en prétendant que «[l]a route a été construite» en réponse «à l'invasion et à l'occupation par le Nicaragua d'une portion de territoire costa-ricien» afin de «faciliter les déplacements des forces de l'ordre et des riverains en cas de conflit armé»⁴².

21

2.17. L'argument avancé par le Costa Rica pour justifier la construction de la route est purement mensonger : aucun militaire ou autre agent nicaraguayen ne se trouve dans la zone litigieuse depuis décembre 2010, ce dont le Nicaragua a informé la Cour pendant les audiences de janvier 2011 sur les mesures conservatoires⁴³, dans sa réponse écrite à une question posée par M. le juge Bennouna à la fin des audiences adressée à la Cour le 18 janvier 2011⁴⁴ et, de nouveau, dans le rapport qu'il a fait tenir à la Cour le 5 avril 2011⁴⁵. Comme le Nicaragua l'a expliqué dans ce dernier document, «[a]près la lecture de l'ordonnance en séance publique, tous les agents nicaraguayens présents sur le territoire litigieux, y compris civils, ont été retirés de la zone et s'en sont tenus à l'écart»⁴⁶.

2.18. En outre, un coup d'œil sur une carte de la région suffit pour se convaincre du caractère fallacieux de l'argument invoqué par le Costa Rica quant à sa situation sécuritaire et à un prétendu «état d'urgence» lié au différend territorial sur la côte caraïbe. Les 250 hectares de terrain litigieux situé dans Harbour Head sont très éloignés des zones où passe la route construite par le Costa Rica. Comme le montre la carte que celui-ci a jointe à ses observations écrites du 30 novembre 2012 sur la recevabilité des demandes reconventionnelles nicaraguayennes en l'affaire relative à *Certaines activités*, la route se situe loin à l'ouest de la zone litigieuse⁴⁷.

⁴¹ *Semanario Universidad* (Costa Rica), «La construction d'une autoroute le long du San Juan suscite des craintes pour l'environnement», 1^{er} novembre 2011 (MN, vol. II, annexe 22).

⁴² Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*), observations écrites du Costa Rica sur la recevabilité des demandes reconventionnelles nicaraguayennes, 30 novembre 2012, par. 2.20.

⁴³ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*), audience sur les mesures conservatoires, CR 2011/2, par. 28 (Argüello Gómez) («Il n'y a pas actuellement de forces armées dans le marécage. Il n'y a pas de poste militaire permanent dans cette zone.») ; CR 2011/4, par. 15 (Argüello Gómez) («le Nicaragua n'a aucune intention de stationner des troupes ou quelque personnel que ce soit dans les terres marécageuses qu'il appelle la zone de Harbor Head et que le Costa Rica désigne sous d'autres noms»).

⁴⁴ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*), audience sur les mesures conservatoires, réponses écrites de la République du Nicaragua aux questions qui lui ont été posées par MM. les juges Simma, Bennouna et Greenwood, 18 janvier 2011.

⁴⁵ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*), lettre en date du 5 avril 2011 relative aux mesures prises par le Nicaragua en application de l'ordonnance en indication de mesures conservatoires rendue par la Cour.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*), observations écrites du Costa Rica sur la recevabilité des demandes reconventionnelles nicaraguayennes, 30 novembre 2012, croquis n° 1.

23



48

24

2.19. Le 7 mars 2011, le Costa Rica a néanmoins promulgué un décret instituant l'état d'urgence, «en raison de la situation créée par la violation de la souveraineté costa-ricienne par le Nicaragua»⁴⁹. Cette déclaration de l'état d'urgence aurait été motivée par «l'invasion militaire et l'occupation du Costa Rica par le Nicaragua» et le fait que «des soldats nicaraguayens occup[ai]ent une partie du territoire costa-ricien»⁵⁰. Ce décret publié par le Costa Rica affirmait par ailleurs, contre toute raison, que les «actions menées par l'armée et le Gouvernement nicaraguayens le long de la région frontalière» empêchaient «plusieurs communautés costa-riciennes [de mener à bien leurs] activités»⁵¹. Or, à cette période, aucune force militaire nicaraguayenne ne stationnait dans la zone indiquée par le Costa Rica, ou à proximité de celle-ci, et la vie suivait librement son cours.

2.20. Ayant inventé un problème imaginaire, le Costa Rica a entrepris de le «résoudre» en proclamant dans ce décret que son «système constitutionnel» autorisait l'application de «règles spéciales permettant au pouvoir exécutif de gérer les situations d'urgence, de manière à agir aussi rapidement et fermement que l'exige[ai]ent les circonstances»⁵². Au regard des faits, force est de constater la rapidité et la fermeté avec lesquelles le Costa Rica a cherché à se soustraire à

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Costa Rica, décret n° 36440-MP du 7 mars 2011 (année CXXXIII), publié dans le n° 46 de *La Gaceta* (La Uruca, San José (Costa Rica)) (MN, vol. II, annexe 11).

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

l'obligation qui lui incombait d'effectuer une évaluation de l'impact sur l'environnement préalablement à la construction de la route ou de soumettre le projet à des normes réglementaires ou à des mesures de protection de l'environnement dignes de ce nom.

25

2.21. En particulier, le 21 septembre 2011, soit six mois après la promulgation du décret instituant l'état d'urgence et son application *de facto*, la présidence du Costa Rica, agissant par l'intermédiaire de sa commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, a adopté une réglementation fixant les modalités d'application dudit décret⁵³. Cette réglementation a établi des procédures spéciales qui dérogent aux règles costa-riciennes normalement applicables aux projets de construction d'envergure, au motif que

«pour procéder aux achats et passer les marchés nécessaires face à l'urgence résultant de la violation de la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua, ... il est nécessaire de créer un mécanisme spécifique pour les achats et la passation de marchés dans le cadre [du] décret [instituant l'état d'urgence]»⁵⁴.

Les règles normales en matière d'achats et de passation de marchés ont ainsi été contournées :

«la nature de l'événement à l'origine de l'urgence, à savoir un acte d'agression de la part du pays voisin, le Nicaragua, exige de prendre des mesures différentes de celles qui le sont normalement dans le cadre d'un régime d'exception et sous le contrôle de la commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence...»⁵⁵

26

2.22. Le Costa Rica se fonde sur cette déclaration *pro domo* pour justifier sa décision de ne conduire au préalable aucune évaluation d'impact sur l'environnement et d'entreprendre ces travaux sans en informer le Nicaragua ni le consulter. Il admet que le décret instituant l'état d'urgence avait pour but de le dispenser de l'obligation d'effectuer une évaluation de l'impact sur l'environnement imposée par le droit costa-ricien. Le ministre des affaires étrangères du Costa Rica, M. Enrique Castillo, n'en a pas fait mystère lorsqu'il a déclaré publiquement que le projet de route n'avait fait l'objet d'aucune évaluation d'impact sur l'environnement parce qu'exécuté en application d'un décret instituant l'état d'urgence qui «exemptait» le projet de cette obligation : «Il s'agit d'un projet souverain mis en œuvre en vertu d'un décret qui nous exempte de l'obligation de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement, de sorte qu'il n'y a aucune explication à donner.»⁵⁶

2.23. En novembre 2011, la vice-ministre costa-ricienne de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications, Mme Lorena Guevara, a répondu à des questions relatives aux conséquences du décret instituant l'état d'urgence et des travaux entrepris en application de celui-ci. Interrogée sur l'implication de son ministère dans la supervision du projet, situé dans des zones protégées, elle a expliqué que le décret «a[vait] été adopté dans le cadre d'une situation et d'un processus engendrés par une atteinte à la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua, notamment sur Isla Calero, et en raison de dommages causés à l'environnement» sur le territoire

⁵³ Costa Rica, arrêtés et règlements, présidence de la République, commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, décision n° 0362-2011, règlement du 21 septembre 2011 relatif aux procédures d'achat et de passation de marchés sous un régime d'exception, conformément au décret n° 36440 instituant l'état d'urgence (MN, vol. II, annexe 12).

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «L'autoroute construite le long du San Juan par le Costa Rica sans aucune étude préalable suscite l'indignation générale», 15 décembre 2011 (MN, vol. II, annexe 25).

costa-ricien⁵⁷. Elle a ajouté qu'aucune évaluation d'impact sur l'environnement n'avait été réalisée, cette obligation n'étant plus applicable du fait de l'«état d'urgence» décrété par le Costa Rica :

27

«Il convient de tenir dûment compte de la nature particulière de l'événement ayant conduit à l'adoption du décret et du plan général d'urgence visant à y faire face. Il s'agissait essentiellement d'un fait politique, qu'il est difficile d'appréhender sous toutes ses facettes. Dans de telles circonstances, le système constitutionnel prévoit des règles spéciales permettant au pouvoir exécutif de gérer les situations d'urgence, de manière à agir aussi rapidement et fermement que l'exigent les circonstances et à atténuer ainsi les conséquences des catastrophes naturelles ou autres.»⁵⁸

2.24. Les autorités costa-riciennes chargées de la protection de l'environnement ont admis ne pas avoir été consultées sur le projet avant sa mise en œuvre. En particulier, M. Uriel Juárez, secrétaire général du secrétariat technique national à l'environnement, a reconnu que ses services n'avaient pas été sollicités au sujet de la route ou de ses impacts sur l'environnement : «pour ce projet, aucune demande ne nous a été adressée quant aux critères à respecter»⁵⁹.

28

2.25. Non seulement le Costa Rica n'a pas réalisé d'évaluation préalable de l'impact sur l'environnement, mais il n'a pas même esquissé de plans d'ingénierie ou de plans détaillés avant de commencer les travaux. C'est ce qu'a admis l'organe costa-ricien responsable de l'exécution du projet, le conseil national des autoroutes (Consejo Nacional de Vialidad, CONAVI), un service dépendant du ministère costa-ricien des travaux publics et des transports. En mai 2012, à la suite d'un scandale de corruption lié à l'attribution de contrats dans le cadre la construction de la route, le CONAVI (qui a promis de «sanctionner» les coupables) a reconnu que les procédures normales n'avaient pas été suivies et que le projet n'avait pas été «soumis aux procédures prévues pour les projets d'infrastructure, qui incluent notamment les étapes de conceptualisation, de faisabilité, de conception et de gestion des travaux»⁶⁰. En guise d'explication, le CONAVI s'est senti obligé de publier la déclaration suivante :

«Compte tenu des graves questionnements soulevés dans les médias par les mesures prises par le conseil national des autoroutes (CONAVI) concernant la construction de la route 1856, et afin que les citoyens disposent de tous les éléments d'information nécessaires pour se forger une opinion objective et globale de la situation et des circonstances dans lesquelles les travaux ont été effectués, le conseil national des autoroutes tient à apporter les précisions suivantes.

1. Il convient tout d'abord de comprendre que les travaux de la route 1856 ont été réalisés dans un contexte d'urgence nationale, alors que notre pays était confronté à une situation qui portait clairement atteinte à sa souveraineté et à sa sécurité. Quiconque méconnaîtrait ce contexte serait porté à se forger une opinion sans prendre toute la mesure des faits.
2. Telles sont les circonstances dans lesquelles ont été entrepris les travaux de la route 1856. Il faut donc comprendre que l'intérêt supérieur de la nation

⁵⁷ *Semanario Universidad* (Costa Rica), «La construction d'une autoroute le long du San Juan suscite des craintes pour l'environnement», 1^{er} novembre 2011 (MN, vol. II, annexe 22).

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ CONAVI Press Release [communiqué de presse du CONAVI adressé au public], 25 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 34).

commandait notamment d'agir vite et dans la plus grande discrétion. De fait, un décret instituant l'état d'urgence a été promulgué pour définir le contexte de la situation.

29

3. Les Costa-Riciens comprendront que, en pareil cas, l'on ne peut s'attendre à ce que les travaux routiers se déroulent dans le cadre des procédures normales ; ils sont soumis aux exceptions prévues par la Constitution et les lois de la République. A cet égard, il est essentiel de saisir que la première phase des travaux d'infrastructure routière ne pouvait être soumise aux procédures prévues pour les projets d'infrastructure, qui incluent notamment les étapes de conceptualisation, de faisabilité, de conception et de gestion des travaux. Cette dérogation à la règle ne signifie pas que nous ayons agi sans avoir dûment procédé à une analyse rapide de la situation.
4. Nous tenir grief, à ce stade, de l'absence de plans détaillés ou de la non-publication du nom du responsable du chantier, alors que l'intérêt supérieur de la nation était en jeu et guidait notre action, n'a pas de sens dans ce contexte...»⁶¹

2.26. En mai 2012, le laboratoire national des matériaux et des modèles structurels de l'Université du Costa Rica (Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, LANAMME), principal organe indépendant costa-ricien dans le domaine de la construction routière, a publié un rapport critiquant la construction de l'autoroute 1856, exécutée selon lui «sans le moindre concept géométrique de base» et sans véritables contrôles ni mesures de coordination. Il a également constaté que, contrairement à la pratique courante, «aucun critère technique n'avait été fixé de manière uniforme dans le cadre de la mise en œuvre du projet»⁶². Le collègue des ingénieurs et architectes du Costa Rica (Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, CFIA) est parvenu à la même conclusion et a signalé dans son rapport de juin 2012 que «la construction a[vait] été entamée sans qu'ait été établi le moindre plan indiquant le tracé de la route ou ses caractéristiques»⁶³, erreur qui devait inéluctablement se traduire par «une augmentation des coûts, des problèmes environnementaux et une dégradation rapide de l'ouvrage construit»⁶⁴. A cet égard, cette association professionnelle a fait preuve de préscience, comme il sera démontré au prochain chapitre du présent mémoire.

30

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Laboratoire national des matériaux et des modèles structurels de l'Université du Costa Rica, «rapport d'inspection de la route frontalière Juan Rafael Mora Porras ou route 1856», mai 2012, réf. INF-PITRA-014-12 (ci-après «le rapport du LANAMME»), p. 50-51 (MN, vol. II, annexe 3).

⁶³ Collège des ingénieurs et architectes du Costa Rica, «rapport d'inspection des travaux réalisés sur la route frontalière, dans la zone nord parallèle au fleuve San Juan», 8 juin 2012 (ci-après le «rapport du CFIA»), p. 25, par. 5.3 ; voir aussi, *ibid.*, p. 27, par. 6.3 (recommandant que soit élaboré *a posteriori* «un plan topographique détaillé de l'ensemble des travaux réalisés jusqu'à présent» et que soient préparés «tous les plans détaillés de conception et de construction pertinents pour l'intégralité du projet») (MN, vol. II, annexe 4).

⁶⁴ *Ibid.*, p. 25, par. 5.3. Voir aussi *La Nación* (Costa Rica), «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season» [En raison de graves erreurs, la piste risque de s'effondrer pendant la saison des pluies], 28 mai 2012 (mettant en exergue l'absence d'informations géotechniques ou topographiques) (MN, vol. II, annexe 35). Voir également le rapport du CFIA, p. 25-26, par. 5.6 («Comme le montrent les photographies et ainsi que nous l'avons constaté le long de certains tronçons, nous supposons qu'il n'a été tenu aucun compte des zones protégées», citant la loi sur les forêts n° 7575 et la loi n° 276 portant réglementation des ressources hydriques), par. 5.9 (faisant état d'un éventuel manquement à la procédure régissant l'octroi des «permis requis») et par. 5.10 (signalant que la conformité à l'article 45 de la loi organique sur l'environnement devrait être évaluée, compte tenu de l'impact du projet sur les zones humides) (MN, vol. II, annexe 4).

**C. REFUS DU COSTA RICA DE FOURNIR DES INFORMATIONS SUR LA CONSTRUCTION
DE LA ROUTE OU DE CONDUIRE UNE ÉVALUATION DE
L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

2.27. Compte tenu de la lourde menace que faisait peser la construction de la route sur le fleuve San Juan et son environnement, le Nicaragua n'a eu de cesse d'inviter le Costa Rica à lui fournir des informations concernant le projet, demandes auxquelles ce dernier a systématiquement refusé d'accéder.

2.28. Le 29 novembre 2011, le ministre par intérim des affaires étrangères du Nicaragua a adressé à son homologue costa-ricien une note diplomatique sollicitant des informations au sujet de la route. La note soulignait en particulier que,

31

«tout projet de cette nature devrait, en raison de ses caractéristiques, donner lieu à la réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement. De surcroît, cette évaluation aurait dû être communiquée au Gouvernement nicaraguayen puisque le lieu d'exécution du projet se situe à proximité du Nicaragua, et ce, conformément au droit international, à l'ordonnance rendue par la Cour internationale de Justice le 8 mars 2011 et à l'article 5 de la convention de Ramsar, aux termes duquel, «dans le cas d'une zone humide s'étendant sur les territoires de plus d'une Partie contractante ou lorsqu'un bassin hydrographique est partagé entre plusieurs Parties contractantes [, celles-ci] s'efforcent en même temps de coordonner et de soutenir leurs politiques et réglementations présentes et futures relatives à la conservation des zones humides, de leur flore et de leur faune.»⁶⁵

2.29. Le Costa Rica a refusé de fournir les informations demandées. Il a laissé entendre, dans sa réponse, que c'était au *Nicaragua* de démontrer en quoi ses intérêts pourraient être affectés par le chantier, indiquant qu'il incombait au «Gouvernement nicaraguayen de lui présenter formellement les raisons pour lesquelles il consid[érait] qu'il risqu[ait] d'être porté atteinte à l'environnement ou aux intérêts du Nicaragua»⁶⁶.

32

2.30. Dans sa réponse, en date du 10 décembre 2011, le Nicaragua a souligné que le Costa Rica avait «l'obligation ... de communiquer [au Nicaragua], avant le début des travaux, l'évaluation de l'impact sur l'environnement et le plan de gestion environnementale», lesquels constituaient «deux préalables indispensables à la mise en chantier d'un projet d'une telle envergure»⁶⁷. Il a indiqué que le Costa Rica «prétenda[it] inverser la logique» sous-tendant ses obligations de conduire une évaluation et de consulter le Nicaragua, et tentait de transférer la charge de la preuve au Nicaragua, en déclarant n'être soumis à aucune obligation tant que ce dernier n'aurait pas démontré les risques associés au projet⁶⁸.

2.31. Le Nicaragua a néanmoins exposé en détail au Costa Rica les conséquences écologiques extrêmement préoccupantes provoquées par le chantier de construction :

⁶⁵ Note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 14).

⁶⁶ Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15).

⁶⁷ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16).

⁶⁸ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16).

«il est évident que la construction de la route porte gravement atteinte à l'environnement et aux droits du Nicaragua. S'il n'y est pas mis un terme, le projet aura des conséquences irréversibles et profondes sur le plan écologique et environnemental.

Voici quelques-unes des nombreuses conséquences que l'on peut craindre :

33

1. rejet dans le fleuve d'arbres et de terre le long du parcours de la route, rendant plus difficile et dangereuse la navigation sur ses eaux, à l'égard desquelles le Nicaragua exerce son autorité et sa juridiction souveraine en vertu du traité du 15 avril 1858 et de la sentence Cleveland du 22 mars 1888 ;
2. excavation de sols fragiles et effondrement des rives, entraînant une sédimentation accrue et excessive dans les eaux du fleuve nicaraguayen ;
3. répercussions sur les ressources hydrologiques, en particulier sur la pêche, du fait de la détérioration de la qualité de l'eau ;
4. destruction de l'habitat naturel du fait de l'élimination de la végétation aux abords du cours d'eau, au détriment de la diversité des essences présentes autour du fleuve ;
5. obstacle à l'écoulement naturel des eaux par le bassin méridional du San Juan du fait de la modification du drainage des zones humides situées en aval et au niveau du delta ;
6. érosion des rives de pente, entraînant un effondrement de sols argileux et une sédimentation dans le San Juan ;
7. appauvrissement ou altération de la vie aquatique dus à la turbidité des eaux résultant de la présence de sédiments liée à la construction de la route ;
8. destruction de la beauté naturelle du cours d'eau et de son potentiel écotouristique.»⁶⁹

Le Nicaragua a ensuite fait valoir, à la lumière de ces risques environnementaux, que,

«[l]e Costa Rica ne p[ouvait] se borner à faire appel à des intermédiaires pour satisfaire à son obligation de communiquer au Nicaragua l'évaluation de l'impact sur l'environnement avant la mise en chantier du projet [et que] [l]e Nicaragua n'acceptera[it] rien de moins que la suspension pure et simple du projet tant qu'il n'aura[it] pas reçu l'évaluation en question et été à même de l'analyser»⁷⁰.

34

2.32. Le Costa Rica a néanmoins persisté dans son refus de répondre aux demandes d'information du Nicaragua au sujet de la route et de conduire une évaluation de l'impact sur l'environnement. Trois jours après avoir reçu la deuxième note diplomatique du Nicaragua, la présidente du Costa Rica, Mme Laura Chinchilla, a déclaré : «Un décret instituant l'état d'urgence a été pris pour des raisons de nécessité nationale et telle est la base sur laquelle les projets ont été

⁶⁹ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16).

⁷⁰ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16).

conçus. Nous ne reculerons pas d'un iota.»⁷¹ Et d'ajouter : «Nous n'avons aucune explication à donner au Gouvernement du Nicaragua.»⁷²

2.33. Cette décision de principe a été confirmée par le ministre des affaires étrangères du Costa Rica, M. Enrique Castillo, qui a indiqué — comme mentionné plus haut — que la construction de la route n'avait pas fait l'objet d'une évaluation de l'impact sur l'environnement préalable parce que le chantier était conduit en vertu d'un décret instituant l'état d'urgence, qui «exemptait» le Costa Rica de cette obligation⁷³. Selon M. Castillo, le Costa Rica n'était pas tenu de fournir des justifications au Nicaragua car «[i]l s'agi[ssait] d'un projet souverain mis en œuvre en vertu d'un décret qui ... exempt[ait] [le Costa Rica] de l'obligation de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement, de sorte qu'il n'y a[vait] aucune explication à donner»⁷⁴.

35

2.34. Le 10 décembre 2011, face au refus systématique du Costa Rica de fournir des explications — et de conduire une évaluation préalable de l'impact sur l'environnement ou de se concerter avec le Nicaragua au sujet des préoccupations soulevées par ce dernier —, le Nicaragua a informé le Programme des Nations Unies pour l'environnement (ci-après le «PNUE») des «dommages que la construction, par le Costa Rica, d'une route de 130 kilomètres le long du San Juan caus[ait] et risqu[ait] de causer [au] patrimoine naturel [du Nicaragua] dans la réserve de biosphère du fleuve»⁷⁵. Le Nicaragua s'est dit particulièrement préoccupé par «[l]e déboisement des berges et l'enlèvement de la végétation aux abords du fleuve [qui] [avaient] rompu l'équilibre entre l'écosystème et les couloirs biologiques, mettant en péril la fragile biodiversité du secteur»⁷⁶, avant d'ajouter :

«Le Costa Rica a commencé les travaux et les poursuit au mépris des conséquences directes et immédiates qu'une telle route a sur la réserve de biosphère du San Juan, manquant par là à son obligation internationale d'informer le Nicaragua de son intention de mettre en œuvre un projet d'une telle ampleur, d'autant que celui-ci concerne une zone bénéficiant d'une protection nationale, régionale et internationale. Le Costa Rica a également manqué à son obligation de réaliser une évaluation de l'impact de l'environnement des deux côtés de la frontière et d'en communiquer les résultats au Nicaragua pour analyse et observations.

Pareille attitude est contraire aux normes internationales, notamment à celles de la déclaration de Stockholm, de la déclaration de Rio, d'Action 21, de la déclaration de principes sur la forêt, de la convention de Ramsar et, surtout, de la convention sur la diversité biologique qui exige expressément la notification des projets et des

⁷¹ *El País* (Costa Rica), «Mme Chinchilla défend l'autoroute critiquée par le Nicaragua et refuse le dialogue», 14 décembre 2011 (*Source* : EFE/13 décembre 2011) (MN, vol. II, annexe 24).

⁷² *Ibid.*

⁷³ *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «L'autoroute construite le long du San Juan par le Costa Rica sans aucune étude préalable suscite l'indignation générale», 15 décembre 2011 (MN, vol. II, annexe 25).

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Note DM-JAS-1397.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA) (MN, vol. II, annexe 18).

⁷⁶ Note DM-JAS-1397.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA) (MN, vol. II, annexe 18).

36

évaluations de l'impact sur l'environnement, *a fortiori* lorsque le projet envisagé risque de porter sensiblement atteinte à la diversité biologique d'un autre Etat.»⁷⁷

2.35. Le Nicaragua a également porté ses préoccupations environnementales devant l'UNESCO, appelant tout particulièrement l'attention de l'Organisation sur la réserve de biosphère du fleuve San Juan de Nicaragua, dont il a précisé qu'elle était «composée d'un ensemble de zones terrestres et marines protégées, de réserves biologiques, de réserves naturelles et de zones humides»⁷⁸. Le Nicaragua a ensuite décrit les dommages causés par la construction de la route, qui avait un «impact considérable, direct et immédiat» sur la réserve de biosphère du fleuve San Juan⁷⁹, avant de déplorer que le Costa Rica ait «omis de conduire, comme il y était pourtant tenu, une évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement et de la transmettre, pour examen et observations, au Nicaragua»⁸⁰. Il a ainsi déclaré :

«Ayant à l'esprit les objectifs de l'UNESCO, le Nicaragua entend appeler l'attention de l'Organisation sur le fait que le Costa Rica est lié par la convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, par laquelle les Etats membres se sont engagés à «ne prendre délibérément aucune mesure susceptible d'endommager directement ou indirectement le patrimoine culturel et naturel visé aux articles 1 et 2 qui est situé sur le territoire d'autres Etats parties à cette convention».⁸¹

37

2.36. Le Nicaragua a également informé le Secrétariat de la convention de Ramsar des dommages causés aux zones humides protégées :

«Le Gouvernement nicaraguayen constate avec inquiétude que le Gouvernement costa-ricien construit une route d'environ 120 kilomètres, dont le tracé est parallèle au fleuve nicaraguayen San Juan, et passe extrêmement près de celui-ci, et dont les eaux de drainage finissent dans le fleuve. Outre la destruction de la flore et de la faune sur un très large périmètre de zones humides communes à nos deux Etats, d'importantes quantités de sédiments résultant du déblaiement ont été déversées dans le fleuve.

.....

Selon les informations publiées par différents médias costa-riciens, la construction de cette route fait partie d'un ensemble de projets annoncés par le gouvernement de Laura Chinchilla en décembre 2010, qui incluent, outre l'ouverture de cette voie parallèle au San Juan sur plus de 120 kilomètres, la construction d'héliports et d'une passerelle sur le Colorado pour accéder à Harbour Head, l'installation d'égouts et d'une jetée sur le Colorado, ainsi que la construction de filets pour contrôler l'accès au Colorado, au San Carlos et au Sarapiquí.

Ces projets, qui sont mis en œuvre à quelques mètres à peine du San Juan et ont un impact particulièrement destructeur sur de vastes zones humides communes, contreviennent aux dispositions du droit international réglementant les relations entre nos Etats. Plus précisément, ils vont à l'encontre de la convention de Ramsar, aux

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Note DM-JAS/1393.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée à l'UNESCO par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA) (MN, vol. II, annexe 19).

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ *Ibid.*

38

termes de laquelle le Costa Rica s'est engagé à tenir des consultations sur le respect des obligations qui lui incombent en vertu de ladite convention et de son devoir de coordonner et de soutenir activement toutes les politiques et réglementations en matière de conservation des zones humides, de leur flore et de leur faune, et du système hydrologique qu'il partage avec notre pays.»⁸²

2.37. Le Nicaragua s'est également adressé à la commission centraméricaine de l'environnement et du développement (Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo, CCAD), en portant à l'attention de son secrétariat les éléments suivants concernant le «patrimoine naturel» nicaraguayen, qui comprend la réserve de biosphère du fleuve San Juan :

«[Ce patrimoine] est actuellement menacé par l'impact destructeur d'un projet du Gouvernement costa-ricien portant sur la construction de plus de 130 kilomètres de route suivant un tracé parallèle au fleuve San Juan de Nicaragua. La déforestation, la destruction de la végétation, la sédimentation et d'autres phénomènes néfastes viennent bouleverser de fragiles écosystèmes bénéficiant d'une protection nationale, régionale et internationale.

.....

Ces agissements sont contraires à un certain nombre d'accords internationaux et régionaux, notamment à la convention portant création de la CCAD à laquelle nous avons souscrit, «conscients que la coopération régionale est un outil fondamental ... en raison de l'interdépendance significative entre les pays de l'isthme». Ils sont également contraires à la convention régionale pour la gestion et la conservation des écosystèmes forestiers naturels et le développement des plantations forestières, à la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale et à l'accord sur les zones frontalières protégées entre le Costa Rica et le Nicaragua.»⁸³

39

2.38. Le 6 décembre 2011, deux organisations non gouvernementales nicaraguayennes indépendantes œuvrant pour la défense de l'environnement, le Forum national du recyclage (Foro Nacional de Reciclaje, FONARE) et la Fondation nicaraguayenne pour le développement durable (Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Sostenible, FUNDENIC), ont porté plainte contre le Gouvernement du Costa Rica devant la Cour centraméricaine de Justice, organe judiciaire du système d'intégration de l'Amérique centrale (Sistema de la Integración Centroamericana, SICA)⁸⁴. Les demandeurs ont fait valoir que le Costa Rica avait violé des accords régionaux et internationaux en : i) omettant de fournir les évaluations de l'impact sur l'environnement qu'il était

⁸² Note DM-JAS.1350.11.11 en date du 28 novembre 2011 adressée au secrétaire général de la convention de Ramsar par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA) (MN, vol. II, annexe 20).

⁸³ Note DM-JAS-1398.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée à la commission centraméricaine de l'environnement et du développement (CCAD) par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA) (MN, vol. II, annexe 21).

⁸⁴ Les Etats membres du système d'intégration de l'Amérique centrale (SICA) sont les suivants : Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua et Panama. La Cour centraméricaine de Justice a été créée en 1961 par modification de la Charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale (ODECA), puis réorganisée en vertu du protocole de Tegucigalpa en 1991. La Cour centraméricaine de Justice a compétence pour connaître des affaires i) entre Etats membres du SICA ; ii) entre un Etat membre et un Etat non membre acceptant la compétence de la Cour ; iii) entre un Etat et une personne résidant dans l'un des Etats membres ; et iv) concernant le processus d'intégration, entre les organes du SICA et des Etats membres ou toute personne physique ou morale. En mars 2011, la Cour centraméricaine de Justice avait tranché 69 affaires et rendu 41 avis consultatifs à la demande d'organismes centraméricains. Voir site Internet officiel de la Cour centraméricaine de Justice, accessible à l'adresse <http://portal.ccj.org.ni/ccj2/Historia/tabid/57/Default.aspx> (dernière consultation le 4 décembre 2012).

tenu de conduire en vertu de la législation costa-ricienne et du droit international ; et ii) en causant des dommages à l'environnement⁸⁵.

40

2.39. Les demandeurs ont prié la Cour centraméricaine de Justice d'indiquer des mesures conservatoires tendant à suspendre le chantier de construction jusqu'à ce qu'elle se prononce sur le fond. Le 12 janvier 2012, la Cour a effectué une inspection du chantier afin d'apprécier les effets du projet routier sur l'environnement. Cinq jours plus tard, le 17 janvier 2012, elle ordonnait, à l'unanimité, au Costa Rica de «suspendre immédiatement la construction de la route ... pour éviter que la situation ne s'aggrave, afin de protéger ainsi les droits de chacune des Parties et d'empêcher que ne soient causés des dommages irréversibles et irréparables»⁸⁶.

2.40. Le Costa Rica a ignoré l'ordonnance du 17 janvier 2012 et poursuivi la construction de la route⁸⁷, ce qui a conduit le Parlement d'Amérique centrale à adopter une résolution par laquelle il invitait le Costa Rica à respecter les mesures conservatoires indiquées par la Cour centraméricaine de Justice, et exprimait ses préoccupations quant aux «graves dommages» subis par le fleuve San Juan, dans lequel étaient déversés des «milliers de tonnes de boue et de matériaux de construction»⁸⁸. Le Costa Rica n'a pas davantage tenu compte de la résolution du Parlement d'Amérique centrale.

2.41. Le 21 juin 2012, après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les demandeurs, tant dans le cadre de leurs écritures que lors d'une audience consacrée à cette fin (à laquelle le Costa Rica a refusé de participer), la Cour centraméricaine de Justice a rendu un jugement unanime dans lequel elle déclarait la responsabilité du Costa Rica engagée au motif que celui-ci avait manqué à ses obligations relatives à la conduite d'une évaluation de l'impact sur l'environnement et avait causé des dommages environnementaux.

41

2.42. En particulier, la Cour centraméricaine de Justice a estimé que le Costa Rica avait manqué à son obligation de mener à bien les «études relatives à l'impact sur l'environnement et aux mesures d'atténuation à mettre en œuvre ..., préalables indispensables à la mise en chantier

⁸⁵ Les demandeurs ont notamment fait valoir que le Costa Rica avait enfreint ses obligations juridiques découlant 1) de la convention centraméricaine pour la protection de l'environnement, portant réglementation dans ce domaine ; 2) de la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale ; 3) de l'accord régional sur les changements climatiques ; 4) de l'article 3 de l'accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux, relatif à l'adoption de mesures de prévention ; et 5) de l'Alliance pour le développement durable de l'Amérique centrale. Les demandeurs ont par ailleurs soutenu que le Costa Rica avait violé 6) le protocole de Tegucigalpa se rapportant à la charte de l'ODECA ainsi que les instruments ou actes complémentaires dérivés de celui-ci, et notamment les paragraphes *b*), *h*) et *i*) de l'article 3, le paragraphe *h*) de l'article 4 et les articles 5, 6, 12 et 35 dudit protocole, ainsi que 7) les articles 26 et 35 du protocole au traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale, dit protocole de Guatemala. De même, les demandeurs ont avancé que le Costa Rica avait violé 8) le paragraphe *j*) de l'article 14 de la loi régissant l'organisation et le fonctionnement des conseils des ministres de l'intégration économique sectorielle et intersectorielle ; et 9) le traité de l'intégration sociale de l'Amérique centrale, connu sous le nom de traité de San Salvador. Voir Cour centraméricaine de Justice, affaire n° 12-06-12-2011, arrêt du 21 juin 2012, p. 3 (ATTENDU III) (ci-après l'«arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice») (MN, vol. II, annexe 13).

⁸⁶ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 15 (CONSIDERANT IX).

⁸⁷ *Ibid.*, p. 16 (CONSIDERANT IX).

⁸⁸ *La Prensa* (Nicaragua), «San Jose should respect the river» [San José devrait respecter le fleuve], 28 février 2012 (MN, vol. II, annexe 30) ; voir également *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «Central American Parliament supports CCJ decision on environmental damage by Costa Rica» [Le Parlement centraméricain appuie la décision de la Cour centraméricaine de Justice sur les dommages causés à l'environnement par le Costa Rica], 27 février 2012 (MN, vol. II, annexe 28) ; *La Prensa* (Nicaragua), «Central American Parliament urges Costa Rica to respect environmental security in the San Juan River» [Le Parlement centraméricain prie instamment le Costa Rica de prévenir les risques pour le fleuve San Juan et son environnement], 27 février 2012 (MN, vol. II, annexe 29).

d'un projet d'une telle envergure»⁸⁹, et qu'il avait «entamé ces travaux sans conduire au préalable les études et analyses requises dans le cadre des obligations découlant d'accords régionaux et du droit international»⁹⁰. La Cour a ainsi jugé qu'une évaluation était nécessaire non seulement pour «examiner les mesures de précaution à mettre en œuvre avant de prendre des décisions susceptibles d'avoir des conséquences importantes sur la conservation et la préservation de l'environnement»⁹¹, mais également pour instaurer des liens de «collaboration, de compréhension mutuelle et de communication entre les Etats parties à l'ensemble de ces conventions», obligation que le Costa Rica avait, selon la Cour, «méconn[ue]»⁹². La Cour centraméricaine de Justice a par ailleurs considéré que le Costa Rica avait «agi sans consultation, de manière unilatérale, inappropriée et précipitée, en violation d'accords internationaux bilatéraux et multilatéraux valablement conclus, [et qu']il ne saurait justifier la construction de la route en invoquant son droit interne»⁹³, soit le «décret instituant l'état d'urgence», pris par le Costa Rica pour servir les besoins de sa cause.

2.43. La Cour centraméricaine de Justice a en outre estimé que le Costa Rica n'avait pas satisfait à son obligation de

42

«communiquer au Gouvernement du Nicaragua une étude portant sur les caractéristiques, les effets et l'impact sur l'environnement de la construction de la route, en vertu de ses engagements internationaux dans le domaine de la protection de l'environnement dans le cadre de traités, conventions, accords et textes législatifs découlant du protocole de Tegucigalpa»⁹⁴.

La Cour a également estimé que, le fleuve San Juan étant une zone protégée du Nicaragua faisant partie du réseau mondial de réserves de la biosphère, le Costa Rica avait manqué à son obligation de ne pas adopter de mesures unilatérales contraires à l'objectif commun établi dans le cadre du système international de zones protégées pour la paix [SIAPAZ]⁹⁵.

2.44. Ayant examiné les éléments de preuve, y compris les observations faites dans le cadre de sa visite d'inspection *in situ*, et ayant pu «constater les dommages causés à la rive qui protège le fleuve du côté méridional, notamment en de nombreux points où la route est dangereusement proche de la bordure du fleuve»⁹⁶, la Cour centraméricaine de Justice a conclu, à l'unanimité, que :

«Le Costa Rica a mis en œuvre un chantier à haut risque et dangereux pour l'environnement, ce dont il aurait dû s'abstenir en vertu des obligations qui lui incombent en vertu des accords régionaux auxquels il est partie, étant donné que ce projet expose le bassin hydrographique et l'écosystème qu'il partage avec le Nicaragua et les autres Etats de la région à des dommages graves et imprévisibles, ainsi que la Cour a pu le constater lors de sa visite d'inspection dans la zone en question.»⁹⁷

⁸⁹ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 25 (CONSIDERANT XXVII) (MN, vol. II, annexe 13).

⁹⁰ *Ibid.*, p. 26 (dispositif).

⁹¹ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 18-24 (CONSIDERANTS XIV-XXV).

⁹² *Ibid.*, p. 26 (dispositif).

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.* p. 25 (CONSIDERANT XXVII).

⁹⁵ *Ibid.*, p. 18 (CONSIDERANT XIII).

⁹⁶ *Ibid.*, p. 25 (CONSIDERANT XXVI).

⁹⁷ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 26 (dispositif).

43

2.45. Dans son jugement, la Cour centraméricaine de Justice s'est dite particulièrement préoccupée par le fait que «en de nombreux points de la zone inspectée, seuls quelques mètres séparent le lit du fleuve de la route avec une différence de niveau très prononcée entre les deux, la route étant en surplomb du fleuve, autant d'éléments susceptibles d'entraîner des glissements de terrain sur de vastes portions de l'ouvrage en question et un apport de sédiments venant polluer le fleuve»⁹⁸. Ainsi que le Nicaragua le montre au chapitre 3 du présent mémoire, c'est précisément ce qui s'est produit et continue de se produire aujourd'hui.

2.46. Enfin, la Cour centraméricaine de Justice a déclaré que le Costa Rica voyait sa responsabilité engagée à raison des «dommages écologiques et autres [causés] au fleuve San Juan de Nicaragua» et de son refus de se conformer à l'ordonnance en indication de mesures conservatoires rendue le 17 janvier 2012, qui lui imposait de suspendre ses activités de construction de la route⁹⁹.

2.47. Comme il l'avait fait pour ladite ordonnance du 17 janvier 2012, le Costa Rica a publiquement rejeté le jugement au fond, et poursuivi ses activités de construction. Les préjudices qu'il a causés — et continue de causer — au Nicaragua sont présentés au chapitre 3 du présent mémoire.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 25 (CONSIDERANT XXVI).

⁹⁹ *Ibid.*, p. 27 (dispositif).

CHAPITRE 3

PRÉJUDICE CAUSÉ AU NICARAGUA PAR LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE

A. INTRODUCTION

45 3.1. Au chapitre précédent, le Nicaragua a montré comment le Costa Rica avait aménagé à la hâte une route le long de la rive droite, écologiquement sensible, du fleuve San Juan, en invoquant un «état d'urgence» unilatéralement déclaré. Le Costa Rica cherchait ainsi à contourner l'obligation qui lui incombait d'effectuer au préalable une évaluation de l'impact sur l'environnement ainsi que la nécessité d'élaborer des plans de base en matière d'ingénierie et de construction. Dans le présent chapitre, le Nicaragua décrira les risques encourus par le San Juan et les dommages bien réels que le Costa Rica lui a causés en construisant sa route de manière illicite et irresponsable.

46 3.2. Comme exposé ci-après, ces dommages étaient inévitables, compte tenu de la précipitation avec laquelle le Costa Rica a autorisé puis mené à bien ces travaux routiers. Le projet a impliqué l'utilisation de plus de 900 machines, exploitées par au moins 35 entreprises de construction différentes¹⁰⁰, ainsi que la déforestation et la dénudation d'une vaste bande de terre jouxtant le fleuve sur plus de 100 kilomètres. D'importantes quantités de sédiments et de débris divers — terre déplacée, végétation déracinée et arbres abattus — ont été déversées dans le fleuve pendant le déblaiement et le nivellement du terrain servant de fondation à la route¹⁰¹. Le Costa Rica a encore aggravé les dommages en exécutant ses travaux de manière négligente et irresponsable, faisant fi des pratiques établies en matière d'ingénierie et s'abstenant de prendre les précautions nécessaires pour protéger les cours d'eau et les zones humides vulnérables. Se sont alors produits, inéluctablement, une érosion et un ruissellement chargé de sédiments, qui ont entraîné — et continuent d'entraîner — une forte pollution du fleuve San Juan, due à la surcharge sédimentaire et aux débris provenant du côté costa-ricien. Cette situation est appelée à perdurer, à moins et jusqu'à ce que la Cour ordonne au Costa Rica de prendre les mesures de remise en état qui s'imposent.

47 3.3. La partie B du présent chapitre vise plus précisément à démontrer que, en ignorant les principes élémentaires d'ingénierie dans le cadre de ses travaux routiers, le Costa Rica a causé des dommages au fleuve San Juan, notamment : 1) en se livrant à une déforestation massive de la zone adjacente au fleuve, dans lequel se sont déversés les sols instables récemment mis à nu ; 2) en réalisant d'importantes activités de terrassement et autres modifications topographiques dans des endroits non stabilisés, situés trop près du fleuve, qui ont entraîné le dépôt de volumes considérables de sédiments dans le San Juan ; 3) en laissant exposés à la pluie de hauts et volumineux monticules de terre non protégés, ce qui a eu pour effet d'accroître la sédimentation du fleuve ; et 4) en s'abstenant de construire ou d'installer des systèmes de drainage et des points de passage appropriés pour éviter l'érosion et la pollution des cours d'eau situés dans la zone concernée par le projet, y compris le fleuve et ses affluents. Dans la partie C du présent chapitre, le Nicaragua exposera les graves dommages qu'il a subis, et continuera de subir, en raison de ces actes irresponsables.

¹⁰⁰ *Crhoy.com*, Costa Rica, «Path construction supervisors informed problems and the lack of oversight» [les responsables du chantier ont signalé des problèmes et l'absence de contrôles], 11 juin 2012 (annexe 111 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* ; voir aussi *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 31).

¹⁰¹ Requête introductive d'instance, 21 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, par. 6.

B. LE COSTA RICA A CONSTRUIT SA ROUTE DE MANIÈRE INAPPROPRIÉE ET IMPRUDENTE, CE QUI A INÉVITABLEMENT DES RÉPERCUSSIONS SUR LE FLEUVE SAN JUAN DE NICARAGUA

48 3.4. Pour écarter ou atténuer les risques de dommages environnementaux liés à la construction d'une route, il convient normalement de réaliser au préalable des études et des plans d'ingénierie, en apportant un soin tout particulier à la planification des projets d'infrastructure menés dans des zones écologiques sensibles. Il s'agit là à la fois d'une question de bon sens et d'une obligation légale. Point n'est besoin d'être un prix Nobel pour comprendre que, si l'on entend entreprendre un chantier de grande ampleur dans une zone aussi écologiquement vulnérable que le bassin du San Juan sans dégrader l'environnement, il convient de procéder à une planification méticuleuse et de respecter strictement des plans d'ingénierie soigneusement conçus. Or, le Costa Rica a ignoré, délibérément ou non, les effets que son projet pourrait avoir sur l'environnement, notamment sur le fleuve, et s'est empressé de construire sa route en l'absence des études ou plans d'ingénierie requis. Telle est la conclusion à laquelle est parvenue, dans un rapport de juin 2012, le collège des ingénieurs et architectes du Costa Rica (ci-après le «CFIA»), chargé de réglementer les deux professions précitées¹⁰². Selon ce dernier, les travaux de construction routière du Costa Rica ont été entrepris sans plans d'ingénierie ni études préliminaires, et le projet n'a même pas été enregistré auprès de lui¹⁰³. Au lieu de quoi, les travaux ont commencé «sans qu'ait été établi le moindre plan indiquant le tracé de la route ou ses caractéristiques»¹⁰⁴. Dans son rapport, le CFIA conclut que pareils procédés entraînent inévitablement «une augmentation des coûts, des problèmes environnementaux et une dégradation rapide de l'ouvrage construit»¹⁰⁵.

49 3.5. Par ailleurs, le laboratoire national des matériaux et des modèles structurels de l'Université du Costa Rica (ci-après le «LANAMME»), principal organe indépendant costa-ricien dans le domaine de la construction routière¹⁰⁶, est, lui aussi, parvenu à la même conclusion dans un rapport publié en mai 2012. Il y critiquait le Costa Rica pour son manque de planification et la négligence avec laquelle il avait conduit son projet. Dans son rapport, le LANAMME concluait que ledit projet avait été mené «sans le moindre concept géométrique de base», et sans véritables

¹⁰² Le CFIA est chargé d'examiner et d'approuver les projets de construction au Costa Rica avant la délivrance des permis nécessaires pour les mener à bien. Il se compose du collège des architectes du Costa Rica (*Colegio de Arquitectos de Costa Rica*), du collège des ingénieurs civils du Costa Rica (*Colegio de Ingenieros Civiles de Costa Rica*), du collège des ingénieurs électriciens (*Colegio de Ingenieros Electricistas*), des mécaniciens et industriels du Costa Rica (*Mecánicos e Industriales de Costa Rica* (CIEMI)), du collège des ingénieurs topographes du Costa Rica (*Colegio de Ingenieros Topógrafos de Costa Rica*) et du collège des ingénieurs techniques du Costa Rica (*Colegio de Ingenieros Tecnólogos de Costa Rica*).

¹⁰³ Rapport du CFIA, p. 2, par. 1.3 et p. 25, par. 5.2 (MN, vol. II, annexe 4). Au Costa Rica, tous les projets de construction, y compris les travaux publics menés par l'Etat, doivent être consignés dans le registre de responsabilité professionnelle du CFIA, conformément à l'article 54 de la loi organique de ce dernier.

¹⁰⁴ Rapport du CFIA, p. 25, par. 5.3 ; voir aussi p. 27, par. 6.3 dudit document (recommandant que soit élaboré *a posteriori* «un plan topographique détaillé de l'ensemble des travaux réalisés jusqu'à présent» et que soient préparés «tous les plans détaillés de conception et de construction pertinents pour l'intégralité du projet») (MN, vol. II, annexe 4).

¹⁰⁵ Rapport du CFIA, p. 25, par. 5.3 (MN, vol. II, annexe 4). Voir aussi *La Nación* (Costa Rica), «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season» [En raison de graves erreurs, la piste risque de s'effondrer pendant la saison des pluies], 28 mai 2012 (mettant en exergue l'absence d'informations géotechniques ou topographiques) (MN, vol. II, annexe 35).

¹⁰⁶ Depuis 2002, le LANAMME est chargé de surveiller les dépenses publiques consacrées à l'infrastructure routière du Costa Rica. Son rôle d'évaluation des projets routiers comprend l'inspection, l'assistance technique, les enquêtes et le renforcement des capacités. Le LANAMME a rédigé le manuel du Costa Rica sur les spécifications générales pour la construction d'autoroutes, de routes et de ponts (CR-2010) qui établit les normes officielles que doivent respecter les projets menés par le ministère costa-ricien des travaux publics et des transports.

contrôles ni mesures de coordination, et qu'«aucun critère technique n'a[vait] été fixé de manière uniforme dans le cadre de [s]a mise en œuvre»¹⁰⁷. Le LANAMME estimait notamment que :

«les pratiques élémentaires en matière d'ingénierie — levé de terrain pour le tracé de la route ; évaluation géotechnique des points critiques ; choix de l'emplacement, conception et construction des structures de drainage ; définition de normes techniques adéquates et uniformes ; [et] établissement de rapports d'inspection signalant les anomalies, etc. — n'ont pas été observées pendant la planification et la mise en œuvre du projet»¹⁰⁸.

50

3.6. Une équipe d'experts américains de l'environnement et de la construction routière, dirigée par M. G. Mathias Kondolf, professeur de planification environnementale à l'Université de Californie à Berkeley, a corroboré ces conclusions après avoir elle-même inspecté le fleuve San Juan en octobre 2012. M. Kondolf a relevé que «les travaux réalisés à ce jour auraient dû respecter les [n]ormes de protection [établies] en matière d'ingénierie et de construction routière, ainsi que les «meilleures pratiques de gestion» applicables à l'aménagement de routes nouvelles et existantes¹⁰⁹». Toutefois, «[i]l apparaît clairement que ces mesures n'ont, pour l'essentiel, pas été suivies»¹¹⁰. Avec son équipe, M. Kondolf a notamment estimé que :

«les travaux routiers [menés par le Costa Rica] pâtissent d'un sérieux manque de planification, ainsi que de l'insuffisance des mesures de protection physiques et environnementales, outre qu'ils n'ont pas respecté les normes internationales et costa-riciennes relatives à la protection des sites et aux distances à respecter par rapport aux fleuves, ruisseaux et zones humides»¹¹¹.

Le non-respect par le Costa Rica de ces normes et d'autres «pratiques internationales visant à minimiser l'impact direct et indirect des travaux routiers sur la qualité de l'eau, la morphologie des canaux, la navigation et l'écologie riveraine, ainsi que sur les ressources physiques et biologiques tant nationales qu'internationales» a été à l'origine de «graves insuffisances ... liées à la conception, à l'emplacement, à la construction, à la lutte contre l'érosion hivernale et à l'entretien qui devra être effectué ultérieurement le long de la route 1856»¹¹². Ces défaillances ont, à leur tour, entraîné une dégradation de la route proprement dite et des effets préjudiciables sur les cours d'eau voisins, dont le fleuve San Juan¹¹³.

3.7. En résumé, en menant à bien ses travaux sans respecter les pratiques élémentaires en matière d'ingénierie, le Costa Rica a bâti une route qui ne répond pas aux normes et dont les malfaçons constituent une grave menace pour le milieu environnant, y compris le fleuve San Juan, comme exposé ci-après.

¹⁰⁷ Rapport du LANAMME, p. 50-51 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 50.

¹⁰⁹ G. Mathias Kondolf, Danny Hagans, Bill Weaver et Eileen Weppner: «Impacts environnementaux de la route Juan Rafael Mora Porras ou route 1856 (Costa Rica), sur le fleuve San Juan (Nicaragua)», décembre 2012 (ci-après le «rapport Kondolf de décembre 2012»), section 5.6 (MN, vol. II, annexe 1).

¹¹⁰ *Ibid.*, section 5.6.

¹¹¹ *Ibid.*, section 6.

¹¹² *Ibid.*, appendice B, p. 1. Le rapport relève également «le mauvais emplacement de la route et les normes de conception insuffisantes compte tenu de la grande proximité de celle-ci avec le fleuve San Juan». *Ibid.*, section 1.

¹¹³ Voir *ibid.*, par exemple section 6.

1. Les effets de la déforestation et de l'érosion des sols sur le fleuve San Juan de Nicaragua

51

3.8. La déforestation constitue l'une des causes principales de l'érosion des sols¹¹⁴. En effet, dans les zones déboisées, les sols, déstabilisés, sont lessivés pendant la saison des pluies¹¹⁵. Si, de surcroît, ces parcelles jouxtent des cours d'eau ou des zones humides, les matériaux sont entraînés dans l'eau, augmentant la charge sédimentaire, altérant la qualité de l'eau, nuisant à la vie aquatique et entravant parfois aussi la navigation. Pour toutes ces raisons, notamment¹¹⁶, il va de soi que «tout projet portant sur de vastes zones de forêts en grande partie préservées risque fort de porter préjudice à l'environnement et devrait faire l'objet d'une évaluation minutieuse de l'impact sur l'environnement, fondée sur de solides données scientifiques».¹¹⁷

52

3.9. Le Costa Rica n'a procédé à aucune évaluation environnementale, mais a néanmoins défriché de vastes parcelles adjacentes au fleuve San Juan dans le cadre de son projet de construction. Le CFIA a indiqué que «la déforestation et les répercussions sur les zones humides de la région [étaient] manifestes»¹¹⁸ à plusieurs endroits, le long de la route et à proximité du fleuve, et qu'il était nécessaire de réaliser «[u]ne évaluation des éventuels dommages causés à l'environnement»¹¹⁹. De même, dans un rapport d'inspection publié en juillet 2012, le tribunal administratif pour l'environnement du Costa Rica (Tribunal Ambiental Administrativo, TAA) a estimé qu'un nombre «excessif et injustifié» d'arbres avaient été abattus dans le cadre de la construction de la route. Il a de fait relevé que certaines zones déboisées étaient *huit fois* plus grandes que nécessaire¹²⁰. Dans un article intitulé «Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856», le journal costaricien *El País* a illustré les dommages environnementaux par la photographie suivante :

¹¹⁴ *Ibid.*, section 3.3.

¹¹⁵ *Ibid.*, section 3.3.

¹¹⁶ Comme l'explique M. Kondolf, «[l]a déforestation entraîne la perte d'habitats écologiques importants, de capacité de séquestration de dioxyde de carbone et d'autres processus écologiques, en particulier dans les zones tropicales humides, où elle est reconnue comme étant le principal facteur d'émission de gaz à effet de serre» ; la déforestation représente également un risque pour la diversité végétale et animale. *Ibid.*, section 3.3.

¹¹⁷ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.3 (MN, vol. II, annexe 1).

¹¹⁸ Rapport du CFIA, p. 11, voir aussi p. 17, 18, 19 («l'impact sur la forêt est évident») et p. 21, 22 et 26 (MN, vol. II, annexe 4).

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 26, par. 5.9 (MN, vol. II, annexe 4).

¹²⁰ *El País* (Costa Rica), «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail» [Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856], 15 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 37).



121

53

3.10. Les deux photographies ci-dessous, présentées début 2012 à la Cour centraméricaine de Justice par les deux ONG nicaraguayennes de défense de l'environnement, FONARE et FUNDENIC, donnent d'autres exemples de la destruction des forêts par le Costa Rica pendant la construction de la route, et ce, aux abords du fleuve San Juan, visible dans la partie inférieure des clichés.



122



123

¹²¹ *Ibid.*

¹²² Présentée à la Cour centraméricaine de Justice par FUNDENIC-SOS/FONDO NATURA et FONARE dans l'affaire «*Ruta de la Carretera*», 25 mars 2012, image du site n° 25, accessible à l'adresse suivante : http://lagosdenicaragua.org/index.php?option=com_jdownloads&Itemid=64&view=finish&cid=9&catid=3&m=0 (dernière consultation le 27 novembre 2012).

¹²³ Présentée à la Cour centraméricaine de Justice par FUNDENIC-SOS/FONDO NATURA et FONARE dans l'affaire «*Audiencias Públicas*», 10 mai 2012, projection n° 17, accessible à l'adresse suivante : http://dans.org/index.php?option=com_content&view=article&id=134&Itemid=63 (dernière consultation le 27 novembre 2012).

3.11. De telles images, ainsi qu'une visite d'inspection effectuée *in situ*, ont amené la Cour centraméricaine de Justice à constater qu'«un grand nombre d'arbres avaient été abattus sur le territoire costa-ricien, dénudant de vastes zones qui ne sont plus que des étendues de terre argileuse de teinte rougeâtre»¹²⁴.

55

3.12. En avril 2012, quatre mois après que le Nicaragua eut introduit sa requête en l'espèce, et alors que la route était déjà en grande partie achevée, plusieurs ministères costa-riciens ont élaboré tardivement et à la hâte un «plan de gestion environnementale». Il semble que ce plan visait principalement à défendre le projet de construction de la route face aux réclamations du Nicaragua. Ce document, manifestement rédigé pour servir la cause du Costa Rica, concède néanmoins que, «dans certains secteurs abritant des forêts primaires, parfois perturbées, des arbres ont été coupés, entraînant un morcellement partiel des forêts tropicales humides»¹²⁵. Autrement dit, «la forêt a été défrichée et fragmentée sur certains sites»¹²⁶, notamment dans des secteurs où «la route longe le fleuve San Juan»¹²⁷. Reconnaisant les dommages causés par cette déforestation, l'étude tardive du Costa Rica recommande l'élaboration d'«[u]n plan de remise en état ... des zones humides touchées»¹²⁸ et la «[p]lantation d'espèces indigènes pour protéger les rives du fleuve et des cours d'eau adjacents, en particulier dans les zones dépourvues de couvert forestier sur toute la bande de terrain située entre la route et le San Juan»¹²⁹.

54

3.13. A la connaissance du Nicaragua, le Costa Rica n'a pas tenté de mettre en œuvre les mesures correctives dérisoires qu'il présentait comme nécessaires dans son propre plan, lequel ne répondait pas aux besoins réels et avait été établi *a posteriori*. Lors de la visite sur le terrain de M. Kondolf et de son équipe en octobre 2012, de nombreuses zones déboisées jouxtant le fleuve demeuraient clairement visibles, comme l'illustrent les photographies ci-dessous extraites du rapport Kondolf.

¹²⁴ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 20 (MN, vol. II, annexe 13).

¹²⁵ Ministère costa-ricien de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications (MINAET), réseau national des zones de conservation (SINAC), ministère des travaux publics et des transports, conseil national des autoroutes et commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, «plan de gestion environnementale pour la route Juan Rafael Mora Porras», avril 2012, p. 9-10 (ci-après le «plan de gestion environnementale du Costa Rica») ; voir également l'annexe 3 du même document (MN, vol. II, annexe 2).

¹²⁶ *Ibid.*, annexe 3.

¹²⁷ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 9-10. Il fait notamment état de «dommages forestiers sur un tronçon routier de 75 mètres de long environ ... [et] de 15 mètres de long des deux côtés de la route aux extrémités du tronçon». Dans une autre zone, il constate que «[l]es arbres ont été abattus sur un tronçon de 3 kilomètres de long environ». *Ibid.*, p. 10.

¹²⁸ *Ibid.*, annexe 3.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 19.



3.14. L'examen effectué par M. Kondolf des «nombreuses photographies prises sur le site» par le LANAMME et le CFIA, associé à la mission de reconnaissance qu'il a accomplie *in situ* en octobre 2012,

56

«a révélé qu'aucune mesure, ou presque, n'a[vait] été prise pour lutter contre l'érosion dans les nombreuses zones de sol nu et non protégé créées par les travaux de construction et d'excavation. Cette grave omission a accéléré et aggravé les phénomènes d'érosion et entraîné le dépôt de sédiments dans les cours d'eau environnants et dans le fleuve San Juan.»¹³⁰

2. Les activités de terrassement et les transformations topographiques ayant des répercussions sur le fleuve San Juan de Nicaragua

3.15. Outre le déboisement et le défrichage massifs qu'il a entraînés, le chantier de construction du Costa Rica a eu pour effet de remodeler le paysage le long de la rive méridionale du fleuve San Juan, où il a laissé à découvert de vastes zones de sol rouge (déblais) ainsi que des monticules de terre formés par les sédiments excavés (remblais). Facteur aggravant, ces «travaux de terrassement», comme les appelle le Costa Rica dans son «plan de gestion environnementale» établi *a posteriori*¹³¹, ont été réalisés de manière désordonnée et non professionnelle. Telle est la conclusion à laquelle sont arrivés le CFIA et le LANAMME.

57

3.16. Dans un rapport établi en juin 2012 — à la suite de deux visites sur place —, le CFIA a estimé que les opérations de déblaiement et de remblaiement du terrain le long du tracé de la route avaient, «en l'absence de plan», été conduites de manière «désorganisée»¹³². Le CFIA a conclu qu'il n'était pas possible de déterminer les «critères techniques» sur lesquels reposaient, le cas échéant, les travaux de terrassement du Costa Rica. De fait, l'on observe aujourd'hui une grande instabilité des déblais et des remblais, avec des «pentes longitudinales très escarpées», de sorte qu'il est «presque impossible» d'emprunter la route en certains points¹³³. Les images reproduites

¹³⁰ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 6 (MN, vol. II, annexe 1).

¹³¹ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 9 (MN, vol. II, annexe 2).

¹³² Rapport du CFIA, p. 10 (MN, vol. II, annexe 4) ; voir également *La Nación* (Costa Rica), «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season» [En raison de graves erreurs, la piste risque de s'effondrer pendant la saison des pluies], 28 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 35).

¹³³ Rapport du CFIA, p. 26, par. 5.8 (MN, vol. II, annexe 4).

ci-dessous figurent dans le rapport du CFIA avec la légende suivante : «Route en terre battue sans système de drainage : en l'absence de plans, les remblais et déblais ont été réalisés de manière totalement désorganisée.»¹³⁴



135

58

3.17. Le LANAMME a présenté des conclusions similaires dans son rapport de mai 2012, relevant que, en de nombreux points, les travaux de déblaiement et de remblaiement menés dans le cadre du projet de route costa-ricien semblaient avoir été réalisés sans s'appuyer sur des «données topographiques et géotechniques»¹³⁶ et sans suivre de plan de conception précis¹³⁷. Cette gestion désordonnée des «opérations de terrassement (déblaiement et remblaiement) d'[une telle] envergure»¹³⁸ a abouti à la formation de ce que le LANAMME décrit comme autant d'«amoncellements de matériaux formés au mépris des règles élémentaires d'élimination des débris et de gestion des remblais»¹³⁹.

3.18. L'absence de plans et d'études préliminaires a également conduit à une destruction excessive du couvert forestier et à une altération du terrain dans certaines zones, notamment le long du fleuve San Juan, où le «terrain [est] fortement accidenté»¹⁴⁰. C'est la raison pour laquelle les travaux de terrassement ont été plus importants et plus complexes que nécessaire, compte tenu, notamment, des pentes existantes et des types de sol présents¹⁴¹. Le CFIA a confirmé que les travaux dans ces secteurs «demeur[ai]ent incomplets», que, sur certains segments, «il [était] quasiment impossible d'emprunter» la route, et que l'«impact sur la forêt [était] évident»¹⁴².

3.19. M. Kondolf a réalisé un certain nombre de clichés des vastes opérations de destruction de la végétation et de terrassement que le Costa Rica a entreprises tout près du fleuve San Juan, sans planification appropriée. La photographie reproduite ci-dessous en est un exemple :

¹³⁴ *Ibid.*, figure 14.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ Rapport du LANAMME, p. 49 (MN, vol. II, annexe 3).

¹³⁷ Rapport du LANAMME, p. 19 («Dans les zones montagneuses, les travaux de déblaiement et de remblaiement ont été effectués hors de tout système organisé.»).

¹³⁸ *Ibid.*, p. 28.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 19.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 31.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Rapport du CFIA, p. 19 (MN, vol. II, annexe 4).

59



60

3.20. Ainsi que le montre clairement ce cliché, les travaux de terrassement réalisés par le Costa Rica à proximité immédiate du fleuve San Juan ont créé de vastes zones dans lesquelles les sols sont laissés à découvert, rendant inévitables l'érosion et le transport, dans l'air et dans l'eau, de sédiments, ainsi que leur dépôt dans le fleuve. Le LANAMME a observé l'«effet du ruissellement de surface» dans ces zones, c'est-à-dire «l'apparition de ravines», qui érodent les talus, les rendant instables¹⁴³ et sujets aux effondrements, surtout en cas de précipitations¹⁴⁴. Il s'est, par conséquent, inquiété du fait que les activités de terrassement menées par le Costa Rica de manière excessive et désorganisée entraîneraient inévitablement le dépôt de sédiments dans les cours d'eau situés à proximité — et notamment le fleuve San Juan — pendant la saison des pluies ; pour illustrer ce propos, le rapport présentait la photographie reproduite ci-dessous¹⁴⁵.



146

¹⁴³ Rapport du LANAMME, p. 31 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁴⁴ Rapport du LANAMME, p. 49 et 51 (il est précisé que la route présente «des risques élevés d'effondrement pendant la saison des pluies en raison de l'absence de structures de drainage et de l'instabilité des déblais et remblais en de nombreux points»).

¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 39.

¹⁴⁶ *Ibid.*, figure 39.

3.21. M. Kondolf partage l'avis du LANAMME. En effet, à l'issue de sa visite d'octobre 2012 sur les lieux, il a conclu qu'il était «manifeste» que le Costa Rica n'avait réalisé aucune évaluation géotechnique appropriée pour son projet de route et qu'il avait méconnu les

«pratiques élémentaires en matière d'ingénierie et de construction pour ce qui est de l'emplacement de l'emprise, de la conception des opérations de déblaiement et de remblaiement, du choix de lieux appropriés d'élimination des déchets, de la conception du système de drainage superficiel et des ouvrages de franchissement des cours d'eau, ainsi que des normes de compactage des matériaux»¹⁴⁷.

Selon M. Kondolf, ces «carences sont omniprésentes»¹⁴⁸.

61

3.22. En particulier, «l'absence de planification a conduit le Costa Rica à construire la route à flanc de collines escarpées et instables»¹⁴⁹, composées, en grande partie, de «matériaux très altérés, ameublés ou autrement affaiblis, qui s'érodent et s'effondrent facilement»¹⁵⁰. Ce choix contestable enfreint directement l'«un des principes de la construction routière, selon lequel il convient de choisir «le meilleur tracé, sur le terrain le plus stable»¹⁵¹. Les activités de construction du Costa Rica ont donc «entraîné de nombreux et constants effondrements de remblais routiers et de pentes naturelles, allant des simples éboulements superficiels de monticules de déversement latéral¹⁵² aux glissements de vastes pans de terrain, avec pour conséquence, en aval, le dépôt de sédiments dans le fleuve San Juan»¹⁵³. Ces dépôts dans le fleuve étaient inévitables — et se sont effectivement produits —, et ce, pour la simple raison que le Costa Rica a construit la route, sur l'essentiel de son tracé, à moins de cinquante mètres du fleuve, au mépris de ses propres réglementations en matière de protection des cours d'eau¹⁵⁴.

62

3.23. Le Costa Rica reconnaît lui-même dans son «plan de gestion environnementale» que le projet de construction comporte «des travaux de terrassement altérant l'écosystème et ayant un effet direct et indirect sur la dynamique hydrographique»¹⁵⁵. Ces travaux ont notamment provoqué une «sédimentation modérée ... dans des cours d'eau du fait du ruissellement de surface»¹⁵⁶, phénomène exacerbé par «l'absence, dans certains secteurs, de la moindre mesure de conservation des sols destinée à atténuer localement les effets du projet sur les eaux du fleuve et les sols»¹⁵⁷. Ainsi, outre leur caractère désorganisé et excessif, les travaux de terrassement du Costa Rica ont

¹⁴⁷ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.5 (MN, vol. II, annexe 1).

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ *Ibid.*, section 4.1.

¹⁵⁰ *Ibid.*, section 4.3.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² Dans le domaine de la construction routière, le «déversement latéral» consiste à

«pousser tout simplement, à l'aide de bulldozers, les matériaux excavés afin qu'ils dévalent la pente. Ces matériaux font l'objet d'effondrements en masse, qui se produisent souvent le long de l'ancienne surface du sol (désormais enterrée) ; l'on observe également des effondrements partiels de sédiments à l'intérieur du talus de remblai.» Rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.1.2.

¹⁵³ *Ibid.*, section 6.

¹⁵⁴ *Ibid.*, section 4.2.

¹⁵⁵ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 9 (MN, vol. II, annexe 2).

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 19. Outre la sédimentation, le ruissellement a également entraîné le transport de déchets solides et liquides générés par les travaux de construction, notamment des lubrifiants et des hydrocarbures, polluant ainsi les cours d'eau situés à proximité. *Ibid.*

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 9 et 22 (les italiques sont de nous) ; voir également annexe 3 du même document (qui relève «[l']absence de mesures de conservation des sols pour atténuer l'impact sur les ressources hydriques et édaphiques»).

été conduits sans que soient mises en œuvre les «mesures de conservation des sols» nécessaires pour prévenir l'érosion et le transport de sédiments.

63

3.24. Il s'ensuit que, selon le LANAMME, la situation actuelle «pourrait aisément causer de graves mouvements de terrain»¹⁵⁸ par endroits, d'où la nécessité de «mobiliser immédiatement des ressources supplémentaires pour construire les structures de drainage manquantes [et] parachever de nombreux talus de déblais et remblais non encore stabilisés»¹⁵⁹. Rien n'indique que le Costa Rica ait mis en œuvre ces recommandations. Au contraire, il semble que les entrepreneurs responsables de la construction «aient rapidement quitté les lieux, emportant équipement et personnel, sans se soucier de stabiliser le site ni de mettre en place des mesures de prévention contre l'érosion et la sédimentation avant le début de la saison des pluies» ; le rapport précise que, en octobre 2012, «peu de travaux de maintenance ou de mesures correctives [avaient] été exécutés»¹⁶⁰. Cette «absence manifeste de mesures destinées à anticiper la saison des pluies et à lutter contre l'érosion sur toute la longueur de la route», observe M. Kondolf, «a entraîné une érosion persistante et grave des sols mis à nu par les travaux de terrassement récemment réalisés et excavés dans les carrières altérées», le rapport précisant que «[l]es matériaux issus de l'érosion ont été, en grande partie, entraînés dans le fleuve San Juan»¹⁶¹. Ainsi que l'a constaté M. Kondolf en octobre 2012, l'absence «de mesures correctives sur le terrain continue d'avoir un impact négatif sur la qualité des eaux et les ressources hydrologiques du San Juan situé en contrebas»¹⁶².

3. Les monticules de terre laissés à découvert, non protégés et instables

3.25. En enlevant des blocs de terre et en érigeant de nouveaux talus non protégés — sans que ces travaux aient été correctement planifiés et leurs conséquences, dûment évaluées, et sans qu'il ait été prévu de compacter, couvrir ou protéger d'une quelconque manière ces talus de déblais et ces remblais —, le Costa Rica a créé des talus instables, laissés à nu, sujets à l'érosion, voire à l'effondrement.

64

3.26. Il va de soi que la stabilité des talus de déblais dépend du matériau géologique dont ils sont constitués et que «plus [ils] sont escarpés, plus ils sont susceptibles de s'effondrer»¹⁶³. Le LANAMME a signalé qu'il ne faisait aucun doute que, en certains endroits, les talus issus de la construction de la route, parfois érigés quasiment à la verticale¹⁶⁴, n'avaient pas été «construits dans les règles de l'art», en prenant soin de calculer des angles sûrs et adaptés au type de sol, ce qui les rendait «instables et donc sujets aux glissements de terrain, particulièrement à la saison des pluies»¹⁶⁵. L'emplacement de ces «talus instables», à proximité immédiate du fleuve San Juan, est une source de préoccupation pour le Nicaragua, ainsi que le risque de «glissement de terrain», qui pourrait provoquer le déversement de tonnes de sédiments dans le fleuve pendant les périodes de fortes précipitations, fréquentes dans la région.

¹⁵⁸ Rapport du LANAMME, p. 20 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 51.

¹⁶⁰ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 6 (MN, vol. II, annexe 1).

¹⁶¹ *Ibid.*, section 4.8.

¹⁶² *Ibid.*, section 6.

¹⁶³ *Ibid.*, sections 3.1.2 et 4.5.

¹⁶⁴ Rapport du LANAMME, p. 15 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 29 ; voir aussi p. 42 de ce document (où l'on signale l'existence de «talus instables à la suite de la construction de remblais avec un angle inadapté à ce type de sol», entraînant décollement du revêtement et érosion).

3.27. Le CFIA s'est dit préoccupé par ce problème, notant l'existence de talus de quatre à six mètres de haut, caractérisés par des «marges très élevées»¹⁶⁶, et appelant l'attention sur un segment de route où avaient été érigés «d'immenses talus, aux crêtes très élevées, sans aucune protection»¹⁶⁷, qui étaient «très proche[s] de la rive du fleuve San Juan» — à «une quinzaine de mètres à peine»¹⁶⁸.

65

3.28. Les associations de défenseurs de l'environnement et d'ingénieurs du Costa Rica ont préconisé des mesures en vue de stabiliser et de renforcer ces talus instables, afin de prévenir leur détérioration et le transport de sédiments dans les cours d'eau environnants. Le LANAMME a insisté sur la nécessité de procéder à une analyse des propriétés physiques du sol le long de la route pour évaluer la résistance au cisaillement du terrain¹⁶⁹ (analyse qui aurait dû être réalisée avant les travaux de remblaiement), et a recommandé d'entreprendre des travaux pour améliorer la stabilité des talus et prévenir l'érosion¹⁷⁰. De la même manière, le CFIA a recommandé de prendre des mesures immédiates pour «stabiliser les talus les plus importants et les plus hauts afin d'éviter les glissements de terrain à la saison des pluies»¹⁷¹.

3.29. Même le plan costa-ricain de gestion environnementale d'avril 2012, présenté de manière tardive et pour les besoins de la cause, reconnaît que les talus de déblais érigés dans le cadre du projet routier sont trop escarpés pour être «sûrs et stables» et qu'ils sont «dépourvus de végétation»¹⁷², de sorte que «certains sont instables» et qu'il existe un risque accru de «processus d'érosion ciblée»¹⁷³ à proximité immédiate du fleuve San Juan. Les auteurs du rapport recommandent donc de s'occuper des «déblais transversaux aux endroits où les talus font plus de 3 mètres de haut» afin d'«éviter les glissements de terrain»¹⁷⁴ et, «s'agissant des talus dépourvus de végétation», «de prendre des mesures complémentaires de stabilisation des pentes»¹⁷⁵. Là non plus, rien n'indique que le Costa Rica ait pris, à la date de soumission du présent mémoire, la moindre mesure pour mettre en œuvre les recommandations qu'il a lui-même formulées.

3.30. Lors de leur visite sur place en octobre 2012, M. Kondolf et son équipe ont souligné

66

«l'absence de respect des normes de conception ou de construction concernant les talus de déblais abrupts érigés en grand nombre ... [ce qui] favorise et accélère sensiblement les phénomènes d'érosion et de dépôt sédimentaire dans le fleuve San Juan dans la plupart des sites concernés»¹⁷⁶.

L'équipe a relevé «de nombreux exemples d'effondrement de talus de déblais abrupts, à la fois le long de la route proprement dite et dans les carrières» et craignait que, «les versants découverts

¹⁶⁶ Rapport du CFIA, p. 6, 9, 14, 15, 22 et 24 (MN, vol. II, annexe 4).

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 16 ; voir aussi p. 17-18.

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ Rapport du LANAMME, p. 15 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 52.

¹⁷¹ Rapport du CFIA, p. 27, par. 6.2 (MN, vol. II, annexe 4).

¹⁷² Voir le plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 26 (MN, vol. II, annexe 2).

¹⁷³ *Ibid.*, p. 22.

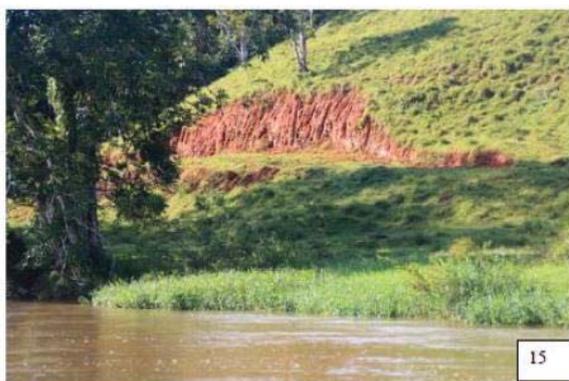
¹⁷⁴ *Ibid.*, annexe 3.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 23.

¹⁷⁶ Rapport Kondolf de décembre 2012, appendice B, section 4 (MN, vol. II, annexe 1).

continuant à s'altérer, et la zone risquant d'être balayée par des pluies plus intenses, ces talus fragiles connaissent, inéluctablement, un fort taux d'effondrement et d'érosion continue»¹⁷⁷.

3.31. Il ne s'agit pas de problèmes isolés. De nombreux sites suscitent des inquiétudes, notamment ceux représentés sur les photographies ci-dessous, prises par M. Kondolf et son équipe lors de leur visite sur les lieux. Toutes ces images, qui, selon le rapport Kondolf, ne représentent «*que quelques-uns* des signes d'instabilité du terrain observés le long de la route»¹⁷⁸, illustrent plusieurs malfaçons dans différents secteurs directement adjacents au fleuve San Juan :



¹⁷⁷ *Ibid.*, section 4.5.

¹⁷⁸ *Ibid.*, appendice B, section 1 (les italiques sont de nous).

67



68



69

3.32. Selon M. Kondolf, «au cours de la brève période qui s'est écoulée depuis que le chantier a débuté et du fait des précipitations qui ont été, de manière générale, conformes aux normales saisonnières», ces talus instables et non protégés ont déjà causé des problèmes¹⁷⁹. En particulier, les phénomènes de ravinement et de «mouvements de terrain» — glissements de terrain, effondrements et autres dégâts dus à la gravité — ont déjà été observés sur les flancs des collines touchées par ces excavations¹⁸⁰. Et ce n'est que le début : «Compte tenu de l'emplacement de la route et des défauts de conception d'un ouvrage situé aussi près du fleuve San Juan, nous

¹⁷⁹ *Ibid.*

¹⁸⁰ *Ibid.*, par exemple, appendice B, section 1.

prévoyons de très importants mouvements de terrain lors des prochaines tempêtes de grande ampleur.»¹⁸¹

3.33. Les glissements de terrain, les effondrements et les graves problèmes d'érosion sont un sujet de préoccupation non seulement pour les talus de déblais instables et dénudés, mais aussi là où les travaux de construction entrepris par le Costa Rica ont entraîné l'érection de piles de matériaux excavés, ou «remblais». La stabilité d'un remblai «dépend surtout de la manière dont il est construit. Si le talus sous-jacent a été correctement dégagé et le remblai compacté conformément aux normes techniques, il peut rester stable pendant des années, voire des décennies.»¹⁸² Si, en revanche, le versant naturel sous-jacent n'a pas été dégagé avant que le remblai ne vienne le recouvrir, et si celui-ci n'est pas compacté dans le respect des normes techniques, il en résultera «une extrême instabilité»¹⁸³. Lorsque le remblai recouvre ou contient «des arbres morts et autres débris du même type, soit parce que la pente sous-jacente n'a pas été correctement nettoyée, soit parce que des débris de ce type ont été incorporés dans les matériaux de déblai, la probabilité d'un effondrement augmente»¹⁸⁴.

70

3.34. Se fondant sur ces critères, le LANAMME s'est dit particulièrement préoccupé par «la manière dont plusieurs remblais [avaie]nt été construits, qu'il s'agisse de leur hauteur excessive ou de l'absence apparente de compactage mécanique des couches, requis par les meilleures pratiques en matière d'ingénierie»¹⁸⁵. Le LANAMME a relevé que certains remblais, mesurant jusqu'à 1,5 mètre de haut, n'avaient pas été correctement compactés — «alors que c'est l'usage pour ce type d'ouvrage» —, les matériaux étant dès lors très instables et risquant de s'éroder ou de s'affaisser¹⁸⁶. Ailleurs, ce sont des remblais de 3 mètres de haut qui ont été construits, et ils commencent à présenter des signes précurseurs de rupture, «ce qui indique qu'ils ont été érigés sans respecter les normes de compactage»¹⁸⁷.

3.35. Le LANAMME craignait que les talus non compactés «soient particulièrement fragilisés pendant la saison des pluies»¹⁸⁸, signalant que des défauts de compactage semblaient avoir déjà entraîné, «dans la plupart des secteurs», glissements et phénomènes d'érosion¹⁸⁹. Le LANAMME a également fait état de la «mauvaise gestion» des matériaux excavés qui, dans certains cas, «ont été placés près d'une masse d'eau» de manière inconsidérée¹⁹⁰, comme on peut le voir sur la photographie ci-après :

¹⁸¹ *Ibid.*, appendice B, section 1.

¹⁸² *Ibid.*, section 3.1.2.

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ Rapport du LANAMME, p. 21 (MN, vol. II, annexe 3).

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 18.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 46.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 21.

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 29.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 24.

71



191

3.36. Selon le LANAMME, il s'agit d'une

«pratique totalement inadéquate, tant pour ce qui est de la construction que de l'ingénierie, préjudiciable non seulement pour la masse d'eau, mais aussi pour [la route elle-même], puisqu'aucune mesure de lutte contre l'érosion n'a été prise pour prévenir la détérioration des matériaux en cas de pluie»¹⁹².

3.37. M. Kondolf est du même avis. Le recours, par le Costa Rica, à des «méthodes de construction archaïques, prévoyant des opérations de déblaiement, de remblaiement et de déversement latéral sur des pentes abruptes, à proximité de cours d'eau, traduit un mépris total des principes bien établis en faveur de la protection de l'eau et de l'environnement.»¹⁹³ Selon les observations de M. Kondolf et de son équipe, «seul un petit nombre de remblais récemment édifiés ne présentent *pas* de signes de tassement généralisé, de rupture ou de mouvements de terrain»¹⁹⁴. Certains «semblent contenir des morceaux de bois mort, ou des arbres vivants enterrés dans le remblai»¹⁹⁵. Selon M. Kondolf, «[c]es méthodes de construction — déversement latéral, absence de compactage et intégration de débris ligneux aux remblais — sont le meilleur moyen d'entraîner des affaissements constants et le dépôt de sédiments hors site»¹⁹⁶, et ont déjà «provoqué de nombreux phénomènes d'effondrement des talus de déblais et de remblais, qu'il s'agisse d'effondrements superficiels ou de glissements de terrain profonds et de grande ampleur, s'accompagnant de dépôt de sédiments dans le fleuve San Juan»¹⁹⁷, comme le prouvent ces photographies prises par M. Kondolf et son équipe :

72

¹⁹¹ *Ibid.*, figure 21 : «Mauvaise gestion des matériaux de déblai».

¹⁹² *Ibid.*, p. 24.

¹⁹³ Rapport Kondolf de décembre 2012, appendice B, section 4 (MN, vol. II, annexe 1).

¹⁹⁴ *Ibid.*, section 4.5 (les italiques sont dans l'original).

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ *Ibid.*, section 6.



73



3.38. M. Kondolf soutient que des mesures urgentes s'imposent pour empêcher que les phénomènes d'érosion et de transport de sédiments ne s'aggravent sur ces sites et dans de nombreux secteurs similaires :

«Faute d'une intervention immédiate pour remédier à l'instabilité de ces remblais (c'est-à-dire en utilisant des pelleteuses pour traiter tous les remblais précaires et en créant une route «en déblai complet»), les effets de l'érosion continue et de la sédimentation continueront de se faire fortement sentir.»¹⁹⁸

avec des conséquences désastreuses pour le fleuve San Juan.

3.39. Afin d'empêcher le lessivage des sols dénudés, il est d'usage de couvrir totalement les zones exposées, soit par un paillis et des végétaux à croissance rapide, soit, lorsqu'il n'y a pas de

¹⁹⁸ *Ibid.*, appendice B, section 4.

74

végétation ou que le terrain a été ensemencé mais que rien n'a encore poussé, par une protection géotextile et des bâches antiérosives¹⁹⁹. D'ailleurs, le plan de gestion mis au point en avril 2012 par le Costa Rica souligne que «les matériaux excavés doivent rester à découvert le moins longtemps possible»²⁰⁰, et qu'il est nécessaire de «déployer des filets sur les talus pour éviter les glissements de terrain, et d'y planter du vétiver»²⁰¹.

3.40. Malheureusement, cette prise de conscience est arrivée trop tard — alors que les talus de déblais et remblais étaient à découvert et à la merci des éléments depuis longtemps déjà —, et n'a pas été suivie d'effet. Le LANAMME a signalé, en mai 2012, que la route était construite sans «protection des talus ni mesures d'imperméabilisation visant à réduire l'impact de l'humidité pendant les épisodes de forte pluviométrie»²⁰². Le LANAMME a certes relevé qu'en certains endroits, les talus avaient été recouverts d'une bâche, sans doute pour les protéger, mais a conclu que ce dispositif «ne réduira[it] pas la sédimentation, faute d'être un géotextile non tissé capable de retenir les sédiments»²⁰³. En outre, ce type de bâche, sans grande utilité, n'a été employé que de manière sporadique, et le LANAMME a donc conclu que «son efficacité n'[était] pas significative», comme le prouve la photographie suivante²⁰⁴ :

75



205

3.41. Ce n'est qu'en octobre 2012 qu'une inspection par les voies aérienne et fluviale a révélé que les «talus de déblais et les remblais» construits par le Costa Rica à proximité immédiate du fleuve San Juan restaient découverts ou insuffisamment couverts, tandis que les pentes demeuraient dangereusement abruptes et les talus mal compactés. Avec son équipe, M. Kondolf a «constaté que, en de très nombreux endroits, l'érosion était à l'œuvre sur les sols laissés à découvert et sans protection, quasiment sur chaque site de construction, tout le long du tracé de la route»²⁰⁶. Cette «absence manifeste de mesures destinées à anticiper la saison des pluies et à lutter contre l'érosion sur toute la longueur de la route» a entraîné «une érosion persistante et grave des

¹⁹⁹ *Ibid.*, section 4.8.

²⁰⁰ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 23 (MN, vol. II, annexe 2).

²⁰¹ *Ibid.*, annexe 3.

²⁰² Rapport du LANAMME, p. 29 (MN, vol. II, annexe 3).

²⁰³ *Ibid.*, p. 37.

²⁰⁴ *Ibid.*

²⁰⁵ *Ibid.*, figures 36 et 38.

²⁰⁶ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.8 (MN, vol. II, annexe 1).

sols mis à nu» sur l'ensemble de la route récemment construite au bulldozer, et le dépôt de sédiments dus à l'érosion dans le fleuve San Juan²⁰⁷.

4. L'absence de système de drainage adéquat et d'ouvrages de franchissement des cours d'eau

76

3.42. La gestion des eaux de surface joue un rôle essentiel dans la qualité de la construction et de l'entretien d'une route, en particulier dans une zone telle que celle du bassin du fleuve San Juan, caractérisée par une pluviométrie extraordinairement élevée, et sillonnée par une multitude de cours d'eau, dont un grand nombre se jettent directement dans le San Juan²⁰⁸. Comme l'a fait observer le LANAMME, «la gestion des eaux de surface et de ruissellement est l'un des principaux enjeux dans la construction de ce type de route»²⁰⁹. Aussi est-il particulièrement étonnant que le Costa Rica ait omis d'étudier la question lors des phases de planification (planification sommaire s'il en est) et de construction de sa route.

77

3.43. Parce que l'eau de pluie lessive inévitablement les sols instables et mis à nu dans les zones ayant fait l'objet d'une déforestation, ainsi que les déblais et remblais non protégés des sites de construction routière, et les dépose sous forme de sédiments dans les cours d'eau et zones humides environnantes, un système de drainage adéquat permettant de minimiser l'érosion est essentiel pour empêcher que des dommages ne soient causés à l'environnement²¹⁰. La même règle s'applique aux routes qui ont été aménagées dans les règles de l'art, sans déforestation excessive ni déblais et remblais non protégés et instables à proximité des cours d'eau, car même les routes dénuées de malfaçons perturbent l'écoulement naturel des eaux de pluie et leur infiltration dans les eaux souterraines, augmentant le ruissellement consécutif aux précipitations et entraînant une concentration de ces eaux, qui doivent faire l'objet d'une gestion et d'un drainage appropriés pour empêcher que des dommages ne soient causés à la chaussée elle-même, ainsi qu'aux étendues de terre et d'eau environnantes²¹¹. Toutefois, de même qu'il a construit sa route en faisant fi de la nécessité d'éviter la destruction excessive de végétation ou la création de pentes instables et non protégées, le Costa Rica n'a pas davantage conçu de système de drainage adéquat. En fait, il n'a tout simplement pas prévu d'en faire un.

3.44. Le Costa Rica a, tardivement, reconnu son erreur. Dans le «plan de gestion environnementale» qu'il a publié en avril 2012, il a en effet relevé l'absence de système de drainage, de pièges à sédiments et de caniveaux, et demandé qu'ils soient immédiatement mis en place «pour éviter que les sédiments ne soient entraînés hors site et n'atteignent les cours d'eau environnantes»²¹², insistant pour que «[d]es systèmes d'évacuation [soient] installés dès que possible *avant* la construction des remblais, afin d'éviter un excès d'humidité et de réduire l'érosion»²¹³. La construction de la route étant presque totalement achevée, il n'était toutefois plus possible d'installer des dispositifs de drainage «*avant*» d'exécuter les remblais.

²⁰⁷ *Ibid.*, section 4.8.

²⁰⁸ *Ibid.*, sections 4.7-4.10.

²⁰⁹ Rapport du LANAMME, p. 35 (MN, vol. II, annexe 3).

²¹⁰ Voir rapport Kondolf de décembre 2012, section 3 (MN, vol. II, annexe 1).

²¹¹ *Ibid.*, section 3.

²¹² Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 20 et 22 (MN, vol. II, annexe 2).

²¹³ *Ibid.*, p. 22 (les italiques sont de nous) ; voir également l'annexe 3 du même document (dans laquelle on insiste à plusieurs reprises sur la nécessité d'installer des pièges à sédiments, qui seront nettoyés périodiquement, et de mettre en place des dispositifs permettant de réduire la vitesse d'écoulement des eaux de pluie).

78

3.45. Dans le rapport qu'il a établi en juin 2012, le CFIA a constaté, après s'être rendu à deux reprises sur les lieux, l'absence de systèmes de drainage en de nombreux endroits²¹⁴. Il a en particulier déclaré avoir «observé l'absence de drainage adéquat permettant de canaliser les eaux de pluie [et qu'i]l [était] à craindre que cela n'entraîne une érosion prématurée de l'ouvrage déjà construit»²¹⁵. Il a par conséquent recommandé «la construction immédiate de caniveaux sur tous les segments de route déjà recouverts de gravier, et ... leur construction ultérieure dans les zones où la chaussée demeure sans revêtement»²¹⁶.

3.46. Le LANAMME est parvenu à des conclusions identiques, observant de graves «insuffisances du système de drainage» tout au long de la route²¹⁷. De fait, sur une portion de la route parallèle au cours du fleuve, il a constaté l'existence d'«un grand nombre de sites dépourvus de toute structure de drainage»²¹⁸. A d'autres endroits, il a constaté des problèmes «de drainage des eaux de surface et l'absence de caniveaux»²¹⁹, et remarqué que, outre l'absence de «caniveaux latéraux ou de tout autre système de drainage destiné à évacuer les eaux superficielles», plusieurs tronçons routiers ne présentaient pas la courbure nécessaire pour que les eaux puissent s'écouler correctement²²⁰.

79

3.47. L'absence de drainage adéquat est un défaut important du projet routier du Costa Rica, et une cause majeure de dommage pour le fleuve San Juan. Ainsi que l'a expliqué M. Kondolf, afin de «préserver la qualité de l'eau et réduire autant que possible, dans l'immédiat et à l'avenir, le transport des sédiments et leur dépôt dans les cours d'eau», les meilleures pratiques de gestion en matière de construction routière mettent l'accent sur la nécessité de «dispenser le ruissellement des eaux provenant de la route, plutôt que de le recueillir et de le concentrer sur le bord de celle-ci»²²¹. En omettant de concevoir et de mettre en place un système de drainage adéquat, le Costa Rica a fait exactement le contraire, utilisant des méthodes de construction qui ont eu pour conséquence d'établir des «liaisons hydrologiques» entre de longs segments de route, lesquels, à chaque fois que se produiront à l'avenir précipitations et ruissellement, laisseront s'échapper des sédiments dans les cours d'eau environnants situés sur leur parcours»²²². Plus précisément :

«Du fait des liaisons hydrologiques, la pluie ruisselant de la route s'écoulera directement dans les cours d'eau, au lieu de se disperser plus lentement à travers la végétation ou de s'infiltrer dans les eaux souterraines, un mode de dispersion qui prévalait avant la construction de la route... Si les abords d'un point de franchissement sont longs ou raides et qu'ils mènent au point de passage de l'affluent adjacent, le ravinement du revêtement routier entraînera un accroissement de la charge sédimentaire dans les eaux de surface.

.....

²¹⁴ Rapport du CFIA, p. 5, 6, 9, 10, 14, 16, 20, 21 et 22 (MN, vol. II, annexe 4) ; voir également *La Nación* (Costa Rica), «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season» [En raison de graves erreurs, la piste risque de s'effondrer pendant la saison des pluies], 28 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 35).

²¹⁵ Rapport du CFIA, p. 25, par. 5.4 (MN, vol. II, annexe 4).

²¹⁶ *Ibid.*, p. 27, par. 6.2.

²¹⁷ Rapport du LANAMME, p. 49 (MN, vol. II, annexe 3).

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ *Ibid.*, p. 15.

²²⁰ *Ibid.*, p. 25.

²²¹ Rapport Kondolf de décembre 2012, appendice B, section 6 (MN, vol. II, annexe 1).

²²² *Ibid.*, appendice B, section 6.

[De la manière dont] la plateforme de la route est façonnée et drainée (à savoir, si elle recueille et concentre les eaux de ruissellement ou au contraire les disperse, tout le long de son parcours, en de nombreux points de drainage situés hors des cours d'eau) dépend la connectivité hydrologique des différents tronçons de route ou, au contraire, leur «invisibilité hydrologique» dans le paysage, cette dernière correspondant généralement aux meilleures pratiques actuelles de gestion en matière de construction routière en Amérique du Nord. L'existence de nombreuses liaisons hydrologiques entre les routes peut constituer une source importante et persistante d'accélération de l'apport sédimentaire d'origine humaine, et représente une source de sédiments active même en cas de précipitations peu abondantes.»²²³

80

C'est pour cette raison que, en Amérique du Nord et ailleurs, la réglementation en vigueur interdit de construire des routes «présentant des liaisons hydrologiques», afin d'empêcher ou de réduire autant que possible «l'apport dans les cours d'eau de sédiments fins résultant de l'activité humaine, de réduire les effets cumulatifs d'un projet dans un bassin versant et de protéger la qualité de l'eau au profit des usagers»²²⁴.

3.48. Néanmoins, «une grande partie de la route [costa-ricienne] présente des liaisons hydrologiques avec les cours d'eau avoisinants, et, par leur intermédiaire, avec le fleuve principal [c'est-à-dire le San Juan]»²²⁵. En particulier, «le drainage de longs tronçons routiers s'effectue vers des fossés intérieurs»²²⁶, «ce qui dirige efficacement l'essentiel des eaux de ruissellement et des matériaux issus de l'érosion directement dans les cours d'eau adjacents»²²⁷. De surcroît,

«non seulement le ruissellement issu d'un épisode de pluie est amplifié parce que le revêtement routier compacté ne permet pas l'infiltration, mais les eaux sont collectées de telle sorte qu'il est pratiquement certain que le revêtement et le fossé vont s'éroder et que, lorsque ces flux concentrés se déverseront sur les remblais adjacents et les pentes naturelles, il en résultera un ravinement très important»²²⁸.

Ces ravines constituent à la fois des sources de sédiments, car elles s'érodent rapidement, *et* des voies d'acheminement des eaux chargées de sédiments vers l'aval, notamment vers le San Juan²²⁹. Ainsi, le fait que le Costa Rica ait omis d'incorporer, au stade de la construction de la route, des structures adéquates de drainage du revêtement routier a abouti à des «phénomènes graves et généralisés d'érosion en ravines qui entraînent le dépôt direct de sédiments dans le fleuve San Juan» et les affluents qui l'alimentent²³⁰.

81

3.49. En procédant à la construction de sa route en l'absence de systèmes de drainage adéquats, le Costa Rica semble avoir négligé le fait qu'il existe de «nombreux»²³¹ cours d'eau dans la zone concernée par le projet, dont certains — y compris des portions importantes du fleuve San Juan — se trouvent au pied de pentes et sont dès lors particulièrement exposés au risque

²²³ *Ibid.*, section 4.9.

²²⁴ *Ibid.*, section 4.10.

²²⁵ *Ibid.*, section 4.9 (les italiques de l'original ont été supprimés).

²²⁶ *Ibid.*, section 4.8.

²²⁷ *Ibid.*, section 4.9.

²²⁸ *Ibid.*, section 4.8.

²²⁹ *Ibid.*, section 6.

²³⁰ *Ibid.*, section 4.8.

²³¹ Rapport du LANAMME, p. 40 (MN, vol. II, annexe 3).

de sédimentation résultant des trois facteurs suivants : l'érosion des pentes, les glissements de terrain et les eaux de ruissellement chargées de sédiments²³². Un grand nombre de cours d'eau croisent le parcours de la route et viennent se jeter directement dans le San Juan²³³.

3.50. A titre d'illustration, le LANAMME indique que, sur la portion de route longue de 13 kilomètres qui sépare Tiricias et San Isidro — une zone montagneuse et forestière — coulent des petits cours d'eau et rivières «environ tous les 200 mètres»²³⁴. M. Kondolf les a observés, ainsi que de nombreux autres cours d'eau, à l'occasion d'une visite qu'il a effectuée sur place en octobre 2012. Avec son équipe, il a établi une carte qui retrace l'ensemble de la route et fait apparaître 126 points d'intersection avec des cours d'eau et rivières²³⁵.

82

3.51. L'altération de ces cours d'eau a de graves conséquences pour le San Juan car toute atteinte à leurs caractéristiques écologiques et à la qualité de leurs eaux met également en péril celles du San Juan, ces cours d'eau «constituant des voies d'acheminement des sédiments vers le San Juan»²³⁶. Le Costa Rica a créé une situation qui «garanti[t] pour ainsi dire l'érosion du revêtement de la route et le transport direct des sédiments fins vers les affluents du San Juan, et donc vers le San Juan lui-même», et représente «une menace grave et persistante pour le San Juan en raison des effets que pourrait avoir l'accumulation de sédiments fins dans le fleuve du fait de la construction de la route et de l'activité humaine»²³⁷.

3.52. Ce n'est qu'en avril 2012, alors que la construction de la route était déjà presque achevée, que les responsables costa-riens ont recommandé de mener à bien des «études hydrologiques pour tous les points de passages de cours d'eau», d'établir un «plan d'entretien des cours d'eau»²³⁸ et de procéder à «une évaluation technique et géologique permettant de garantir la stabilité et la pérennité des travaux déjà entamés»²³⁹. Tels sont précisément les analyses et plans que le Costa Rica aurait dû effectuer avant d'entreprendre, il y a plus d'un an, les travaux de construction. Ainsi que l'a relevé le LANAMME, une bonne planification a nécessairement des répercussions sur le lieu où certaines activités seront menées ainsi que sur la manière dont elles le seront, et le tout début de la phase de construction est le moment approprié pour créer les structures nécessaires au traitement des eaux de ruissellement et autres problèmes hydrologiques²⁴⁰.

3.53. Concernant la gestion des cours d'eau, le fait que le Costa Rica ait bâclé les phases d'évaluation et de planification avant la mise en œuvre des travaux a créé plusieurs problèmes. Ainsi que l'a exposé le LANAMME :

²³² Voir, par exemple, rapport du LANAMME, p. 32.

²³³ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.9 (MN, vol. II, annexe 1).

²³⁴ Rapport du LANAMME, p. 40 (MN, vol. II, annexe 3).

²³⁵ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.9 et 6 (MN, vol. II, annexe 1).

²³⁶ *Ibid.*, section 4.9.

²³⁷ *Ibid.*, section 6.

²³⁸ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 19-20 (MN, vol. II, annexe 2) ; voir également l'annexe 3 du même document (dans laquelle est recommandée la mise en œuvre d'une étude visant à «établir les caractéristiques actuelles du réseau hydrique superficiel, y compris des zones humides, afin de déterminer l'impact potentiel des travaux routiers sur le réseau hydrique de la zone concernée»).

²³⁹ *Ibid.*, annexe 3.

²⁴⁰ Voir rapport du LANAMME, p. 35 (MN, vol. II, annexe 3).

83

«L'un des problèmes les plus préoccupants est la mauvaise gestion des cours d'eau qui croisent le parcours de la route. En raison du milieu dans lequel sont effectués les travaux (une zone humide), la route traverse parfois des méandres qui n'ont pas été canalisés et qui pourraient en éroder la plateforme à court terme et couper la chaussée en plusieurs points.

Cette configuration est non seulement inadéquate pour la chaussée elle-même, mais a en outre des conséquences négatives sur ces cours d'eau, en limitant leur capacité d'oxygénation et en dégradant la qualité de leurs eaux du fait de la stagnation causée par la présence de la route.»²⁴¹

3.54. Le tribunal administratif pour l'environnement du Costa Rica a déclaré que, du fait de la

«mauvaise gestion des cours d'eau qui croisent le parcours de la route ... [a]u moins sept rivières, torrents et ruisseaux ont subi différents types de dommages, résultant de la déviation de leur cours, de la mise en place de canalisations, conduites et systèmes de captage ou de l'obstruction de voies navigables par la sédimentation»²⁴².

Le CFIA a fait le même constat en plusieurs points du tracé de la route²⁴³ ; les photographies qu'il a prises des dommages sont jointes à l'annexe 4 du présent mémoire.

84

3.55. En plusieurs endroits, le Costa Rica a choisi non pas simplement de déverser des matériaux excavés dans les cours d'eau naturels et ainsi d'obstruer ces derniers ou de les dévier, mais de construire une sorte de passage pour les enjamber. Ainsi que l'a expliqué M. Kondolf, ces «passages en terre traversés par un ponceau»²⁴⁴ sont «instables par nature» car ils nécessitent de placer des «volumes très importants de matériaux de remblaiement dans le chenal du cours d'eau, où ces matériaux peuvent facilement être soumis à l'érosion et entrer dans le réseau hydrographique»²⁴⁵. Pour éviter cette érosion, une structure de franchissement doit être construite dans les règles de l'art, c'est-à-dire conformément aux normes admises, de manière qu'elle ne refoule pas l'eau, ne devienne pas encombrée de débris et ne s'écroule pas sous son propre poids ou celui des véhicules circulant sur la route²⁴⁶. Or, la plupart des ouvrages de franchissement construits par le Costa Rica se sont révélés défectueux, comme en conviennent les institutions costa-riciennes elles-mêmes. Au milieu de l'année 2012, le tribunal administratif pour l'environnement du Costa Rica a cité l'exemple d'un cours d'eau particulier qui avait été «comblé avec des blocs de pierre afin de raccourcir la distance pour construire un pont... En cas d'inondation ou d'affouillement, le pont et ses fondations pourraient s'effondrer»²⁴⁷. Le LANAMME a relevé que les ouvrages assurant le passage des eaux situées sur le tracé de la route avaient été construits de manière *ad hoc* plutôt que de manière soigneusement planifiée, et qu'ils n'étaient pas adéquats, étant constitués de billes de bois, inexorablement vouées à la putréfaction et à l'effondrement, ainsi que de conduits et conteneurs installés de façon

²⁴¹ *Ibid.*, p. 34 ; voir également p. 40 du même document.

²⁴² *El País* (Costa Rica), «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail» [Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856], 15 juillet 2012 [(MN, vol. II, annexe 37)].

²⁴³ Voir rapport du CFIA, p. 9, 12, 19, 21, 22, 24 et 26 par. 5.9 (MN, vol. II, annexe 4).

²⁴⁴ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.1.3 (MN, vol. II, annexe 1).

²⁴⁵ *Ibid.*, section 3.1.3.

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ Voir *El País* (Costa Rica), «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail» [Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856], 15 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 37).

85

inappropriée²⁴⁸. Le CFIA a évoqué le même problème, notant que ces structures construites de façon aléatoire «n[’étaient] pas conformes aux exigences minimales en matière de conception structurelle et de mécanique technique»²⁴⁹ et que, dans certains cas, elles «[étaient] déjà bombées et présent[ai]ent un risque imminent d’effondrement»²⁵⁰. Les images ci-dessous ont été intégrées dans les rapports susindiqués afin d’illustrer ces préoccupations :



251



252

3.56. En mai et juin 2012, le LANAMME et le CFIA ont fait savoir que des conduits d’évacuation correctement conçus et adaptés au débit de chaque cours d’eau devaient être installés, dans les meilleurs délais, afin d’éviter que des dommages ne soient causés à l’accotement de la route et que des sédiments ne soient de ce fait emportés durant la saison des pluies²⁵³. Des articles publiés dans la presse costa-ricienne en août 2012 sont venus confirmer le bien-fondé des craintes exprimées par le LANAMME et le CFIA, plusieurs ouvrages assurant le passage des eaux situées sur le tracé de la route — dont certains débouchent directement dans le San Juan — étant en train de «se dégrader, ... menaçant de s’écrouler d’un instant à l’autre dans le cours d’eau», ou s’étant déjà «effondrés»²⁵⁴.

86

3.57. Malgré cela, rien n’avait été entrepris pour remédier à ces problèmes au moment où M. Kondolf et son équipe se sont rendus sur place en octobre 2012. Celui-ci a formulé la conclusion suivante :

«Ayant procédé à l’inspection *in situ* (par voie aérienne et fluviale) d’environ 60 points de passage de la route récemment construits par-dessus des cours d’eau,

²⁴⁸ Rapport du LANAMME, p. 35, 40-41 et 44-46 (MN, vol. II, annexe 3) ; voir également rapport Kondolf de décembre 2012, section 6 (où il est précisé que le bois employé pour fabriquer les passages enjambant les cours d’eau «pourrira[it], probablement dans les dix années à venir») (MN, vol. II, annexe 1).

²⁴⁹ Rapport du CFIA, p. 27 par. 6.2 ; voir également p. 28, par. 6.3 du même document (MN, vol. II, annexe 4).

²⁵⁰ Rapport du CFIA, p. 9 et 12 (MN, vol. II, annexe 4) ; voir également p. 25, par. 5.4 du même document (dans lequel il est précisé que ces structures «sont déjà détériorées et risquent de s’effondrer»).

²⁵¹ Rapport du LANAMME, figure 40 : «Passage provisoire par-dessus un cours d’eau fabriqué avec des billes de bois» (MN, vol. II, annexe 3).

²⁵² *Ibid.*, figure 45 : «Conduits RIB LOC mal installés».

²⁵³ *Ibid.*, p. 40 ; rapport du CFIA, p. 27, par. 6.2 (MN, vol. II, annexe 4).

²⁵⁴ *La Nación* (Costa Rica), «Border Roadway presents more Collapsing» [Nouveaux effondrements le long de la route frontalière], 13 août 2012 (MN, vol. II, annexe 39).

nous avons observé que presque *tous* présentaient d'une manière ou d'une autre de graves défauts de conception ou de construction,»²⁵⁵

et qu'il était nécessaire d'«endiguer les processus actuels et futurs d'érosion et de dépôt de sédiments dans le San Juan, et [que] toutes les parties concernées devraient accorder la plus haute priorité à ces mesures»²⁵⁶.

3.58. En conséquence, des dommages ont déjà été causés au fleuve San Juan et continuent de l'être : «Pour la quasi-totalité des points de passage de cours d'eau, il a été observé que des sédiments se déversaient directement dans les affluents du San Juan, et donc dans le fleuve,»²⁵⁷ et que «des phénomènes d'érosion et de sédimentation étaient à l'œuvre»²⁵⁸.

3.59. Dans le «plan de gestion environnementale» qu'il a établi en avril 2012, le Costa Rica reconnaît les dommages causés au fleuve San Juan, même lorsqu'il tente de les minimiser ; il reconnaît qu'une «sédimentation modérée est présente par endroits dans des cours d'eau du fait du ruissellement de surface qui s'est produit durant les activités de construction», que des «sédiments obstruent certaines masses d'eau,»²⁵⁹ et qu'il existe «de petits foyers de pollution dans certaines [d'entre elles], qui résultent du transport de déchets solides (matériaux issus des opérations d'excavation et autres) et liquides provenant des activités de construction, tels que des lubrifiants et des hydrocarbures»²⁶⁰. Ainsi, même le Costa Rica concède que les cours d'eau qui se trouvent dans la zone concernée par le projet ont été touchés par la sédimentation et la pollution provoquées par ses activités de construction routière²⁶¹.

87

C. DES DOMMAGES ONT DÉJÀ ÉTÉ CAUSÉS ET CONTINUENT D'ÊTRE CAUSÉS AU NICARAGUA, AVEC DE LOURDES CONSÉQUENCES

3.60. Les dommages causés au fleuve San Juan, et donc au Nicaragua, étaient inéluctables étant donné la hâte excessive avec laquelle le Costa Rica a construit la route 1856, en décrétant l'«état d'urgence», sans s'appuyer sur la moindre évaluation d'impact sur l'environnement ou le moindre plan d'ingénierie correctement conçu. Cette négligence est à l'origine des vices de conception et malfaçons de la route — associés aux risques de dommages pour le fleuve et les cours d'eau qui l'alimentent — ainsi qu'expliqué dans la section B ci-dessus. Dans la présente section, le Nicaragua démontrera que les actes et omissions irresponsables et illicites du Costa Rica

²⁵⁵ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.6 (les italiques sont de nous) (MN, vol. II, annexe 1).

²⁵⁶ *Ibid.*, section 5.1.

²⁵⁷ *Ibid.*, section 4.6.

²⁵⁸ *Ibid.*, appendice B, section 2.

²⁵⁹ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, p. 19 (MN, vol. II, annexe 2).

²⁶⁰ *Ibid.*, p. 19.

²⁶¹ Ainsi, en ce qui concerne la question de la contamination, les auteurs du plan de gestion environnementale ont jugé bon de souligner qu'il était important d'«[e]mpêcher les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques en général» et de «veiller à ce qu'aucune fuite d'hydrocarbures ne puisse atteindre les masses d'eau», et qu'«il [fallait] interdire tout nettoyage ou entretien des machines dans les cours d'eau». *Ibid.*, p. 20. Bien entendu, ils se sont empressés de faire valoir que «certaines» des masses d'eau obstruées «n[']étaient pas importantes», et que «s'il [était] possible, du fait de la dynamique normale de l'écosystème du fleuve, que de petites quantités de sédiments soient entraînées dans le fleuve [San Juan] par la pluie ou des cours d'eau débouchant dans celui-ci, aucun dépôt de sédiments n'a[vait] été observé dans le San Juan». *Ibid.*, p. 19. Ces déclarations ne sont pas convaincantes. Elles signifient tout au plus que les auteurs du plan de gestion environnementale n'ont pas su voir — ou volontairement pas tenté de voir — l'impact des travaux routiers sur le San Juan durant les quelques heures qu'a duré leur visite de reconnaissance sur les lieux. Cela ne signifie en aucun cas que l'impact passé et actuel des travaux routiers sur les eaux de surface dans la zone d'exécution du projet n'a pas eu de conséquences pour le fleuve nicaraguayen et continuera de ne pas en avoir.

88

lui sont déjà préjudiciables — et continueront de lui nuire — en provoquant une sédimentation massive et d'autres types de pollution du fleuve, avec tous les effets néfastes qui en découlent pour la qualité de l'eau, la vie aquatique, la navigation et les autres usages que le fleuve offre de manière générale à la population et aux entreprises locales.

1. Le chantier de construction du Costa Rica a causé — et continue de causer — des dommages au fleuve San Juan de Nicaragua

3.61. Selon la Cour centraméricaine de Justice, le «chantier à haut risque et dangereux pour l'environnement»²⁶² mis en œuvre par le Costa Rica a d'ores et déjà causé des dommages au fleuve San Juan et à sa zone d'influence, et par conséquent, au Nicaragua. La Cour a estimé que ces dommages se poursuivraient tant que perdureraient les effets des activités menées de manière inconsidérée et illicite par le Costa Rica, à moins que celui-ci ne mette immédiatement en œuvre les mesures correctives appropriées.

89

3.62. La Cour centraméricaine de Justice est parvenue à cette conclusion après avoir effectué une visite d'inspection sur les lieux le 12 janvier 2012, et examiné les preuves scientifiques et techniques qui lui avaient été soumises²⁶³. Elle a jugé que le Costa Rica avait entrepris son projet de construction sans avoir réalisé les études et analyses préalablement requises non seulement au regard des normes professionnelles applicables²⁶⁴, mais également en vertu des accords régionaux et du droit international²⁶⁵ — études et analyses que la Cour a qualifiées d'«*indispensables* à la mise en chantier d'un projet d'une telle envergure»²⁶⁶. La Cour centraméricaine de Justice a également jugé, à l'unanimité, que le Costa Rica avait causé des «dommages écologiques et d'autres préjudices connexes au fleuve San Juan de Nicaragua, à l'écosystème partagé qui fait partie du couloir biologique méso-américain et au bassin correspondant», *ainsi qu'à* «la biodiversité des espèces sauvages communes qui évoluent et vivent dans les environs du fleuve, biodiversité qui permet de maintenir l'équilibre écologique de la faune, de la flore et de l'environnement»²⁶⁷. La Cour a par ailleurs estimé que le Costa Rica avait exposé le bassin qu'il partage avec ses voisins à des «risques graves et imprévisibles», comme les membres de la Cour

²⁶² Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 21, cinquième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

²⁶³ *Ibid.*, p. 1, 4-6 et 21-22.

²⁶⁴ Voir *Crhoy.com* (Costa Rica), «Engineers Association: Emergency Decree does not justify absence of engineering principles», accessible à l'adresse suivante : <http://www.crhoy.com/noticias-sobre/trocha/page/15/>, 30 mai 2012 [selon le CFIA, le décret instituant l'état d'urgence ne justifie pas l'absence de principes d'ingénierie], citant le directeur exécutif du CFIA, selon lequel le projet n'aurait pas respecté «les procédures normales d'ingénierie» et n'aurait pas été «conçu et planifié de manière appropriée» (annexe 108 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

²⁶⁵ Voir l'arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 21, quatrième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

²⁶⁶ *Ibid.*, p. 20 (les italiques sont de nous).

²⁶⁷ *Ibid.*, p. 22, septième point du dispositif.

avaient pu l'observer lors de leur visite sur les lieux²⁶⁸, malgré les efforts mis en œuvre par le Costa Rica pour leur dissimuler les signes d'érosion et les dommages causés à l'environnement²⁶⁹.

90

3.63. Des photographies ont été prises pour illustrer les dommages déjà causés et ceux qui risquent de l'être. Ainsi que M. Kondolf l'a expliqué dans un rapport présenté à la Cour en août 2012 en l'affaire relative à *Certaines activités*, ces photographies apportent la preuve de «graves perturbations» sur de nombreux sites, «avec l'apparition de pentes escarpées qui s'érodent et entraînent directement le dépôt de sédiments dans le chenal du fleuve San Juan»²⁷⁰. De fait, un certain nombre de clichés, notamment celui reproduit ci-dessous, montrent la présence de «pentes sans protection subissant une forte érosion», dont certaines «font clairement apparaître des sillons de sédiments grossiers, illustrant le phénomène par lequel les sédiments sont entraînés par les ruissellements superficiels et directement transportés de la zone perturbée dans le chenal» du fleuve San Juan²⁷¹ :



3.64. Dans le jugement qu'elle a rendu contre le Costa Rica, la Cour centraméricaine de Justice a insisté sur le fait que la proximité de la route était en grande partie responsable des dommages causés au fleuve San Juan :

91

«La Cour a pu constater les dommages causés à la rive qui protège le fleuve du côté méridional, notamment en de nombreux points où la route est dangereusement

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 21, cinquième point du dispositif.

²⁶⁹ Voir notamment, *La Prensa* (Nicaragua), «Surroundings Damage Could not be hidden» [Environnement. Les dommages n'ont pu être dissimulés], 14 janvier 2012 (rapportant les efforts déployés en vain par le Costa Rica pour dissimuler à la vue des juges l'érosion et les dommages causés à l'environnement, en recouvrant les pentes instables de matériaux synthétiques afin de camoufler la teinte orange de la terre mise à nu et en recouvrant de terre les conduits d'évacuation exposés) (MN, vol. II, annexe 26) ; voir également *La Prensa* (Nicaragua), «Costa Rica's difficulties due to road construction» [Les difficultés causées au Costa Rica par la construction de la route] (sur le même sujet), 16 janvier 2012 (MN, vol. II, annexe 27).

²⁷⁰ G. Mathias Kondolf, «chenaux défluent du San Juan coulant au Nicaragua et au Costa Rica : analyse des rapports Thorne, UNITAR, Ramsar, MINAET et Araya-Montero», juillet 2012, présenté à la Cour le 6 août 2012 en appendice 1 du contre-mémoire de la République du Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* (ci-après le «premier rapport Kondolf»), section 2.14.

²⁷¹ Premier rapport Kondolf, section 2.14.

proche de la bordure du fleuve, et expose ainsi le fleuve à la sédimentation par lessivage et a également relevé l'absence de mesures générales de protection de l'environnement telles que, notamment, l'installation de ponceaux et de dispositifs de drainage. La Cour tient à souligner que, *en de nombreux points de la zone inspectée, seuls quelques mètres* séparent le lit du fleuve de la route avec une différence de niveau très prononcée entre les deux, la route étant en surplomb du fleuve, autant d'éléments susceptibles d'entraîner des glissements de terrain sur de vastes portions de l'ouvrage en question et un apport de sédiments venant polluer le fleuve.»²⁷²

3.65. Le CFIA a critiqué le projet pour la même raison. Il a vivement recommandé que les tronçons de route «qui longent de très près la rive du fleuve San Juan fassent l'objet d'un réexamen»²⁷³ dans le cadre d'«une étude technique conduite conformément à la législation actuellement en vigueur»²⁷⁴. Ainsi que le CFIA l'a expliqué dans son rapport, différentes lois costa-riciennes exigeaient que la route fût construite à 50 mètres au moins du fleuve²⁷⁵.

92

3.66. M. Kondolf a conclu que, dans les circonstances présentes, il était nécessaire, pour éviter que des dommages ne soient causés au fleuve San Juan, qu'une distance minimale de 100 mètres soit respectée entre la route et le fleuve. Or, en se fondant sur ses propres constatations et sur la comparaison d'images satellite de haute résolution, il estimait que, sur au moins 17,9 kilomètres de route, le Costa Rica avait violé ses propres normes de construction imposant une distance minimale de 50 mètres²⁷⁶. Dans la partie située en amont, à l'ouest, avant que le San Juan n'atteigne son confluent avec le San Carlos, la où le terrain connaît la déclivité la plus forte et était resté en grande partie intact avant que le Costa Rica n'entreprenne ses activités de construction, la route a été construite, sur environ 30 % de son tracé, au mépris de l'exigence de distance minimale de 50 mètres²⁷⁷. De plus, ce «chiffre ne prend en compte que la route proprement dite, et non les nouvelles voies d'accès, les zones déboisées pour installer les baraquements de chantier, et les premiers tracés abandonnés en faveur d'un autre itinéraire», éléments qui sont également, pour la plupart, situés à moins de 50 mètres du fleuve²⁷⁸. A certains endroits, la route passe à cinq (5) mètres à peine de la rive²⁷⁹.

3.67. Sur la base de leur expérience dans l'évaluation des impacts que peuvent avoir les routes et autres projets d'utilisation des terres sur les cours d'eau vulnérables, et se fondant plus particulièrement sur leur visite d'inspection de la route du Costa Rica, M. Kondolf et son équipe ont estimé qu'une zone tampon de 100 mètres de large était nécessaire, en prenant en considération les «sections de route susceptibles de transporter directement dans le fleuve des sédiments issus de

²⁷² Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, p. 19-20 (les italiques sont de nous) (MN, vol. II, annexe 13).

²⁷³ Rapport du CFIA, p. 13 ; voir également les pages suivantes du même document : p. 9 («Sur certains tronçons, la distance entre la route et la rive du San Juan devrait faire l'objet d'un réexamen ; à certains endroits, elle ne dépasse pas une dizaine de mètres») ; p. 16 («Sur plusieurs des tronçons qui ont été inspectés, la route est très proche de la rive du fleuve, certains talus se trouvant à une quinzaine de mètres à peine») ; p. 18 (sur un tronçon de 15 kilomètres situé à proximité de Tiricias, la distance qui sépare la route du fleuve «devrait également faire l'objet de vérifications de conformité») ; et p. 26 («sur certains tronçons, la distance entre la route et le fleuve San Juan semble problématique, quelques mètres à peine séparant la route de la rive») (MN, vol. II, annexe 4).

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 27, par. 6.3.

²⁷⁵ *Ibid.*, p. 25, par. 5.6.

²⁷⁶ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 2.2-2.3 et 4.2 (MN, vol. II, annexe 1).

²⁷⁷ *Ibid.*, section 4.2-4.3 et 4.12.

²⁷⁸ *Ibid.*, section 4.2.

²⁷⁹ *Ibid.*

93 l'érosion»²⁸⁰. Si de telles quantités de sédiments provenant du chantier ont déjà été déposées dans le fleuve, c'est notamment parce que, «*sur près de la moitié de son tracé, la route a été construite à moins de 100 mètres du fleuve, accentuant sensiblement le risque de dommages au fleuve San Juan*»²⁸¹. Selon M. Kondolf :

«Le mauvais choix de l'emplacement de la route — sur des pentes escarpées et instables et à proximité immédiate du fleuve — est une erreur tragique ayant à court et long terme de graves conséquences sur l'environnement. Rien ne justifiait de placer la route là où elle a été placée, ni sur le plan technique, ni sur le plan environnemental. Bien au contraire : des sites mieux adaptés, présentant un sol plus stable et situés à plus grande distance du fleuve, auraient causé moins de dommages à l'environnement et, à plus long terme, auraient entraîné des dépenses d'entretien bien moindres en comparaison de toutes les difficultés posées par une route placée au mauvais endroit et présentant des malfaçons.»²⁸²

3.68. Le Costa Rica ayant choisi de ne tenir aucun compte des impacts de son projet sur l'environnement et de construire la route à proximité immédiate du fleuve, «les sédiments issus de l'érosion du terrain défriché pour les besoins de la construction sont directement déposés dans le lit du fleuve», faisant du chantier une «source sédimentaire communiquant directement avec les eaux réceptrices»²⁸³. Il y a donc «tout lieu de croire que cette source de perturbation importante située dans le voisinage immédiat du fleuve San Juan déverse des volumes substantiels de sédiments dans le fleuve»²⁸⁴ et que cette situation perdurera tant que n'auront pas été réglés les nombreux problèmes liés à l'emplacement de la route et aux modalités de sa construction.

3.69 A l'issue de sa visite sur les lieux, M. Kondolf est parvenu à la conclusion suivante :

94 «La construction hâtive de la route, l'absence de planification, ainsi que la médiocrité de la conception et de la réalisation ont clairement eu des effets sur l'environnement, tant sur le site qu'en dehors, à savoir une érosion accélérée et des glissements de terrain tout le long du tracé de la route. Les travaux ont été conduits au mépris des normes d'ingénierie généralement acceptées ou scientifiquement établies et des meilleures pratiques de gestion en matière de protection de la qualité de l'eau et des ressources naturelles. Par conséquent, une érosion généralisée et incontrôlée s'est produite et continue de se produire, sans qu'aucune solution ne soit réellement recherchée pour remédier aux graves problèmes observés dans les secteurs où la déclivité est plus prononcée.»²⁸⁵

Par conséquent, sur nombre de ses tronçons, la route «entraîne des dépôts de sédiments dans le San Juan ou présente des risques élevés de sédimentation du fleuve à l'avenir»²⁸⁶.

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ *Ibid.* (les italiques sont de nous).

²⁸² *Ibid.*, section 4.3.

²⁸³ Premier rapport Kondolf, section 2.14 (appendice 1 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

²⁸⁴ *Ibid.*, section 2.14.

²⁸⁵ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 6 (MN, vol. II, annexe 1).

²⁸⁶ *Ibid.*, section 2.4 ; voir également, notamment, les sections 2.3, 4.11 et 6 du même document.

3.70. M. Kondolf et son équipe ont pu prélever des échantillons de différents «cônes alluviaux et dépôts de sédiments fins dans les eaux du fleuve San Juan, lesquels provenaient clairement de l'érosion induite par la route»²⁸⁷. Pour ce qui est de la manière dont ces sédiments atteignent le fleuve, M. Kondolf et son équipe ont, sur le terrain, relevé plus de 50 «sources d'apport sédimentaire», ont établi différents types de «trajectoires suivies par les sédiments entre les lieux d'érosion et le lit du fleuve» — où des cônes de déjection étaient visibles sous la surface de l'eau — et ont décrit en détail ces «sources sédimentaires directement reliées au fleuve»²⁸⁸.

95

3.71. Les sources d'apport sédimentaire les plus évidentes sont les pentes en proie à l'érosion qui s'effondrent directement dans le fleuve. Ainsi que M. Kondolf l'a relevé, «[e]n de nombreux points, les remblais semblent évoluer activement et, pour ainsi dire, «se désagréger», sans que le moindre élément indique que la route fasse l'objet d'opérations d'entretien ou de mesures correctives. Par conséquent, les phénomènes d'érosion accélérée résultant de l'activité humaine demeurent incontrôlés et les sédiments continuent de se déposer directement dans le fleuve San Juan»²⁸⁹. M. Kondolf a pris les photographies suivantes pour illustrer ce phénomène, juste en surplomb du fleuve :



96



²⁸⁷ *Ibid.*, section 2.4.

²⁸⁸ *Ibid.*, section 2.4 et 4.12.

²⁸⁹ *Ibid.*, section 4.5 (les renvois internes aux chiffres ont été omis).

3.72. Le second mécanisme de dépôt sédimentaire observé par M. Kondolf lors de sa visite sur les lieux en octobre 2012 est constitué par les ravines «créées par les eaux de ruissellement de la route et les glissements de terrain qui affectent les talus de déblais instables et les remblais mal réalisés le long du tracé de la route en construction»²⁹⁰. Selon M. Kondolf, ces ravinements, qui se produisent «rarement dans les paysages tropicaux naturels et intacts, sont quasiment omniprésents sur les talus de déblais et remblais, ainsi que dans les zones de sol nu présentant une certaine déclivité»²⁹¹, et sont imputables aux erreurs du Costa Rica, à savoir, «des remblais mal construits et insuffisamment compactés ... des talus de déblais trop escarpés, des dispositifs de drainage des eaux superficielles mal conçus et un entretien insuffisant de la route après les précipitations saisonnières»²⁹². L'image reproduite ci-dessous, prise à bord d'une embarcation le long de la rive méridionale du fleuve, en offre une illustration.

97



3.73. Ainsi que l'a expliqué M. Kondolf, les «phénomènes graves et généralisés d'érosion en ravines» visibles sur l'essentiel du tracé de la route «entraînent le dépôt direct de sédiments dans le fleuve San Juan», par le biais des eaux de ruissellement qui érodent les ravines et emportent les sédiments le long de la pente jusqu'au fleuve situé en contrebas²⁹³. En effet, «d'après les éléments directement observés sur le terrain, il est clair que les sédiments provenant des ravines creusées dans les remblais de terre sont transportés jusqu'au fleuve San Juan»²⁹⁴. En plusieurs points, M. Kondolf et son équipe ont photographié les «deltas alluvionnaires» créés par ce ravinement et le transport sédimentaire qui en découle ; la photographie reproduite ci-dessous en est un exemple :

98

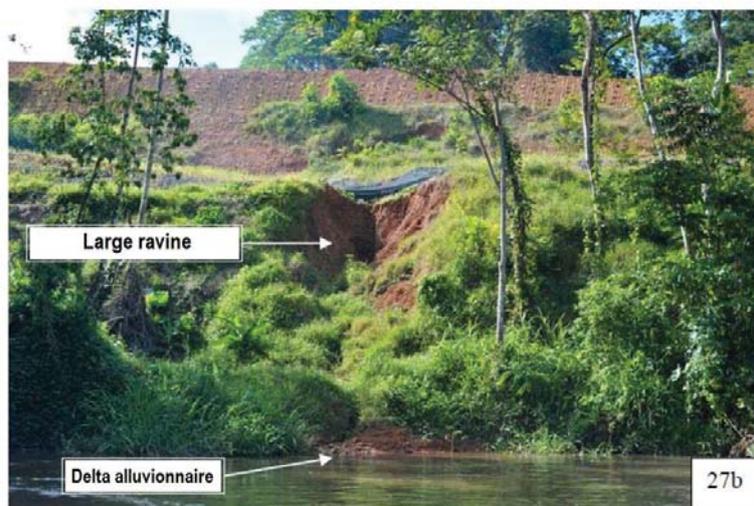
²⁹⁰ *Ibid.*, section 2.4 ; voir également la section 4.11 du même document (MN, vol. II, annexe 1).

²⁹¹ *Ibid.*, appendice B, section 3.

²⁹² *Ibid.* ; voir également section 6 (expliquant que «des mouvements de terrain, le ravinement et l'érosion superficielle sont importants et largement répandus», et peuvent être observés dans «presque toutes les zones exposées» ; par ailleurs, peu d'éléments indiquent que des efforts aient été faits pour «maîtriser l'érosion et le transport de sédiments»).

²⁹³ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.8.

²⁹⁴ *Ibid.*, section 4.11.



Certains de ces «deltas alluvionnaires» formés dans le San Juan en raison du ravinement important causé par les techniques de construction inacceptables du Costa Rica sont encore plus visibles depuis le ciel, étant donné qu'ils présentent la même teinte rougeâtre caractéristique des entailles que le Costa Rica a creusées de manière anarchique dans le paysage au détriment de la stabilité des sols. C'est ce que montrent les photographies suivantes, prises par hélicoptère :

99



100

3.74. Un troisième mode de transport sédimentaire mis en évidence par M. Kondolf et son équipe est constitué par les affluents qui croisent le tracé de la route avant de se jeter dans le San Juan. Comme expliqué dans la partie B du présent chapitre, nombre de ces cours d'eau reçoivent les eaux de ruissellement chargées de sédiments du fait de la construction de la route et les transportent jusqu'au San Juan²⁹⁵. M. Kondolf a constaté qu'une grande partie de ces sédiments provenant de remblais

«sillonnés par de nombreuses rigoles et ravines ... se déversent dans le fleuve au niveau des passages de cours d'eau... De la même manière, les sédiments produits par l'érosion superficielle pénètrent dans le fleuve au niveau des points de franchissement qui, parce qu'ils constituent les points les plus bas du réseau routier, accumulent l'ensemble des matériaux issus de l'érosion.»²⁹⁶

Les sédiments sont charriés par ces cours d'eau jusqu'au San Juan. Ainsi que l'ont constaté M. Kondolf et son équipe :

«Presque tous les points de confluence observés portaient la trace, à différents degrés, du transport récent, actif ou continu de sédiments dans le [fleuve]. Les effets visibles de la sédimentation allaient des couches de sédiments fins, de type limon et argile, déposées parmi les herbes et les carex chétifs aux deltas alluvionnaires formés de couches de sédiments grossiers et aux cônes de déjection. Plusieurs de ces deltas alluvionnaires faisaient jusqu'à 10 mètres de large. Nombre des affluents observés étaient bien plus turbides que le cours principal du [fleuve]. Ces impacts persistants et cumulatifs ne disparaîtront pas si des mesures de grande ampleur ne sont pas immédiatement mises en œuvre pour lutter d'urgence contre l'érosion, stabiliser les niveaux et la déclivité, disperser efficacement les eaux de ruissellement et éloigner du [fleuve] de nombreux segments de route.»²⁹⁷

101

3.75 La quatrième source de dépôt sédimentaire est constituée par les canaux de drainage que le Costa Rica a creusés, reliant délibérément sa route au fleuve et garantissant ainsi l'écoulement des eaux riches en sédiments vers le San Juan. Ainsi que l'a constaté M. Kondolf, dans le cadre de son projet de construction, le Costa Rica a creusé des fossés artificiels et «délibérément modifié le cheminement ou dévié le lit de plusieurs cours d'eau naturels», avec pour effet «de concentrer les eaux de ruissellement dans les zones en proie à une érosion accélérée et où le dépôt sédimentaire dans le fleuve San Juan est quasiment garanti»²⁹⁸. Certains de ces canaux artificiels reliant la route au fleuve sont visibles sur les images reproduites ci-après :

²⁹⁵ Voir partie A, section 4, *supra*.

²⁹⁶ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.11 (les renvois internes aux figures ont été omis) (MN, vol. II, annexe 1).

²⁹⁷ *Ibid.*, appendice B, section 5.

²⁹⁸ *Ibid.*, section 6.



Fossés artificiels transportant les sédiments dans le fleuve San Juan, où ils se déversent dans les cônes de déjection

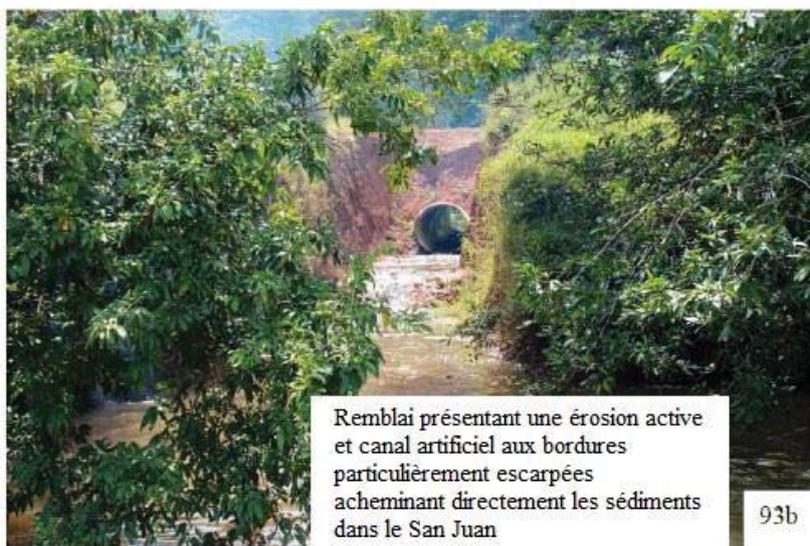
36

102



Canal artificiel érosif situé au-dessous d'un passage de cours d'eau de la route, à la lumière du soleil, drainant les sédiments vers le fleuve San Juan

51c



Remblai présentant une érosion active et canal artificiel aux bordures particulièrement escarpées acheminant directement les sédiments dans le San Juan

93b

103

3.76. Les cônes de déjection, la végétation étouffée et d'autres signes évidents des impacts sur le fleuve résultant de ces quatre sources de dépôt sédimentaire, constatés et décrits en détail par M. Kondolf et son équipe, ne représentent qu'une petite partie du phénomène de sédimentation que le chantier de construction du Costa Rica a causé, à ce jour, dans le fleuve :

«Il importe de relever que les sédiments que nous avons pu prélever ne constituaient que le «dépôt résiduel» d'une charge sédimentaire bien plus importante acheminée dans le fleuve. Les cônes de sable et de gravier dans lesquels nous avons effectué nos prélèvements représentent moins de 5 % de la quantité totale de sédiments qui ont été déversés dans le fleuve à ces endroits précis. La plupart des particules fines ont été entraînées dans les eaux plus profondes et charriées en aval. Ainsi, nos travaux sur le terrain ont montré que, même dans les conditions de faibles précipitations de ces deux dernières années, une quantité substantielle des sédiments générés par la route a été transportée jusqu'au fleuve.»²⁹⁹

104

3.77 Selon M. Kondolf, «comparée à l'érosion en ravines sous l'effet des forces naturelles», l'accélération de l'érosion observée le long de la route est «phénoménale» ; de plus, ajoute-t-il, «[l']absence de toute norme de planification, conception, construction et maintenance de la route a pour conséquence une érosion généralisée qui se traduit par le déplacement de dizaines de milliers de mètres cubes de terre»³⁰⁰. En s'appuyant sur les taux d'érosion chronique publiés dans la littérature scientifique, notamment des études sur les taux d'érosion des revêtements routiers dans les régions tropicales, M. Kondolf et son équipe estiment que, rien que sur le tronçon de 41 kilomètres en amont du point de confluence avec le fleuve San Carlos, l'érosion superficielle est responsable, à elle seule, du déplacement de 17 800 à 21 300 mètres cubes de terre chaque année³⁰¹. De plus, les «mouvements de terrain» et ravinements causés sur ce même tronçon par les pratiques de construction laissant à désirer du Costa Rica et l'absence de mesures correctives et d'entretien aboutissent au déplacement de 218 400 à 273 000 mètres cubes de terre chaque année, selon des estimations prudentes³⁰².

105

3.78. L'intégralité de ces sédiments n'atteint pas immédiatement le fleuve San Juan. Toutefois, en raison de l'extrême proximité de la route, de la longueur des tronçons construits à flanc de colline et du grand nombre de passages de cours d'eau, «une proportion importante des sédiments transportés» se dépose dans le fleuve³⁰³. Plus particulièrement, en tenant compte des facteurs mentionnés ci-dessus et en se fondant sur ses propres observations et celles publiées dans les rapports établis par le LANAMME et le CFIA, M. Kondolf a estimé que, sur le volume total de terre déplacée en amont du point de confluence avec le San Carlos, 40 % atteint le San Juan chaque année³⁰⁴. Autrement dit, entre 7120 et 8520 mètres cubes de sédiments produits par l'érosion superficielle sont acheminés vers le fleuve, et un volume environ *dix fois* supérieur — entre 87 000 et 109 000 m³ — se dépose dans le fleuve à la suite des mouvements de terrain et ravinements qui se produisent le long de la route³⁰⁵. Au total, ce sont donc entre 94 120 et 117 520 m³ de sédiments qui se sont accumulés — et continueront de s'accumuler — chaque année dans le San Juan à cause du chantier de construction du Costa Rica.

²⁹⁹ *Ibid.*, section 4.11.

³⁰⁰ *Ibid.*, appendice B, section 3.

³⁰¹ *Ibid.*, section 2.5 et 4.12.

³⁰² *Ibid.*, section 4.12.

³⁰³ *Ibid.*, appendice B, section 3.

³⁰⁴ *Ibid.*, section 4.12.

³⁰⁵ *Ibid.*

3.79. Pour mettre ces chiffres en perspective, un camion-benne standard a une capacité de 20 mètres cubes³⁰⁶ ; 5000 camions chargés à pleine capacité seraient donc nécessaires pour remorquer les quelque 100 000 mètres cubes de sédiments générés par la route et déposés dans le San Juan chaque année.

106

3.80. Il est, semble-t-il, encore plus frappant de comparer cet apport sédimentaire au volume de sédiments que le Nicaragua estime pouvoir draguer dans le cours inférieur du San Juan dans le cadre de son programme actuel de dragage. La Cour n'est pas sans savoir que, avant que le Costa Rica n'engage ses activités de construction, le problème de sédimentation dans le fleuve San Juan était déjà particulièrement aigu, au point de contraindre le Nicaragua à entreprendre un programme de dragage pour restaurer la navigabilité du cours inférieur du fleuve. Comme le Nicaragua l'a exposé à la Cour en août 2012, le budget actuel alloué à son projet de dragage permet d'extraire quelque 395 395 m³ de sédiments dans les parties les plus en aval du San Juan³⁰⁷. Ainsi, chaque année et de manière continue, la route du Costa Rica reverse dans le fleuve un quart au moins du volume de sédiments que le Nicaragua s'efforce d'en extraire afin d'assurer sa navigabilité, réduisant ainsi à néant les efforts du Nicaragua et contraignant ce dernier à draguer le même tronçon à l'infini pour faire face à l'accumulation croissante de sédiments causée par les activités du Costa Rica³⁰⁸. Et c'est sans tenir compte des prévisions de M. Kondolf selon lesquelles, «à l'avenir, les phénomènes d'érosion et de dépôt sédimentaire pendant une tempête tropicale ou un ouragan seront probablement *multipliés par dix au minimum* par rapport aux niveaux actuels»³⁰⁹.

107

3.81. Comme indiqué ci-dessous, il est établi que les apports sédimentaires, même dans les proportions actuelles, entraînent une dégradation de la qualité de l'eau et causent des dommages à la vie aquatique. Ainsi, les activités du Costa Rica ont non seulement exacerbé les problèmes existants de navigabilité et accru les coûts que le Nicaragua doit supporter pour draguer le fleuve, mais elles ont également porté préjudice à la qualité de l'eau et à la vie aquatique du fleuve, à l'industrie de la pêche nicaraguayenne, et aux ressortissants nicaraguayens (et costa-riciens) qui tirent du fleuve leurs moyens de subsistance et l'utilisent également à des fins de transport et de loisir. Ayant omis de conduire une évaluation de l'impact sur l'environnement, le Costa Rica n'a tenu aucun compte de ces impacts avant d'entreprendre son chantier de construction de la route.

³⁰⁶ Voir notamment les spécifications du camion-benne SINOTRU. HOWO 4x2, offert à l'achat sur le site Internet suivant : http://www.alibaba.com/product-gs/333309090/20_Cubic_Meters_Carriage_SINOTRUK_HOWO.html (dernière consultation le 30 novembre 2012).

³⁰⁷ Contre-mémoire de la République du Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, par. 5.176.

³⁰⁸ Voir notamment Autorité portuaire nationale (EPN), «évaluation technique du projet de dragage par l'autorité portuaire nationale, analyse pour 2011, 23 janvier 2012 (rapport annuel 2011 de l'EPN), p. 2 (annexe 17 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* ; Institut nicaraguayen d'études territoriales (INETER), «Summary of Measurements of Liquid and Suspended Solids Content During the Years 2006, 2011, 2012» [résumé des relevés hydrologiques et sédimentaires pour les années 2006, 2011 et 2012] (annexe 16 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* ; voir également *Diario Extra* (Costa Rica), «Nicaragua Request Studies on the Soberania Road» [Le Nicaragua demande des études sur la route Soberanía], 13 décembre 2011 (citant le vice-ministre des affaires étrangères du Nicaragua, M. Valdrak Jaentschke, qui a expliqué que le projet de construction routière du Costa Rica avait causé la «dégradation des pentes, ce qui a[vait] eu pour conséquence une accumulation de sédiments dans le fleuve San Juan, affectant les travaux de dragage [du Nicaragua], la navigation ainsi que l'équilibre écologique et la biodiversité du fleuve») (MN, vol. II, annexe 23).

³⁰⁹ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 6 (les italiques sont de nous) (MN, vol. II, annexe 1).

2. Les dommages causés par la construction de routes à des cours d'eau situés dans des zones écologiques sensibles

3.82. Il est bien établi dans la littérature scientifique et professionnelle que la construction de routes à proximité de cours d'eau vulnérables accroît considérablement les effets de la sédimentation³¹⁰. D'après M. Kondolf,

«les routes perturbent les profils d'écoulement des eaux préexistants, augmentent le ruissellement consécutif aux précipitations et, plus important encore, concentrent les eaux de ruissellement au point de provoquer l'érosion des ravines et l'acheminement des sédiments et des contaminants jusqu'au réseau fluvial»³¹¹.

3.83. Ce phénomène se vérifie même lorsque ces changements interviennent dans des zones ayant «déjà subi des transformations», notamment à des fins agricoles ou lorsque de petites routes sont élargies, comme cela s'est produit ici pour certains tronçons :

«La construction d'une route à travers des terres précédemment naturelles ou cultivées a pour effet de transformer une surface jusque-là perméable en une surface imperméable. L'eau de pluie, ne pouvant plus s'infiltrer dans le sol pour rejoindre les eaux souterraines, s'écoule sur le revêtement compacté sous forme d'un ruissellement de surface. En outre, ... la route tend à canaliser les eaux de ruissellement, souvent en les dirigeant vers un fossé situé sur le bas-côté. Les routes ont donc tendance à concentrer le ruissellement de surface, non seulement parce que l'eau ne parvient pas à s'infiltrer dans le revêtement, mais également parce qu'elles récupèrent les eaux éparses en concentrant leur écoulement.»³¹²

108

3.84. Il convient d'ajouter que «[l]es routes dépourvues de revêtement sont sujettes à une forte érosion chronique due au ruissellement de surface, la concentration de l'écoulement pouvant provoquer des ravines et autres impacts en aval dans quasiment toutes les situations topographiques»³¹³. De plus, si la route a été construite, comme en l'espèce, sur un terrain accidenté, ces répercussions s'en trouvent amplifiées.

«Les routes construites à flanc de colline concentrent les eaux de ruissellement en raison de la forte déclivité et — à moins que les eaux s'écoulant le long de la route et dans les fossés adjacents soient fréquemment déviées et dispersées de manière à pouvoir s'infiltrer — l'effet du ravinement et de l'érosion du revêtement routier s'amplifie en fonction de l'escarpement de la topographie. Plus important encore, les opérations de déblaiement et de remblaiement nécessaires au tracé d'une route à flanc de colline risquent de déboucher sur l'effondrement des remblais, sous l'effet de glissements de terrain, et des déblais. Fondamentalement, l'intégralité du volume de matériaux déplacé pour construire la route devient vulnérable aux mouvements de terrain et à l'érosion par particules.»³¹⁴

³¹⁰ *Ibid.*, section 3 ; voir également le rapport Kondolf de décembre 2012, appendice C : examen approfondi de la littérature scientifique.

³¹¹ *Ibid.*, section 3.1.5.

³¹² *Ibid.*, section 3.1.1.

³¹³ *Ibid.*

³¹⁴ *Ibid.*, section 3.1.5.

3.85. Ainsi que le montrent des ouvrages plus anciens, de telles conséquences sont inévitables lorsque les routes sont construites selon les méthodes utilisées par le Costa Rica, à proximité d'un cours d'eau comme le fleuve San Juan. Les méthodes de construction problématiques que le Costa Rica a appliquées «étaient monnaie courante dans la partie nord-ouest de la côte pacifique d'Amérique du Nord dans les années 1950 et 1960 et ont généré une série de problèmes qui subsistent à ce jour»³¹⁵. Parmi eux figurant

109

«la non-reconstitution des populations de poissons, l'instabilité persistante des pentes sur de nombreux sites, l'apport de sédiments excessif et incessant dans nombre de rivières, au point que les habitats aquatiques sont toujours dégradés et ne peuvent subvenir comme auparavant aux besoins des poissons et d'autres espèces»³¹⁶.

3.86. En conséquence de quoi, ces pratiques néfastes — les mêmes pratiques aux effets dévastateurs que le Costa Rica a utilisées pour construire la route en cause — ont été interdites dans plusieurs États d'Amérique du Nord, notamment en Californie en vertu du Forest Practice Act de 1974 [loi sur les pratiques forestières], et, au niveau fédéral, pour toutes les forêts relevant du domaine public³¹⁷. Ces dispositions législatives interdisent en particulier de construire une route sans plans détaillés, de choisir un relief aux collines escarpées, de bâtir des pentes aux versants abrupts, d'opter pour le déversement latéral des déblais, de laisser les remblais sans compactage, de permettre aux eaux de ruissellement et aux sédiments de se déverser directement dans les cours d'eau, d'utiliser des matériaux non conformes pour aménager des passages de cours d'eau, ou de laisser s'éroder ces passages à base de terre, créés pour la circonstance³¹⁸.

110

3.87. La raison de ces interdictions réside dans le fait que les activités concernées causent de graves dommages à l'environnement, notamment aux rivières et à la vie aquatique qu'elles abritent. Ces dommages sont attestés par de nombreuses sources. Les travaux engagés pendant des décennies pour remédier aux dégâts environnementaux causés par des routes mal construites à proximité de rivières sont également fort bien documentés. Une abondante littérature scientifique recense ces précédents qui ressemblent à s'y méprendre aux travaux de construction routière que le Costa Rica a entrepris en l'espèce. Ainsi que M. Kondolf le remarque dans son rapport : «La construction d'une route telle que celle-ci produit des effets bien documentés sur l'environnement, en particulier lorsqu'elle traverse des terrains escarpés et repose sur des matériaux géologiques fragiles»³¹⁹, comme l'ouvrage construit par le Costa Rica.

3.88. Il a été établi — et ce point est particulièrement pertinent en l'instance — que le dépôt de volumes substantiels de sédiments dans un fleuve provoque des dommages écologiques importants. Il existe de nombreux exemples, étudiés en détail, où des habitats aquatiques ont été «ensevelis sous de fins sédiments, privant les poissons et autres organismes aquatiques de la capacité de se reproduire, de s'alimenter ou de trouver un abri, et entraînant la disparition de pêcheries jadis productives»³²⁰. M. Kondolf a ainsi cité l'exemple de la production de sédiments consécutive à la construction d'une route en Bolivie dans une région dotée d'un climat tropical humide, qui a eu de profondes répercussions sur un cours d'eau situé à proximité et dont l'écosystème aquatique a été décimé, à la fois en termes de densité et de diversité des

³¹⁵ *Ibid.*, section 4.5.

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ *Ibid.*, sections 4.5 et 4.10.

³¹⁸ *Ibid.*, section 4.10.

³¹⁹ *Ibid.*, section 3.1.

³²⁰ *Ibid.*, section 3.1.4 (citations internes omises).

invertébrés³²¹. Cet exemple ne surprend guère les experts en la matière, qui savent bien que l'augmentation de la quantité de sédiments fins dans un fleuve génère «une turbidité accrue, une pénétration plus faible de la lumière et, par conséquent, une productivité primaire réduite pouvant avoir des effets sur la chaîne alimentaire»³²². Ces sédiments fins (le limon et l'argile, par exemple) produisent d'autres effets, parmi lesquels :

- l'engorgement des lits de gravier et de sable, réduisant l'échange entre le cours d'eau et les nappes phréatiques peu profondes et altérant la qualité de l'eau et des chenaux naturels ;
- l'infiltration de sédiments fins dans des lits de gravier propres, nécessaires à la vie des macroinvertébrés, des jeunes poissons et d'autres organismes ;

111

- l'enfouissement et la perte de la végétation aquatique, qui sert à la fois d'abri et de nourriture à d'autres organismes et dont la disparition se répercute sur la teneur en oxygène de l'eau ; et
- le colmatage et l'endommagement des branchies des poissons dus aux fortes concentrations de sédiments en suspension³²³.

3.89. L'érosion liée aux travaux de construction routière peut également apporter dans les cours d'eau situés à proximité des sédiments *grossiers* (à savoir des graviers et du sable), qui ne se déplacent pas dans l'environnement de la même manière que les sédiments fins et tendent à perturber le réseau fluvial, notamment «sa stabilité, ses écosystèmes et la qualité de ses eaux», en réhaussant le lit du fleuve et en réduisant la capacité du chenal. Le cours inférieur du fleuve San Juan souffre d'ores et déjà de ce phénomène, qui entraîne «une déstabilisation du chenal dans la mesure où le flux est dévié du chenal — étouffé par les sédiments — vers les rives» et, comme le Nicaragua en a déjà fait l'expérience, réduit la navigabilité du cours d'eau³²⁴. Le dépôt d'une charge excessive de sédiments, grossiers ou fins, provoque également l'enterrement d'habitats aquatiques importants et la perte consécutive d'espèces indigènes, «des impacts qui, selon les études, perdurent pendant des décennies»³²⁵.

112

3.90. La littérature scientifique décrit ces effets tels qu'ils ont été observés «dans toutes les parties du globe — y compris en Asie, en Europe, en Australie et en Amérique latine — et sous toute une série de climats — depuis les latitudes septentrionales jusqu'aux tropiques»³²⁶. Cependant, les conséquences sur l'environnement de la sédimentation des cours d'eau liée au passage d'une route ont été particulièrement bien étudiées en Amérique du Nord, dans les forêts de la partie nord-ouest de la côte pacifique (Californie, Oregon et Etat de Washington), où des chemins d'exploitation forestière traversant des zones boisées parcourues de nombreux cours d'eau ont été construits au milieu du XX^e siècle «exactement de la même manière» que celle utilisée par le Costa Rica en l'espèce³²⁷. Comme l'a expliqué M. Kondolf :

«Par exemple, des routes — construites avec les mêmes défauts que la route 1856 — utilisées pour l'abattage des arbres dans le bassin de la rivière Quinault, dans l'Etat de Washington, ont été identifiées comme des sources majeures d'érosion

³²¹ *Ibid.*, section 3.1.4, citant Fossati *et al.* (2001).

³²² *Ibid.*, section 3.1.4.

³²³ *Ibid.*

³²⁴ *Ibid.*

³²⁵ *Ibid.*, section 3.1.4 (citations internes omises).

³²⁶ *Ibid.*, section 3.1.4.

³²⁷ *Ibid.*

et de sédimentation de la rivière, ce qui a entraîné la quasi-destruction d'une montaison de saumons rouges qui voyait jadis migrer 1 million de poissons adultes par an : une population qui ne s'est toujours pas reconstituée plus de 40 ans après l'interdiction de ces pratiques et malgré plusieurs projets de restauration.»³²⁸

113

3.91. Des impacts comparables sur les populations de saumons ont été constatés dans le bassin hydrologique de la rivière Clearwater, également située dans l'Etat de Washington, où des glissements de terrain, des phénomènes d'érosion, des ravines et des coulées de débris liés à des routes — autant de phénomènes enregistrés dans le cas d'espèce — ont provoqué des apports sédimentaires massifs dans la rivière et ont eu «un grave impact sur les populations de saumons en frai»³²⁹. Le parc national de Redwood, dans le nord de la Californie, abrite les plus grands arbres du monde et «n'a toujours pas fini de se remettre des effets des fortes charges sédimentaires», comme il ressort de l'examen approfondi de la littérature effectué par M. Kondolf (appendice C de son rapport)³³⁰.

3.92. En résumé, la manière dont cette route a été construite a un impact hydrologique combiné à une érosion accrue qui se traduit par «une augmentation sensible de la sédimentation des fleuves et des cours d'eau, laquelle cause à son tour de graves problèmes environnementaux», parmi lesquels, entre autres, «la perte de végétation aquatique, de macroinvertébrés ... et d'espèces de poissons précieuses, ainsi qu'une dégradation de la qualité de l'eau», des effets qui ont tous été documentés dans une variété d'écosystèmes à travers le monde³³¹.

3.93. Dès lors, il était inévitable que les travaux de construction routière exécutés de manière irresponsable et négligente par le Costa Rica, ainsi que l'absence totale d'évaluation de l'impact sur l'environnement, nuisent au San Juan et à son écosystème, et ce, d'autant plus que de nombreux tronçons ont été bâtis de manière inappropriée sur un terrain escarpé jouxtant le fleuve. Comme M. Kondolf l'a expliqué, parmi les «normes professionnelles de construction visant à réduire au minimum les effets néfastes des routes sur la qualité de l'eau et les habitats», les deux plus efficaces sont les suivantes :

— éviter de positionner et de construire des routes sur des pentes abruptes ; et

114

— respecter de plus grandes zones tampons et marges de reculement par rapport aux cours d'eau³³², car «il est un principe bien établi que la construction [d'une route] à proximité d'un fleuve ou d'un autre cours d'eau augmente la probabilité que les sédiments provenant de cette route atteignent le cours d'eau»³³³.

Le Costa Rica a tout simplement fait preuve d'un «mépris total de ces [deux] principes bien établis»³³⁴.

³²⁸ *Ibid.*

³²⁹ *Ibid.*

³³⁰ *Ibid.*

³³¹ *Ibid.*, sections 3.1.4 et 3.1.5.

³³² *Ibid.*, appendice B, section 7.

³³³ *Ibid.*, section 4.2.

³³⁴ *Ibid.*, appendice B.

3. Les mesures correctives requises

3.94. D'après M. Kondolf et son équipe d'experts, «[i]l est urgent de prendre les mesures qui s'imposent pour endiguer les processus actuels et futurs d'érosion et de dépôt de sédiments dans le fleuve San Juan», compte tenu de l'«ampleur de l'érosion» déjà observée, laquelle est «particulièrement importante»³³⁵. Ils ont attribué ces effets aux «défauts constatés dans la planification (choix du site), la conception, la construction et l'entretien» de presque tous les «segments ... et ... passages de cours d'eau» de la route construite par le Costa Rica.

«A la lumière de notre longue expérience dans la lutte contre l'érosion, le rétablissement du milieu naturel et la préservation de la qualité de l'eau sur les réseaux routiers privés et publics, nous recommandons la mise en œuvre immédiate des mesures exposées ci-après, destinées à réduire et maîtriser l'érosion et la sédimentation, notamment en cherchant à atténuer et prévenir les dommages causés par 1) l'instabilité des remblais et les mouvements de terrain, 2) l'érosion et l'effondrement des passages de cours d'eau, 3) l'érosion des revêtements routiers et 4) l'érosion et le ravinement des talus de déblais, des remblais et autres zones de sol nu. Il s'agit là des mesures minimales requises pour limiter les dégâts actuels et diminuer les risques de dépôts ultérieurs, dans le San Juan, de sédiments provenant du chantier de construction existant. Il serait souhaitable de faire contrôler leur mise en œuvre par des ingénieurs et géologues qualifiés, compétents et expérimentés en matière de restauration des routes et de maîtrise de l'érosion³³⁶.»

115

3.95. Sous le titre «**RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES MESURES DE STABILISATION ET DE MAÎTRISE DE L'ÉROSION À ADOPTER D'URGENCE EN VUE DE LIMITER L'IMPACT ACTUEL ET FUTUR SUR LE FLEUVE SAN JUAN**»³³⁷, M. Kondolf et son équipe ont défini quatre mesures urgentes, décrites ci-dessous, selon leurs termes :

«Tâche 1 : Réduire l'ampleur et la fréquence des effondrements et glissements de terrain dus à l'affaissement du remblai dans les secteurs où la route rencontre les pentes les plus escarpées, et plus particulièrement dans les zones où se sont accumulés, ou sont susceptibles de s'accumuler, dans le San Juan les débris issus de l'érosion ou de l'effondrement des sols

- a) Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra d'utiliser des engins de terrassement pour excaver tous les matériaux et remblais instables ou potentiellement instables. Des pelles hydrauliques, ainsi que, dans de nombreux secteurs, des plates-formes et voies d'accès provisoires, seront nécessaires pour accéder à ces matériaux instables menaçant de s'effondrer. Des pelles à longue portée pourront être utiles pour atteindre les zones instables et évacuer les déblais lorsqu'il ne sera pas possible de construire un accès temporaire dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
- b) Des camions-bennes devront être utilisés pour la mise en dépôt des déblais dans des lieux stables de faible déclivité, où les matériaux ne risqueront pas de glisser et de se déposer dans les cours d'eau ou les zones humides.
- c) Il est important de relever que l'ensemencement, le paillage ou la végétalisation des remblais instables ou menaçant de s'effondrer, ainsi que l'utilisation de

³³⁵ *Ibid.*, section 5.1.

³³⁶ *Ibid.*

³³⁷ *Ibid.*, section 5.

116

matériaux destinés à lutter contre l'érosion superficielle **ne sont pas** des méthodes acceptables de lutte contre les phénomènes de mouvement de terrain.

- d) Une fois les remblais instables excavés et évacués, il ne restera qu'une simple plate-forme constituant le «lit» de la route, l'essentiel des tronçons construits sur des remblais potentiellement instables ayant disparu. Si les segments de route en reconstruction ne sont pas suffisamment larges pour supporter le trafic attendu, il conviendra, soit de creuser davantage le flanc de la colline (en s'assurant de la stabilité des matériaux), soit d'élargir la route au moyen d'un remblai correctement conçu et réalisé le long du côté extérieur de la route. Cette structure de remblaiement sera conçue par un ingénieur qualifié qui devra également être présent pendant toute la construction³³⁸.

Tâche 2 : Eliminer ou réduire sensiblement les risques futurs d'érosion et de dépôt de sédiments à tous les points de passage de cours d'eau le long de la route 1856

- a) Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra de recourir à des engins de terrassement pour stabiliser les points de passage défectueux en excavant tous les remblais instables ou potentiellement instables, insuffisamment compactés et dont la pente est particulièrement escarpée.
- b) Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra de recourir à des engins de terrassement pour consolider les sols instables ou potentiellement instables aux abords routiers immédiats des passages de cours d'eau en excavant tous les remblais instables ou potentiellement instables, insuffisamment compactés et dont la pente est particulièrement escarpée.
- c) Les déblais excavés devront être transportés et évacués dans des lieux aménagés sur des sols stables qui ne présentent pas de risques d'érosion et de sédimentation dans le San Juan et ses affluents.

117

- d) Les points de passage mal conçus devront être immédiatement éliminés, avant de pouvoir être remplacés par une nouvelle construction correctement conçue et réalisée.

Les sites concernés sont notamment ceux où :

- i) les ponceaux et les ponts ont été construits avec des matériaux impropres (billes de bois, conteneurs métalliques, etc.) ;
- ii) les structures de franchissement n'ont pas été prévues ni conçues pour supporter les phénomènes de crues centenaires ;
- iii) les ponts et ponceaux n'ont pas été aménagés dans l'axe des voies d'écoulement naturelles.

La suppression de ces structures mal conçues ou mal réalisées consistera à :

- i) excaver et retirer l'ouvrage de drainage ;
- ii) excaver les matériaux de remblai afin d'«exhumer» le lit original du fleuve, de rétablir les paramètres naturels (selon le thalweg) de déclivité, de débit et

³³⁸ *Ibid.*, section 5.2.

de largeur, et de créer un talus stable présentant une déclivité maximale de 2 :1 ;

- iii) ensemercer et pailler les sols nus laissés à découvert, pour assurer une protection temporaire contre l'érosion.
- e) Les passages de cours d'eau pourront ensuite être reconçus et reconstruits de telle sorte que a) le choix des matériaux, des emplacements, de l'orientation et de la taille des ouvrages de drainage soit de nature à supporter les crues centenaires ainsi que les débris ligneux charriés par le courant ; et que b) les ouvrages de drainage soient de taille suffisante pour permettre l'aménagement de pentes stables et compactées, et l'écoulement des eaux au-delà de l'emprise des travaux³³⁹.

118

Tâche 3 : Réduire immédiatement l'érosion du revêtement routier et le dépôt de sédiments en améliorant la dispersion du ruissellement des eaux provenant de la route, et en augmentant le nombre et la fréquence des structures de drainage. Cette mesure permettra de lutter contre le ravinement et l'accumulation, dans le San Juan et ses affluents, de sédiments transportés du fait de la connectivité hydraulique des différents tronçons de route

- a) Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, et une fois retirés conformément à la première recommandation ci-dessus tous les remblais instables le long du tracé de la route 1856, il conviendra de construire des saignées, des rigoles transversales et/ou des cassis d'interception temporaires espacés de 15 mètres en moyenne (voire moins) pour drainer les ruissellements superficiels de la route et les évacuer vers son bord extérieur.
- b) Des structures de drainage superficiel devront être installées à intervalles suffisamment rapprochés pour éviter tout nouveau ravinement susceptible d'entraîner le dépôt de sédiments dans le Río San Juan ou ses affluents. Même s'il est à prévoir que les pentes latérales de la route subiront une certaine érosion, les sédiments se déposeront sur le versant naturel, au-delà de la base du remblai, et ne seront pas charriés jusqu'au fleuve ni jusqu'à un autre cours d'eau. Des collecteurs peuvent être aménagés pour évacuer les eaux de ruissellement superficielles de la route en bas du talus lorsque, en raison de la proximité du fleuve, le risque de sédimentation est trop élevé.
- c) Il est important de s'assurer que chaque drain ou cassis d'interception suit un angle de pente légèrement plus important que celui du tronçon de route où il est construit, pour que s'opèrent naturellement sa vidange et son bon fonctionnement.
- d) Les fossés doivent être drainés grâce à des canaux d'évacuation aménagés sous la route à intervalles suffisants pour éviter le ravinement du remblai ou du versant naturel où ils se déversent.
- e) Des fossés et conduites d'évacuation doivent être aménagés à proximité des abords routiers des points de passage d'affluents afin de détourner les ruissellements de surface vers des pentes adjacentes intactes (disposant d'une couverture végétale) et de prévenir ou réduire ainsi le dépôt de sédiments issus de l'érosion dans les cours d'eau qui se jettent dans le San Juan.
- f) Un entretien devra être assuré pour permettre le bon fonctionnement de l'ensemble des structures de drainage et prévenir toute décharge, dans le Río San Juan ou ses

119

³³⁹ *Ibid.*, section 5.3.

affluents, de sédiments générés par l'érosion. En cas d'endommagement des installations de drainage causé par la circulation ou les équipements, celles-ci devront être reconstruites immédiatement et, en tout état de cause, avant tout nouvel épisode de précipitations ou de crues³⁴⁰.

Tâche 4 : Maîtriser l'érosion superficielle et les dépôts consécutifs de sédiments provenant de sols nus dans les zones exposées aux activités de défrichage, de dessouchage et de construction menées depuis plusieurs années

- a) Simultanément à la réalisation des travaux d'excavation et de drainage recommandés aux points 1, 2 et 3 ci-dessus, il conviendra d'ensemencer et de pailler toutes les zones dénudées susceptibles d'être cause de phénomènes de sédimentation dans les cours d'eau et zones humides situés à proximité, en épandant le paillis à raison de 4485 kg/ha et les semences indigènes à raison de 56 kg/ha. En cas d'utilisation d'autres matériaux que la paille de blé ou de riz, la couverture au sol devra être au moins égale à 95 %.
- b) Lorsque la pente est supérieure à 50 %, il pourra être nécessaire, en plus des opérations d'ensemencement et de paillage, de recourir à l'installation d'une structure anti-érosion en rouleau, fixée à la pente au moyen de crochets.
- c) Toutes les mesures mises en œuvre pour lutter contre l'érosion devront donner lieu à des inspections et des opérations d'entretien et de maintenance afin d'assurer le parfait fonctionnement du dispositif et de prévenir le dépôt de sédiments dans le San Juan et ses affluents.³⁴¹»

120

3.96. Ces dispositions constituent quelques-unes des «mesures d'urgence à vocation temporaire» qui doivent être «mises en œuvre ... pour lutter contre l'érosion, les mouvements de terrain et la sédimentation dans le San Juan et ses affluents»³⁴². Il ne s'agit, autrement dit, que des premiers secours visant à stopper l'hémorragie et panser les plaies ouvertes du «patient». Le traitement prescrit par M. Kondolf et son équipe prévoit également des mesures en vue d'un complet rétablissement et d'un bon état de santé sur le long terme :

«[I] est vivement recommandé de faire évaluer, par des ingénieurs et géologues qualifiés, les lieux d'implantation ainsi que les méthodes de conception et de réalisation qui ont été choisis ... ainsi que ceux qui sont prévus dans le cadre des prochaines activités de terrassement. Les travaux réalisés à ce jour auraient dû respecter les normes de protection en matière d'ingénierie et de construction routière, ainsi que les «meilleures pratiques de gestion» applicables à l'aménagement ou à la reconstruction de routes nouvelles ou existantes. Il est clair que ces règles n'ont, pour l'essentiel, pas été suivies — ce dont témoigne l'ampleur des mouvements de terrain et de l'érosion en ravines observés dans les zones particulièrement escarpées. Outre les mesures d'urgence, détaillées ci-dessus, destinées à lutter contre l'érosion et la sédimentation, les «meilleures pratiques» de planification, de conception et de réalisation doivent impérativement être observées sur tous les chantiers, nouveaux ou existants, liés à la construction de la route 1856, et ce, pour éviter de causer de nouveaux dommages au Río San Juan.»³⁴³

³⁴⁰ *Ibid.*, section 5.4.

³⁴¹ *Ibid.*, section 5.5.

³⁴² *Ibid.*, section 5.6.

³⁴³ *Ibid.*

3.97. En particulier :

121

- Les segments de la route 1856 déjà construits et qui présentent des niveaux élevés d'érosion et d'instabilité des pentes devront être intégralement reconstruits ou déplacés dans des sites plus favorables. Idéalement, tout tronçon de route situé dans l'ensemble de cette zone devrait être déplacé vers l'intérieur des terres afin de profiter du terrain favorable tout en évitant de menacer le fleuve ou d'entraîner, en aval, des phénomènes de sédimentation susceptibles de causer des dommages géomorphologiques et écologiques.
- Les portions de route qui ont été construites, ou qu'il est prévu de construire, à proximité du fleuve, où le dépôt de sédiments risque fortement de se produire ou s'est déjà produit, devraient faire l'objet d'un réexamen afin de modifier leur emplacement et leur tracé. Il conviendra, avant toute nouvelle construction, de mener à bien une étude technique et géologique dans le respect des normes professionnelles, supervisée sur le terrain par des ingénieurs et des géologues compétents en matière d'implantation, de conception et de construction routières, et de prendre des mesures efficaces de lutte contre la sédimentation et l'érosion liées à la construction routière³⁴⁴.

3.98. Le recours aux «meilleures pratiques de gestion», qui constituent l'essentiel des recommandations formulées par les experts, servira les intérêts tant du Costa Rica que du Nicaragua : le respect des «meilleures pratiques» de construction et de gestion routière en environnement forestier permettra de réduire les risques potentiels pour l'environnement générés par le projet de construction, ainsi que les besoins ultérieurs d'entretien et les dommages causés par les fortes précipitations saisonnières et les crues exceptionnelles. Les malfaçons dont souffrent de nombreux tronçons de la route 1856 représentent non seulement des coûts de réalisation et d'entretien élevés — pour des performances médiocres en cas d'intempéries —, mais aussi des coûts supplémentaires en raison des effondrements qui rendent la route impraticable et nécessitent des travaux de déviation et de restauration, ainsi que des mesures coûteuses de fermeture définitive des tronçons défectueux³⁴⁵.

³⁴⁴ *Ibid.*

³⁴⁵ *Ibid.*

CHAPITRE 4

VIOLATIONS DU RÉGIME JURIDIQUE DU FLEUVE SAN JUAN DE NICARAGUA

123

4.1. Outre le grave préjudice porté à la beauté du site et au potentiel écotouristique du San Juan, la construction de la route Juan Rafael Mora Porras (route 1856), qui a impliqué l'utilisation de plus de 900 machines, exploitées par au moins 35 entreprises de construction³⁴⁶, a entraîné le déversement dans le fleuve d'importantes quantités de sédiments et de débris — terre déplacée, végétation déracinée et arbres abattus — résultant du déblaiement et du nivellement du terrain qui sert de fondation à la route. De surcroît, la déforestation et l'enlèvement de la couche d'humus et de la végétation à proximité de la rive du fleuve favorisent les effondrements de terrain, ainsi que l'érosion et le ruissellement par temps de pluie, qui donnent lieu à leur tour au dépôt de quantités encore plus grandes de sédiments dans le cours d'eau³⁴⁷.

124

4.2. En se comportant de la sorte, le Costa Rica commet un grave manquement à ses obligations environnementales, comme il sera démontré au chapitre suivant du présent mémoire ; il enfreint également les obligations que lui impose le traité de limites de 1858, tel qu'il a été interprété par une succession de décisions arbitrales et judiciaires reconnaissant la souveraineté du Nicaragua sur le fleuve San Juan (A.), ainsi que différents principes bien établis du droit international général (B.).

A. VIOLATIONS DU TRAITÉ DE 1858 ET DES INTERPRÉTATIONS ARBITRALES ET JUDICIAIRES DONT IL A SUCCESSIVEMENT FAIT L'OBJET

4.3. Le régime juridique du fleuve San Juan de Nicaragua est régi par le traité de limites Jerez-Cañas que le Nicaragua et le Costa Rica ont conclu le 15 avril 1858³⁴⁸. Comme la Cour est déjà familiarisée avec ce régime, le Nicaragua se contentera de récapituler brièvement les aspects pertinents du traité de limites de 1858 ainsi que des interprétations arbitrales et judiciaires dont il a successivement fait l'objet, avant de démontrer que la construction de la route porte atteinte à la souveraineté du Nicaragua sur le San Juan, telle qu'elle a été établie par le traité.

1. Le traité de limites de 1858 et ses interprétations arbitrales

4.4. Le traité de limites de 1858 constitue un règlement global du litige frontalier qui a longtemps opposé les deux pays. En l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes*, la Cour en résumait comme suit la teneur :

125

«[le] traité de limites de 1858 fixait le tracé de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua depuis l'océan Pacifique jusqu'à la mer des Caraïbes. Selon le tracé de la frontière, le district de Nicoya se trouvait en territoire costa-ricien. Entre un point situé à trois milles anglais en aval de Castillo Viejo et la mer des Caraïbes, le traité

³⁴⁶ *Crhoy.com* (Costa Rica), «Path construction supervisors informed problems and the lack of oversight» [les responsables du chantier ont signalé des problèmes et l'absence de contrôles], 11 juin 2012 (annexe 111 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)* et *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 31).

³⁴⁷ Pour une présentation détaillée des faits et des dommages causés au Nicaragua par les activités du Costa Rica, voir respectivement les chapitres 3 et 5.

³⁴⁸ Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858 (MN, vol. II, annexe 5).

fixait la frontière le long de la rive droite du San Juan. Il établissait l'autorité et la juridiction souveraine du Nicaragua sur les eaux du San Juan, mais affirmait en même temps le droit de navigation «con objetos de comercio» du Costa Rica sur le cours inférieur du fleuve (art. VI). Le traité de 1858 énonçait d'autres droits et obligations des deux parties, notamment l'obligation de contribuer à la défense des baies communes de San Juan del Norte et de Salinas ainsi qu'à la défense du San Juan en cas d'agression extérieure (art. IV), l'obligation pour le Nicaragua de consulter le Costa Rica avant de conclure tout accord de canalisation ou de passage concernant le San Juan (art. VIII) et l'interdiction pour les parties de se livrer à des actes d'hostilité l'une envers l'autre (art. IX).»³⁴⁹

4.5. La discussion au sujet de la validité du traité de 1858, que le Nicaragua avait mise en doute, a abouti à la convention Roman-Esquivel-Cruz du 24 décembre 1886³⁵⁰, par laquelle les Parties étaient convenues de soumettre la question à l'arbitrage de M. Cleveland, président des Etats-Unis. Après avoir établi, dans la première partie de la sentence arbitrale qu'il a rendue le 22 mars 1888³⁵¹, la validité du traité de limites de 1858, l'arbitre a ensuite statué sur les points d'interprétation douteuse qui lui avaient été soumis pour examen.

126

4.6. En vue de tracer les limites de leurs territoires, les Parties ont conclu, le 27 mars 1896, la convention relative à la démarcation de la frontière³⁵². Il était prévu aux termes de cette convention que les Parties désigneraient des commissions chargées du «traçage et du marquage» de ladite frontière (art. I) et que le président des Etats-Unis nommerait un ingénieur qui serait chargé de résoudre les différends entre les commissions et de procéder à la démarcation (art. II et III). Le président des Etats-Unis a désigné le général Edward Porter Alexander comme ingénieur-arbitre, lequel a rendu au total cinq sentences concernant l'emplacement de la frontière.

4.7. S'agissant du présent différend, les points essentiels figurent aux articles II et VI du traité de 1858. Ainsi, l'article II dispose que :

«[I]a limite entre les deux républiques, à partir de la mer du Nord, partira de l'extrémité de Punta de Castilla, à l'embouchure du fleuve San Juan de Nicaragua, puis suivra la rive droite de ce fleuve jusqu'à un point distant de trois milles anglais de Castillo Viejo, cette distance devant être mesurée à partir des fortifications extérieures du château».

Du fait de l'établissement de la frontière sur la rive droite (costa-ricienne) du fleuve, l'article VI prévoit que «[I]a République du Nicaragua aura le *dominium* et l'*imperium* exclusifs sur les eaux du fleuve San Juan depuis son origine dans le lac jusqu'à son embouchure dans l'océan Atlantique».

127

4.8. Ainsi que le relevait la première sentence Alexander,

³⁴⁹ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 229, par. 19.

³⁵⁰ Convention Roman-Esquivel du 24 décembre 1886 (annexe 4 du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

³⁵¹ Annexe 7 du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*.

³⁵² Annexe 8 du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*.

«[I]e Nicaragua devait avoir le *sumo imperio* qu'il prisait sur toutes les eaux de ce même point de sortie pour le commerce, également de manière ininterrompue jusqu'à la mer.

Il convient de noter que cette démarcation impliquait aussi, à l'évidence, la propriété, par le Nicaragua, de toutes les îles dans le fleuve ainsi que de la rive et du promontoire gauche ou nord-ouest.»³⁵³

4.9. Comme la Cour l'a ensuite observé dans son arrêt de 2009, «la simple lecture de l'article VI [du traité] fait apparaître que ... le droit de libre navigation, pour «perpétuel» qu'il soit, n'est reconnu [au Costa Rica] que sous réserve qu'il ne porte pas atteinte aux prérogatives essentielles du souverain territorial»³⁵⁴. En manquant à ses obligations relatives au San Juan et en portant atteinte aux prérogatives souveraines du Nicaragua sur le fleuve, le Costa Rica a dès lors perdu son droit de libre navigation³⁵⁵.

4.10. Le droit de réglementer les activités menées sur le San Juan ou en relation avec celui-ci, y compris s'agissant de questions environnementales³⁵⁶, dont le Nicaragua est en outre titulaire, découle de sa souveraineté sur le fleuve, ainsi qu'elle est reconnue à l'article VI du traité³⁵⁷. De plus, «en ce qui concerne les questions n'entrant pas dans le champ du droit de libre navigation du Costa Rica, et à l'égard des autres portions du fleuve, qui ne sont pas soumises au régime du traité de 1858, le Nicaragua jouit en tant que souverain d'un pouvoir entier de réglementation»³⁵⁸.

128

4.11. Une autre disposition du traité de 1858 qui n'est pas dépourvue de pertinence en l'espèce est l'article IV, en vertu duquel le Costa Rica est tenu de concourir à la «garde» du fleuve «pour la partie qui lui revient des rives» de celui-ci.

4.12. Comme la Cour l'a déclaré dans l'arrêt qu'elle a rendu, le 13 juillet 2009, en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, «[I]e traité de limites de 1858 définit de manière complète les règles applicables à la portion en litige du fleuve San Juan en matière de navigation»³⁵⁹. Pour le reste, le fleuve est soumis aux règles habituellement applicables à la souveraineté étatique.

³⁵³ Première sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 30 septembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 217 (MN, vol. II, annexe 6 2)).

³⁵⁴ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 237, par. 48.

³⁵⁵ Voir par. 6.35-6.45 ci-après.

³⁵⁶ Voir, par exemple, *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 250, par. 88. Voir chapitre 4, ci-après.

³⁵⁷ Voir *ibid.*, p. 249, par. 87 ou p. 253, par. 101.

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 248, par. 85.

³⁵⁹ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 233, par. 36.

2. Les violations du traité de limites de 1858 par le Costa Rica

a) La violation du droit de navigation du Nicaragua

129

4.13. Ainsi que cela a été exposé ci-dessus, l'article VI du traité de 1858 établit la souveraineté du Nicaragua sur les eaux du fleuve San Juan, dont la rive droite constitue la frontière entre les deux Etats. En dehors du droit de navigation à des fins commerciales, le traité de 1858 ne confère au Costa Rica aucun autre droit sur le San Juan — et certainement pas celui de déverser dans le fleuve d'importantes quantités de sédiments, de terre, de végétation déracinée et d'arbres abattus qui ont envahi le territoire nicaraguayen.³⁶⁰

4.14. Il va sans dire que le Nicaragua jouit d'une liberté de navigation totale sur le fleuve San Juan, tandis que le Costa Rica ne se voit accorder qu'un droit de navigation limité. L'objet et le but du traité de 1858 — en ce qui concerne la navigation sur le fleuve — étaient de garantir la navigation depuis le fleuve jusqu'à l'océan Atlantique (mer des Caraïbes) et inversement. Dans sa troisième sentence, le général Alexander a bien précisé que, «pour interpréter le traité de 1858 dans la pratique, le San Juan doit être considéré comme un fleuve navigable ... lorsque l'eau est à son niveau ordinaire et que le fleuve [peut être emprunté] par des bateaux et des embarcations d'usage général»³⁶¹.

Au moment de la signature du traité, le Nicaragua n'avait pas «la pleine possession de ses droits sur le port de San Juan», raison pour laquelle l'article V de cet instrument, dans sa partie pertinente à cet égard, stipulait ce qui suit :

130

«Tant que le Nicaragua n'aura pas recouvré la pleine possession de ses droits sur le port de San Juan del Norte, l'usage et la possession de Punta de Castilla seront communs et également partagés entre le Nicaragua et le Costa Rica ; tant que durera cette communauté, le cours entier du Colorado en marquera la limite.»

4.15. Les travaux de construction de la route 1856 font peser une grave menace sur la navigation sur le fleuve, et ce, pas seulement à court terme³⁶² :

— le rejet dans le fleuve d'arbres³⁶³ et de terre le long du parcours de la route rend plus difficile et dangereuse la navigation sur celui-ci³⁶⁴ ;

³⁶⁰ Voir ci-dessus, par. 4.1. Voir également chapitre 2 ci-dessus et FUNDENIC-SOS & FONARE, rapport technique, «évaluation de l'impact sur l'environnement de la construction d'une route de 120 km le long de la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua», mars 2012 (annexe 115 du contre-mémoire soumis par le Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*) ou le chapitre 3.2 du rapport Van Rhee et De Vriend de juillet 2012 (voir vol. I, appendice 2 du contre-mémoire soumis par le Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*) et le rapport Kondolf de décembre 2012 (MN, vol. II, annexe 1).

³⁶¹ Troisième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 22 mars 1898 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 230 (MN, vol. II, annexe 6 4)).

³⁶² Les dommages causés au fleuve San Juan de Nicaragua sont exposés de façon plus détaillée au chapitre 3 ci-dessus.

³⁶³ Voir le rapport Kondolf de décembre 2012 (MN, vol. II, annexe 1).

³⁶⁴ Rapport du CFIA, p. 11 ; voir également p. 17, 18, 19 («l'impact sur la forêt est évident»), 21, 22 et 26 (MN, vol. II, annexe 4). Voir également les photographies d'arbres et de terre le long du tracé de la route (*requête introductive d'instance*, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 5). Voir également le rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.1.4 et 3.3 (MN, vol. II, annexe 1). Pour une analyse plus approfondie, voir par. 3.8-3.14 ci-dessus.

131

- la destruction de la végétation sur la rive droite du fleuve, la création de pentes instables et non protégées et l'absence de drainage adéquat entraînent l'augmentation des effondrements de terrain, une érosion excessive et un ruissellement de sédiments dans le fleuve San Juan de Nicaragua, qui contribuent à aggraver encore les obstacles à la navigation³⁶⁵ — une conclusion confirmée par le CFIA, qui estimait que le projet de construction routière pourrait empêcher les Costa-Riciens de naviguer sur le fleuve³⁶⁶ ; ou
- l'interruption des réseaux d'écoulement naturels et la détérioration de la qualité des cours d'eau situés sur le parcours de la route. La modification des caractéristiques et de la qualité de ces cours d'eau se répercutera sur celles du fleuve San Juan de Nicaragua, puisqu'ils s'y déversent³⁶⁷.

4.16. Comme indiqué aux chapitres 2 et 3 ci-dessus³⁶⁸, la Cour centraméricaine de Justice, dont les membres ont procédé à leur propre inspection sur les lieux³⁶⁹, a confirmé ces conclusions. Dans l'arrêt qu'elle a rendu le 21 juin 2012, elle a déclaré à l'unanimité ce qui suit :

132

«La Cour, à la demande du requérant et compte tenu de la nature de l'affaire, a procédé à une inspection sur les lieux à huit heures trente-cinq le douze janvier deux mille douze, qui s'est achevée à dix-huit heures trente, afin de vérifier si les travaux de construction de la route le long de la rive méridionale du fleuve San Juan représentaient un quelconque danger et, à l'issue de ladite inspection, a dûment pris note des dangers et risques que représentaient pour la conservation de l'écosystème les travaux engagés par le Gouvernement du Costa Rica. La Cour a pu constater les dommages causés à la rive qui protège le fleuve du côté méridional, notamment en de nombreux points où la route est dangereusement proche de la bordure du fleuve, exposant celui-ci à la sédimentation par lessivage, et a également relevé l'absence de mesures générales d'atténuation, telles que ponceaux, systèmes de drainage, etc. La Cour souligne le fait que, en de nombreux points de la zone inspectée, seuls quelques mètres séparent le lit du fleuve de la route avec une différence de niveau très prononcée entre les deux, la route étant en surplomb du fleuve, autant d'éléments susceptibles d'entraîner des glissements de terrain sur de vastes portions de l'ouvrage en question et un apport de sédiments venant polluer le fleuve. La Cour a par ailleurs constaté qu'un grand nombre d'arbres avaient été abattus sur le territoire costa-ricien, dénudant de vastes zones qui ne sont plus que des étendues de terre argileuse de teinte rougeâtre.»³⁷⁰

³⁶⁵ Voir, par exemple, les photographies montrant l'extraction de sol fragile (*requête introductive d'instance*, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 6). Voir également le plan de gestion environnementale du Costa Rica, avril 2012, p. 22-23 (MN, vol. II, annexe 2), le rapport du CFIA publié sous la référence DRD-INSP-0299-2012, 8 juin 2012, p. 15-17 (dans lequel est mentionnée l'existence de pentes élevées, presque verticales et dépourvues de toute protection) (MN, vol. II, annexe 4) et le rapport du LANAMME, p. 49 et 51 (MN, vol. II, annexe 3). Voir également le «Premier rapport Kondolf», juillet 2012, section 2.14 (appendice 1 du contre-mémoire soumis par le Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*) et le rapport Kondolf de décembre 2012, par exemple, section 6 (MN, vol. II, annexe 1). Pour une analyse plus approfondie, voir par. 3.15-3.41 ci-dessus.

³⁶⁶ Voir par exemple, rapport du CFIA, p. 26 (MN, vol. II, annexe 4).

³⁶⁷ Voir également le rapport Kondolf de décembre 2012, section 4.9 (MN, vol. II, annexe 1). Pour une analyse plus approfondie, voir par. 3.42-3.59 ci-dessus.

³⁶⁸ Voir par. 2.39 – 2.47 et 3.11, 3.62 ci-dessus.

³⁶⁹ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, cinquième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

³⁷⁰ *Ibid.*, CONSIDERANT XXVI.

4.17. Le Costa Rica a reconnu ce comportement illicite. Ainsi que l'a déclaré la Cour centraméricaine de Justice dans la décision qu'elle a rendue en 2012 :

«sur le site Internet du ministère des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica ... sont publiées des déclarations du président de la République et des opinions d'autorités techniques et scientifiques de la société costa-ricienne, [selon lesquelles] le Gouvernement costa-ricien a pris des décisions unilatérales, en toute hâte et sans consultation aucune, eu égard au système d'intégration de l'Amérique centrale, qui sont contraires aux engagements pris par ledit gouvernement vis-à-vis de son voisin, le Nicaragua, dans le cadre d'accords bilatéraux»³⁷¹.

133

4.18. Il convient de signaler en particulier que la construction de la route 1856 exacerbe le problème de sédimentation³⁷² que connaît le San Juan et qui a conduit le Nicaragua à entreprendre son programme de dragage afin de ramener les eaux du cours inférieur à un niveau, fût-il minimal, de navigabilité. Cela constitue d'ailleurs l'un des principaux sujets de l'affaire relative à *Certaines activités*, qui a paradoxalement été portée devant la Cour en 2010 par le Costa Rica.

4.19. Ainsi qu'exposé au chapitre précédent, la construction de la route a entraîné une grave détérioration de la situation déjà critique du fleuve en termes de sédimentation³⁷³. A titre de rappel, environ 100 000 m³ de sédiments sont déversés chaque année dans le San Juan en raison des malfaçons de la route³⁷⁴, un volume qui augmentera de façon spectaculaire en cas de forte tempête³⁷⁵. Ainsi que l'a expliqué M. Kondolf, l'érosion le long de la route a connu une «accélération ... phénoménale comparée à l'érosion en ravines sous l'effet des forces naturelles», et «l'absence de toute norme de planification, conception, construction et maintenance de la route a pour conséquence une érosion généralisée qui se traduit par le déplacement de dizaines de milliers de mètres cubes de terre»³⁷⁶. Cette situation risque de faire de l'entreprise de dragage du fleuve un travail de Sisyphe, privant ainsi le Nicaragua de toute capacité de restaurer ou maintenir la navigabilité des parties inférieures du fleuve San Juan.

b) La violation de l'obligation de notification

134

4.20. Le 13 décembre 2011, la présidente du Costa Rica, Mme Laura Chinchilla, a déclaré que son pays avait pris «un décret instituant l'état d'urgence ... pour des raisons de nécessité

³⁷¹ *Ibid.*, CONSIDERANT XXVII.

³⁷² Voir par exemple *La Nación* (Costa Rica), «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season» [En raison de graves erreurs, la piste risque de s'effondrer pendant la saison des pluies], 28 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 35).

³⁷³ Voir par. 3.77-3.80 ci-dessus.

³⁷⁴ Rapport Kondolf de décembre 2012, sections 4.12 et 6 (MN, vol. II, annexe 1).

³⁷⁵ *Ibid.*, par exemple, section 4.11 («Les ouragans et autres fortes tempêtes qui se produiront à l'avenir provoqueront probablement des glissements de terrain en profondeur ... qui entraîneront le dépôt de quantités de sédiments sensiblement plus importantes dans le fleuve.») Et section 6 :

«[C]ette route mal implantée et mal construite (et la déforestation étendue, la déstabilisation des pentes et la dénudation des sols dont elle s'accompagne) a tout simplement «préparé le terrain» pour une érosion massive et l'effondrement de certains tronçons quand surviendront de violentes tempêtes. La situation est aggravée par l'absence presque totale de mesures adéquates pour lutter contre l'érosion, si bien que de nombreuses parties de la route sont très vulnérables à une érosion accrue permanente et à des glissements de terrain lorsque se produiront des précipitations intenses. En raison de la proximité de la route par rapport au fleuve San Juan, les sédiments ainsi produits seront efficacement transportés dans celui-ci...»

³⁷⁶ *Ibid.*, appendice B, section 3.

nationale et [que] telle [était] la base sur laquelle les projets [avaient] été conçus³⁷⁷ et que, par conséquent, le Costa Rica «n'a[va]it aucune explication à donner au Gouvernement du Nicaragua»³⁷⁸. La présidente a ensuite clairement fait savoir que le Costa Rica «ne reculer[ait] pas d'un iota»³⁷⁹. Ce refus non équivoque de consulter le Nicaragua, titulaire de la souveraineté sur le fleuve et Etat voisin touché par les travaux de construction de la route 1856, constitue non seulement une violation des obligations qui incombent au Costa Rica en matière d'environnement — violations qui seront exposées dans le prochain chapitre du présent mémoire —, mais également d'une obligation qui découle du traité de limites lui-même.

4.21. A cet égard, le raisonnement suivi par la Cour dans l'arrêt qu'elle a rendu en 2009 en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)* peut être transposé *mutatis mutandis* à la présente instance.

135

4.22. Dans cette affaire, le Costa Rica soutenait que le Nicaragua avait l'obligation de lui notifier les mesures qu'il entendait adopter pour réglementer la navigation sur le fleuve, ou de l'informer de ces mesures et de le consulter à ce sujet avant de les adopter. Après avoir noté que «la partie de l'article VI sur laquelle se fonde[ait] le Costa Rica ... ne s'appliqua[i]t pas à l'ensemble des mesures prises pour réglementer la navigation sur le fleuve, [et qu']elle ne saurait [dès lors] être interprétée comme imposant une obligation générale de notification et de consultation», la Cour n'a pas examiné cet argument plus avant³⁸⁰. Elle a toutefois déclaré ce qui suit :

«94. Nonobstant l'absence, dans le traité, de toute disposition expresse concernant la notification, la Cour estime que trois éléments³⁸¹ imposent conjointement, en la présente espèce, une obligation de notification des mesures de réglementation. Le premier découle de l'accord de 1956³⁸², en vertu duquel les Parties sont convenues de ce qui suit :

«Les deux parties, fidèles à l'esprit qui doit animer les membres de la famille des nations centraméricaines, collaboreront dans toute la mesure du possible pour mener à bien les entreprises et réalisations exigeant un commun effort des deux États et avantageuses pour tous deux, notamment pour faciliter et accélérer la circulation sur la route interaméricaine ainsi que sur le fleuve San Juan, conformément aux dispositions du traité du 15 avril 1858 et de son interprétation par voie d'arbitrage du 22 mars 1888, et pour faciliter également le fonctionnement des services de transport effectués sur le territoire de l'une des parties par des entreprises ayant la nationalité de l'autre.»

136

Il est difficile de voir comment pourrait être respectée l'obligation, énoncée dans l'accord de 1956, de collaborer pour faciliter la circulation sur le San Juan et le fonctionnement des services de transport effectués sur le territoire de l'une des Parties par des entreprises ayant la nationalité de l'autre si le Nicaragua ne notifie pas au Costa Rica les mesures qu'il adopte.

³⁷⁷ *El País* (Costa Rica), «Mme Chinchilla défend l'autoroute critiquée par le Nicaragua et refuse le dialogue», 14 décembre 2011 (*Source* : EFE/13 décembre 2011) (MN, vol. II, annexe 24).

³⁷⁸ *Ibid.*

³⁷⁹ *Ibid.*

³⁸⁰ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 251, par. 92.

³⁸¹ Le troisième élément, qui «réside dans la nature même de la réglementation» (*ibid.*, p. 252, par. 96), n'est pas pertinent en l'espèce.

³⁸² L'accord Fournier-Sevilla conclu entre le Nicaragua et le Costa Rica le 9 janvier 1956.

95. Le deuxième élément au soutien de l'obligation pour le Nicaragua de notifier l'adoption des mesures de réglementation réside dans l'objet même de celles-ci, à savoir la navigation sur un cours d'eau sur lequel deux Etats détiennent des droits, l'un ayant la souveraineté, l'autre un droit de libre navigation. Cette obligation découle des nécessités pratiques de la navigation sur un tel cours d'eau. Si l'on veut que les différents objectifs de la navigation soient réalisés, celle-ci doit être soumise à une certaine discipline, et il faut pour cela que les mesures pertinentes soient dûment notifiées.»³⁸³

137

4.23. Les deux arguments valent pour les deux Etats et doivent également être appliqués en la présente espèce : si le Nicaragua, qui détient la souveraineté sur les eaux du fleuve San Juan, est tenu de notifier au Costa Rica les mesures qu'il adopte pour réglementer la circulation sur le fleuve, cela est *a fortiori* vrai pour les activités du Costa Rica susceptibles d'entraver la navigabilité dudit fleuve — sur lequel le Nicaragua a au moins tout autant le droit de naviguer que l'autre Etat riverain (qui n'a pas de droit de souveraineté sur le San Juan).

4.24. Non seulement le Costa Rica n'a adressé aucune notification au Nicaragua ni consulté celui-ci avant le début de la construction de la route 1856 — ou même après —, mais il a catégoriquement refusé de le faire.

4.25. Dans une note en date du 29 novembre 2011, le Nicaragua a demandé au Costa Rica de l'informer sur ces travaux, faisant valoir que

«tout projet de cette nature devrait, en raison de ses caractéristiques, donner lieu à la réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement. De surcroît, cette évaluation aurait dû être communiquée au Gouvernement nicaraguayen étant donné la proximité du lieu d'exécution du projet avec le Nicaragua, et conformément au droit international, à l'ordonnance rendue par la Cour internationale de Justice le 8 mars 2011 et à l'article 5 de la convention de Ramsar, aux termes duquel «[l]es Parties contractantes se consultent sur l'exécution des obligations découlant de la convention, particulièrement dans le cas d'une zone humide s'étendant sur les territoires de plus d'une Partie contractante ou lorsqu'un bassin hydrographique est partagé entre plusieurs Parties contractantes. Elles s'efforcent en même temps de coordonner et de soutenir leurs politiques et réglementations présentes et futures relatives à la conservation des zones humides, de leur flore et de leur faune.»³⁸⁴

138

4.26. En réponse à cette note, le ministre des affaires étrangères du Costa Rica s'est contenté d'inviter «le Gouvernement du Nicaragua à lui présenter formellement les raisons pour lesquelles il consid[érait] qu'il risqu[ait] d'être porté atteinte à l'environnement ou aux intérêts du Nicaragua»³⁸⁵. Aucun autre renseignement n'a été fourni. Cependant, dans une note en date du 10 décembre 2011, bien qu'il n'ait pas l'obligation de le faire, le Nicaragua a exposé sa position sur

³⁸³ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 252, par. 94-95.

³⁸⁴ Note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 14).

³⁸⁵ Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15) ; voir également note diplomatique DVM-AM-286-11 en date du 20 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 17).

cette question de façon détaillée³⁸⁶. Après avoir énuméré divers instruments pour la protection de l'environnement que le Costa Rica avait violés et après avoir dénoncé le manque d'informations sur le projet, le Gouvernement du Nicaragua a poursuivi en ces termes :

«En tout état de cause, il est évident que la construction de la route porte gravement atteinte à l'environnement et aux droits du Nicaragua. S'il n'est pas mis un terme au projet, celui-ci aura des conséquences irréversibles et profondes sur le plan écologique et environnemental.»

Il a ensuite énuméré et brièvement décrit ces conséquences.

139

4.27. En dehors du refus que la présidente du Costa Rica, Mme Laura Chinchilla, a sèchement opposé au Nicaragua le 13 décembre 2011³⁸⁷, rien ne s'est passé depuis lors. Sans répondre officiellement à la note que lui avait adressée le Nicaragua, le Costa Rica a toutefois osé nier que des dommages avaient été causés au fleuve San Juan et au Nicaragua³⁸⁸.

B. LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE VIOLE LES PRINCIPES ET LES RÈGLES DU DROIT INTERNATIONAL

4.28. Comme il a été démontré ci-dessus³⁸⁹, «[l]e traité de limites de 1858 définit de manière complète les règles applicables à la portion ... du fleuve San Juan» en cause dans la présente affaire³⁹⁰. D'autres normes et principes de droit international général s'appliquent cependant, en vertu du droit coutumier ou des conventions auxquelles le Nicaragua et le Costa Rica sont tous deux parties, pour autant que ces normes et principes ne soient pas en contradiction avec les dispositions pertinentes contenues dans le traité de limites de 1858 tel qu'interprété par les sentences arbitrales et décisions judiciaires ultérieurement rendues. Dans la présente affaire, le Costa Rica a notamment violé les principes fondamentaux relatifs à l'intégrité territoriale du Nicaragua (partie 1) et à l'utilisation non dommageable du territoire (partie 2), le devoir d'information, de notification et de consultation (partie 3), et le principe de bon voisinage découlant du protocole de Tegucigalpa se rapportant à la charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale (partie 4).

1. La violation de l'intégrité territoriale du Nicaragua

140

4.29. Peut-être n'est-il pas inutile de rappeler une fois encore, puisque le Costa Rica semble faire délibérément abstraction de cet élément, que le fleuve San Juan relève de la souveraineté

³⁸⁶ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16). Pour une analyse plus complète de cette note, voir ci-dessous, par. 5.55-5.57.

³⁸⁷ Voir par. 4.20 ci-dessus.

³⁸⁸ Voir *El País* (Costa Rica), «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail» [Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856], 15 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 37) : «Le tribunal a confirmé que des dommages ont été causés au territoire du Costa Rica mais a conclu à l'absence d'éléments tendant à prouver que des sédiments ont été déversés dans le fleuve San Juan». Voir également *El País* (Costa Rica), «Road 1856: First Study by the TAA Points Out Impacts to the Protection Area of the San Juan River» [Route 1856 : une première étude réalisée par le tribunal pour l'environnement met en évidence l'impact du chantier sur la zone protégée du fleuve San Juan], 26 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 38) : «Il ressort du rapport que la construction de la route est «apparemment un facteur d'érosion et de déversement de sédiments dans les cours d'eau, les marécages d'eau douce et les lacs.»

³⁸⁹ Voir par. 4.3 et 4.12 ci-dessus.

³⁹⁰ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 233, par. 36. Voir également par. 4.12 ci-dessus.

exclusive du Nicaragua³⁹¹. Les principes applicables au territoire de cet Etat s'appliquent donc pleinement à l'égard du fleuve.

4.30. Tel est notamment le cas du principe même de souveraineté d'un Etat. Ainsi que l'a exposé l'arbitre Max Huber dans un passage célèbre de la sentence qu'il a rendue en 1928 en l'affaire de l'*Ile de Palmas*,

«[L]a souveraineté, dans les relations entre Etats, signifie l'indépendance. L'indépendance, relativement à une partie du globe, est le droit d'y exercer, à l'exclusion de tout autre Etat, les fonctions étatiques ... [L']on peut établir que la souveraineté territoriale appartient toujours à un seul Etat, ou dans des circonstances exceptionnelles à plusieurs Etats, à l'exclusion de tout autre.»³⁹²

Autrement dit, la souveraineté territoriale est d'une double nature, totalement inclusive et exclusive. La Cour a par ailleurs énoncé que, «[e]ntre Etats indépendants, le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux»³⁹³.

141

4.31. Conséquence immédiate de ce principe fondamental, est interdit à un Etat, sauf s'il existe une règle permissive contraire, «tout exercice de sa puissance sur le territoire d'un autre Etat»³⁹⁴.

4.32. Or, ainsi qu'exposé ci-dessus³⁹⁵ et développé dans les prochains chapitres, c'est précisément ce qu'a fait le Costa Rica en déversant terre et sédiments, débris d'arbres et de végétation dans le San Juan de Nicaragua³⁹⁶. Par ailleurs, la déviation du cours naturel de ses eaux modifie le drainage des zones humides qui entourent le cours inférieur du fleuve³⁹⁷, ce qui a une grave incidence sur le niveau et la qualité de ses eaux.

2. La violation du principe de l'utilisation non dommageable du territoire

4.33. De même, le Costa Rica viole un autre principe essentiel découlant de l'idée même de souveraineté territoriale, celui de l'utilisation non dommageable du territoire.

142

4.34. Ainsi qu'il sera plus amplement exposé dans le prochain chapitre du présent mémoire, les Etats sont tenus «de veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle respectent l'environnement dans d'autres Etats»³⁹⁸. Ce principe a été formulé

³⁹¹ Voir par. 4.7 ci-dessus.

³⁹² Affaire de l'*Ile de Palmas*, sentence du 4 avril 1928, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. II, p. 838 [traduction française : Ch. Rousseau, *Revue générale de droit international public*, 1935, t. XLII, p. 163].

³⁹³ *Détroit de Corfou (Royaume-Uni c. Albanie)*, arrêt, fond, C.I.J. Recueil 1949, p. 35.

³⁹⁴ *Lotus*, arrêt n° 9, 1927, C.P.J.I. série A n° 10, p. 18.

³⁹⁵ Voir par. 4.15.

³⁹⁶ *Ibid.*

³⁹⁷ *Ibid.*

³⁹⁸ *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis consultatif*, C.I.J. Recueil 1996 (I), p. 241-242, par. 29. Voir MCR, p. 211-212, par. 5.29.

dès la déclaration de Stockholm de 1972³⁹⁹ et rappelé, depuis, à plusieurs reprises⁴⁰⁰. Il n'est toutefois pas limité à la question de la protection de l'environnement, étant de bien plus large portée.

4.35. Il est désormais établi que, de manière très générale, les Etats sont liés par un devoir de diligence (*due diligence*) qui leur impose de «prendre[re] toutes les mesures appropriées pour prévenir les dommages transfrontières significatifs ou en tout état de cause pour en réduire le risque au minimum»⁴⁰¹. Ce principe a également été brillamment exposé par Max Huber, dans la sentence qu'il a rendue en l'affaire de l'*Ile de Palmas* :

«Comme on l'a déjà dit, la souveraineté territoriale implique le droit exclusif d'exercer les activités étatiques. Ce droit a pour corollaire un devoir : l'obligation de protéger, à l'intérieur du territoire, les droits des autres Etats, en particulier leur droit à l'intégrité et à l'inviolabilité en temps de paix et en temps de guerre, ainsi que les droits que chaque Etat peut réclamer pour ses nationaux en territoire étranger.»⁴⁰²

Ce même principe a été clairement réaffirmé dans l'arbitrage relatif à la fonderie de Trail, où le tribunal a énoncé que,

143

«[s]elon les principes du droit international, ... aucun Etat n'a le droit de faire usage de son territoire ou de permettre qu'il en soit fait usage d'une manière telle qu'un dommage soit causé, par l'émission de fumées, au territoire ou à l'intérieur du territoire d'un autre Etat ou encore aux biens ou personnes s'y trouvant, quand l'affaire a de graves conséquences et que l'existence de dommages est attestée de façon claire et convaincante»⁴⁰³.

Ce principe a été rappelé, en des termes tout aussi fermes, dans l'arrêt rendu en 1949 en l'affaire du *Détroit de Corfou*, où la Cour a réaffirmé que tout Etat a l'obligation «de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres Etats»⁴⁰⁴.

4.36. En autorisant la construction de la route 1856 sans prendre les précautions les plus élémentaires pour éviter de porter atteinte au fleuve San Juan, à sa navigabilité et à son environnement — et en causant effectivement des dommages —, comme exposé plus en détail au chapitre 3 ci-dessus, le Costa Rica a gravement manqué à cette obligation fondamentale. Par ailleurs, ainsi qu'exposé aux chapitres 2 et 3, différentes entités costa-riciennes ou affiliées au Costa Rica ont critiqué le projet de construction, et démontré que des dommages environnementaux avaient d'ores et déjà été causés — et que d'autres risquaient d'être causés —, par les activités irresponsables et non planifiées du Costa Rica. Celui-ci a totalement méconnu l'obligation

³⁹⁹ *Rapport de la conférence des Nations Unies sur l'environnement*, Stockholm, 5-16 juin 1972, publication des Nations Unies, numéro de vente E.73.II.A et rectificatif, principe 21.

⁴⁰⁰ Voir notamment le Rapport de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992, Nations Unies, document A/CONF.151/26 (vol. I), annexe I, principe 2 ou article 3 du Projet d'articles sur la prévention des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses, *Annuaire de la Commission du droit international* (ci-après l'«*Annuaire de la CDI*») (2001), vol. II, 2^e partie, p. 153.

⁴⁰¹ CDI, Projet d'articles sur la prévention des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses, *Annuaire de la CDI* (2001), vol. II, 2^e partie, p. 153, art. 3.

⁴⁰² *Ile de Palmas (Pays-Bas c. Etats-Unis d'Amérique)*, sentence du 4 avril 1928, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. II, p. 839 [traduction française : Ch. Rousseau, *Revue générale de droit international public*, 1935, t. XLII, p. 180].

⁴⁰³ *Trail smelter case (United States, Canada)* [fonderie de Trail (Etats-Unis d'Amérique c. Canada)], sentence du 11 mars 1941, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. III, p. 1965.

⁴⁰⁴ *Détroit de Corfou (Royaume-Uni c. Albanie)*, arrêt, fond, C.I.J. Recueil 1949, p. 22.

144

mentionnée ci-dessus à l'égard de la route 1856, dont la construction a causé des dommages significatifs au fleuve San Juan et donc, au Nicaragua. Le Costa Rica a non seulement manqué à son obligation de prévenir des dommages transfrontières significatifs, mais il a également omis d'évaluer les risques auxquels ses actes exposaient l'environnement et le territoire du Nicaragua — sans parler des mesures qui auraient permis de les atténuer.

3. La violation de l'obligation d'information, de notification et de consultation

4.37. Ainsi qu'il a été démontré ci-dessus⁴⁰⁵, le Costa Rica a manqué à son obligation d'informer le Nicaragua de ses activités ayant des répercussions sur le fleuve San Juan. Cette obligation ne découle pas seulement du traité de limites de 1858, mais également, de manière générale, du droit international coutumier, comme l'illustre parfaitement l'affaire du *Détroit de Corfou* :

«Les obligations qui incombaient aux autorités albanaises consistaient à faire connaître, dans l'intérêt de la navigation en général, l'existence d'un champ de mines dans les eaux territoriales albanaises et à avertir les navires de guerre britanniques, au moment où ils s'approchaient, du danger imminent auquel les exposait ce champ de mines. Ces obligations sont fondées non pas sur la Convention VIII de La Haye, de 1907, qui est applicable en temps de guerre, mais sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerre...»⁴⁰⁶

4.38 Par ailleurs, la commission du droit international (ci-après la «CDI») a approfondi ce même principe dans les trois articles suivants de son projet d'articles sur la prévention des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses :

145

Article 8 1)

«Si l'évaluation visée à l'article 7⁴⁰⁷ fait apparaître un risque de dommage transfrontière significatif, l'Etat d'origine donne en temps utile notification du risque et de l'évaluation à l'Etat susceptible d'être affecté et lui communique les informations techniques et toutes autres informations pertinentes disponibles sur lesquelles l'évaluation est fondée.»⁴⁰⁸

Article 9 1)

«Les Etats intéressés engagent des consultations, à la demande de l'un quelconque d'entre eux, en vue de parvenir à des solutions acceptables concernant les mesures à adopter pour prévenir un dommage transfrontière significatif ou en tout cas en réduire le risque au minimum. Les Etats intéressés fixent ensemble un délai raisonnable pour la tenue de ces consultations, au moment où ils les engagent.»⁴⁰⁹

⁴⁰⁵ Voir par. 4.19-4.267 ci-dessus.

⁴⁰⁶ *Détroit de Corfou (Royaume-Uni c. Albanie), arrêt, fond, C.I.J. Recueil 1949, p. 22.*

⁴⁰⁷ «Toute décision relative à l'autorisation d'une activité entrant dans le champ d'application des présents articles repose, en particulier, sur une évaluation du dommage transfrontière possible du fait de cette activité, dont une évaluation de l'impact sur l'environnement», *Annuaire de la CDI* (2001), vol. II, 2^e partie, p. 157.

⁴⁰⁸ *Annuaire de la CDI* (2001), vol. II, 2^e partie, p. 159 ; voir également le commentaire, *ibid.*, p. 160.

⁴⁰⁹ *Ibid.*, p. 160 ; voir également le commentaire, *ibid.*

Article 12

«Pendant le déroulement de l'activité, les Etats intéressés échangent en temps voulu toutes les informations disponibles la concernant qui sont utiles pour prévenir un dommage transfrontière significatif ou, en tout cas, pour en réduire le risque au minimum. L'échange d'informations se poursuit tant que les Etats intéressés le jugent bon, même après qu'il a été mis fin à l'activité.»⁴¹⁰

146 Comme l'explique la CDI dans son commentaire de l'article 12,

«L'article 12 exige de l'Etat d'origine et des Etats susceptibles d'être affectés qu'ils échangent des informations concernant l'activité, après le lancement de celle-ci. Les mots «la concernant» après le mot «disponibles» soulignent le lien entre les informations et l'activité, et indiquent qu'il ne s'agit pas de n'importe quelles informations. L'obligation de prévention fondée sur le devoir de diligence ne s'exécute pas une fois pour toutes, mais exige des efforts continus. Il en résulte que le devoir de diligence ne prend pas fin après l'octroi de l'autorisation pour l'activité considérée et la mise en route de celle-ci ; elle continue d'exister au niveau du contrôle de la mise en œuvre de l'activité aussi longtemps que celle-ci se poursuit.»⁴¹¹

4.39. L'obligation de notification s'applique tout particulièrement à l'égard des cours d'eau internationaux, ainsi qu'il a été rappelé en l'affaire du *Lac Lanoux* :

«Un Etat souhaitant entreprendre des activités affectant un cours d'eau international ne saurait décider de lui-même si ces activités porteront ou non atteinte aux intérêts d'un autre Etat, lequel demeure seul juge à cet égard et dispose d'un droit d'information quant aux activités envisagées. Les consultations et négociations entre les deux Etats doivent être sincères et conformes aux règles de la bonne foi et ne sauraient être de simples formalités.»⁴¹²

147 4.40. Enfin, le Costa Rica fait abstraction de deux décisions contraignantes par lesquelles la Cour centraméricaine de Justice a ordonné la suspension des travaux de construction de la route 1856⁴¹³. Ce comportement est incompatible avec l'établissement d'un «système d'intégration de l'Amérique centrale reposant sur un ordre institutionnel et juridique et sur le respect mutuel des Etats membres»⁴¹⁴ — et met en péril un tel système.

4.41. Ainsi qu'il a été démontré au présent chapitre, le Costa Rica a commis plusieurs manquements graves à ses obligations vis-à-vis du Nicaragua, tant au regard du traité de limites de 1858 que d'autres sources applicables de droit international. En déversant dans le fleuve San Juan de la terre et des sédiments, ainsi que des arbres et de la végétation, le Costa Rica :

i) a violé le droit de navigation conféré au Nicaragua par l'article IV du traité de limites de 1858 tel qu'interprété par les sentences arbitrales et décisions judiciaires ultérieurement rendues, et a

⁴¹⁰ *Ibid.*, p. 164.

⁴¹¹ *Annuaire de la CDI* (2001), vol. II, 2^e partie, p. 165, par. 2 du commentaire.

⁴¹² *Affaire du lac Lanoux (Espagne, France), sentence du 16 novembre 1957*, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XII, p. 281 ; voir aussi *International Law Reports*, vol. 24, p. 119.

⁴¹³ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, CONSIDERANT IX (MN, vol. II, annexe 13).

⁴¹⁴ *Ibid.*

partiellement fait échec à l'objet et au but dudit traité en altérant la navigabilité du fleuve San Juan de Nicaragua ;

- ii) a également violé l'intégrité territoriale du Nicaragua et manqué au principe de l'utilisation non dommageable du territoire national ;
- iii) s'est abstenu d'informer ou de notifier le Nicaragua de la construction de la route 1856, ou de le consulter à cet égard, et a donc manqué à son obligation d'information, de notification et de consultation à l'égard du Nicaragua découlant des dispositions du traité de limites de 1858 et du droit international général ; et
- iv) a violé le protocole de Tegucigalpa se rapportant à la charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale.

CHAPITRE 5

VIOLATIONS PAR LE COSTA RICA DE SES OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

A. INTRODUCTION

149 5.1. Dans de nombreuses enceintes, dont la Cour, le Costa Rica se veut un parangon en matière d'écologie et de défense de l'environnement⁴¹⁵, et cherche à présenter le Nicaragua, au mieux, comme étant indifférent à la qualité et à la protection de l'environnement ou, au pire, comme ayant délibérément causé des dommages au cours inférieur du San Juan de Nicaragua⁴¹⁶.

150 5.2. Le présent chapitre montrera que, en réalité, c'est le Costa Rica qui a fait preuve d'un mépris total de ses obligations en matière d'environnement en construisant la route qu'il a décidé d'appeler «l'autoroute 1856, Juan Rafael Mora Porras»⁴¹⁷ (ci-après dénommée la «route», dans un souci de simplification), ce qui a causé des dégâts d'une ampleur considérable sur l'environnement et défiguré le paysage sur une distance de quelque 120 kilomètres⁴¹⁸ le long de la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua. Il convient de rappeler que, conformément à l'article II du traité de limites de 1858⁴¹⁹ conclu entre les Parties, la frontière suit la rive droite du fleuve à partir d'un point situé à trois milles anglais en aval de Castillo Viejo⁴²⁰, raison pour laquelle le projet de route et la route proprement dite constituent un tel objet d'intérêt et de préoccupation pour le Nicaragua.

5.3. Pour cette raison et d'une manière plus générale, il est fort regrettable que le Costa Rica ait saccagé la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua sur une distance de près de 120 kilomètres, sachant, en particulier, que «l'environnement n'est pas une abstraction, mais bien l'espace où vivent les êtres humains et dont dépendent la qualité de leur vie et leur santé, y compris pour les générations à venir»⁴²¹, comme l'a dit la Cour.

5.4. Il y a donc tout lieu de souligner que, en construisant cette route, le Costa Rica semble avoir volontairement violé de manière flagrante toutes les obligations environnementales possibles,

⁴¹⁵ Cela ressort clairement, par exemple, des plaidoiries du Costa Rica dans le cadre des audiences consacrées aux mesures conservatoires en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, de la déclaration liminaire prononcée par l'agent du Costa Rica, S. Exc. l'ambassadeur Edgar Ugalde, le 11 janvier 2011, par. 6, accessible à l'adresse suivante : <http://www.icj-cij.org/docket/files/150/16282.pdf>, ainsi que du mémoire du Costa Rica (MCR) dans cette même affaire. On peut en particulier renvoyer au chapitre V dudit mémoire relatif aux violations par le Nicaragua du régime de protection de l'environnement, p. 199 et suivantes. Voir aussi le site Internet du ministère costa-ricain de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications (<http://www.minae.go.cr/>), ainsi que celui consacré au tourisme au Costa Rica (<http://www.tourism.co.cr/>). Le Costa Rica a été surnommé la «Suisse de l'Amérique centrale», surnom dont il s'est sans doute réjoui en raison de sa forte dépendance au tourisme pour obtenir des devises étrangères. Voir http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/country_profiles/1166587.stm.

⁴¹⁶ Voir, par exemple, le chapitre V du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités*.

⁴¹⁷ Voir la note de bas de page n° 1.

⁴¹⁸ Plan de gestion environnementale du Costa Rica, avril 2012, p. 5 (MN, vol. II, annexe 2). Voir également le rapport du CFIA, p. 2 (MN, vol. II, annexe 4), dans lequel il est indiqué que la route «s'étend sur les quelque 160 kilomètres qui séparent Los Chiles de Delta ... et [que] ses voies d'accès représentent au total près de 400 kilomètres supplémentaires». Sur 120 kilomètres, la route suit la rive du San Juan, à partir du point où la frontière rencontre la rive droite du fleuve, à Castillo Viejo, jusqu'à l'endroit où le San Juan donne naissance au fleuve Colorado.

⁴¹⁹ Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858 (MN, vol. II, annexe 5).

⁴²⁰ *Ibid.*, art. II.

⁴²¹ *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1996*, p. 241, par. 29.

151

en omettant d'effectuer une évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement, ou même une évaluation nationale (partie A), en manquant à l'obligation d'informer au préalable le Nicaragua des mesures susceptibles de causer des effets nocifs importants sur son territoire (partie B) et à celle d'utiliser son territoire de manière à ne causer aucun dommage à son voisin, le Nicaragua, (partie C) et en violant des traités auxquels les deux Etats sont parties (partie D). L'arrêt rendu le 21 juin 2012 par la Cour centraméricaine de Justice⁴²², auquel il sera fait référence tout au long du présent chapitre, apporte la confirmation que le Costa Rica a réussi le tour de force d'enfreindre toutes ses obligations environnementales.

5.5. Il convient de rappeler d'emblée un point déjà mentionné au chapitre 4, à savoir que, comme l'a dit la Cour en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes*, «[l]e traité de limites de 1858 définit de manière complète les règles applicables à la portion en litige du fleuve San Juan en matière de navigation»⁴²³. N'en demeurent pas moins applicables d'autres principes et règles du droit international, dans la mesure où ils ne contredisent pas le traité de 1858, tel qu'interprété par les sentences arbitrales ultérieures⁴²⁴.

B. LE COSTA RICA A MANQUÉ À SON OBLIGATION D'ÉVALUER L'IMPACT DE LA ROUTE SUR L'ENVIRONNEMENT, TANT AU NIVEAU NATIONAL QU'AU NIVEAU TRANSFRONTIÈRE

1. Au niveau national

152

5.6. L'obligation d'évaluer l'impact environnemental des activités envisagées est loin d'être nouvelle. Introduite pour la première fois dans la législation nationale à la fin des années 1960⁴²⁵, elle a été consacrée en 1992 par le principe 17 de la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, libellé en ces termes :

«Principe 17

Une étude d'impact sur l'environnement, en tant qu'instrument national, doit être entreprise dans le cas des activités envisagées qui risquent d'avoir des effets nocifs importants sur l'environnement et dépendent de la décision d'une autorité nationale compétente.»⁴²⁶

5.7. Il était très vraisemblablement évident pour le Gouvernement du Costa Rica que son projet de route «risqu[ait] d'avoir des effets nocifs importants sur l'environnement». Ces

⁴²² Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice (MN, vol. II, annexe 13).

⁴²³ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 233, par. 36.

⁴²⁴ Première sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 30 septembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 215-221 ; deuxième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 20 décembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 223-225 ; troisième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 22 mars 1898 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 227-230 ; quatrième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 26 juillet 1899 à Greytown et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 231-235 (MN, vol. II, annexe 6 2), 3), 4), 5)).

⁴²⁵ Loi sur la politique environnementale nationale de 1969, code des Etats-Unis, vol. 42, par. 4321-4347.

⁴²⁶ Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, adoptée par la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à Rio de Janeiro, le 14 juin 1992 (A/CONF. 151/26, vol. I), principe 17.

153

conséquences étaient à prévoir, compte tenu de la longueur et du tracé de la route à travers des régions parfois couvertes de forêts, sans parler du fait que la chaussée devait longer un fleuve qui, en raison de sa proximité avec la route, de sa position en contrebas, des pluies torrentielles qui caractérisent la région, entraînant le rejet de terre et de débris dans le fleuve⁴²⁷, serait inéluctablement affecté. D'autres considérations, tout aussi manifestes, auraient également dû être prises en compte.

5.8. Il est également clair que cette «activité envisagée» — bien qu'elle ait été gardée secrète — «dépendait de la décision d'une autorité nationale compétente». En l'occurrence, cette «autorité» était représentée, à titre exceptionnel, par «la présidente de la République et le ministre chargé de la coordination interministérielle (*ministro de la presidencia*)» selon le décret du Costa Rica instituant l'état d'urgence le long de la frontière avec le Nicaragua. Le pouvoir d'entreprendre le projet routier en dehors des procédures juridiques normales découlait, en particulier, du décret n° 36440-MP publié au journal officiel costa-ricien le 7 mars 2011 à San José⁴²⁸, dans lequel la présidente de la République et le ministre chargé de la coordination interministérielle avaient «déclar[é] l'état d'urgence en raison de la situation créée par la violation de la souveraineté costa-ricienne par le Nicaragua».

154

5.9. L'autorisation d'entreprendre la construction de la route — laquelle, comme nous le savons à présent, a été bâtie en l'absence de planification, d'évaluation d'impact et de plan détaillé⁴²⁹ — a donc émané des plus hautes sphères de l'Etat. Les arrêtés et règlements adoptés, le 21 septembre 2011, par la commission nationale du Costa Rica pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, qui dépend de la présidence de la République, énoncent que :

«la nature de l'événement à l'origine de l'urgence, à savoir un acte d'agression de la part du pays voisin, le Nicaragua, exige de prendre des mesures différentes de celles qui le sont normalement dans le cadre d'un régime d'exception et sous le contrôle de la commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence...»⁴³⁰

5.10. Il convient de noter que, parmi ces «mesures différentes de celles qui ... sont [prises] normalement», figurait le lancement du projet routier sans élaboration préalable d'une étude d'impact sur l'environnement, pourtant prescrite par la législation costa-ricienne⁴³¹, ni même du

⁴²⁷ *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 31), citant un partenaire de l'une des entreprises de construction ayant participé au projet routier, lequel avait observé que, en raison de l'absence de prise en compte du drainage, «[u]ne grande partie de l'investissement pourrait être perdue après quelques averses».

⁴²⁸ Décret n° 36440 (MN, vol. II, annexe 11).

⁴²⁹ *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 [(MN, vol. II, annexe 31).

⁴³⁰ Décision n° 0362-2011, préambule, par. 2 (MN, vol. II, annexe 12).

⁴³¹ M. Uriel Juárez, secrétaire général du secrétariat technique national costa-ricien à l'environnement (dont l'acronyme est SETENA en espagnol), a reconnu que ses services n'avaient pas été consultés, pas plus qu'on ne lui avait demandé quels étaient les critères à respecter afin d'éviter les risques inhérents au projet routier. *Semanario Universidad* (Costa Rica), «La construction d'une autoroute le long du San Juan suscite des craintes pour l'environnement», 1^{er} novembre 2011 (MN, vol. II, annexe 22).

moindre plan⁴³², alors qu'il s'agit là d'un prérequis normalement indispensable à la conduite de travaux de cette envergure.

155

5.11. Le rapport préliminaire du CFIA en apporte la confirmation, dans le jargon prosaïque des ingénieurs : «Il n'existe ni plan ni étude préliminaire relatifs à ce projet, constatation corroborée par le fait que la base de données du CFIA n'en contient aucune mention.»⁴³³
Le rapport précise ensuite que :

«[I]a construction a été entamée sans qu'ait été établi le moindre plan indiquant le tracé de la route ou ses caractéristiques. Cette situation s'est traduite par une augmentation des coûts, des problèmes environnementaux et une dégradation rapide de l'ouvrage construit.

5.4. Nous avons observé l'absence de drainage adéquat permettant de canaliser les eaux de pluie. Il est à craindre que cela n'entraîne une érosion prématurée de l'ouvrage déjà construit.

.....

5.5. Nous ne savons pas si des échantillons de terre ont été analysés. Or, sans une telle analyse, la partie supérieure des fondations pourrait être contaminée prématurément du fait des matériaux utilisés.

5.6. Comme le montrent les photographies et ainsi que nous l'avons constaté le long de certains tronçons, nous supposons qu'il n'a été tenu aucun compte des zones protégées. Conformément à la définition qui figure à l'article 33, partie ii, de la loi sur les forêts n° 7575, une zone protégée est «une bande de terre de 15 mètres de large dans une zone rurale et de 10 mètres de large dans une zone urbaine, mesurée horizontalement des deux côtés de la rive d'un fleuve, d'un ruisseau ou d'un cours d'eau si le terrain est plat, et de 50 mètres si le terrain est accidenté». En outre, l'article 31, partie ii, de la loi n° 276 portant réglementation des ressources en eau dispose que «[I]a zone forestière qui protège ou devrait protéger le terrain filtrant l'eau potable, ainsi que celles contribuant à la formation de bassins hydrographiques et de zones d'accumulation, de sources d'approvisionnement ou de voies permanentes destinées à cette même eau», constituent des réserves déclarées relevant de la souveraineté de la nation.»⁴³⁴

Mais tel n'est apparemment pas le cas si un décret instituant l'état d'urgence en décide autrement.

5.12. Un responsable d'une des entreprises de construction ayant participé au projet a confirmé que le Costa Rica avait mené ses travaux routiers de manière grossière :

⁴³² Voir rapport du CFIA, p. 25, par. 5.2 (MN, vol. II, annexe 4) ; voir également CONAVI Press Release, [communiqué de presse du CONAVI adressé au public], 25 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 34) ; *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 31) ; *El País* (Costa Rica), «Faced with criticism, Conavi confirms to have done work on 332 kilometers of roads around Route 1856» [Face aux critiques, le CONAVI confirme avoir effectué des travaux routiers sur 332 kilomètres autour de la route 1856], 26 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 32) ; et *Diario Extra* (Costa Rica), «Government acknowledges mistakes in the construction of the trail», accessible à l'adresse suivante : <http://www.diarioextra.com/2012/mayo/30/nacionales13.php> 30 May 2012 (dernière consultation le 5 décembre) [Le Gouvernement reconnaît avoir commis des erreurs lors de la construction de la piste], 30 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 36) .

⁴³³ Rapport du CFIA, *op. cit. supra*, p. 25, par. 5.2 (MN, vol. II, annexe 4).

⁴³⁴ *Ibid.*, par. 5.3-5.6.

156

«Nous sommes au XXI^e siècle. Un plan de conception est indispensable ... Envisager de réaliser 150 kilomètres seulement avec des machines, sans plan ... C'est une simple question de conscience professionnelle ... telle n'est pas la manière dont il convient de procéder.»⁴³⁵

5.13. Le tribunal administratif pour l'environnement du Costa Rica a confirmé que l'abattage d'arbres était excessif, et relevé que certaines zones défrichées étaient huit fois plus larges que la route⁴³⁶. Le TAA a estimé que «[l']abattage d'arbres le long de la piste n'était pas rationnel, limité ou proportionnel à la finalité de la route...»⁴³⁷. Il a également conclu que, sur les seuls 49 premiers kilomètres de la route inspectés par les spécialistes, plus d'une dizaine de zones humides et plans d'eau avaient été touchés et qu'au moins sept cours d'eau différents avaient subi des dommages⁴³⁸. Le tribunal a en outre considéré qu'il avait été procédé à des déplacements de terrains importants et très souvent excessifs, sans procéder aux aménagements nécessaires à la conservation des sols⁴³⁹. Manifestement en désespoir de cause, les entreprises de construction auraient «étendu des bâches plastiques (*sarán*) pour retenir les sédiments», ce qui serait comique si l'on faisait abstraction du fait évident que «cette méthode ne permet pas de retenir de telles quantités de sédiments.»⁴⁴⁰

157

5.14. La raison avancée pour justifier le non-respect des règles normalement applicables dans le cadre d'un projet de construction de cette envergure semble avoir été l'«urgence» qui aurait «résult[é] de la violation de la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua, notamment sur Isla Calero, ainsi que des dommages à l'environnement causés sur le territoire national...»⁴⁴¹.

5.15. En 2010, le Costa Rica avait déjà présenté à la Cour l'argument de la «violation de la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua ... sur Isla Calero» en l'affaire relative à *Certaines activités*, qui se rapportait à la région du cours inférieur du San Juan de Nicaragua, située au-dessous du point où le Colorado se sépare du cours principal du fleuve. Manifestement insatisfait des mesures conservatoires qu'il avait demandées et que la Cour internationale de Justice avait indiquées en cette affaire⁴⁴², ou, plus généralement, peu désireux de parvenir à un règlement du différend en le soumettant au jugement de la Cour, le Costa Rica a décidé de se faire justice lui-même, en optant pour des mesures unilatérales telles que la construction de la route. Les arrêtés et règlements pris, le 21 septembre 2011, par la commission costa-ricienne pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence, dont il a été question plus haut, confirment que le Costa Rica a décidé de construire sa route en réaction aux activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière du cours inférieur du fleuve San Juan de Nicaragua. Or, il s'agit là précisément du type d'actions que la Cour a désapprouvées par le passé. Ainsi, en l'affaire relative au *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-Unis à Téhéran*, les Etats-Unis avaient entrepris

⁴³⁵ *La Nación* (Costa Rica), «Conavi Built a Dirt Road along the Border without a Single Design Plan» [Le CONAVI a construit une piste le long de la frontière sans le moindre plan de conception], 23 mai 2012 (MN, vol. II, annexe 31).

⁴³⁶ *El País* (Costa Rica), «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail» [Le tribunal pour l'environnement confirme que trop d'arbres ont été abattus pour construire la route 1856], 15 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 37).

⁴³⁷ *Ibid.*

⁴³⁸ *Ibid.*

⁴³⁹ *Ibid.*

⁴⁴⁰ *Ibid.*

⁴⁴¹ Décision n° 0362-2011, préambule, par. 1 (MN, vol. II, annexe 12).

⁴⁴² *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, mesures conservatoires, ordonnance du 8 mars 2011.

158 une opération pour secourir les otages américains alors que l'instance y afférente était pendante devant la Cour, laquelle avait relevé ce qui suit :

«En conséquence la Cour se sent tenue de faire observer que, quels qu'en soient les motifs, une opération entreprise dans ces circonstances est de nature à nuire au respect du règlement judiciaire dans les relations internationales ; et de rappeler qu'au paragraphe 47, 1 B, de son ordonnance du 15 décembre 1979, elle avait indiqué qu'aucune mesure de nature à aggraver la tension entre les deux pays ne devait être prise.»⁴⁴³

Les circonstances de la présente espèce sont tout à fait similaires : le Costa Rica a introduit contre le Nicaragua une instance relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* avant d'entreprendre son projet routier qui, selon ses dires, constituerait une réaction aux «activités» menées par le Nicaragua dans la zone frontalière. Ce faisant, le Costa Rica a agi au mépris de l'ordonnance en indication de mesures conservatoires que la Cour a rendue le 8 mars 2011 ; au paragraphe 86 3) de ladite ordonnance, celle-ci précisait notamment, à l'unanimité de ses membres, que «[c]haque Partie [devait s'abstenir] de tout acte qui risquerait d'aggraver ou d'étendre le différend dont la Cour [était] saisie ou d'en rendre la solution plus difficile». On peut donc dire que, en menant son projet routier pendant que l'affaire relative à *Certaines activités* était en instance et en méconnaissant l'ordonnance en indication de mesures conservatoires rendue par la Cour en ladite affaire, le Costa Rica a entrepris une opération «de nature à nuire au respect du règlement judiciaire dans les relations internationales»⁴⁴⁴.

159 5.16. Sans entrer dans le débat de savoir s'il est raisonnable, nécessaire et proportionné de réagir à un prétendu dommage environnemental en causant des dommages plus importants encore aux deux Etats concernés, le projet routier du Costa Rica est, en tout état de cause, très éloigné du secteur d'Isla Calero, autrement appelé Harbor Head, où se trouve la minuscule zone de marécages inhabités, d'une superficie de 250 hectares, voisine de l'embouchure du fleuve San Juan de Nicaragua dans laquelle le Nicaragua aurait prétendument violé la souveraineté du Costa Rica. Outre son éloignement de Harbor Head, la route s'arrête, en réalité, là où le San Juan de Nicaragua donne naissance au fleuve Colorado, qu'aucun pont n'enjambe, du moins à ce jour⁴⁴⁵. Par ailleurs, le décret instituant l'état d'urgence a été adopté quatre mois après la naissance du différend concernant Harbor Head/Isla Calero, un délai qui permet de douter que la proclamation de l'état d'urgence ait réellement eu pour motif ce différend. La route n'a donc aucun lien direct avec la zone en litige dans l'affaire relative à *Certaines activités*, différend qui semble n'être qu'un prétexte destiné à justifier la décision hâtive de construire la route sans conduire les études préalables nécessaires.

160 5.17. De plus, l'article premier du décret instaure l'état d'urgence dans six «villages situés à la frontière avec le Nicaragua». Ces villages⁴⁴⁶, implantés le long du tracé de la route, sont très éloignés de la zone en litige dans l'affaire relative à *Certaines activités*. Par ailleurs, dans son arrêt en l'affaire du *Différend relatif à des droits de navigation*, la Cour a observé ce qui suit lorsqu'elle a rappelé le «contexte factuel» de l'affaire : «Selon [le Costa Rica], environ 450 personnes — dont à peu près la moitié sont nicaraguayennes — vivent sur les quelque 140 km de la rive

⁴⁴³ *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-Unis à Téhéran (Etats-Unis d'Amérique c. Iran)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1980, p. 43, par. 93.

⁴⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁴⁵ Selon le rapport du CFIA, il n'existe pas davantage de ponts au niveau de «l'embouchure des fleuves Sarapiquí, San Carlos et Procosol». Rapport du CFIA, *op. cit. supra*, p. 2, par. 1.3 (MN, vol. II, annexe 4).

⁴⁴⁶ Voir article 1 du décret n° 36440 (MN, vol. II, annexe 11).

costa-ricienne»⁴⁴⁷. Cherchant à l'évidence à faire entrer les activités du Nicaragua à Harbor Head dans la définition d'une «catastrophe» aux termes de la loi costa-ricienne sur les situations d'urgence et la prévention des risques — en vertu de laquelle l'événement en question doit «place[r] une *population* dans des conditions de vulnérabilité et perturbe[r] fortement le fonctionnement normal de la communauté»⁴⁴⁸ —, le décret évoque les «activités menées illicitement par le Nicaragua sur le territoire costa-ricien, qui menacent la vie, l'intégrité physique et les biens des personnes se trouvant sur le territoire national...»⁴⁴⁹ Il est ensuite énoncé ce qui suit :

«Le présent décret instituant l'état d'urgence englobe toutes les actions et interventions nécessaires à la protection de la vie, de l'intégrité physique, des biens et de l'environnement, ainsi qu'à la remise en état, à la reconstruction et à la restauration des infrastructures, des logements et des services de communication, et à la reprise des activités de production et de tous les services publics perturbés dans la zone visée par l'article premier du présent décret.»⁴⁵⁰

161

5.18. L'on pourrait croire, à la lecture de ce texte, que la zone en litige dans l'affaire relative à *Certaines activités* est densément peuplée. Bien au contraire, elle est totalement déserte. Ainsi que la Cour l'aura appris dans cette affaire, si elle abrite une faune et une flore d'une grande richesse, cette étendue de zone humide est peu propice à la vie humaine.

5.19. Le Costa Rica a donc tenté de faire entrer la réalité dans le lit de Procuste, en la faisant coïncider avec la définition que donne sa législation d'une «catastrophe» dans le but de justifier un projet colossal et néfaste pour l'environnement, et qui plus est totalement étranger à ce qu'il décrit comme la cause de la «catastrophe» en question. Dans son rapport, le tribunal administratif pour l'environnement du Costa Rica a formulé les conclusions suivantes :

«L'argument invoqué, protéger la souveraineté du pays face à une invasion présumée du Nicaragua, ne justifie pas la mise en œuvre d'un chantier d'une telle envergure, pas plus que le choix de son emplacement, un site bien précis qui n'englobe pas la zone spécifique dans laquelle se sont produits l'essentiel des dommages. La nécessité d'offrir des infrastructures de transport à la population locale ne semble pas davantage légitimer ce choix, car ces terres sont des biens publics et les exploitants, qui avaient déjà contribué à détruire la biodiversité qu'elles abritent, continuent d'en modifier la configuration naturelle.»⁴⁵¹

5.20. Etant donné que les activités — manuelles — de nettoyage d'un petit *caño* menées par le Nicaragua dans un secteur de zone humide inhabité d'à peine 250 hectares et les opérations de dragage qu'il a conduites sur son territoire souverain incontesté ne sauraient justifier la construction d'une route située à grande distance du site en question, le décret costa-ricien instituant l'état d'urgence invoque la nécessité d'offrir protection et services aux quelque

⁴⁴⁷ *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, par. 98.

⁴⁴⁸ Décret n° 36440, *op. cit. supra*, préambule, par. X (les italiques sont de nous) (MN, vol. II, annexe 11).

⁴⁴⁹ *Ibid.*, art. 1.

⁴⁵⁰ *Ibid.*, art. 3.

⁴⁵¹ *El País* (Costa Rica), «Road 1856: First Study by the TAA Points Out Impacts to the Protection Area of the San Juan River» [Route 1856 : une première étude réalisée par le tribunal pour l'environnement met en évidence l'impact du chantier sur la zone protégée du fleuve San Juan], 26 juillet 2012 (MN, vol. II, annexe 38).

162 450 personnes⁴⁵² qui vivent sur une bande de terre longeant la rive droite du San Juan de Nicaragua sur environ 120 km, très éloignée du site en cause dans l'affaire relative à *Certaines activités*. L'argument avancé par le Costa Rica pour contourner son droit interne — ainsi que, comme on le verra, ses obligations internationales — est donc fondé sur des éléments tout droit sortis de son imagination.

5.21. Dans un rapport établi en juillet 2012, le TAA, son propre tribunal administratif pour l'environnement, a confirmé l'absence de lien entre la route et les activités du Nicaragua dans le cours inférieur du San Juan.

5.22. Il convient également de relever l'impudence du Costa Rica lorsqu'il n'a pas cru bon de conduire une évaluation de l'impact sur l'environnement, ni d'informer le Nicaragua de ces risques potentiels ou de le consulter avant la mise en œuvre du projet. Le ministre des affaires étrangères du Costa Rica en personne a expliqué, en des termes pour le moins directs, pourquoi pareille étude n'était pas nécessaire dans le cadre de la construction de la route : «Il s'agit d'un projet souverain mis en œuvre en vertu d'un décret qui nous exempte de l'obligation de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement, de sorte qu'il n'y a aucune explication à donner...»⁴⁵³

5.23. Ainsi, selon le ministre, une déclaration unilatérale d'état d'urgence national autorisant un projet sans rapport direct avec l'urgence invoquée l'emporterait sur toute règle contraire de droit international.

163 5.24. Ce type de raisonnement va à l'encontre du principe consacré par l'article 27 de la convention de Vienne sur le droit des traités, qui énonce, dans sa partie pertinente, qu'«[une partie] ne peut invoquer les dispositions de son droit interne comme justifiant la non-exécution d'[un] traité»⁴⁵⁴. Ce principe s'applique de la même manière, comme l'a confirmé Oppenheim, aux violations d'obligations découlant du droit international général.

«Pour ce qui est des obligations internationales, ... le droit international impose aux Etats de s'y conformer, tout manquement de leur part engageant leur responsabilité ... Ainsi, en matière de traitement des étrangers, une loi interne contraire aux dispositions du droit international constitue simplement l'un des faits tendant à établir que l'Etat concerné a manqué à ses obligations internationales ; elle ne peut être invoquée pour démontrer la licéité de ses actes au plan international, quand bien même pareille démonstration serait faite au plan national.»⁴⁵⁵

5.25. L'article 32 du projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat, intitulé «Non-pertinence du droit interne», énonce la même règle : «L'Etat responsable ne peut pas se

⁴⁵² *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, par. 98.

⁴⁵³ *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «L'autoroute construite le long du San Juan par le Costa Rica sans aucune étude préalable suscite l'indignation générale», 15 décembre 2011 (MN, vol. II, annexe 25).

⁴⁵⁴ Convention de Vienne sur le droit des traités, 22 mai 1969, Nations Unies, doc. A/CONF.39/27, p. 289 (1969), *Recueil des traités*, vol. 1155, p. 331, ILM, vol. 8, p. 679 (1969).

⁴⁵⁵ *Oppenheim's International Law*, vol. I, p. 82-83, Jennings & Watts, 9^e éd. 1996, Longman, Londres & New York.

prévaloir des dispositions de son droit interne pour justifier un manquement aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente partie.»⁴⁵⁶

164

5.26. Dès lors, un décret national instituant l'état d'urgence qui autorise des actes contraires aux dispositions du droit international constitue «simplement l'un des faits tendant à établir que [le Costa Rica] a manqué à ses obligations internationales ; il ne peut être invoqué pour démontrer la licéité [des] actes [du Costa Rica] au plan international, quand bien même pareille démonstration serait faite au plan national». La responsabilité internationale du Costa Rica est donc engagée dès lors qu'il ne s'est pas acquitté de l'obligation qui lui incombe, en vertu du droit international, de procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement, tant au niveau national qu'au niveau transfrontière.

165

5.27. Il s'ensuit qu'aucune des obligations examinées au présent chapitre ne saurait être contournée par la déclaration d'un «état d'urgence». Le Costa Rica n'a pas soutenu que la prétendue «urgence» représentait un «état de nécessité». Comme l'a montré l'affaire *Gabčíkovo*⁴⁵⁷, il serait extrêmement difficile de prouver l'existence d'une nécessité en tant que circonstance excluant l'illicéité, car cela exigerait notamment de démontrer que l'acte en question (en l'occurrence la construction de la route) «[c]onstitu[e] pour l'Etat le seul moyen de protéger un intérêt essentiel contre un péril grave et imminent»⁴⁵⁸, ce qui n'est manifestement pas le cas en l'espèce. Même s'il en allait ainsi, *quod non*, le Costa Rica ne serait que temporairement exempté de son obligation d'interdire tout usage de son territoire susceptible d'entraîner un préjudice pour le Nicaragua. Ainsi que la Cour l'a dit en l'affaire *Gabčíkovo*, «[d]ès que l'état de nécessité disparaît, le devoir de s'acquitter des obligations découlant du traité renaît»⁴⁵⁹. Il en irait de même des obligations découlant du droit international général. Quoi qu'il en soit, le Costa Rica n'a pas invoqué la «nécessité» comme une circonstance excluant l'illicéité en ce qui concerne les différents manquements qu'il a commis dans le cadre du projet routier, peut-être parce qu'il aurait ainsi admis avoir commis des actes illicites.

5.28. Certes, le Costa Rica a produit un «plan de gestion environnementale» relatif à la route, mais seulement après avoir achevé le gros des travaux de construction⁴⁶⁰, ce qui équivaut, d'un point de vue juridique, à coller un sparadrap sur une plaie ouverte. En procédant ainsi, il ne s'est pas acquitté de son obligation de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement avant d'entreprendre «des activités ... qui risqu[ai]ent d'avoir des effets nocifs importants sur l'environnement»⁴⁶¹. En outre, comme il a été démontré au chapitre 3, ce document ne constitue en aucun cas une évaluation d'impact appropriée.

5.29. Par conséquent, en menant ses travaux de construction routière sans avoir évalué leur impact environnemental, le Costa Rica a agi de manière contraire à l'obligation, énoncée au principe 17 de la déclaration de Rio, de procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement, «en tant qu'instrument national». Or, non seulement cette opération est prescrite par la législation

⁴⁵⁶ Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, adopté par la CDI à sa cinquante-troisième session (2001), rapport de la Commission sur les travaux de ladite session, [2001] *Annuaire de la CDI*, vol. II, deuxième partie, art. 32, p. 396.

⁴⁵⁷ *Projet Gabčíkovo-Nagymaros*, *op. cit. supra*, p. 39-46.

⁴⁵⁸ Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, *op. cit. supra*, art. 25, par. 1 a), p. 80.

⁴⁵⁹ *Projet Gabčíkovo-Nagymaros*, *op. cit. supra*, p. 63, par. 101.

⁴⁶⁰ Plan de gestion environnementale du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 2).

⁴⁶¹ Principe 17 de la déclaration de Rio, *op. cit. supra*.

costa-ricienne, mais elle ferait aussi partie intégrante de l'évaluation de l'impact environnemental de la route dans un cadre transfrontière, ainsi que l'exige le droit international général.

2. Au-delà des frontières nationales

166 5.30. L'obligation, pour un Etat qui envisage de mener un projet susceptible d'avoir des effets transfrontières, de réaliser une évaluation de l'impact sur l'environnement permettant d'apprécier ces effets est désormais bien établie. Elle a été confirmée tout récemment par l'arrêt que la Cour a rendu en l'affaire relative à des *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay*, dans laquelle celle-ci l'a décrite comme :

«une pratique acceptée si largement par les Etats ces dernières années que l'on peut désormais considérer qu'il existe, en droit international général, une obligation de procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement lorsque l'activité industrielle projetée risque d'avoir un impact préjudiciable important dans un cadre transfrontière, et en particulier sur une ressource partagée[, ajoutant que, d]e plus, on ne pourrait considérer qu'une partie s'est acquittée de son obligation de diligence, et du devoir de vigilance et de prévention que cette obligation implique, dès lors que, prévoyant de réaliser un ouvrage suffisamment important pour affecter le régime du fleuve ou la qualité de ses eaux, elle n'aurait pas procédé à une évaluation de l'impact sur l'environnement permettant d'apprécier les effets éventuels de son projet»⁴⁶².

167 5.31. Bien que le droit du Nicaragua de draguer le fleuve San Juan de Nicaragua soit régi par le traité de 1858⁴⁶³ et les sentences arbitrales⁴⁶⁴, ainsi qu'il a été exposé au chapitre 4, le Nicaragua a effectué une évaluation de l'impact du projet de dragage du San Juan sur l'environnement, laquelle a été annoncée publiquement et portée à la connaissance des autorités costa-riciennes⁴⁶⁵.

5.32. Dans le cadre de son projet routier, le Costa Rica a méconnu l'obligation de diligence qui lui incombe et n'a pas respecté le «devoir de vigilance et de prévention que [cette obligation] implique». Par conséquent, on ne saurait

«considérer [qu'il se soit] acquitté ... de son obligation de diligence, [puisque], prévoyant de réaliser un ouvrage suffisamment important pour affecter le régime du fleuve ou la qualité de ses eaux, [il] n'[a] pas procédé à une évaluation de l'impact sur l'environnement permettant d'apprécier les effets éventuels de son projet».

⁴⁶² *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (I), par. 204.

⁴⁶³ Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858 (MN, vol. II, annexe 5).

⁴⁶⁴ Première sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 30 septembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 215-221 ; deuxième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 20 décembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 223-225 ; troisième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 22 mars 1898 à San Juan del Norte et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 227-230 ; quatrième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 26 juillet 1899 à Greytown et réimprimée dans le *Recueil des sentences arbitrales* des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 231-235 (MN, vol. II, annexes 6 2), 3), 4) et 5)).

⁴⁶⁵ Pour des informations détaillées sur la procédure exhaustive que le Nicaragua a suivie en vue de réaliser l'évaluation de l'impact de son projet de dragage sur l'environnement, voir le contre-mémoire déposé par le Nicaragua (CMN) dans l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, vol. I, 6 août 2012, par. 5.1-5.108.

5.33. Le Costa Rica a lui-même reconnu, en l'affaire relative à *Certaines activités*, qu'

«[u]n Etat [était] tenu, en droit international général, d'évaluer la mesure dans laquelle les activités menées sous sa juridiction causer[ai]ent des dommages à d'autres Etats, en particulier dans les zones ou régions présentant des caractéristiques environnementales communes»⁴⁶⁶.

Dans son mémoire en ladite espèce, le Costa Rica a cité une note que son ministre des affaires étrangères avait envoyée à son homologue nicaraguayen, dans laquelle le ministre costa-ricien

«fai[sait] ... observer au Gouvernement nicaraguayen que des évaluations de l'impact sur l'environnement [devaient] être menées avant d'entreprendre le moindre dragage, afin de s'assurer que de tels travaux ne causer[ai]ent pas de dommages aux zones humides, cours d'eau et zones boisées du Costa Rica, pas plus qu'à la baie de San Juan del Norte [,et que c]es évaluations [devaient] également permettre de s'assurer qu'[ils] n'aur[ai]ent aucune incidence sur le débit actuel du Colorado, ou de quelque autre cours d'eau costa-ricien»⁴⁶⁷.

168

5.34. [Deux] points de cette déclaration appellent un commentaire. Premièrement, le Costa Rica reconnaît que, avant d'entreprendre la moindre activité, une évaluation de l'impact sur l'environnement doit être menée, ce qu'il n'a pas fait s'agissant de son projet routier. Deuxièmement, le ministre des affaires étrangères du Costa Rica a insisté sur le fait que le modeste projet de dragage du Nicaragua ne devait «pas [avoir] d'incidence sur le débit actuel du Colorado, ou d'un quelconque cours d'eau costa-ricien» (c'est le Nicaragua qui souligne), alors que le Costa Rica n'aurait en aucun cas pu garantir au Nicaragua que son projet routier n'aurait aucun impact sur le fleuve San Juan de Nicaragua.

5.35. Toujours dans l'affaire relative à *Certaines activités*, le Costa Rica a clamé que «[l]a réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement en bonne et due forme afin de prévenir ou de réduire au minimum les dommages transfrontières constit[ua]it ... une nécessité», en affirmant qu'il s'agissait «[d']une obligation désormais bien établie en droit international général[, que] la Cour a[vait] récemment eu l'occasion de le déclarer [référence au paragraphe 204 de l'affaire relative à des *Usines de pâte à papier*] et [que] cette obligation se retrouv[ai]t dans de nombreux instruments, notamment dans des traités auxquels le Nicaragua [était] partie...»⁴⁶⁸

169

5.36. Le Costa Rica a également confirmé que «[l]a réalisation d'une évaluation de l'impact sur l'environnement en bonne et due forme» constituait une condition «préalable» pour satisfaire à l'obligation incombant aux Etats de faire en sorte que les «activités ... exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ... ne causent pas de dommage à l'environnement d'autres Etats»⁴⁶⁹. Le Nicaragua examinera cette dernière obligation ci-après, mais le Costa Rica a certainement raison de dire que, pour y satisfaire, un Etat doit évaluer si un projet est susceptible de

⁴⁶⁶ *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, MCR, par. 5.22.

⁴⁶⁷ *Ibid.*, MCR, par. 3.73, p. 104, citant le vol. III, annexe 45, note DM-637-9 en date du 27 août 2009 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica.

⁴⁶⁸ *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, MCR, par. 5.23.

⁴⁶⁹ *Ibid.*, MCR, par. 5.22, citant le principe 2 de la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement de 1992 («les Etats ont le devoir de faire en sorte que [les] activités ... exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ... ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres Etats ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale»).

causer des dommages à l'environnement d'autres Etats. Et pourtant, en ce qui concerne la route, le Costa Rica n'a pas du tout mis en pratique ses propres préceptes.

5.37. Le comportement attendu d'un Etat qui envisage de mener un projet susceptible d'avoir des impacts transfrontières préjudiciables est exposé dans ses grandes lignes dans la célèbre convention de 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (ci-après la «convention d'Espoo»)⁴⁷⁰. Bien qu'il s'agisse d'un traité de la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU), cet instrument a été modifié pour permettre une participation universelle⁴⁷¹. Il définit les obligations et les procédures générales relatives à l'évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement au niveau mondial. Dans l'une des considérations citées en préambule, les Parties ont indiqué qu'elles étaient :

170

«[c]onscientes de la nécessité de prendre expressément en considération les facteurs environnementaux au début du processus décisionnel en recourant à l'évaluation de l'impact sur l'environnement, à tous les échelons administratifs voulus, en tant qu'outil nécessaire pour améliorer la qualité des renseignements fournis aux responsables et leur permettre ainsi de prendre des décisions rationnelles du point de vue de l'environnement en s'attachant à limiter autant que possible l'impact préjudiciable important des activités, notamment dans un contexte transfrontière»⁴⁷².

5.38. La convention dispose que :

«[l]a Partie d'origine⁴⁷³ veille à ce que, conformément aux dispositions de la présente Convention, il soit procédé à une évaluation de l'impact sur l'environnement avant que ne soit prise la décision d'autoriser ou d'entreprendre une activité proposée inscrite sur la liste figurant à l'Appendice I⁴⁷⁴, qui est susceptible d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important»⁴⁷⁵.

5.39. La convention impose également à la Partie d'origine de «veille[r] ... à ce que [ces activités⁴⁷⁶] ... soi[ent] notifiée[s] aux Parties touchées» et à offrir «au public des zones susceptibles d'être touchées la possibilité de participer aux procédures pertinentes d'évaluation de l'impact sur l'environnement des activités proposées»⁴⁷⁷. Par ailleurs, elle fait obligation à la Partie d'origine

⁴⁷⁰ Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, 25 février 1991, Espoo, Finlande, Nations Unies, *Recueil des traités*, 1989, p. 309, *I.L.M.*, vol. 30, p. 800 (1991) (ci-après la «convention d'Espoo»).

⁴⁷¹ Le premier amendement à la convention, adopté par les parties en 2001, devait permettre aux Etats Membres de l'ONU mais pas de la CEE-ONU de devenir parties à la convention, en indiquant que les principes de celle-ci étaient universellement applicables. Voir le site Internet http://www.unece.org/fr/env/eia/eia_f.html (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁴⁷² *Ibid.*, préambule.

⁴⁷³ En vertu de l'article premier de la convention, l'expression «Partie d'origine» désigne une Partie «sous la juridiction de laquelle une activité proposée devrait être menée». *Ibid.*, article premier, par. ii).

⁴⁷⁴ L'appendice I contient une liste d'activités, dont la construction d'«autoroutes» et de «routes express» (par. 7) ainsi que le «déboisement de grandes superficies» (par. 17). Le paragraphe 5 de l'article 2 dispose que, à l'initiative de l'une quelconque des Parties concernées, des discussions sur le point de savoir si une activité qui n'est pas inscrite sur la liste figurant audit appendice doit être traitée comme si elle y était inscrite.

⁴⁷⁵ Convention d'Espoo, *op. cit. supra*, art. 2, par. 3.

⁴⁷⁶ *Ibid.*, par. 4. Cette obligation est développée à l'article 3 de la convention. L'expression «Partie touchée» désigne une partie «sur laquelle l'activité proposée est susceptible d'avoir un impact transfrontière». *Ibid.*, article premier, par. iii).

⁴⁷⁷ *Ibid.*, art. 2, par. 6.

171 d'«engage[r] ... des consultations avec la Partie touchée au sujet, notamment, de l'impact transfrontière que l'activité proposée pourrait avoir et des mesures propres à permettre de réduire cet impact ou de l'éliminer»⁴⁷⁸. De fait, on voit mal comment une évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement pourrait être menée de manière adéquate en l'absence de telles consultations, puisque l'Etat d'origine devrait fournir des données et renseignements concernant les zones de l'autre Etat — en l'occurrence le Nicaragua — susceptibles d'être touchées.

5.40. Tous les principes susmentionnés tirés de la convention d'Espoo découlent naturellement et logiquement de l'obligation reconnue par la Cour d'effectuer une évaluation de l'impact transfrontière sur l'environnement. Or, le Costa Rica n'a respecté aucun d'entre eux, ainsi que le Nicaragua l'a démontré dans la sous-partie précédente. Dans son arrêt du 21 juin 2012, la Cour centraméricaine de Justice a unanimement confirmé ce manquement dans les termes suivants :

«**QUATRIEMEMENT** : Le Costa Rica a entamé ces travaux sans conduire au préalable les études et analyses requises dans le cadre des obligations découlant d'accords régionaux et du droit international, au mépris de la collaboration, de la compréhension mutuelle et de la communication qui devraient exister entre les Etats parties à l'ensemble de ces conventions dans les domaines de l'environnement et du développement durable.»⁴⁷⁹

172 5.41. Non seulement le Costa Rica n'a pas réalisé préalablement une évaluation de l'impact que son projet routier allait avoir sur l'environnement, que ce soit au Costa Rica ou au Nicaragua, mais il ne s'est pas non plus acquitté de l'obligation plus élémentaire d'aviser le Nicaragua de son projet et de son intention de le mettre en œuvre.

C. LE COSTA RICA A MANQUÉ À SON OBLIGATION DE NOTIFICATION PRÉALABLE ENVERS LE NICARAGUA

5.42. Depuis une vingtaine d'années au moins, et probablement davantage, il est généralement admis qu'un Etat envisageant un projet susceptible de nuire à un autre Etat doit le notifier à celui-ci en temps utile. Le Costa Rica a clamé haut et fort cette obligation dans le mémoire qu'il a produit en l'affaire relative à *Certaines activités* :

«L'obligation procédurale de consultation et de notification qui incombe aux Etats menant des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement d'Etats voisins est une règle incontestée en droit international général, qui se retrouve de l'arbitrage du *Lac Lanoux* jusqu'au principe 19 de la déclaration de Rio...»⁴⁸⁰

Or, s'agissant de son projet de route, le Costa Rica ne s'est pas conformé à cette «règle incontestée». De fait, ainsi qu'il est exposé au chapitre 3, il a catégoriquement nié toute obligation à cet égard.

5.43. De même qu'il n'a pas respecté l'obligation d'effectuer une évaluation de l'impact sur l'environnement, le Costa Rica a fait fi de son obligation de notification préalable et de

⁴⁷⁸ *Ibid.*, art. 5.

⁴⁷⁹ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, quatrième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

⁴⁸⁰ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, MCR, par. 5.5, p. 200.

consultation. Ce fait n'a pas échappé à la Cour centraméricaine de Justice, qui, dans son arrêt du 21 juin 2012, est parvenu à la conclusion suivante :

173

«**TROISIEMEMENT** : En construisant la route en question, le Costa Rica a agi sans consultation, de manière unilatérale, inappropriée et précipitée, en violation d'accords internationaux bilatéraux et multilatéraux valablement conclus, qui ne sauraient être écartés en invoquant le droit interne.»⁴⁸¹

5.44. Concernant l'obligation de notification préalable, les différents instruments examinés ci-après et faisant autorité en la matière démontrent que celle-ci est généralement admise, en donnent une définition et montrent clairement dans quelle mesure le Costa Rica ne l'a pas honorée.

5.45. Le principe 19 de la déclaration de Rio de 1992 prévoit ce qui suit :

«Les Etats doivent prévenir suffisamment à l'avance les Etats susceptibles d'être affectés et leur communiquer toutes informations pertinentes sur les activités qui peuvent avoir des effets transfrontières sérieusement nocifs sur l'environnement et mener des consultations avec ces Etats rapidement et de bonne foi.»⁴⁸²

5.46. Ce principe, que le Costa Rica cite dans son mémoire en l'affaire relative à *Certaines Activités*⁴⁸³, mais qu'il s'est empressé d'oublier lorsqu'il s'est agi de l'appliquer à son projet routier, se retrouve dans tous les instruments pertinents. Ainsi, l'article 3 de la convention d'Espoo de 1991, intitulé «Notification», dispose que :

«1. Si une activité proposée inscrite sur la liste figurant à l'Appendice I est susceptible d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important, la Partie d'origine, en vue de procéder à des consultations suffisantes et efficaces comme le prévoit l'Article 5, en donne notification à toute Partie pouvant, selon elle, être touchée, dès que possible et au plus tard lorsqu'elle informe son propre public de cette activité.

2. La notification contient, notamment :

174

- a) Des renseignements sur l'activité proposée, y compris tout renseignement disponible sur son éventuel impact transfrontière ;
- b) Des renseignements sur la nature de la décision qui pourra être prise ;
- c) L'indication d'un délai raisonnable pour la communication d'une réponse au titre du paragraphe 3 du présent Article, compte tenu de la nature de l'activité proposée. Peuvent y être incluses les informations mentionnées au paragraphe 5 du présent article.

⁴⁸¹ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, troisième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

⁴⁸² Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, 1992, Nations Unies, doc. A/CONF. 151/26 (vol. I), principe 19.

⁴⁸³ MCR, *op. cit.*, *supra*, par. 5.5, p. 200.

3. La Partie touchée répond à la Partie d'origine dans le délai spécifié dans la notification pour accuser réception de celle-ci et indique si elle a l'intention de participer à la procédure d'évaluation de l'impact sur l'environnement.»⁴⁸⁴

5.47. En outre, comme indiqué dans le chapitre 4, le projet d'articles sur la prévention des dommages transfrontières résultant d'activités dangereuses adopté en 2001 par la CDI, dont l'article 7 prévoit l'obligation de mener une évaluation du dommage transfrontière possible du fait de l'activité proposée, dispose en son article 8 que :

«Si l'évaluation visée à l'article 7 fait apparaître un risque de dommage transfrontière significatif, l'Etat d'origine donne en temps utile notification du risque et de l'évaluation à l'Etat susceptible d'être affecté et lui communique les informations techniques et toutes autres informations pertinentes disponibles sur lesquelles l'évaluation est fondée.»⁴⁸⁵

175

5.48. La convention de 1997 sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation⁴⁸⁶ (ci-après la «convention de 1997 sur les cours d'eau») ne s'applique pas en soi au San Juan de Nicaragua, car la *lex specialis* que constitue le traité de 1858 et les sentences arbitrales qui l'ont interprété établissent la souveraineté incontestée du Nicaragua sur le fleuve. Néanmoins, cette convention, négociée sur la base d'un projet d'articles de la CDI, expose les principes généraux applicables aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation et comprend un ensemble détaillé de neuf articles sur la notification des mesures projetées. Ces articles décrivent le déroulement de la procédure de notification dans un cas similaire à celui de la présente espèce. Ils portent les titres suivants : article 11, «Renseignements sur les mesures projetées» ; article 12, «Notification des mesures projetées pouvant avoir des effets négatifs» ; article 13, «Délai de réponse à la notification» (l'Etat auquel la notification est adressée dispose d'un délai de six mois pour y répondre) ; article 14, «Obligations de l'Etat auteur de la notification pendant le délai de réponse» (notamment, ne pas «met[tre] ... en œuvre ni ... permet[tre] que soient mises en œuvre les mesures projetées sans le consentement des Etats auxquels la notification a été adressée») ; article 15, «Réponse à la notification» ; article 16, «Absence de réponse à la notification» ; article 17, «Consultations et négociations concernant les mesures projetées» ; article 18, «Procédures en cas d'absence de notification» (un Etat estimant qu'il risque d'être affecté par un projet mené dans un autre Etat peut demander à celui-ci d'appliquer les dispositions de l'article 12 ; au cours des consultations et des négociations consécutives à cette demande, l'Etat qui projette les mesures s'abstient de les mettre en œuvre à la demande de l'autre Etat) ; et article 19, «Mise en œuvre d'urgence des mesures projetées». Ce dernier article est reproduit *in extenso* compte tenu de la déclaration de l'état d'urgence par le Costa Rica :

176

«1. Si la mise en œuvre des mesures projetées est d'une extrême urgence pour la protection de la santé ou de la sécurité publiques ou d'autres intérêts également importants, l'Etat qui projette ces mesures peut, sous réserve des articles 5 et 7, procéder immédiatement à leur mise en œuvre nonobstant les dispositions de l'article 14 et du paragraphe 3 de l'article 17.

⁴⁸⁴ Convention d'Espoo, *op. cit.*, *supra*, art. 3.

⁴⁸⁵ *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 159.

⁴⁸⁶ Convention des Nations Unies sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation, Nations Unies, doc. A/RES/51/229, annexe, 21 mai 1997, documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante et unième session, supplément n° 49 (A/51/49).

2. En pareil cas, une déclaration formelle proclamant l'urgence des mesures accompagnée des données et informations pertinentes est communiquée sans délai aux autres Etats du cours d'eau visés à l'article 12.
3. L'Etat qui projette les mesures engage promptement, à la demande de l'un quelconque des Etats visés au paragraphe 2, des consultations et des négociations avec lui, de la manière indiquée aux paragraphes 1 et 2 de l'article 17.»⁴⁸⁷

177

Il convient de relever que le droit d'un Etat de mettre en œuvre les mesures projetées pour des raisons extraordinaires de santé ou de sécurité publiques ou d'autres motifs analogues est subordonné au respect des articles 5 et 7 de la convention. Ces articles sont respectivement intitulés «Utilisation et participation équitables et raisonnables» et «Obligation de ne pas causer de dommages significatifs». Dès lors, même si, *quod non*, le Costa Rica était parvenu à démontrer l'urgence des mesures projetées au titre de l'article 19 (le Nicaragua soutient que le Costa Rica n'y est pas parvenu et ne saurait y parvenir), il aurait dû, en les mettant en œuvre, éviter toutes celles qui portaient atteinte au droit du Nicaragua à une utilisation équitable et raisonnable du San Juan et lui causaient des dommages significatifs, ce qu'il n'a clairement pas fait.

5.49. Quant à l'obligation de notification préalable proprement dite, l'article 12 de la convention de 1997 dispose que :

«Avant qu'un Etat du cours d'eau mette en œuvre ou permette que soient mises en œuvre des mesures projetées susceptibles d'avoir des effets négatifs significatifs pour les autres Etats du cours d'eau, il en donne notification à ces derniers en temps utile. La notification est accompagnée des données techniques et informations disponibles, y compris, le cas échéant, les résultats de l'étude d'impact sur l'environnement, afin de mettre les Etats auxquels elle est adressée à même d'évaluer les effets éventuels des mesures projetées.»⁴⁸⁸

L'article 12 prescrit donc non seulement la notification préalable des mesures projetées, comme le projet de route, mais aussi que la notification soit «accompagnée des données techniques et informations disponibles, y compris, le cas échéant, [d]es résultats de l'étude d'impact sur l'environnement». Or, le Costa Rica n'a communiqué au Nicaragua ni les «données techniques et informations disponibles» sur son projet de route, ni «les résultats de l'étude d'impact sur l'environnement». De fait, il lui aurait été difficile de s'acquitter de cette obligation, puisqu'il semble qu'aucun de ces éléments n'existait.

178

5.50. Comme indiqué au chapitre 2, le Nicaragua a toutefois eu connaissance du projet de route du Costa Rica : celui-ci a en effet fait l'objet d'une large couverture médiatique au Costa Rica et, en tout état de cause, une entreprise de cette envergure ne saurait échapper à un observateur situé sur la rive opposée du San Juan de Nicaragua ou au personnel nicaraguayen chargé des patrouilles de routine sur le fleuve ou le long de celui-ci. Dans une note datée du 29 novembre 2011, le Nicaragua a donc demandé au Costa Rica de lui fournir les données et informations relatives au projet qu'il aurait dû lui transmettre de son propre chef⁴⁸⁹.

⁴⁸⁷ *Ibid.*, art. 19.

⁴⁸⁸ *Ibid.*, art. [12].

⁴⁸⁹ Note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 14). Le texte de l'extrait pertinent de la note figure au chapitre 4, par. 4.25.

5.51. Le Nicaragua était parfaitement fondé à formuler une telle demande, puisqu'elle fait partie intégrante de la procédure prévue par le droit international général concernant les projets susceptibles d'avoir un impact transfrontière. Ainsi, le paragraphe 7 de l'article 3 de la convention d'Espoo dispose que :

«Lorsqu'une Partie estime qu'une activité proposée inscrite sur la liste figurant à l'appendice I aurait sur elle un impact transfrontière préjudiciable important et lorsque notification n'en a pas été donnée en application des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les Parties concernées échangent, à la demande de la Partie touchée, des informations suffisantes aux fins d'engager des discussions sur le point de savoir si un impact transfrontière préjudiciable important est probable...»⁴⁹⁰

5.52. De même, l'article 18 de la convention de 1997 sur les cours d'eau anticipe une telle situation et, le cas échéant, prévoit que :

179

«1. Si un Etat du cours d'eau a des motifs raisonnables de penser qu'un autre Etat du cours d'eau projette des mesures qui peuvent avoir des effets négatifs significatifs pour lui, il peut demander à cet autre Etat d'appliquer les dispositions de l'article 12. La demande doit être accompagnée d'un exposé documenté qui en explique les raisons...»⁴⁹¹

Le Nicaragua avait des raisons de croire que le Costa Rica n'était pas en train de préparer un projet de route, mais qu'il l'avait déjà entrepris (sans planification préalable, comme il est apparu par la suite). Il avait en outre des motifs raisonnables de penser que ce projet aurait, non pas probablement, mais assurément des effets négatifs significatifs pour lui. Par conséquent, le Nicaragua a de fait «demand[é] au Costa Rica] d'appliquer les dispositions de l'article 12», en lui donnant en temps utile notification du projet, «accompagnée des données techniques et informations disponibles, y compris, le cas échéant, les résultats de l'étude d'impact sur l'environnement, afin de mettre [le Nicaragua] à même d'évaluer les effets éventuels des mesures projetées»⁴⁹². La demande du Nicaragua s'accompagnait de citations d'articles parus dans la presse costa-ricienne indiquant que le Costa Rica «construisait une route de 120 km de long, parallèle à la frontière avec le Nicaragua» et que le ministère costa-ricien de la sécurité publique avait annoncé que «la route parallèle au fleuve San Juan serait achevée en décembre 2011»⁴⁹³. Dans son commentaire sur le futur article 18 de la convention de 1997 sur les cours d'eau, la CDI a précisé que la condition selon laquelle l'Etat devait accompagner sa demande d'un «exposé documenté qui en explique les raisons [celles du Nicaragua en l'espèce]» «suppose[] chez ... [l']Etat [présentant la demande] plus que de vagues appréhensions sans fondement : il doit avoir des raisons sérieuses et fondées...»⁴⁹⁴ En l'occurrence, le Nicaragua nourrissait plus que «de vagues appréhensions sans fondement», puisque, outre les articles de presse costa-riciens, le projet de route était visible de la rive gauche (nicaraguayenne) du fleuve San Juan, comme le montrent les photographies suivantes, annexées à la requête⁴⁹⁵.

180

⁴⁹⁰ Convention d'Espoo, *op. cit.*, *supra*, art. 3, par. 7.

⁴⁹¹ Convention de 1997 sur les cours d'eau, *op. cit.*, *supra*, art. 18, par. 1.

⁴⁹² *Ibid.*, art. 12 (modifié pour s'appliquer aux faits de l'espèce).

⁴⁹³ Voir la note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen, *op. cit.*, *supra* (MN, vol. II, annexe 14).

⁴⁹⁴ Rapport de la CDI sur les travaux de sa quarante-sixième session [1994], *Annuaire de la CDI*, vol. II, deuxième partie, p. 116-117.

⁴⁹⁵ Voir requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexes 1 et 4-9.

Figure 5.1⁴⁹⁶



Figure 5.2⁴⁹⁷

181



⁴⁹⁶ Visite effectuée sur le terrain le 1^{er} décembre 2011. Remarque : cette photographie a été prise depuis le fleuve San Juan de Nicaragua (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 1).

⁴⁹⁷ *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «Le Nicaragua exige que le Costa Rica cesse immédiatement les travaux et recense huit dommages causés au fleuve», 12 décembre 2011 (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 4).

Figure 5.3⁴⁹⁸



Figure 5.4⁴⁹⁹

182



5.53. La fin de non-recevoir opposée par le Costa Rica à la demande d'information du Nicaragua sur le projet de route a déjà été mentionnée au chapitre 2⁵⁰⁰. Dans sa réponse, le ministre des affaires étrangères a en particulier déclaré que «le Costa Rica consid[érait] que le projet en question n'a[vait] aucune incidence sur le territoire nicaraguayen»⁵⁰¹. Il a poursuivi en invitant «le Gouvernement nicaraguayen à lui présenter formellement les raisons pour lesquelles il consid[érait]

⁴⁹⁸ *El Nuevo Diario* (Nicaragua), «Atteinte à la souveraineté — Des écologistes constatent sur le terrain les dommages causés au San Juan par la route costa-ricienne», 5 décembre 2011 (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 7).

⁴⁹⁹ Visite effectuée sur le terrain le 1^{er} décembre 2011. Remarque : cette photographie a été prise depuis le fleuve San Juan de Nicaragua (requête introductive d'instance, 22 décembre 2011, *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, annexe 8).

⁵⁰⁰ Voir par. 2.27-2.33 ci-avant.

⁵⁰¹ Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15).

183 qu'il risqu[ait] d'être porté atteinte à l'environnement ou aux intérêts du Nicaragua»⁵⁰². Aucune autre information n'a été fournie. La présidente du Costa Rica a, quant à elle, affirmé que le Costa Rica «n'av[ait] aucune explication à donner au Gouvernement du Nicaragua»⁵⁰³.

5.54. Le comportement du Costa Rica est tout à fait contraire au principe selon lequel un Etat n'est pas le seul en mesure de juger si ses intérêts peuvent être lésés. Ce principe a été énoncé par le tribunal arbitral en l'affaire du *Lac Lanoux*⁵⁰⁴, qui a déjà été évoqué au chapitre 4.

5.55. Le Nicaragua a rappelé ce principe au Costa Rica dans une note du 10 décembre 2011 et poursuivi en donnant, *ex gratia*, un exposé détaillé des obligations auxquelles celui-ci a manqué, ainsi que des conséquences dommageables, pour le Nicaragua, de la construction de la route par le Costa Rica :

«En réponse à votre note DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011, le gouvernement de réconciliation et d'unité nationales a le regret de vous faire savoir qu'il est selon lui malvenu et inadmissible de demander au Nicaragua d'exposer les dommages que le projet mis en chantier par votre gouvernement sur la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua risque d'occasionner.

Le Gouvernement du Nicaragua considère qu'une telle demande traduit une mauvaise interprétation de l'obligation à laquelle votre gouvernement est tenu de lui communiquer, avant le début des travaux, l'évaluation de l'impact sur l'environnement et le plan de gestion environnementale, qui constituent deux préalables indispensables à la mise en chantier d'un projet d'une telle envergure.

184 En prétendant inverser la logique qui les sous-tend, le Costa Rica manque aux obligations qui lui incombent envers la nature en vertu du droit international et des conventions et traités internationaux bilatéraux et multilatéraux auxquels il a souscrit pour défendre l'environnement et la biodiversité ; au nombre de ces instruments, on citera la convention régionale pour la gestion et la conservation des écosystèmes forestiers naturels et le développement des plantations forestières, signée au Guatemala le 29 octobre 1993, la déclaration de Stockholm, la déclaration de Rio, Action 21 et la convention du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau (dite la convention de Ramsar), dont la Cour internationale de Justice a cité l'article 5 au paragraphe 79 de son ordonnance du 8 mars 2011, à savoir :

«Article 5 — Les Parties contractantes se consultent sur l'exécution des obligations découlant de la convention, particulièrement dans le cas d'une zone humide s'étendant sur les territoires de plus d'une Partie contractante ou lorsqu'un bassin hydrographique est partagé entre plusieurs Parties contractantes. Elles s'efforcent en même temps de coordonner et de soutenir leurs politiques et réglementations présentes et futures relatives à la conservation des zones humides, de leur flore et de leur faune.»

⁵⁰² *Ibid.*, voir également note diplomatique DVM-AM-286-11 en date du 20 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 17).

⁵⁰³ *El País* (Costa Rica), «Mme Chinchilla défend l'autoroute critiquée par le Nicaragua et refuse le dialogue», 14 décembre 2011 (*Source* : EFE/13 décembre 2011) (MN, vol. II, annexe 24).

⁵⁰⁴ *Affaire du lac Lanoux (Espagne, France), sentence du 16 novembre 1957*, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. XII, p. 281 ; voir aussi *International Law Reports*, vol. 24, p.119.

Loin d'informer de son projet sa propre population et le Nicaragua, le Gouvernement costa-ricien le leur a caché. En outre, certains hauts responsables ont fait des déclarations fallacieuses aux médias, affirmant que le projet était suspendu.

En tout état de cause, il est évident que la construction de la route porte gravement atteinte à l'environnement et aux droits du Nicaragua. S'il n'y est pas mis un terme, le projet aura des conséquences irréversibles et profondes sur le plan écologique et environnemental.

Voici quelques-unes des nombreuses conséquences que l'on peut craindre :

185

1. rejet dans le fleuve d'arbres et de terre le long du parcours de la route, rendant plus difficile et dangereuse la navigation sur ses eaux, à l'égard desquelles le Nicaragua exerce son autorité et sa juridiction souveraine en vertu du traité du 15 avril 1858 et de la sentence Cleveland du 22 mars 1888 ;
2. excavation de sols fragiles et effondrement des rives, entraînant une sédimentation accrue et excessive dans les eaux du fleuve nicaraguayen ;
3. répercussions sur les ressources hydrologiques, en particulier sur la pêche, du fait de la détérioration de la qualité de l'eau ;
4. destruction de l'habitat naturel du fait de l'élimination de la végétation aux abords du cours d'eau, au détriment de la diversité des essences présentes autour du fleuve ;
5. obstacle à l'écoulement naturel des eaux par le bassin méridional du San Juan du fait de la modification du drainage des zones humides situées en aval et au niveau du delta ;
6. érosion des rives de pente, entraînant un effondrement de sols argileux et une sédimentation dans le San Juan ;
7. appauvrissement ou altération de la vie aquatique dus à la turbidité des eaux résultant de la présence de sédiments liée à la construction de la route ;
8. destruction de la beauté naturelle du cours d'eau et de son potentiel écotouristique.

Je précise que la liste ci-dessus n'est pas exhaustive et ne mentionne pas tous les manquements du Costa Rica dans le cadre de l'exécution de ce projet, notamment ses incursions en territoire nicaraguayen et la destruction de bornes frontières.

186

Le Costa Rica ne peut se borner à faire appel à des intermédiaires pour satisfaire à son obligation de communiquer au Nicaragua l'évaluation de l'impact sur l'environnement avant la mise en chantier du projet. Le Nicaragua n'acceptera rien de moins que la suspension pure et simple du projet tant qu'il n'aura pas reçu l'évaluation en question et été à même de l'analyser.»⁵⁰⁵

5.56 Toutefois, loin de suspendre le projet, le Costa Rica l'a non seulement poursuivi de manière hâtive sans se soucier des conséquences, mais n'a en outre jamais fourni au Nicaragua la moindre information, à commencer par une évaluation de l'impact sur l'environnement.

⁵⁰⁵ Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 16).

5.57 En résumé, le Costa Rica a entrepris le projet de route en violation de l'obligation d'en donner notification au Nicaragua, Etat susceptible de subir les effets néfastes du projet. L'excuse qu'il a invoquée pour justifier ce manquement est la même que celle qu'il a utilisée pour expliquer l'absence d'évaluations de l'impact sur l'environnement alors qu'il s'apprêtait à détruire forêts, exploitations agricoles et rives du fleuve au bulldozer : l'adoption d'un décret instituant l'état d'urgence l'exemptait de ces obligations, et ce, alors que la situation ne présentait aucun caractère d'urgence. Ainsi, méprisant le principe bien établi selon lequel un Etat ne peut invoquer les dispositions de son droit interne pour justifier le manquement à ses obligations internationales, le Costa Rica a fait fi de ses obligations juridiques internationales et dédaigné son propre environnement, avec de graves conséquences pour le Nicaragua.

D. LE COSTA RICA A MANQUÉ À SON OBLIGATION DE NE PAS CAUSER DE DOMMAGES TRANSFRONTIÈRES SIGNIFICATIFS

187

5.58. Le projet de route du Gouvernement costa-ricien entraîne, contrairement aux déclarations désinvoltes de ses représentants⁵⁰⁶, d'importants dommages transfrontières pour le Nicaragua, ainsi qu'il a été démontré au chapitre 3 du présent mémoire, et ainsi que l'a confirmé, comme nous allons le voir, la Cour centraméricaine de Justice. Le Costa Rica manque donc à son obligation fondamentale de ne pas causer pareils dommages.

5.59. Le Costa Rica a, pour ainsi dire, annoncé son intention de se livrer à une funeste occupation du territoire nicaraguayen, puisque, ainsi qu'il a été mentionné⁵⁰⁷, la dénomination même de sa route renvoie à l'occupation costa-ricienne du Nicaragua dans les années 1850. L'envasement du fleuve San Juan de Nicaragua causé par le projet de route constitue, de fait, une intrusion intentionnelle sur le territoire souverain du Nicaragua, et ce caractère intentionnel ne fait par ailleurs aucun doute, puisqu'il s'agissait pour le Costa Rica de réagir au projet de dragage et de nettoyage du *caño* mené par le Nicaragua⁵⁰⁸; à défaut, cet envasement était une conséquence quasi-inévitable des conditions de mise en œuvre de son chantier.

188

5.60. Les sources faisant autorité pour ce qui est de l'obligation de ne pas causer de dommage transfrontière, qui trouve son origine dans : la souveraineté d'un Etat sur son territoire, ont été passées en revue au chapitre [4]. Point n'est besoin de reproduire ici cette analyse, et il suffira donc, aux fins du présent chapitre, de rappeler que le principe suivant lequel un Etat ne doit pas permettre que son territoire soit utilisé d'une manière susceptible de causer des dommages à d'autres Etats est un principe consacré, qui a été appliqué à l'environnement dans des décisions récentes de la Cour⁵⁰⁹ et qui est reflété dans des instruments internationaux tels que la déclaration

⁵⁰⁶ Voir notamment la déclaration citée ci-dessus du ministre des affaires étrangères du Costa Rica : «[L]e Costa Rica considère que le projet en question n'a aucune incidence sur le territoire nicaraguayen», note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15).

⁵⁰⁷ Voir note de bas de page 1 *supra*.

⁵⁰⁸ Selon le décret, l'«état d'urgence» ayant conduit à la mise en œuvre du projet aurait été causé par «la violation de la souveraineté costa-ricienne». Décret n° 36440 *op. cit. supra* (MN, vol. II, annexe 11). Par ailleurs, il est précisé, dans les arrêtés et règlements pris en application du décret, que ceux-ci ont été rendus «nécessaires face à l'urgence résultant de la violation de la souveraineté du Costa Rica par le Nicaragua», décision n°0362-2011, *op. cit. supra* (MN, vol. II, annexe 12).

⁵⁰⁹ Voir *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, avis consultatif*, C.I.J. Recueil 1996 (I), p. 241-242, par. 29, invoqué par le Costa Rica en l'affaire relative à *Certaines activités*, MCR, p. 211-212, par. 5.29 ; *Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1997, p. 41, par. 53 (ci-après «*Projet Gabčíkovo-Nagymaros*»); et *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (I), p. 56, par. 101.

de Stockholm de 1972⁵¹⁰ et la déclaration de Rio de 1992⁵¹¹. Ainsi que l’a énoncé la Cour, cette obligation «fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l’environnement».

189

5.61. Comme il est indiqué dans un rapport présenté à la Cour par le Nicaragua en exécution de l’ordonnance en indication de mesures conservatoires qu’elle a rendue le 8 mars 2011 en l’affaire relative à *Certaines activités*, la route de 160 km construite le long du fleuve par le Costa Rica a «causé un envasement de ce fleuve, une érosion de ses rives, une obstruction de ses canaux naturels et des dommages à l’écosystème environnant, qui est composé de zones humides et d’autres zones protégées, ainsi qu’une perturbation des couloirs biologiques naturels»⁵¹². Ces types de dommages — et d’autres — causés au Nicaragua par le chantier de construction du Costa Rica ont été examinés en détail au chapitre 3 ci-dessus. Aux fins présentes, ces quelques éléments suffisent à illustrer l’ampleur du dommage causé au Nicaragua par ce projet de route. Les activités du Costa Rica constituent clairement un manquement à l’obligation de ne pas causer de dommages transfrontières significatifs.

5.62. Les conclusions énoncées par la Cour centraméricaine de Justice dans sa décision du 21 juin 2012 confirment les risques que le projet fait peser sur le fleuve San Juan de Nicaragua, le manque de rigueur des travaux de construction, et certains des dommages d’ores et déjà causés il y a près d’un an :

«CONSIDERANT XXVI :

La Cour, à la demande du requérant et compte tenu de la nature de l’affaire, a procédé à une inspection sur les lieux à huit heures trente-cinq le douze janvier deux mille douze, qui s’est achevée à dix-huit heures trente, afin de vérifier si les travaux de construction de la route le long de la rive méridionale du fleuve San Juan représentaient un quelconque danger et, à l’issue de ladite inspection, a dûment pris note des dangers et risques que représentaient pour la conservation de l’écosystème les travaux engagés par le Gouvernement du Costa Rica. La Cour a pu constater les dommages causés à la rive qui protège le fleuve du côté méridional, notamment en de nombreux points où la route est dangereusement proche de la bordure du fleuve, exposant celui-ci à la sédimentation par lessivage, et a également relevé l’absence de mesures générales d’atténuation, telles que ponceaux, systèmes de drainage, etc. La Cour souligne le fait que, en de nombreux points de la zone inspectée, seuls quelques mètres séparent le lit du fleuve de la route avec une différence de niveau très prononcée entre les deux, la route étant en surplomb du fleuve, autant d’éléments susceptibles d’entraîner des glissements de terrain sur de vastes portions de l’ouvrage en question et un apport de sédiments venant polluer le fleuve. La Cour a par ailleurs constaté qu’un grand nombre d’arbres avaient été abattus sur le territoire costa-ricien, dénudant de vastes zones qui ne sont plus que des étendues de terre argileuse de teinte rougeâtre⁵¹³.

190

.....

⁵¹⁰ Rapport de la conférence des Nations Unies sur l’environnement, Stockholm, 5-16 juin 1972, Nations Unies, doc. A/CONF/48/14/REV.1, principe 21.

⁵¹¹ Rapport de la conférence des Nations Unies sur l’environnement et le développement, Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992, Nations Unies, doc. A/CONF.151/26 (vol. I), principe 2.

⁵¹² *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, rapport présenté par le Nicaragua en exécution de l’ordonnance en indication de mesures conservatoires, [28] juillet 2012.

⁵¹³ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice (MN, vol. II, annexe 13).

CINQUIEMEMENT : Le Costa Rica a mis en œuvre un chantier à haut risque et dangereux pour l'environnement, ce dont il aurait dû s'abstenir en vertu des obligations qui lui incombent en vertu des accords régionaux auxquels il est partie, étant donné que ce projet expose le bassin hydrographique et l'écosystème qu'il partage avec le Nicaragua et les autres Etats de la région à des dommages graves et imprévisibles, ainsi que la Cour a pu le constater lors de sa visite d'inspection dans la zone en question.»⁵¹⁴

191

5.63. Les dommages déjà causés au fleuve San Juan de Nicaragua, et ceux susceptibles de l'être, confirmés par la décision de la Cour centraméricaine de justice et examinés au chapitre 3 ci-dessus, vont à l'encontre de plusieurs principes énoncés dans la convention de 1997 sur les cours d'eau, notamment l'obligation de ne pas causer de dommages significatifs (art. 7)⁵¹⁵, celle de protéger et de préserver les écosystèmes (art. 20)⁵¹⁶ et celle de prévenir, réduire et maîtriser la pollution (art. 21)⁵¹⁷, application particulière de l'obligation générale de ne pas causer de dommages transfrontières. Le seul «moyen de défense» invoqué par le Costa Rica est le décret du 7 mars 2011 instituant l'état d'urgence, qui, s'il peut l'exonérer de certaines des dispositions de son

⁵¹⁴ *Ibid.*, cinquième point du dispositif.

⁵¹⁵ L'article 7 se lit comme suit :

«Article 7. Obligation de ne pas causer de dommages significatifs

1. Lorsqu'ils utilisent un cours d'eau international sur leur territoire, les Etats du cours d'eau prennent toutes les mesures appropriées pour ne pas causer de dommages significatifs aux autres Etats du cours d'eau.
2. Lorsqu'un dommage significatif est néanmoins causé à un autre Etat du cours d'eau, les Etats dont l'utilisation a causé ce dommage prennent, en l'absence d'accord concernant cette utilisation, toutes les mesures appropriées, en prenant en compte comme il se doit les dispositions des articles 5 et 6 et en consultation avec l'Etat touché, pour éliminer ou atténuer ce dommage et, le cas échéant, discuter de la question de l'indemnisation.» (Convention des Nations Unies sur le droit relatif aux utilisations des cours d'eau internationaux à des fins autres que la navigation, *op. cit. supra*, art. 7.)

⁵¹⁶ L'article 20 se lit comme suit :

«Article 20. Protection et préservation des écosystèmes

Les Etats du cours d'eau, séparément et, s'il y a lieu, conjointement, protègent et préservent les écosystèmes des cours d'eau internationaux.» (*Ibid.*, art. 20.)

⁵¹⁷ L'article 21 se lit comme suit :

«Article 21. Prévention, réduction et maîtrise de la pollution

1. Aux fins du présent article, on entend par «pollution d'un cours d'eau international» toute modification préjudiciable de la composition ou de la qualité des eaux d'un cours d'eau international résultant directement ou indirectement d'activités humaines.
2. Les Etats du cours d'eau, séparément et, s'il y a lieu, conjointement, préviennent, réduisent et maîtrisent la pollution d'un cours d'eau international qui risque de causer un dommage significatif à d'autres Etats du cours d'eau ou à leur environnement, y compris un dommage à la santé ou à la sécurité de l'homme, ou bien à toute utilisation positive des eaux ou bien aux ressources biologiques du cours d'eau. Les Etats du cours d'eau prennent des mesures pour harmoniser leurs politiques à cet égard.
3. A la demande de l'un quelconque d'entre eux, les Etats du cours d'eau se consultent en vue d'arrêter des mesures et méthodes mutuellement acceptables pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution telles que :
 - a) Définir des objectifs et des critères communs concernant la qualité de l'eau ;
 - b) Mettre au point des techniques et des pratiques pour combattre la pollution de sources ponctuelles ou diffuses ;
 - c) Etablir des listes de substances dont l'introduction dans les eaux d'un cours d'eau international doit être interdite, limitée, étudiée ou contrôlée.» (*Ibid.*, art. 21.)

droit interne, ne saurait toutefois, comme il a été précisé, le dispenser des obligations dictées par le droit international — la seule question dont a été saisie la Cour.

192

5.64. Il apparaît donc clairement que le Costa Rica a manqué à son obligation de ne pas causer de dommages transfrontières. L'atteinte portée au régime hydrologique du fleuve San Juan de Nicaragua a été analysée en détail au chapitre 3.

E. LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE PAR LE COSTA RICA CONSTITUE UNE VIOLATION DE PLUSIEURS TRAITÉS AUXQUELS LES DEUX ÉTATS SONT PARTIES

5.65. En construisant sa route sans se soucier des conséquences, le Costa Rica a violé plusieurs traités universels, régionaux et bilatéraux contraignants pour les deux Parties.

1. Le projet routier du Costa Rica viole des traités universels

a) La convention sur la diversité biologique

5.66. Quelque 193 États sont parties à la convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992⁵¹⁸ (ci-après la «CDB»), dont le Costa Rica, qui l'a ratifiée le 26 août 1994, et le Nicaragua, qui l'a ratifiée le 20 novembre 1995. Il s'agit d'une convention universelle dans tous les sens du terme, notamment par l'étendue de son objet et le nombre d'États qui y ont adhéré.

5.67. Dans le préambule de la CDB, les parties contractantes notent que

193

«la conservation de la diversité biologique exige essentiellement la conservation *in situ* des écosystèmes et des habitats naturels ainsi que le maintien et la reconstitution de populations viables d'espèces dans leur milieu naturel...»⁵¹⁹

Cette exigence essentielle constitue l'un des objets et buts de la convention, à savoir, la conservation *in situ* des écosystèmes et des habitats naturels. Le projet routier du Costa Rica est purement et simplement incompatible avec cet objet et ce but de la CDB, puisqu'il détruit et endommage, tout au long de son parcours de quelque 160 kilomètres, des écosystèmes et habitats naturels sur le territoire costa-ricien. De fait, le 15 février 1994, la présidente du Costa Rica et son ministre des ressources naturelles, de l'énergie et des mines, ont adopté un décret faisant de tout le couloir frontalier entre le Costa Rica et le Nicaragua, de Punta Castilla dans la mer des Caraïbes à la baie de Salinas dans l'océan Pacifique, une réserve naturelle nationale⁵²⁰. De surcroît, sur l'essentiel de son tracé, sur la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua, la route cause de graves dommages aux écosystèmes et habitats naturels du fleuve, dommages en pratique irréparables. Tout cela va à l'encontre de la «conservation *in situ*».

5.68. L'article 8 de la CDB met concrètement en application cet objet et ce but de la convention. Les paragraphes *d)* à *f)* de cette disposition imposent à chaque partie contractante de

⁵¹⁸ Convention sur la diversité biologique, Rio de Janeiro, 5 juin 1992, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1760, p. 79, ILM, vol. 31, p. 818 (1992), accessible à l'adresse suivante : <http://www.cbd.int/doc/legal/cbd-fr.pdf> (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵¹⁹ Convention sur la diversité biologique, *ibid.*, préambule.

⁵²⁰ Nicaragua, décret exécutif n° 22962 du 15 février 1994, couloir frontalier formé par les territoires situés le long de la frontière avec le Nicaragua, de Punta Castilla dans la mer des Caraïbes à la baie de Salinas dans l'océan Pacifique, déclaré réserve naturelle nationale (ci-après le «décret n° 22962») (MN, vol. II, annexe 9).

194

- d) favorise[r] la protection des écosystèmes et des habitats naturels, ainsi que le maintien de populations viables d'espèces dans leur milieu naturel ;
- e) prom[ouvoir] un développement durable et écologiquement rationnel dans les zones adjacentes aux zones protégées en vue de renforcer la protection de ces dernières ;
- f) remet[tre] en état et restaure[r] les écosystèmes dégradés et favorise[r] la reconstitution des espèces menacées moyennant, entre autres, l'élaboration et l'application de plans ou autres stratégies de gestion...⁵²¹

Le projet routier du Costa Rica est en contradiction totale avec ces exigences, qu'il viole de façon flagrante. Une fois encore, cela vaut non seulement pour les effets de la route en territoire costa-ricien, mais également pour les dommages substantiels que celle-ci cause sur le territoire nicaraguayen.

5.69. Ce dommage environnemental causé au Nicaragua viole directement l'article 3 de la CDB, qui est ainsi libellé :

Article 3. Principe

Conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et ils ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement dans d'autres Etats ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale.

195

Cette disposition, qui est fondée sur le principe 21 de la déclaration de Stockholm, subordonne le droit souverain d'un Etat d'exploiter ses propres ressources au devoir pour celui-ci de faire en sorte que, ce faisant, il ne cause aucun dommage, notamment, à l'environnement d'autres Etats.

5.70. On ne saurait en aucun cas considérer que le Costa Rica n'a pas violé cette obligation. Il a assurément manqué à l'obligation de «faire en sorte que les activités exercées dans les limites de [sa] juridiction ou sous [son] contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement [du Nicaragua]». Pour «faire en sorte» que la construction de la route ne cause pas de dommage à l'environnement du Nicaragua, il aurait fallu procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement, informer le Nicaragua du projet routier et le consulter à ce sujet, et, à tout le moins⁵²², agir avec la diligence voulue pour éviter tout impact transfrontière préjudiciable. Le Costa Rica n'a respecté aucune de ces obligations et a par conséquent violé l'article 3. De fait, comme l'a déclaré la Cour centraméricaine de Justice, le projet routier «à haut risque et dangereux pour l'environnement ... expose le bassin hydrographique et l'écosystème qu'il partage avec le Nicaragua et les autres Etats de la région à des dommages graves et imprévisibles...»⁵²³

5.71. L'article 14 de la CDB est consacré aux mesures préventives que le Costa Rica a totalement omis de prendre : évaluation de l'impact sur l'environnement, planification en vue

⁵²¹ *Ibid.*, art. 8 d)-f).

⁵²² L'expression «faire en sorte» pourrait être interprétée comme imposant au Costa Rica l'obligation de garantir qu'aucun dommage ne soit causé au Nicaragua ou sur le territoire de celui-ci, c'est-à-dire comme impliquant une responsabilité stricte ou absolue.

⁵²³ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, *op. cit. supra*, cinquième point du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

196 d'éviter tout effet nocif sur la diversité biologique, et notification, échange de renseignements et consultation au sujet des mesures prévues susceptibles de nuire à la diversité biologique d'autres Etats. Les parties pertinentes de cette disposition sont ainsi libellées :

Article 14. Etudes d'impact et réduction des effets nocifs

1. Chaque partie contractante, dans la mesure du possible et selon qu'il conviendra :
 - a) adopte des procédures permettant d'exiger l'évaluation des impacts sur l'environnement des projets qu'elle a proposés et qui sont susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique en vue d'éviter et de réduire au minimum de tels effets, et, s'il y a lieu, permet au public de participer à ces procédures ;
 - b) prend les dispositions voulues pour qu'il soit dûment tenu compte des effets sur l'environnement de ses programmes et politiques susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique ;
 - c) encourage, sur une base de réciprocité, la notification, l'échange de renseignements et les consultations au sujet des activités relevant de sa juridiction ou de son autorité et susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique d'autres Etats ou de zones situées hors des limites de la juridiction nationale, en encourageant la conclusion d'accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux, selon qu'il conviendra...⁵²⁴

197 5.72. Le Costa Rica a mis en œuvre le point a) du paragraphe 1 de l'article 14, sans toutefois effectivement exiger d'évaluation de l'impact sur l'environnement en l'espèce, alors qu'une disposition imposant d'adopter «des procédures permettant d'exiger l'évaluation des impacts sur l'environnement» contient implicitement cette obligation. Le Nicaragua ne sait pas si le Costa Rica a ne serait-ce que tenté de mettre en œuvre, même *ex post facto*, le point b) du paragraphe 1, mais si tel est le cas, il n'a pas davantage respecté les obligations prévues par cette disposition . De plus, en ce qui concerne le projet routier, le Costa Rica a manifestement manqué à l'obligation d'encourager «la notification, l'échange de renseignements et les consultations» au sujet de ses activités susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique du Nicaragua.

b) La convention de Ramsar

5.73. Le Costa Rica et le Nicaragua sont tous deux parties à la convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, conclue à Ramsar (Iran), le 2 février 1971⁵²⁵. Compte tenu de l'importance que le Costa Rica a accordée — à tort cependant — à cet accord en l'affaire relative à *Certaines activités*, on aurait pu s'attendre à ce qu'il respecte les obligations qui en découlent après avoir pris la décision de construire sa route. Malheureusement, rien n'indique que la convention de Ramsar n'ait même effleuré l'esprit des responsables costa-riciens.

⁵²⁴ Convention sur la diversité biologique, *op. cit. supra*, art. 14 a)-c).

⁵²⁵ Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, conclue à Ramsar (Iran), le 2 février 1971, enregistrée sous le n° 14583, modifiée par le protocole de Paris du 3 décembre 1982 et par les amendements de Regina du 28 mai 1987 (voir le site Internet officiel de la convention de Ramsar : http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/scan_certified_f.pdf).

198

5.74. Les deux pays comptent de nombreux sites Ramsar, puisqu'on en dénombre douze au Costa Rica et neuf au Nicaragua⁵²⁶. Il y a donc tout lieu de penser que le Costa Rica est bien conscient de l'importance que revêt la protection de ces écosystèmes sensibles, qu'ils se situent ou non sur son propre territoire, conformément au paragraphe 1 de l'article 3 de la convention de Ramsar, et qu'il y a lieu d'informer dès que possible le secrétariat de ladite convention des modifications susceptibles d'être apportées aux caractéristiques écologiques des zones humides, comme l'exige le paragraphe 2 dudit article :

«1. Les Parties contractantes élaborent et appliquent leurs plans d'aménagement de façon à favoriser la conservation des zones humides inscrites sur la Liste [des zones humides d'importance internationale] et, autant que possible, l'utilisation rationnelle des zones humides de leur territoire.

2. Chaque Partie contractante prend les dispositions nécessaires pour être informée dès que possible des modifications des caractéristiques écologiques des zones humides situées sur son territoire et inscrites sur la Liste, qui se sont produites, ou sont en train ou susceptibles de se produire, par suite d'évolutions technologiques, de pollution ou d'une autre intervention humaine. Les informations sur de telles modifications seront transmises sans délai à l'organisation ou au gouvernement responsable des fonctions du Bureau permanent spécifiées à l'article 8.»⁵²⁷

5.75. Le paragraphe 1 de l'article 3 précise que la conservation des zones humides repose sur une planification appropriée, à laquelle le Costa Rica n'a pas procédé en ce qui concerne son projet routier. Dès lors, il s'est mis lui-même dans l'incapacité de satisfaire au fondement du paragraphe 1, c'est-à-dire à la promotion de la conservation des zones humides inscrites sur la Liste. Il convient également de souligner que le paragraphe 1 ne limite pas aux seules zones humides costa-riciennes les obligations qui incombent au Costa Rica ; ses dispositions s'appliquent également aux zones humides nicaraguayennes.

199

5.76. Le Costa Rica n'a pas non plus satisfait aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3. On peut supposer que les hauts responsables costa-riciens savaient parfaitement que «des modifications» des caractéristiques écologiques des zones humides situées sur leur territoire et inscrites sur la Liste étaient «susceptibles de se produire, par suite d'évolutions technologiques, de pollution ou d'une autre intervention humaine»⁵²⁸, à savoir le projet routier. Pourtant, il n'existe aucun élément prouvant que le Costa Rica ait informé le Secrétariat de la convention de Ramsar de ces modifications, ainsi que l'exige le paragraphe 2 de l'article 3.

5.77. Parmi toutes les violations de la convention de Ramsar commises par le Costa Rica dans le cadre de son projet routier, la plus évidente concerne l'article 5, qui est ainsi libellé :

«Les parties contractantes se consultent sur l'exécution des obligations découlant de la convention, particulièrement dans le cas d'une zone humide s'étendant sur les territoires de plus d'une partie contractante ou lorsqu'un bassin hydrographique est partagé entre plusieurs parties contractantes. Elles s'efforcent en même temps de

⁵²⁶ Voir le site Internet de la convention de Ramsar, http://www.ramsar.org/cda/fr/ramsar-about-parties-parties/main/ramsar/1-36-123%5E23808_4000_1 (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵²⁷ Convention de Ramsar, version française tirée du site Internet officiel de la convention de Ramsar (http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/scan_certified_f.pdf), art. 3.

⁵²⁸ *Ibid.*, art. 3, par. 2.

coordonner et de soutenir leurs politiques et réglementations présentes et futures relatives à la conservation des zones humides, de leur flore et de leur faune.»⁵²⁹

200

L'article 5 est applicable en la présente espèce pour deux raisons, d'une part, parce que les zones humides s'étendent sur les territoires du Costa Rica et du Nicaragua, et, d'autre part — et il s'agit là d'une évidence — parce que le bassin hydrographique du fleuve San Juan est partagé entre les deux Etats. Comme il a été démontré, non seulement le Costa Rica n'a pas consulté de son propre chef le Nicaragua sur l'application des obligations qui lui incombaient en vertu de la convention s'agissant de son projet routier, mais il a aussi catégoriquement refusé de le faire, en déclarant qu'«[il] consid[érait] que le projet en question n'a[vait] aucune incidence sur le territoire nicaraguayen»⁵³⁰. Au lieu de consulter le Nicaragua conformément à l'article 5, même après avoir reçu une lettre de réclamation officielle du Nicaragua⁵³¹, le Costa Rica «a invit[é] le Gouvernement nicaraguayen à lui présenter formellement les raisons pour lesquelles il consid[érait] qu'il risqu[ait] d'être porté atteinte à l'environnement ou aux intérêts du Nicaragua»⁵³². Ainsi qu'indiqué précédemment, le Nicaragua a répondu à cette requête bien qu'il n'y fût nullement tenu. En outre, le Costa Rica a «demand[é] à recevoir des informations scientifiques sérieuses et objectives à l'appui de l'allégation nicaraguayenne»⁵³³.

5.78. Sans compter le fait que, dans la pratique, il serait impossible au Nicaragua de donner suite à l'invitation du Costa Rica en l'absence d'informations détaillées sur son projet routier, l'obligation de consultation énoncée à l'article 5 — ainsi que l'obligation d'information et de consultation préalables découlant du droit international général — n'est pas subordonnée à la présentation préalable, par l'une ou l'autre partie, de telles raisons ou informations scientifiques, comme l'a exigé le Costa Rica. Ce dernier a donc manqué, entre autres, à l'obligation de consultation prévue à l'article 5 de la convention de Ramsar.

2. Le projet de route du Costa Rica viole les dispositions d'accords régionaux et bilatéraux

201

5.79. Outre les traités à caractère universel évoqués ci-dessus, un certain nombre d'accords régionaux et bilatéraux se trouvent bafoués par le projet routier du Costa Rica. Les Etats d'Amérique centrale partagent, depuis de nombreuses années, un intérêt commun pour la protection de l'environnement et la mise en œuvre d'initiatives d'intégration régionale — objectifs que le Costa Rica a totalement ignorés dans le cadre de son projet de construction.

⁵²⁹ *Ibid.*, art. 5.

⁵³⁰ Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15).

⁵³¹ Note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen (MN, vol. II, annexe 14).

⁵³² Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica (MN, vol. II, annexe 15).

⁵³³ *Ibid.*

a) Accords régionaux

i) La convention centraméricaine pour la protection de l'environnement

5.80. Le 12 décembre 1989, les Etats de la région ont signé à San José (Costa Rica) la convention centraméricaine pour la protection de l'environnement (ci-après la «convention centraméricaine»)⁵³⁴. L'objet et le but de cet instrument sont très clairement énoncés dans son préambule :

«Les présidents des Républiques de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua, conscients de la nécessité d'établir des mécanismes de coopération régionale pour l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, le contrôle de la pollution et la restauration de l'équilibre écologique,

Convaincus que pour assurer aux peuples une meilleure qualité de vie, le respect de l'environnement doit être encouragé dans le cadre d'un modèle de développement durable afin d'éviter les effets destructifs des modèles précédents sur les ressources naturelles de la région,

[Conscients que,] en raison de l'interdépendance significative entre les pays de l'isthme, la coopération régionale est un outil essentiel pour la solution des problèmes écologiques,

Et convaincus que l'utilisation ordonnée des ressources naturelles et de l'environnement au niveau régional est une condition essentielle pour une paix durable,

Ont décidé de signer la présente convention...»⁵³⁵

5.81. L'on a du mal à concevoir que le Costa Rica ait pu engager son projet de route au mépris de ces déclarations solennelles, qui figurent au préambule d'un accord signé dans sa propre capitale. Le Costa Rica a fait bien peu de cas des valeurs défendues par cet instrument lorsqu'il a riposté au nettoyage d'un petit chenal effectué manuellement, avec des pioches et des pelles, sur un territoire que le Nicaragua, se fondant sur des sentences arbitrales vieilles de plus d'un siècle, considère comme le sien⁵³⁶. Nulle trace ici de coopération, cet «outil essentiel pour la solution des problèmes écologiques».

5.82. L'article premier de la convention centraméricaine établit

«un système régional de coopération pour l'utilisation rationnelle et optimale des ressources naturelles de la région, le contrôle de la pollution et la restauration de l'équilibre écologique, en vue d'assurer aux peuples de l'isthme de l'Amérique centrale une meilleure qualité de vie»⁵³⁷.

⁵³⁴ Convention centraméricaine pour la protection de l'environnement, signée le 12 décembre 1989, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2278, p. 151.

⁵³⁵ *Ibid.*, préambule.

⁵³⁶ Voir le CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, déposé le 6 août 2012.

⁵³⁷ Convention centraméricaine, *op. cit. supra*, art. I.

203 Le comportement du Costa Rica et ses manquements au droit international dans le cadre de son projet de route vont à l'encontre de ce système, et témoignent d'un mépris total à l'égard la coopération régionale.

5.83. La convention centraméricaine fixe ensuite les objectifs dudit système (article II), parmi lesquels figurent les suivants :

- «a) Instiller le respect et assurer la protection de l'héritage naturel de la région qui est caractérisée par le niveau élevé de la diversité écologique et biologique ;
 - b) Etablir des relations de collaboration entre les pays d'Amérique centrale dans le contexte de la recherche et de l'adoption des méthodes de développement durable avec la participation de toutes les entités impliquées dans le développement ;
 - c) Promouvoir une action coordonnée des organisations gouvernementales, ... afin d'assurer une utilisation rationnelle et optimale des ressources naturelles de la région, le contrôle de la pollution et la restauration de l'équilibre écologique ; ... [et]
-

- g) Déterminer les zones de priorité pour l'action, y compris ... la protection des écosystèmes et bassins hydrographiques communs, la gestion des forêts tropica[les] ... et les autres aspects de la dégradation de l'environnement qui affectent la santé et la qualité de la vie de la population...»⁵³⁸

5.84. Là encore, le projet du Costa Rica va à l'encontre de ces objectifs. En agissant comme il le fait, le Costa Rica ne peut guère être réputé «instiller le respect ... de l'héritage naturel de la région» et manque manifestement à son obligation d'en «assurer la protection». Le mépris dont il fait preuve à l'égard de la demande du Nicaragua visant à faire réaliser des études environnementales sur le chantier est directement contraire aux buts de la convention, qui tend à «[é]tablir des relations de collaboration entre les pays d'Amérique centrale» et à «[p]romouvoir une action coordonnée des organisations gouvernementales, ... afin d'assurer une utilisation rationnelle et optimale des ressources naturelles de la région, le contrôle de la pollution et la restauration de l'équilibre écologique...» Enfin, le chantier du Costa Rica méconnaît les «zones de priorité pour l'action» que sont notamment la «protection des écosystèmes et bassins hydrographiques communs» et la «gestion des forêts tropicales».

204

5.85. La convention établit également la commission centraméricaine de l'environnement et du développement, et en définit la structure et les fonctions (chapitre II, articles III-X)⁵³⁹, lui conférant la responsabilité «de la gestion et de l'administration du système mentionné dans la ... convention» (article V). Les actes entrepris par le Costa Rica dans le cadre de son projet de construction compromettent gravement ce système.

⁵³⁸ *Ibid.*, par. a) à c) et g) de l'article II.

⁵³⁹ Voir également le règlement intérieur de la commission centraméricaine de l'environnement et du développement, accessible à l'adresse <http://www.sica.int/ccad/> (dernière consultation le 5 décembre 2012).

ii) *Le protocole de Tegucigalpa*

205

5.86. En 1991, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua et le Panama ont conclu le protocole de Tegucigalpa⁵⁴⁰ se rapportant à la charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale (ODECA)⁵⁴¹. L'article premier du protocole établit le système d'intégration de l'Amérique centrale, dont les objectifs, énumérés à l'article 3, sont notamment les suivants :

«b) Concrétiser un nouveau modèle de sécurité régionale reposant sur l'équilibre de forces d'importance raisonnable, le renforcement du pouvoir civil, la suppression de l'extrême pauvreté, *la promotion d'un développement durable, la protection de l'environnement* et l'élimination de la violence, de la corruption, du terrorisme, du trafic de drogue et du trafic d'armes ;

.....

h) promouvoir, *dans l'harmonie et de manière équilibrée*, le développement économique, social, culturel et politique soutenu de chacun des Etats membres et de la région dans son ensemble ;

i) instaurer *un nouvel ordre écologique* régional, *en concertant des actions de sauvegarde de l'environnement* fondées sur le *respect de la nature et le souci de vivre en harmonie avec elle* et en assurant un développement équilibré et l'exploitation rationnelle des ressources naturelles de la région...»⁵⁴²

206

5.87. Le projet de route du Costa Rica n'est en rien conforme à ces objectifs. Il méconnaît les principes du «développement durable», étant rappelé que le CFIA a lui-même déploré la médiocre qualité des travaux et l'absence de planification préalable et d'étude de l'impact sur l'environnement⁵⁴³. Ce chantier n'a assurément pas été mené à bien «dans l'harmonie et de manière équilibrée», et le comportement du Costa Rica vis-à-vis du Nicaragua, son voisin immédiat, n'a pas davantage favorisé l'harmonie et l'équilibre dans les relations entre les deux Etats. La mise en œuvre d'«actions [concertées] de sauvegarde de l'environnement» implique d'agir de concert avec les autres Etats—et en premier lieu avec son voisin immédiat, le Nicaragua—, ce que le Costa Rica a délibérément omis de faire. En outre, le projet va clairement à l'encontre de l'objectif consistant à «instaurer un nouvel ordre écologique régional».

5.88. Par ailleurs, le chantier du Costa Rica contrevient à plusieurs «principes fondamentaux» énoncés à l'article 4 du protocole :

«Article 4

En vue de la réalisation des objectifs susmentionnés, le système d'intégration de l'Amérique centrale et les Etats qui en sont membres agissent conformément aux principes fondamentaux ci-après :

⁵⁴⁰ Protocole de Tegucigalpa se rapportant à la Charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale (ODECA) du 13 décembre 1991, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1695, p. 382 (ci-après le «protocole de Tegucigalpa»), accessible à l'adresse <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201695/v1695.pdf>.

⁵⁴¹ Charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale (charte de San Salvador), signée à San Salvador le 12 décembre 1962, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 122, p. 3, accessible à l'adresse <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20122/v122.pdf> (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵⁴² Protocole de Tegucigalpa, *op. cit. supra.*, art. 3, par. *b), h) et i)* (les italiques sont de nous).

⁵⁴³ Rapport du CFIA, *op. cit. supra.* (MN, vol. II, annexe 4).

.....

e) l'intégration économique est un processus, spécifique et progressif, qui repose sur un développement régional harmonieux et équilibré, [tenant compte du] traitement spécial à réserver aux pays membres moins développés, [et sur les principes d']équité et [de] réciprocité [, ainsi que la] clause centraméricaine d'exception ;

.....

h) les Etats membres doivent accomplir leurs obligations de bonne foi et par conséquent s'abstenir de prévoir, d'agréer ou *d'adopter toute mesure* contrevenant aux dispositions du présent instrument ou *faisant obstacle à l'application des principes fondamentaux du système d'intégration de l'Amérique centrale ou à la poursuite des objectifs de ce dernier...*⁵⁴⁴

207

5.89. Aux termes de l'article 6 du protocole, tous les Etats membres, et donc le Costa Rica, sont tenus de se conformer à un certain nombre d'objectifs et de principes : «Les Etats membres s'engagent à ne pas adopter unilatéralement des mesures nuisant à la poursuite des objectifs du système d'intégration de l'Amérique centrale et à l'application de ses principes fondamentaux.»⁵⁴⁵

5.90. Le projet de route du Costa Rica constitue précisément une «mesure [unilatérale] nuisant à la poursuite des objectifs du système d'intégration de l'Amérique centrale et à l'application de ses principes fondamentaux». Ainsi qu'il a été démontré, il s'agit bien d'une mesure unilatérale, puisque le Costa Rica l'a prise sans en informer préalablement le Nicaragua, ni, à plus forte raison, le consulter à cet égard. Le Costa Rica a donc violé les dispositions de l'article 6 du protocole de Tegucigalpa.

5.91. La Cour centraméricaine de Justice a, elle aussi, conclu que le Costa Rica avait violé des dispositions du protocole de Tegucigalpa et que son comportement ne respectait pas le système d'intégration établi en vertu de ce protocole :

208

«La Cour estime qu'il est de notoriété publique, eu égard aux déclarations officielles faites dans les médias régionaux par les autorités costa-riciennes ainsi qu'à une déclaration officielle de la présidence de la République relative à «la position du Gouvernement au sujet de la route 1856» ... , que le Gouvernement du Costa Rica a pris des décisions unilatérales, en toute hâte et sans consultation aucune, eu égard au système d'intégration de l'Amérique centrale, qui sont contraires aux engagements pris par ledit gouvernement vis-à-vis de son voisin, le Nicaragua, dans le cadre d'accords bilatéraux. De surcroît, ces informations de notoriété publique, connues de la majorité des communautés centraméricaine et internationale, révèlent que le Costa Rica n'a pas mené à bien les études relatives à l'impact sur l'environnement et aux mesures d'atténuation à mettre en œuvre, préalables indispensables à la mise en chantier d'un projet d'une telle envergure. De même, est joint en page 1173 du dossier de l'affaire la déclaration sous serment de M. Samuel Santos López, ministre nicaraguayen des affaires étrangères, dans laquelle celui-ci affirme que le ministère n'a reçu aucun rapport ni aucune communication officielle du Gouvernement du Costa Rica proposant d'engager un dialogue, d'adopter des mesures d'atténuation ou d'entamer d'éventuelles négociations avec le Gouvernement du Nicaragua au sujet de la route en construction sur la rive droite du fleuve San Juan, et qu'il n'a reçu de

⁵⁴⁴ Protocole de Tegucigalpa, *op. cit. supra.*, art. 4, par. e) et h) (les italiques sont de nous).

⁵⁴⁵ *Ibid.*, art. 6.

sources costa-riciennes officielles aucune étude d'impact sur l'environnement relative à ces travaux. Par conséquent, la Cour considère que le Costa Rica était tenu de communiquer au Gouvernement du Nicaragua une étude portant sur les caractéristiques, les effets et l'impact sur l'environnement de la construction de la route, en vertu de ses engagements internationaux dans le domaine de la protection de l'environnement dans le cadre de traités, conventions, accords et textes législatifs découlant du protocole de Tegucigalpa.»⁵⁴⁶

5.92. En la présente espèce, le Costa Rica a agi en violation de ces obligations. Ainsi que cela a été démontré au chapitre 3, sa décision unilatérale de construire la route sans la moindre évaluation préalable de l'impact sur l'environnement, ni même un plan détaillé, a causé des dommages significatifs à l'environnement, tant au Nicaragua que sur son propre territoire. Cette décision fait clairement obstacle à plusieurs objectifs du système d'intégration de l'Amérique centrale, parmi lesquels le respect et la protection de l'environnement, ainsi que l'instauration d'un nouvel ordre écologique. Les manquements du Costa Rica sont d'autant plus graves que celui-ci a, ce faisant, ignoré deux décisions de la Cour centraméricaine de Justice ayant force obligatoire, ordonnant la suspension des travaux⁵⁴⁷.

iii) *La convention concernant la conservation de la biodiversité*

209

5.93. Le 5 juin 1992, les six Etats d'Amérique centrale ont signé la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale⁵⁴⁸, qui est en vigueur tant au Costa Rica qu'au Nicaragua⁵⁴⁹.

5.94. Cet instrument a pour but d'assurer la meilleure conservation possible de la diversité biologique terrestre, côtière et marine de l'Amérique centrale au profit des générations présentes et futures (article premier). Elle contient des dispositions détaillées visant à atteindre cet objectif et se compose de plusieurs chapitres traitant, entre autres, des principes fondamentaux (chapitre I), des obligations générales (chapitre II) et des mesures de mise en œuvre (chapitre III). De même qu'il viole les traités cités plus haut, le projet de route du Costa Rica va à l'encontre de nombreuses dispositions de cet instrument. Le Nicaragua ne citera que quelques exemples à titre d'illustration.

210

5.95. Les Etats parties s'engagent à veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne portent pas atteinte à la diversité biologique de leur territoire ou des zones limitrophes (article 2 b)). Comme indiqué précédemment, le projet de route du Costa Rica met en péril la diversité biologique tant au Costa Rica qu'au Nicaragua. L'article 3 dispose que la conservation de la biodiversité dans les eaux ou habitats frontaliers requiert la volonté de tous, ainsi qu'une coopération externe, régionale et mondiale. Le Costa Rica n'a en

⁵⁴⁶ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, *op. cit. supra*, (MN, vol. II, annexe 13).

⁵⁴⁷ *Ibid.*, CONSIDERANT IX (MN, vol. II, annexe 13).

⁵⁴⁸ Convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale, signée le 5 juin 1992 à Managua (annexe 23 du mémoire du Costa Rica (MCR) en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, ci-après la «convention concernant la biodiversité d'Amérique centrale»); la version originale espagnole du texte peut être consultée sur le site Internet suivant : <http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Multilateral/En/TRE001162.txt> (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵⁴⁹ Voir l'entrée dans Ecolex (service d'information géré par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)) indiquant que la convention est entrée en vigueur le 20 décembre 1994 à l'égard du Costa Rica et le 20 janvier 1996 à l'égard du Nicaragua (<http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001162&index=treaties>, dernière consultation le 5 décembre 2012).

aucune façon collaboré avec le Nicaragua s'agissant de son projet de route, qui continue de compromettre la diversité biologique des deux pays. Au titre de l'article 10, chacun des Etats de la région s'engage, selon ses capacités, programmes nationaux et priorités, à faire tout ce qui est en son pouvoir, dans les limites de sa juridiction nationale, pour assurer la conservation de la biodiversité et son utilisation durable, ainsi que le développement des éléments qui la composent, et à coopérer dans la mesure du possible aux actions transfrontières menées sur le plan régional. Aussi souple soit-il eu égard aux capacités, aux priorités et aux programmes nationaux, cet article ne permet pas à un Etat d'agir délibérément de manière incompatible avec les objectifs généraux de la convention. C'est pourtant exactement ce qu'a fait le Costa Rica dans le cadre de son projet de route.

211

5.96. Enfin, les articles 13 et 33 constituent un autre exemple des dispositions qui n'ont pas été respectées par le Costa Rica dans le cadre de son projet de route. L'article 13 énumère un certain nombre de dispositions qui doivent être prises pour se conformer pleinement à cet instrument. L'une d'entre elles consiste à s'assurer que des mesures seront adoptées pour contribuer à la conservation des habitats naturels et de leurs populations d'espèces naturelles⁵⁵⁰. Une autre prévoit de faciliter l'échange d'informations entre les institutions nationales, les six pays d'Amérique centrale et les organisations internationales⁵⁵¹. S'il a effectivement mis en place certaines de ces mesures, le Costa Rica n'en a nullement tenu compte pour son projet de route. Il a totalement manqué à l'obligation d'échanger des informations sur le projet, que ce soit au niveau national, avec les pays de la région — notamment celui le plus directement touché, le Nicaragua — ou avec des organisations internationales. L'article 33 de la convention porte sur l'échange d'informations dans un cadre transfrontière :

«Il convient de promouvoir l'échange d'informations fondé sur la réciprocité lorsque les Etats envisagent d'entreprendre, sur les territoires relevant de leur juridiction, des activités susceptibles de porter atteinte aux ressources biologiques, afin de permettre aux pays touchés d'évaluer les mesures bilatérales ou régionales les plus appropriées.»⁵⁵²

5.97. Dans le mémoire qu'il a présenté en l'affaire relative à *Certaines activités*, le Costa Rica cite cet article, puis affirme ce qui suit :

212

«L'objet et le but de la convention consistent à obliger les Etats d'Amérique centrale qui y sont parties non seulement à assurer la conservation physique de ressources naturelles précieuses, mais également à informer et à consulter les Etats voisins dont l'environnement pourrait pâtir d'activités potentiellement dommageables. Ceux-ci peuvent ainsi prendre au plan bilatéral ou régional des mesures appropriées suffisamment à l'avance pour prévenir les dommages redoutés. Ces mesures traduisent ce qui constitue, selon le Costa Rica, le droit inhérent de chaque Etat soit d'atténuer les dommages potentiels, soit d'exprimer son refus ou son opposition à l'égard d'activités qui pourraient causer de graves dommages à son territoire national ou à ses ressources naturelles.»⁵⁵³

⁵⁵⁰ Convention concernant la biodiversité d'Amérique centrale, *op. cit., supra*, art. 13 c).

⁵⁵¹ *Ibid.*, art. 13 g).

⁵⁵² *Ibid.*, art. 33.

⁵⁵³ Affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière* (*Costa Rica c. Nicaragua*, MCR, par. 5.16).

5.98. Pour ce qui est de son projet de route, le Costa Rica ne s'est pas conformé à l'objet et au but de la convention, tels qu'il les décrit lui-même dans cet extrait. En outre, il n'a pas davantage respecté ce qu'il appelle «le droit inhérent de chaque Etat» de prendre des mesures pour «atténuer les dommages potentiels» ou, à tout le moins, «d'exprimer son refus ou son opposition à l'égard d'activités qui pourraient causer de graves dommages à son territoire national ou à ses ressources naturelles». Comme exposé plus haut, non seulement le Costa Rica n'a pas échangé d'informations sur son projet de route avec le Nicaragua, mais il a aussi fermement refusé de le faire lorsque celui-ci lui en a fait la demande. Le Nicaragua n'a donc pas eu la possibilité «d'atténuer les dommages potentiels» et a dû se contenter d'«exprimer son refus ou son opposition» à l'égard de ce projet de route destructeur d'un point de vue environnemental, sans pouvoir y mettre un terme. Il est donc évident que, à ce sujet, le Costa Rica agit dans le plus grand mépris de cette convention, telle qu'il l'interprète lui-même.

iv) L'accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux

213

5.99. L'accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux, conclu à Panama le 11 décembre 1992⁵⁵⁴, est le dernier traité centraméricain qu'il convient de mentionner, puisqu'il a été cité dans l'arrêt de la Cour centraméricaine de Justice. Le paragraphe 3 de l'article 3, intitulé «Obligations générales», de cet instrument s'énonce comme suit :

«3. Adoption de mesures de prévention :

Chacune des Parties s'efforce d'adopter et de mettre en œuvre l'approche de prévention et de précaution en ce qui concerne les problèmes de pollution. Cette approche vise notamment à empêcher le rejet dans l'environnement de substances potentiellement nocives pour les êtres humains ou pour l'environnement. Les Parties coopèrent en vue de prendre des mesures appropriées afin d'appliquer l'approche de précaution à la prévention de la pollution en mettant en œuvre des méthodes de production propre ou, à défaut, une approche tendant à maintenir un niveau d'émissions admissible ou tolérable.»

214

5.100. Le déversement, par le Costa Rica, de débris et d'autres déchets provenant de la construction de sa route dans le fleuve San Juan de Nicaragua et ses affluents costa-riens pollue le San Juan⁵⁵⁵. Si ces déchets ne sont pas en eux-mêmes nécessairement dangereux, ils peuvent en revanche transporter du pétrole ou d'autres hydrocarbures susceptibles de l'être. Comme le montre le rapport du CFIA, l'association des ingénieurs costa-riens⁵⁵⁶, le Costa Rica n'a pas fait le moindre effort pour adopter ou mettre en œuvre une approche de prévention ou de précaution afin d'éviter de polluer ne seraient-ce que les cours d'eau qui se trouvent sur son propre territoire, sans parler du fleuve San Juan de Nicaragua. Ce comportement s'est traduit par «le rejet dans l'environnement [c'est-à-dire le San Juan de Nicaragua] de substances potentiellement nocives pour les êtres humains ou pour l'environnement». En outre, le Costa Rica a refusé de «coop[érer avec le Nicaragua] en vue de prendre des mesures appropriées afin d'appliquer l'approche de précaution à la prévention de la pollution» dans le cadre du projet routier.

⁵⁵⁴ Accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux, Panama, 11 décembre 1992, Nations Unies, doc. UNEP/CHW/C.I/INF.2 (octobre 1993), peut être consulté dans YB. INT'L ENVTL. L., vol. 3, 1992, doc. n° 10 (cédérom joint, Gunther Handl et autres, dir. publ., 1992), la version originale espagnole du texte figure sur le site Internet suivant : <http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001167&index=treaties> (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵⁵⁵ Voir la définition du terme «pollution» donnée à l'article 21 de la convention de 1997 sur les cours d'eau, *supra*, note de bas de page n° 93.

⁵⁵⁶ Rapport du CFIA, *op. cit. supra* (MN, vol. II, annexe 4).

215

5.101. Par conséquent, en décidant de construire sa route sans donner au Nicaragua le plus petit indice concernant son projet et sans effectuer la moindre évaluation d'impact sur l'environnement, ni même élaborer un quelconque plan, le Costa Rica a commis de nombreuses violations des accords conclus par les Etats centraméricains en vue de protéger l'environnement de la région. Le Nicaragua n'a certes pas passé en revue ci-dessus tous les traités et autres instruments régionaux existant dans les domaines de l'environnement, de la coopération et de l'intégration, dont le Costa Rica n'a pas respecté la lettre et l'esprit⁵⁵⁷, mais le petit tour d'horizon auquel il s'est livré est suffisamment représentatif des violations commises par le Costa Rica dans le cadre de son projet routier. Il n'est sans doute pas surprenant que les actes en question qui contreviennent à des traités régionaux violent également des accords bilatéraux.

b) Accords bilatéraux : l'accord SIAPAZ

5.102. S'agissant des accords bilatéraux conclus entre le Costa Rica et le Nicaragua, il convient de citer en premier lieu l'accord sur les zones frontalières protégées, également appelé l'accord «SIAPAZ», que les présidents des deux Etats ont signé le 15 décembre 1990 à Puntarenas (Costa Rica)⁵⁵⁸. Cet accord porte sur le système international de zones protégées pour la paix (SIAPAZ), situé dans la zone frontalière du Costa Rica et du Nicaragua et créé à la suite de la première réunion centraméricaine sur la gestion des ressources naturelles et culturelles, qui s'est tenue en décembre 1974 à San José (Costa Rica)⁵⁵⁹.

5.103. Dans le mémoire qu'il a déposé en l'affaire relative à *Certaines activités*, le Costa Rica a cité quatre paragraphes du préambule, en affirmant qu'ils «[présentent] l'objet et le but de l'accord»⁵⁶⁰. Ces paragraphes se lisent comme suit :

216

- «7) Le plus grand spécimen de forêt pluviale tropicale situé le long de la côte caraïbe de l'Amérique centrale sera pleinement protégé dans le cadre du SIAPAZ ;
- 8) La zone renferme une extraordinaire diversité d'habitats, tels que des forêts pluviales, des berges, des fleuves, des lagunes et des zones humides, ainsi qu'une faune riche et variée, et présente un potentiel majeur pour l'écotourisme ;
- 9) La zone est habitée par des groupes ruraux marginalisés qui n'ont pu accéder à un développement durable, faute de ressources financières et de conseils techniques ;
- 10) Il existe un désir et une volonté politique de mettre en œuvre des projets de gestion rationnelle et durable des ressources naturelles, tout en respectant les droits souverains de chacun des Etats, afin d'améliorer la qualité de vie des populations locales et, plus généralement, celles des deux pays.»⁵⁶¹

⁵⁵⁷ Voir par exemple les articles 26 et 35 du protocole au traité général d'intégration économique de l'Amérique centrale, également appelé protocole de Guatemala, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 2217, A-6543 ; le traité d'intégration sociale de l'Amérique centrale, également appelé traité de San Salvador, et l'Alliance pour le développement durable de l'Amérique centrale, adoptée lors du sommet centraméricain pour l'environnement et le développement durable, qui s'est tenu à Managua (Nicaragua) les 12 et 13 octobre 1994, http://www2.ohchr.org/english/law/compilation_democracy/alliance.htm (dernière consultation le 5 décembre 2012).

⁵⁵⁸ Accord sur les zones frontalières protégées entre le Costa Rica et le Nicaragua (ci-après l'«accord sur le SIAPAZ»), signé à Puntarenas (Costa Rica) le 15 décembre 1990 (MN, vol. II, annexe 7).

⁵⁵⁹ *Ibid.*, préambule, par. 1 et 2.

⁵⁶⁰ *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*, MCR, par. 5.41.

⁵⁶¹ Accord sur le SIAPAZ, préambule, par. 7-10 (MN, vol. II, annexe 7).

217

5.104. Si ces paragraphes reflètent effectivement l'objet et le but de l'accord, le Costa Rica les a violés en menant son projet routier. Il a ainsi gravement compromis «le plus grand spécimen de forêt pluviale tropicale situé le long de la côte caraïbe de l'Amérique centrale» au lieu de le «protég[er] pleinement» par l'accord sur le SIAPAZ. De même, il a sérieusement mis en péril «l'extraordinaire diversité d'habitats» de la région, «ainsi qu[e la] faune riche et variée» qui s'y trouve, et probablement détruit tout ce qui faisait son charme pour les écotouristes. Les «groupes ruraux marginalisés» qui y habitent risquent de se retrouver encore plus isolés et sont également menacés par les autres changements importants que la route est susceptible d'apporter aux caractéristiques de la région. Enfin, si tant est que le Costa Rica ait eu «un désir et une volonté politique de mettre en œuvre des projets de gestion rationnelle et durable des ressources naturelles», ceux-ci ont été prématurément et définitivement enterrés par ses actes, à savoir les travaux de construction routière menés en toute hâte, qui sont nettement plus éloquents que ses propos.

5.105. Parmi les quatre points de son dispositif, l'accord comporte une déclaration (article premier) et trois demandes émanant d'organisations internationales ou autres (articles 2 à 4). Au premier point, les parties sont convenues de «déclarer que le SIAPAZ constitue le projet de conservation prioritaire dans les deux pays»⁵⁶². Vingt-deux ans après que les deux Etats eurent solennellement approuvé cette déclaration, le Costa Rica a remis en question son engagement en faveur du SIAPAZ en faisant preuve d'une désinvolture coupable et destructrice à l'égard de l'environnement dans le cadre de son projet routier.

F. CONCLUSION

218

5.106. Il a été démontré dans le présent chapitre que le projet d'«Autoroute 1856, Juan Rafael Mora Porras» viole les principes fondamentaux du droit international général, les traités relatifs à l'environnement de caractère universel auxquels le Costa Rica et le Nicaragua sont tous deux parties, ainsi que les traités bilatéraux et régionaux qui lient les deux Etats. La première violation commise par le Costa Rica a été l'absence de notification au Nicaragua d'un projet qui risquait d'être gravement dommageable à l'environnement du fleuve San Juan. Le Costa Rica a ensuite entrepris la mise en œuvre de son projet en refusant de fournir au Nicaragua les informations y afférentes et en omettant d'effectuer une évaluation de l'impact sur l'environnement, que ce soit au niveau national ou transfrontière, pour un projet impliquant l'utilisation de plus de 900 machines, exploitées par au moins 35 entreprises de construction et, d'après le CFIA, entrepris sans «plan ni étude préliminaire»⁵⁶³. Ces travaux ont creusé une horrible entaille longue de 160 kilomètres, l'essentiel du tracé de la route suivant la rive droite du San Juan de Nicaragua ; cette plaie ouverte, dont le flux de sédiments charriés dans le fleuve a déjà causé des dommages considérables, sera difficile à étancher. De fait, le préjudice qu'un tel projet porterait au Nicaragua et à l'ensemble du bassin hydrographique du San Juan était évident, même pour l'observateur non averti, ainsi qu'exposé au chapitre 3.

5.107. Ces conclusions sont confirmées par l'arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, dans les termes suivants :

«**TROISIEMEMENT** : En construisant la route en question, le Costa Rica a agi sans consultation, de manière unilatérale, inappropriée et précipitée, en violation d'accords internationaux bilatéraux et multilatéraux valablement conclus, qui ne sauraient être écartés en invoquant le droit interne.

⁵⁶² *Ibid.*, article premier.

⁵⁶³ Rapport du CFIA, *op. cit.*, *supra*, p. 25 (MN, vol. II, annexe 4).

219

QUATRIEMEMENT : Le Costa Rica a entamé ces travaux sans conduire au préalable les études et analyses requises dans le cadre des obligations découlant d'accords régionaux et du droit international, au mépris de la collaboration, de la compréhension mutuelle et de la communication qui devraient exister entre les Etats parties à l'ensemble de ces conventions dans les domaines de l'environnement et du développement durable.

CINQUIEMEMENT : Le Costa Rica a mis en œuvre un chantier à haut risque et dangereux pour l'environnement, ce dont il aurait dû s'abstenir en vertu des obligations qui lui incombent en vertu des accords régionaux auxquels il est partie, étant donné que ce projet expose le bassin hydrographique et l'écosystème qu'il partage avec le Nicaragua et les autres Etats de la région à des dommages graves et imprévisibles, ainsi que la Cour a pu le constater lors de sa visite d'inspection dans la zone en question.

SIXIEMEMENT : En conséquence, le Costa Rica est condamné pour avoir violé, entre autres, les articles 3, 4 et 6 du protocole de Tegucigalpa, les articles 26 et 35 du protocole de Guatemala, l'article premier et l'article 2, alinéas *a*, *b* et *g*, de la convention centraméricaine pour la protection de l'environnement, l'article 3 du règlement de la commission centraméricaine de l'environnement et du développement (CCAD), les articles 2, 10, 13, 25, 29, 33 et 37 de la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale, les objectifs 3 et 7 de l'alliance pour le développement durable de l'Amérique centrale et les dispositions de conventions internationales, telles que la convention de RAMSAR (article 5), et d'autres traités, conventions et accords sur le sujet cités au CONSIDERANT XIV, ainsi que des actes découlant du protocole de Tegucigalpa qui font partie de l'acquis communautaire de la région.

SEPTIEMEMENT : Le Costa Rica est condamné pour avoir engagé sa responsabilité à raison de dommages écologiques et d'autres préjudices connexes au fleuve San Juan de Nicaragua, à l'écosystème partagé qui fait partie du couloir biologique méso-américain et au bassin correspondant, ainsi qu'à la biodiversité des espèces sauvages communes qui évoluent et vivent dans les environs du fleuve, biodiversité qui permet de maintenir l'équilibre écologique de la faune, de la flore et de l'environnement et que le Costa Rica est tenu de respecter et de perpétuer en tant que patrimoine naturel de l'humanité.»⁵⁶⁴

220

5.108. Cet inventaire de violations, dressé dans un arrêt rendu par une cour régionale et fondé sur un examen des sources juridiques applicables, ainsi que sur une visite effectuée *in situ*, ne laisse aucun doute quant au caractère unilatéral, imprudent et extrêmement destructeur des actions entreprises par le Costa Rica dans le cadre de son projet routier, dont les conséquences sur l'environnement se feront sentir dans la région pendant des années.

⁵⁶⁴ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice, *op. cit.*, *supra*, par. 3-7 du dispositif (MN, vol. II, annexe 13).

CHAPITRE 6

REMÈDES

221

6.1. Le Nicaragua a exposé dans les pages qui précèdent les multiples violations du droit international commises par le Costa Rica ainsi que les graves dommages que celles-ci ont déjà causés, et continueront de causer, au territoire nicaraguayen. Le présent chapitre énonce les mesures correctives à adopter d'urgence pour éviter que des dommages permanents et irréparables ne soient causés au territoire nicaraguayen, et en particulier au fleuve San Juan de Nicaragua (section A), ainsi que les remèdes que le Nicaragua sollicite auprès de la Cour (section B).

A. MESURES CORRECTIVES À ADOPTER D'URGENCE

6.2. Comme l'a exposé le Nicaragua dans sa requête,

«53. Le Costa Rica refuse obstinément d'informer le Nicaragua en bonne et due forme concernant le projet de route qu'il a mis en chantier et nie avoir l'obligation de procéder à une évaluation de l'impact sur l'environnement ou de fournir un tel document au Nicaragua. Dans ces conditions, le Nicaragua serait amplement fondé à demander l'indication de mesures conservatoires.

222

54. Le principal fait à retenir est qu'un chantier d'envergure a débuté à quelques mètres de la zone frontalière (parfois juste à côté de la frontière, voire de l'autre côté, en territoire nicaraguayen) et qu'aucune évaluation de l'impact sur l'environnement n'a été effectuée ou communiquée au Nicaragua. Il s'agit d'un fait incontestable et notoire, puisque les autorités costa-riciennes, et jusqu'à la présidente du pays, l'ont reconnu. La Cour peut aisément en avoir confirmation en ordonnant simplement au Costa Rica de produire un tel document sans devoir en passer par une demande formelle en indication de mesures conservatoires et par des audiences publiques longues et coûteuses. Le Nicaragua demande donc à la Cour de bien vouloir exercer le pouvoir que lui confère son Statut d'ordonner au Costa Rica de produire le document en question.»

6.3. Cette demande s'appuyait sur l'article 75 du Règlement de la Cour, qui dispose que «[l]a Cour peut à tout moment décider d'examiner d'office si les circonstances de l'affaire exigent l'indication de mesures conservatoires que les parties ou l'une d'elles devraient prendre ou exécuter.»

6.4. Comme l'a relevé la Cour en l'affaire *LaGrand*,

«une telle disposition figure en substance dans le Règlement depuis 1936 et ..., si la Cour n'a pas, à ce jour, fait usage du pouvoir que cette disposition lui confère, celui-ci n'en apparaît pas moins bien établi ; ... la Cour peut user de ce pouvoir qu'elle ait ou non été saisie par les parties d'une demande en indication de mesures conservatoires ; ... en pareille hypothèse elle peut, en cas d'extrême urgence, procéder sans tenir d'audience ; et ... il appartient à la Cour de décider dans chaque cas si, au vu des particularités de l'espèce, elle doit faire usage dudit pouvoir»⁵⁶⁵.

⁵⁶⁵ *LaGrand (Allemagne c. Etats-Unis d'Amérique), mesures conservatoires, ordonnance, C.I.J. Recueil 1999 (I)*, p. 14, par. 21.

223

6.5. Même si la Cour n'a, pour l'instant, pas cru bon de suivre la recommandation formulée par le Nicaragua dans sa requête, la présente affaire semble fournir l'exemple même d'une situation justifiant qu'elle exerce le pouvoir qui lui est conféré par l'article 75.

6.6. Comme il l'a exposé dans sa requête⁵⁶⁶, le Nicaragua s'est abstenu de solliciter formellement les mesures provisoires de protection prévues à l'article 41 du Statut, par souci d'économie judiciaire, souhaitant éviter une procédure longue et coûteuse. La situation demeure toutefois alarmante, le Costa Rica n'ayant pris aucune mesure pour mettre un terme aux dommages importants causés au fleuve San Juan par les travaux de construction de la route, ni même pour en atténuer la gravité.

6.7. Peut-être la Cour a-t-elle estimé que les dommages en question et l'urgence des mesures destinées à y remédier n'avaient pas été démontrés de manière satisfaisante dans la requête. Toutefois, ces possibles lacunes ont depuis été corrigées. La réalité des dégâts causés au fleuve et l'urgence des mesures à mettre en œuvre pour y mettre un terme ou, au moins, les atténuer, a été décrite de manière détaillée par des institutions costa-riciennes⁵⁶⁷, notamment dans le rapport Kondolf.

224

6.8. Le rapport d'expert indique ce qui suit :

«A la lumière de notre longue expérience dans la lutte contre l'érosion, le rétablissement du milieu naturel et la préservation de la qualité de l'eau sur les réseaux routiers privés et publics, nous recommandons la mise en œuvre immédiate des mesures exposées ci-après, destinées à réduire et maîtriser l'érosion et la sédimentation, notamment en cherchant à atténuer et prévenir les dommages causés par 1) l'instabilité des remblais et les mouvements de terrain, 2) l'érosion et l'effondrement des passages de cours d'eau, 3) l'érosion des revêtements routiers et 4) l'érosion et le ravinement des talus de déblais, des remblais et autres zones de sol nu. Il s'agit là des mesures minimales requises pour limiter les dégâts actuels et diminuer les risques de dépôts ultérieurs, dans le San Juan, de sédiments provenant du chantier de construction existant. Il serait souhaitable de faire contrôler leur mise en œuvre par des ingénieurs et géologues qualifiés, compétents et expérimentés en matière de restauration des routes et de maîtrise de l'érosion.»⁵⁶⁸

Suit une énumération des mesures urgentes à mettre en œuvre :

«Tâche 1 : Réduire l'ampleur et la fréquence des effondrements et glissements de terrain dus à l'affaissement du remblai dans les secteurs où la route rencontre les pentes les plus escarpées, et plus particulièrement dans les zones où se sont accumulés, ou sont susceptibles de s'accumuler, dans le San Juan les débris issus de l'érosion ou de l'effondrement des sols.

⁵⁶⁶ Voir par. 6.2 ci-dessus.

⁵⁶⁷ Voir le rapport du LANAMME (MN, vol. II, annexe 3) et le rapport du CFIA (MN, vol. II, annexe 4) ; voir notamment par. 2.26, 3.4, 3.5, 3.15-3.18, 3.20, 3.26, 3.34-3.36, 3.40, 3.46 et 3.53 ci-dessus ; voir également *La Nación* (Costa Rica), «The damage had already taken place» [Le mal était fait], 24 mai 2012 (citant la vice-ministre de l'environnement, Mme Ana Lorena Guevara, qui a expliqué que «[l]a seule chose que [son gouvernement] pouv[ait] faire était de prendre des mesures d'atténuation et de compensation car les dommages avaient déjà été causés» et que «[d]e plus, la route était déjà en cours de construction. Les dommages ou impacts avaient déjà été causés.») (MN, vol. II, annexe 33).

⁵⁶⁸ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 5.1 (MN, vol. II, annexe 1).

- A. Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra d'utiliser des engins de terrassement pour excaver tous les matériaux et remblais instables ou potentiellement instables. Des pelles hydrauliques, ainsi que, dans de nombreux secteurs, des plates-formes et voies d'accès provisoires, seront nécessaires pour accéder à ces matériaux instables menaçant de s'effondrer. Des pelles à longue portée pourront être utiles pour atteindre les zones instables et évacuer les déblais lorsqu'il ne sera pas possible de construire un accès temporaire dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
- B. Des camions-bennes devront être utilisés pour la mise en dépôt des déblais dans des lieux stables de faible déclivité, où les matériaux ne risqueront pas de glisser et de se déposer dans les cours d'eau ou les zones humides.

225

- C. Il est important de relever que l'ensemencement, le paillage ou la végétalisation des remblais instables ou menaçant de s'effondrer, ainsi que l'utilisation de matériaux destinés à lutter contre l'érosion superficielle ne sont pas des méthodes acceptables de lutte contre les phénomènes de mouvement de terrain.»⁵⁶⁹

.....

«Tâche 2 : Eliminer ou réduire sensiblement les risques futurs d'érosion et de dépôt de sédiments à tous les points de passage de cours d'eau le long de la route 1856.

- A. Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra de recourir à des engins de terrassement pour stabiliser les points de passage défectueux en excavant tous les remblais instables ou potentiellement instables, insuffisamment compactés et dont la pente est particulièrement escarpée.
- B. Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, il conviendra de recourir à des engins de terrassement pour consolider les sols instables ou potentiellement instables aux abords routiers immédiats des passages de cours d'eau en excavant tous les remblais instables ou potentiellement instables, insuffisamment compactés et dont la pente est particulièrement escarpée.
- C. Les déblais excavés devront être transportés et évacués dans des lieux aménagés sur des sols stables qui ne présentent pas de risques d'érosion et de sédimentation dans le San Juan et ses affluents.
- D. Les points de passage mal conçus devront être immédiatement éliminés, avant de pouvoir être remplacés par une nouvelle construction correctement conçue et réalisée.

Les sites concernés sont notamment ceux où :

- i) les ponceaux et les ponts ont été construits avec des matériaux impropres (billes de bois, conteneurs métalliques, etc.) ;
- ii) les structures de franchissement n'ont pas été prévues ni conçues pour supporter les phénomènes de crues centenaires ;
- iii) les ponts et ponceaux n'ont pas été aménagés dans l'axe des voies d'écoulement naturelles.

226

⁵⁶⁹ *Ibid.*, section 5.2.

La suppression de ces structures mal conçues ou mal réalisées consistera à :

- i) excaver et retirer l'ouvrage de drainage,
- ii) excaver les matériaux de remblai afin d'«exhumer» le lit original du fleuve, de rétablir les paramètres naturels (selon le thalweg) de déclivité, de débit et de largeur, et de créer un talus stable présentant une déclivité maximale de 2 :1 ;
- iii) ensemercer et pailler les sols nus laissés à découvert, pour assurer une protection temporaire contre l'érosion.

.....

Tâche 3 : Réduire immédiatement l'érosion du revêtement routier et le dépôt de sédiments en améliorant la dispersion du ruissellement des eaux provenant de la route, et en augmentant le nombre et la fréquence des structures de drainage. Cette mesure permettra de lutter contre le ravinement et l'accumulation, dans le San Juan et ses affluents, de sédiments transportés du fait de la connectivité hydraulique des différents tronçons de route.

- A. Dès que les conditions climatiques et l'état des sols le permettront, et une fois retirés conformément à la première recommandation ci-dessus tous les remblais instables le long du tracé de la route 1856, il conviendra de construire des saignées, des rigoles transversales et/ou des cassis d'interception temporaires espacés de 15 mètres en moyenne (voire moins) pour drainer les ruissellements superficiels de la route et les évacuer vers son bord extérieur.
- B. Des structures de drainage superficiel devront être installées à intervalles suffisamment rapprochés pour éviter tout nouveau ravinement susceptible d'entraîner le dépôt de sédiments dans le Río San Juan ou ses affluents. Même s'il est à prévoir que les pentes latérales de la route subiront une certaine érosion, les sédiments se déposeront sur le versant naturel, au-delà de la base du remblai, et ne seront pas charriés jusqu'au fleuve ni jusqu'à un autre cours d'eau. Des collecteurs peuvent être aménagés pour évacuer les eaux de ruissellement superficielles de la route en bas du talus lorsque, en raison de la proximité du fleuve, le risque de sédimentation est trop élevé.
- C. Il est important de s'assurer que chaque drain ou cassis d'interception suit un angle de pente légèrement plus important que celui du tronçon de route où il est construit, pour que s'opèrent naturellement sa vidange et son bon fonctionnement.
- D. Les fossés doivent être drainés grâce à des canaux d'évacuation aménagés sous la route à intervalles suffisants pour éviter le ravinement du remblai ou du versant naturel où ils se déversent.
- E. Des fossés et conduites d'évacuation doivent être aménagés à proximité des abords routiers des points de passage d'affluents afin de détourner les ruissellements de surface vers des pentes adjacentes intactes (disposant d'une couverture végétale) et de prévenir ou réduire ainsi le dépôt de sédiments issus de l'érosion dans les cours d'eau qui se jettent dans le San Juan.
- F. Un entretien devra être assuré pour permettre le bon fonctionnement de l'ensemble des structures de drainage et prévenir toute décharge, dans le Río San Juan ou ses affluents, de sédiments générés par l'érosion. En cas d'endommagement des

installations de drainage causé par la circulation ou les équipements, celles-ci devront être reconstruites immédiatement et, en tout état de cause, avant tout nouvel épisode de précipitations ou de crues.»⁵⁷⁰

Tâche 4 : Maîtriser l'érosion superficielle et les dépôts consécutifs de sédiments provenant de sols nus dans les zones exposées aux activités de défrichement, de dessouchage et de construction menées depuis plusieurs années.

228

A. Simultanément à la réalisation des travaux d'excavation et de drainage recommandés aux points 1, 2 et 3 ci-dessus, il conviendra d'ensemencer et de pailler toutes les zones dénudées susceptibles d'être cause de phénomènes de sédimentation dans les cours d'eau et zones humides situés à proximité, en épandant le paillis à raison de 4 485 kg/ha et les semences indigènes à raison de 56 kg/ha. En cas d'utilisation d'autres matériaux que la paille de blé ou de riz, la couverture au sol devra être au moins égale à 95 %.

B. Lorsque la pente est supérieure à 50 %, il pourra être nécessaire, en plus des opérations d'ensemencement et de paillage, de recourir à l'installation d'une structure anti-érosion en rouleau, fixée à la pente au moyen de crochets.»⁵⁷¹

B. REMÈDES SOLLICITÉS PAR LE NICARAGUA

6.9. Aux chapitres 3 à 5 du présent mémoire, le Nicaragua a démontré que le Costa Rica a commis — et continue de commettre — des faits internationalement illicites, qui engagent sa responsabilité. La Cour doit donc déclarer illicite le comportement du Costa Rica, dont la responsabilité est engagée à ce titre (I), et ordonner en conséquence au Costa Rica de mettre immédiatement un terme aux faits internationalement illicites dont il est l'auteur (II), de fournir des garanties suffisantes de non-répétition (III) et de réparer intégralement tous les préjudices causés au Nicaragua (IV). Par ailleurs, ayant gravement manqué aux obligations mises à sa charge en vertu du traité de 1858, le Costa Rica ne saurait prétendre au bénéfice de cet instrument (V).

1. Déclaration de la Cour par laquelle celle-ci constaterait que le Costa Rica a commis des faits internationalement illicites

229

6.10. Le Nicaragua sait fort bien que la Cour peut, «dans des cas appropriés, prononcer un jugement déclaratoire»⁵⁷². Toutefois, compte tenu des circonstances de la présente affaire — et notamment du fait que le Costa Rica continue de manquer à ses obligations et de causer des dommages au Nicaragua —, pareil jugement ne constituerait pas «en [lui]-même une satisfaction

⁵⁷⁰ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 5.4 (MN, vol. II, annexe 1).

⁵⁷¹ *Ibid.*, section 5.5.

⁵⁷² *Certains intérêts allemands en Haute-Silésie polonaise, fond, arrêt n° 7, 1926, C.P.J.I. série A n° 7, p. 19. Voir également Interprétation des arrêts n°s 7 et 8 (usine de Chorzów), arrêt n° 11, 1927, C.P.J.I. série A n° 13, p. 20, Haya de la Torre (Colombie/Pérou), arrêt, C.I.J. Recueil 1951, p. 71 et Cameroun septentrional (Cameroun c. Royaume-Uni), exceptions préliminaires, arrêt, C.I.J. Recueil 1963, p. 37.*

appropriée»⁵⁷³. La constatation des faits internationalement illicites demeure toutefois une condition préalable pour que la Cour puisse statuer sur la teneur de la responsabilité du Costa Rica.

6.11. Dans les chapitres 3 à 5 du présent mémoire, le Nicaragua a démontré de manière détaillée que le Costa Rica avait violé — et continue de violer — les dispositions d'un certain nombre de traités auxquels il est partie, ainsi que plusieurs règles et principes du droit international. Aux fins du présent chapitre, il suffit de rappeler que le Costa Rica a violé les instruments suivants :

- 230** — le traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua du 15 avril 1858 (aussi appelé le traité «Jerez—Cañas»),
- la sentence arbitrale du président Cleveland du 22 mars 1888,
- les sentences rendues par l'arbitre E. P. Alexander les 30 septembre 1897, 20 décembre 1897, 22 mars 1898, 26 juillet 1899 et 10 mars 1900,
- la convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, signée à Ramsar (Iran) le 2 février 1971, telle que modifiée par le protocole de Paris de décembre 1982 et par les amendements de Regina du 28 mai 1987,
- la convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, adoptée par la conférence générale de l'UNESCO en 1972,
- la convention centraméricaine pour la protection de l'environnement du 12 décembre 1989,
- le protocole de Tegucigalpa se rapportant à la charte de l'Organisation des Etats d'Amérique centrale du 13 décembre 1991,
- l'accord sur les zones frontalières protégées entre le Costa Rica et le Nicaragua (accord sur le système international de zones protégées pour la paix [SIAPAZ]) du 15 décembre 1990,
- la convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992,
- la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale du 5 juin 1992,
- l'accord régional concernant les mouvements transfrontières des déchets dangereux du 11 décembre 1992.

Rappelons également que le Costa Rica a violé un certain nombre de règles et principes du droit international, parmi lesquels :

- l'obligation de conduire une évaluation de l'impact sur l'environnement en bonne et due forme ;
- 231** — le principe de l'utilisation non dommageable du territoire ;

⁵⁷³ *Détroit de Corfou (Royaume-Uni c. Albanie)*, fond, arrêt, C.I.J. Recueil 1949, p. 35 ; voir également le dispositif de cet arrêt, p. 36. Voir également *LaGrand (Allemagne c. Etats-Unis d'Amérique)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2001, p. 508, par. 116, *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria ; Guinée équatoriale (intervenant))*, arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 452, par. 319, *Application de la convention pour la prévention et la répression du crime de génocide (Bosnie-Herzégovine c. Serbie-et-Monténégro)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2007 (I), p. 234, par. 463, p. 235, par. 465 et p. 236, par. 469 et *Certaines questions concernant l'entraide judiciaire en matière pénale (Djibouti c. France)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2008, p. 245, par. 204.

- l'obligation d'information, de notification et de consultation ; et
- les principes consacrés par la déclaration de la conférence des Nations Unies sur l'environnement du 16 juin 1972.

6.12. En conséquence de ces violations, le Nicaragua s'estime fondé à prier la Cour de dire et juger que la responsabilité du Costa Rica est engagée vis-à-vis du Nicaragua, et d'en tirer l'ensemble des conséquences juridiques exposées ci-après.

2. Cessation des faits internationalement illicites de caractère continu commis par le Costa Rica et exécution des obligations violées

6.13. En vertu du droit international, «l'Etat responsable d'un ... fait [internationalement illicite] a l'obligation d'y mettre fin si ce fait présente un caractère continu»⁵⁷⁴. La cessation du comportement illicite est «la première condition à remplir pour éliminer les conséquences du[dit] comportement...»⁵⁷⁵. Le Costa Rica n'a, à ce jour, pas mis fin aux travaux de construction de la route 1856⁵⁷⁶. Pire, il a explicitement refusé de le faire, comme l'a constaté la Cour centraméricaine de Justice dans son arrêt du 21 juin 2012⁵⁷⁷.

232

6.14. Ainsi qu'il a été démontré au chapitre 3 du présent mémoire⁵⁷⁸, la construction de la route 1856 a notamment entraîné l'excavation, la destruction et le rejet dans le fleuve San Juan de Nicaragua de terre, d'arbres et de végétation, avec pour conséquence une sédimentation accrue dans le fleuve. Ces actes, imputables au Costa Rica, constituent :

- une violation du droit de navigation que le Nicaragua tient de l'article IV du traité de limites de 1858, tel qu'interprété par des décisions judiciaires et arbitrales successives et à la lumière de l'objet et du but dudit traité ;
- une violation de l'intégrité territoriale du Nicaragua et du principe d'utilisation non dommageable du territoire ;
- une violation d'un ensemble d'instruments et de principes qui lient le Costa Rica en matière de protection de l'environnement⁵⁷⁹.

La construction de la route 1856 se poursuivant encore aujourd'hui, ces violations doivent être considérées comme des faits internationalement illicites de caractère continu. Le Nicaragua demande donc à la Cour de dire et juger que le Costa Rica doit immédiatement mettre un terme à la construction de la route 1856 et à tous autres travaux en lien avec celle-ci, qui portent atteinte, ou sont susceptibles de porter atteinte, aux droits du Nicaragua.

⁵⁷⁴ *Immunités juridictionnelles de l'Etat (Allemagne c. Italie ; Grèce (intervenant))*, arrêt, C.I.J. Recueil 2012 (I), p. 99, par. 137. Voir également *Questions concernant l'obligation de poursuivre ou d'extrader (Belgique c. Sénégal)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2012 (II), p. 422, par. 121 ; à titre subsidiaire, CDI, projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 88-91, art. 30.

⁵⁷⁵ CDI, projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 89, par. 4) du commentaire de l'article 30.

⁵⁷⁶ *La Nación* (Costa Rica), «The Ministry for Public Works and Transport will sign contracts for conclusion of project» [Le ministère des travaux publics et des transports sur le point de signer des contrats pour la dernière phase du projet], 29 août 2012 (MN, vol. II, annexe 40).

⁵⁷⁷ Arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice (MN, vol. II, annexe 13).

⁵⁷⁸ Voir le chapitre 3 pour une analyse plus détaillée ; voir également par. 4.15 ci-dessus.

⁵⁷⁹ Voir par. 6.11 ci-dessus.

6.15. La cessation du comportement illicite continu n'est toutefois pas la seule conséquence des autres manquements imputables au Costa Rica.

233

6.16. Ainsi que cela est rappelé à l'article 29 — relatif au «maintien du devoir d'exécuter l'obligation» — du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat rédigé par la CDI en 2001, les autres «conséquences juridiques d'un fait internationalement illicite ... n'affectent pas le maintien du devoir de l'Etat responsable d'exécuter l'obligation violée». En effet,

«un nouvel ensemble de relations juridiques est établi entre l'Etat responsable et l'Etat ou les Etats auxquels l'obligation internationale est due. Cela ne signifie pas que la relation juridique préexistante établie par l'obligation primaire disparaît. Même si l'Etat responsable respecte l'obligation ... de mettre fin au comportement illicite et de réparer intégralement le préjudice causé, il n'est pas dispensé de ce fait de son devoir d'exécuter l'obligation qu'il a violée. Le maintien de l'obligation d'exécuter une obligation internationale, nonobstant une violation de celle-ci, sous-tend la notion de fait illicite continu (voir art. 14) et d'obligation de cessation (voir art. 30 a)).»⁵⁸⁰

234

6.17. Ce devoir d'exécuter — enfin — l'obligation violée, s'applique à plusieurs faits internationalement illicites dont le Costa Rica est l'auteur et qui se poursuivent aujourd'hui. Tel est notamment le cas de son manquement à l'obligation d'information, de notification et de consultation due au Nicaragua concernant la construction de la route 1856. En omettant de consulter le Nicaragua et de lui communiquer les informations relatives au projet, le Costa Rica a manqué à l'obligation qui était la sienne en vertu du traité de limites de 1858 et du droit international général⁵⁸¹. Ces manquements par omission constituent, de la part du Costa Rica, des faits illicites continus qui exigent non seulement qu'il y soit mis fin, mais également que l'obligation violée soit effectivement exécutée. Le Nicaragua prie donc la Cour de dire et juger que le Costa Rica doit s'abstenir de mettre en chantier tout nouveau projet dans la région sans avoir procédé à une évaluation en bonne et due forme de l'impact sur l'environnement transfrontalier, évaluation qui devra être soumise en temps voulu au Nicaragua pour lui permettre de l'analyser et d'y réagir⁵⁸².

3. Le Nicaragua est en droit d'obtenir des garanties de non-répétition appropriées du Costa Rica pour les actes internationalement illicites commis par celui-ci

6.18. Outre qu'il est tenu de mettre fin à l'acte internationalement illicite et de s'acquitter des obligations auxquelles il a manqué, l'Etat responsable «a l'obligation ... [d]'offrir des assurances et des garanties de non-répétition appropriées si les circonstances l'exigent»⁵⁸³, ce qui est manifestement le cas dans la présente espèce.

6.19. Les multiples actes internationalement illicites que le Costa Rica a commis de manière répétée ont jeté un sérieux doute sur son intention de respecter les obligations qui lui incombent à l'égard du Nicaragua. Ainsi qu'expliqué aux chapitres 4 et 5, le Nicaragua a invité plusieurs fois le Costa Rica à s'entretenir du projet routier, ce à quoi celui-ci s'est refusé — et continue de se

⁵⁸⁰ CDI, projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 88, par. 2) du commentaire de l'article 29.

⁵⁸¹ Voir par. 4.20-4.27 et 4.37-4.41 ci-dessus.

⁵⁸² *Construction d'une route au Costa Rica le long du fleuve San Juan (Nicaragua c. Costa Rica)*, requête introductive d'instance, 21 décembre 2011, par. 50.

⁵⁸³ Article 30 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 88.

235 refuser. En novembre et en décembre 2011, le Nicaragua a adressé au Costa Rica deux notes verbales exposant sa position. En réponse, la présidente du Costa Rica a précisé en dernier lieu que le Costa Rica n'avait «aucune explication à donner au Gouvernement du Nicaragua»⁵⁸⁴ et qu'il «ne reculer[ait] pas d'un iota»⁵⁸⁵.

6.20. Même les décisions de la juridiction régionale n'ont pas conduit le Costa Rica à mettre fin à son comportement illicite, puisqu'il a ignoré deux décisions obligatoires de la Cour centraméricaine de justice ordonnant la suspension des travaux menés sur la route 1856. Le 17 janvier 2012, celle-ci lui avait en effet enjoint de suspendre immédiatement et définitivement la construction de ladite route⁵⁸⁶. Or, le Costa Rica ne s'est pas conformé à cette ordonnance, manquement que la Cour centraméricaine de justice a condamné dans son arrêt du 21 juin 2012⁵⁸⁷. Une fois de plus, le Costa Rica a tout simplement fait fi de cette décision et a poursuivi ses travaux. La situation est radicalement différente de celle qui prévalait en l'affaire *Avena*, dans laquelle la Cour internationale de Justice avait refusé d'ordonner les garanties de non-répétition demandées par le Mexique après avoir pris acte «de ce que les Etats-Unis [avaient] mené une action intensive pour faire en sorte que» la violation dénoncée par le Mexique ne se reproduise plus⁵⁸⁸. De même, en l'affaire *République démocratique du Congo c. Ouganda*, la Cour a considéré que «les engagements pris par l'Ouganda en vertu de l'accord tripartite satisf[aisaient] à la demande de la RDC tendant à obtenir des garanties et assurances de non-répétition spécifiques»⁵⁸⁹. Dans la présente espèce, non seulement le défendeur a catégoriquement refusé de donner une quelconque garantie, mais il a aussi déclaré qu'il «ne reculer[ait] pas d'un iota»⁵⁹⁰.

235

237

6.21. De surcroît, il convient de noter que la route 1856 s'inscrit dans un vaste projet de construction routière couvrant plus de 500 kilomètres et risquant de nuire gravement au Nicaragua⁵⁹¹. En effet, outre la mise en chantier de la route 1856, des travaux ont été entrepris sur des voies d'accès. Plusieurs de ces voies de desserte⁵⁹² franchissent des défluent du fleuve San Juan de Nicaragua, dont le San Carlos. Or, ainsi que le Nicaragua l'a expliqué plus

⁵⁸⁴ *El País* (Costa Rica), «Mme Chinchilla défend l'autoroute critiquée par le Nicaragua et refuse le dialogue», 14 décembre 2011 (Source : EFE/13 décembre 2011) (MN, vol. II, annexe 24).

⁵⁸⁵ *Ibid.*

⁵⁸⁶ Ordonnance du 17 janvier 2012 de la Cour centraméricaine de Justice (MN, vol. II, annexe 13, CONSIDERANT IX). Voir également, arrêt du 21 juin 2012 de la Cour centraméricaine de Justice (MN, vol. II, annexe 13, dixième point du dispositif).

⁵⁸⁷ *Ibid.*, huitième point du dispositif. Voir *Inside Costa Rica*, «Costa Rica: Central American Court Ruling Illegitimate», 3 juillet 2012, peut être consulté sur le site Internet : <http://insidecostarica.com/dailynews/2012/july/03/costarica120070301.htm>.

⁵⁸⁸ *Avena et autres ressortissants mexicains (Mexique c. Etats-Unis d'Amérique)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2004 (I), p. 68-69, par. 149.

⁵⁸⁹ *Activités armées sur le territoire du Congo (République démocratique du Congo c. Burundi)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2005, p. 26, par. 257 ; voir également : *LaGrand (Allemagne c. Etats-Unis d'Amérique)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2001, p. 512-513, par. 123-124.

⁵⁹⁰ Voir note 15 ci-dessus.

⁵⁹¹ Rapport du CFIA, par. 1.3 [«La route 1856 s'étend sur les quelque 160 kilomètres qui séparent Los Chiles de Delta (devant Isla Calero) et ses voies d'accès représentent au total près de 400 kilomètres supplémentaires»] (MN, vol. II, annexe 4). Voir également FUNDENIC-SOS & FONARE, rapport technique, «évaluation de l'impact sur l'environnement de la construction d'une route de 120 km le long de la rive droite du fleuve San Juan de Nicaragua», mars 2012, par. 1.3 (annexe 115 du contre-mémoire soumis par le Nicaragua en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

⁵⁹² Voir par exemple la route à flanc de coteau Boca Río Sucio — Caño Tambor, la route Boca Tapada — Boca San Carlos, la route Buenos Aires — Moravia — Crucitas ou la route 760 Parque — La Trocha, rapport du CFIA, p. 4, diagramme n° 1, p. 5, diagramme n° 2, p. 8, diagramme n° 3, p. 14, diagramme n° 4, et p. 20, diagramme n° 5 (MN, vol. II, annexe 4).

haut⁵⁹³, les dommages causés au San Carlos sont susceptibles d'avoir une incidence considérable sur le fleuve San Juan de Nicaragua.

6.22. Comme l'ont relevé M. Kondolf et son équipe,

«[I]l'emplacement de la route 1856 longeant le fleuve San Juan a été mal choisi et la route elle-même mal construite, suivant en cela bon nombre des pratiques qui ont causé des dommages considérables en Amérique du Nord dans les années 1950 et 1960, et qui sont désormais expressément interdites en Amérique du Nord, en Europe et dans certaines parties d'Asie»⁵⁹⁴.

Tous travaux supplémentaires menés suivant ces mêmes pratiques sur les autres routes en question risquent d'occasionner des dommages significatifs aux défluent du fleuve San Juan de Nicaragua et, partant, au San Juan lui-même⁵⁹⁵.

6.23. Ces circonstances tout à fait particulières sont de nature à justifier que la Cour ordonne des garanties de non-répétition.

6.24. Dans son commentaire de l'article 30 de son projet d'articles, la CDI a exposé ce qui suit :

«Un Etat peut chercher à obtenir des assurances ou garanties de non-répétition par voie de satisfaction (par exemple abrogation d'une loi qui a permis à la violation de se produire) et les deux formes de réparation se recouvrent donc dans la pratique. Il vaut mieux toutefois considérer les assurances ou garanties de non-répétition comme un aspect du maintien et du rétablissement de la relation juridique à laquelle la violation a porté atteinte. Lorsqu'un Etat lésé cherche à obtenir des assurances et garanties de non-répétition, c'est essentiellement pour renforcer une relation juridique continue et l'accent est mis sur le respect futur d'une obligation et non pas sur sa violation passée.»⁵⁹⁶

238

6.25. Par conséquent, ni une déclaration de la Cour constatant que le Costa Rica a manqué aux obligations qui lui incombent envers le Nicaragua, ni des déclarations aux termes desquelles il devrait mettre fin à ses actes internationalement illicites et s'acquitter de ses obligations continues ne sauraient exempter le Costa Rica de son obligation de réparation intégrale à raison desdits actes.

4. Le Nicaragua est en droit d'obtenir du Costa Rica réparation intégrale de tous les dommages causés par les faits internationalement illicites commis par celui-ci

6.26. Selon les termes de la Cour permanente de Justice internationale, «[c]'est un principe de droit international que la violation d'un engagement entraîne l'obligation de réparer dans une

⁵⁹³ Voir par. 3.77-3.78 ci-dessus.

⁵⁹⁴ Rapport Kondolf de décembre 2012, section 6.0 (MN, vol. II, annexe 1).

⁵⁹⁵ *Ibid.*, section 4.9.

⁵⁹⁶ Commentaire du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 90, commentaire de l'article 30, par. 11).

forme adéquate»⁵⁹⁷. La forme adéquate de la réparation «dépend ... des circonstances concrètes de chaque affaire ainsi que de la nature exacte et de l'importance du préjudice»⁵⁹⁸.

6.27. Dans un dictum célèbre, la Cour permanente a déclaré ce qui suit :

239

«Le principe essentiel, qui découle de la notion même d'acte illicite et qui semble se dégager de la pratique internationale, notamment de la jurisprudence des tribunaux arbitraux, est que la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis.»⁵⁹⁹

Et de poursuivre :

«Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature ; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place ; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international.»⁶⁰⁰

6.28. Ces principes, confirmés par une impressionnante jurisprudence de la Cour mondiale⁶⁰¹, se reflètent dans le paragraphe 1 de l'article 31 et dans les articles 34 et 35 du projet d'articles de la CDI de 2001 :

240

«Article 31

Réparation

1. L'Etat responsable est tenu de réparer intégralement le préjudice causé par le fait internationalement illicite.

⁵⁹⁷ *Usine de Chorzów, compétence, arrêt n° 8, 1927, C.P.J.I. série A n° 9*, p. 21, et *Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17*, p. 19. Voir également dans la jurisprudence plus récente de la C.I.J., *LaGrand (Allemagne c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt, C.I.J. Recueil 2001*, p. 485, par. 48 ; *Mandat d'arrêt du 11 avril 2000 (République démocratique du Congo c. Belgique), arrêt, C.I.J. Recueil 2002*, p. 31-32, par. 76 ; *Avena et autres ressortissants mexicains (Mexique c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt, C.I.J. Recueil 2004 (I)*, p. 59, par. 119 ; *Immunités juridictionnelles de l'Etat (Allemagne c. Italie ; Grèce (intervenant)), arrêt, C.I.J. Recueil 2012 (I)*, p. 230-231, par. 136.

⁵⁹⁸ *Avena et autres ressortissants mexicains (Mexique c. Etats-Unis d'Amérique), arrêt, C.I.J. Recueil 2004 (I)*, p. 59, par. 119.

⁵⁹⁹ *Usine de Chorzów, fond, arrêt n° 13, 1928, C.P.J.I. série A n° 17*, p. 47.

⁶⁰⁰ *Ibid.*

⁶⁰¹ Voir dans la jurisprudence récente de la Cour : *Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie), arrêt, C.I.J. Recueil 1997*, p. 80, par. 149 ; *Mandat d'arrêt du 11 avril 2000 (République démocratique du Congo c. Belgique), arrêt, C.I.J. Recueil 2002*, p. 31-32, par. 76 ; *Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, avis consultatif, C.I.J. Recueil 2004 (I)*, p. 198, par. 152 ; *Activités armées sur le territoire du Congo (République démocratique du Congo c. Ouganda), arrêt, C.I.J. Recueil 2005*, p. 257, par. 259 ; *Application de la convention pour la prévention et la répression du crime de génocide (Bosnie-Herzégovine c. Serbie-et-Monténégro), arrêt, C.I.J. Recueil 2007 (I)*, p. 232-233, par. 460 ; *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay), arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (I)*, p. 104, par. 274 ; *Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo), arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (II)*, p. 691, par. 161 ; *Immunités juridictionnelles de l'Etat (Allemagne c. Italie ; Grèce (intervenant)), arrêt, C.I.J. Recueil 2012 (I)*, p. 135-136, arrêt du 3 février 2012, *Immunités juridictionnelles de l'Etat (Allemagne c. Italie ; Grèce (intervenant))*, p. 231, par. 137. Voir aussi l'article 34 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, *Annuaire de la CDI*, 2001, vol. II, deuxième partie, p. 95.

.....

Article 34

Formes de la réparation

La réparation intégrale du préjudice causé par le fait internationalement illicite prend la forme de restitution, d'indemnisation et de satisfaction, séparément ou conjointement...

Article 35

Restitution

L'Etat responsable du fait internationalement illicite a l'obligation de procéder à la restitution consistant dans le rétablissement de la situation qui existait avant que le fait illicite ne soit commis, dès lors et pour autant qu'une telle restitution :

- a) n'est pas matériellement impossible ;
- b) n'impose pas une charge hors de toute proportion avec l'avantage qui dériverait de la restitution plutôt que de l'indemnisation.»

6.29. Toutefois, il y a lieu de relever à cet égard que les faits de l'espèce diffèrent de ceux de l'affaire relative à des *Usines de pâte à papier* puisque, contrairement à l'Argentine, le Nicaragua a subi et continue de subir de véritables dommages. Dans son arrêt du 20 avril 2010, la Cour a estimé que

241

«les obligations de nature procédurale du statut de 1975 [du fleuve Uruguay] n'emportaient pas, après l'expiration de la période de négociation, l'interdiction pour l'Uruguay de construire l'usine Orion (Botnia) en l'absence du consentement de l'Argentine»⁶⁰².

et que «[l']Uruguay n'a[vait] pas manqué aux obligations de fond découlant du statut de 1975»⁶⁰³. Par conséquent, la Cour a déclaré qu'elle ne saurait accorder de réparation sous la forme d'une indemnisation ou d'une *restitutio in integrum* et «que la constatation par la Cour de [la] violation [par l'Uruguay de ses obligations de nature procédurale] constitu[ait] une satisfaction appropriée»⁶⁰⁴.

6.30. Dans le cas d'espèce, non seulement les manquements aux obligations de nature procédurale se poursuivent — ce qui devrait amener la Cour à ordonner au Costa Rica de mettre immédiatement fin auxdits faits internationalement illicites —, mais, en outre, le Nicaragua a subi, et continue de subir, des dommages graves résultant du comportement illicite du Costa Rica.

6.31. En l'instance, rien ne saurait dispenser le Costa Rica de se conformer à cette obligation fondamentale de restitution. Le Nicaragua est donc en droit de demander à la Cour d'ordonner au Costa Rica de rétablir le *statu quo ante*. Il en découle que le Costa Rica doit au moins :

⁶⁰² *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c. Uruguay)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (I), p. 103, par. 275.

⁶⁰³ *Ibid.*, p. 104, par. 276.

⁶⁰⁴ *Ibid.*, p. 106, par. 282.

- planter des arbres pour restaurer la végétation et le paysage ravagés ;
 - reconstruire la rive droite du fleuve San Juan aux endroits où elle a été endommagée par les travaux de construction ;
- 242** — rétablir l'écoulement naturel des eaux par le bassin méridional du San Juan qui a été altéré à la suite des travaux de construction, ce qui a également entraîné une modification du drainage des zones humides situées en aval et au niveau du delta ;
- se conformer aux recommandations formulées par les experts sur les travaux nécessaires pour rétablir la situation qui existait avant la survenance du fait illicite.

Les mesures à long terme préconisées par M. Kondolf et son équipe ont été décrites en détail au chapitre 3 du présent mémoire⁶⁰⁵.

6.32. Dans l'hypothèse où le Costa Rica s'y conformerait fidèlement, l'obligation de rétablir le *statu quo ante* pourra éviter que de nouveaux dommages soient causés au Nicaragua et au fleuve San Juan ; toutefois, elle ne réparera pas les préjudices subis depuis que la route a été mise en chantier et jusqu'à l'obtention de la *restitutio in integrum*. En conséquence, conformément à la règle bien établie énoncée à l'article 36 du projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, le Costa Rica «est tenu d'indemniser le dommage causé» par les faits internationalement illicites dont il est l'auteur «dans la mesure où ce dommage n'est pas réparé par la restitution».

6.33. En l'espèce, le Costa Rica doit indemniser le Nicaragua pour les dommages déjà subis et qui ne sauraient être effacés par une quelconque *restitutio*, tels que :

- 243** — les coûts liés au nettoyage du San Juan de Nicaragua (l'enlèvement de la terre, des arbres et des autres végétaux⁶⁰⁶, ainsi que le rétablissement de la qualité de l'eau du fleuve⁶⁰⁷) ;
- les coûts supplémentaires pour le dragage⁶⁰⁸ ;
 - le manque à gagner et les coûts supplémentaires dans les secteurs du tourisme, de la pêche et de la santé publique⁶⁰⁹.

⁶⁰⁵ Voir par. 3.96-3.98 ci-dessus et section 5.6 du rapport Kondolf de décembre 2012 (MN, vol. II, annexe 1).

⁶⁰⁶ Voir, par exemple, par. 3.2 et 3.77 ci-dessus.

⁶⁰⁷ Voir, par exemple, par. 3.6, 3.8, 3.24, 3.37, 3.51, 3.60, 3.81 et 3.89 ci-dessus et le rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.1.4, 4.5, 4.9, 4.10 et [6] (MN, vol. II, annexe 1).

⁶⁰⁸ Voir par. 3.77-3.81 ci-dessus. Voir également le rapport Kondolf de décembre 2012, section 2.5, 4.11-4.1 (MN, vol. II, annexe 1) et 6, ainsi que autorité portuaire nationale (EPN), «Evaluation technique du projet de dragage par l'autorité portuaire nationale, analyse pour 2011, 23 janvier 2012 (rapport annuel 2011 de l'EPN), p. 2 (annexe 17 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*) ; institut nicaraguayen d'études territoriales (INETER), «Summary of Measurements of Liquid and Suspended Solids Content During the Years 2006, 2011, 2012» [résumé des relevés hydrologiques et sédimentaires pour les années 2006, 2011 et 2012] (annexe 16 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*) ; voir également *Diario Extra* (Costa Rica), «Nicaragua Request Studies on the Soberania Road» [Le Nicaragua demande des études sur la route Soberanía], 13 décembre 2011 (citant le vice-ministre des affaires étrangères du Nicaragua, M. Valdrak Jaentschke, qui a expliqué que le projet de construction routière du Costa Rica avait causé la «dégradation des pentes, ce qui a[vait] eu pour conséquence une accumulation de sédiments dans le fleuve San Juan, affectant les travaux de dragage [du Nicaragua], la navigation ainsi que l'équilibre écologique et la biodiversité du fleuve») (MN, vol. II, annexe 23).

6.34. Le Nicaragua demande que les modalités de la restitution qui ne peuvent être évaluées au stade actuel, ainsi que le montant de l'indemnité pécuniaire, soient déterminés lors d'une phase distincte de la procédure⁶¹⁰.

5. Le préjudice causé au territoire du Nicaragua remet en question les droits de navigation accordés au Costa Rica en vertu du traité de 1858

244

6.35. Comme la Cour l'a relevé dans son arrêt de 2009, ainsi que cela a été souligné ci-dessus⁶¹¹, «la simple lecture de l'article VI [du traité] fait apparaître que ... le droit de libre navigation, pour «perpétuel» qu'il soit, n'est reconnu [au Costa Rica] que sous réserve qu'il ne porte pas atteinte aux prérogatives essentielles du souverain territorial»⁶¹².

6.36. En causant délibérément des dommages significatifs au fleuve San Juan — qui relève intégralement de la souveraineté du Nicaragua —, le Costa Rica a gravement porté atteinte aux «prérogatives essentielles du souverain territorial [le Nicaragua]» et ne peut donc plus se réclamer d'un droit «perpétuel», mais conditionnel, de libre navigation.

6.37. Par ailleurs, la suspension de l'application, si ce n'est l'extinction, du traité de 1858 est la simple conséquence juridique des manquements du Costa Rica, suivant les règles prévues à cet égard par la convention de Vienne sur le droit des traités :

«Article 60. Extinction d'un traité ou suspension de son application comme conséquence de sa violation

245

1. Une violation substantielle d'un traité bilatéral par l'une des parties autorise l'autre partie à invoquer la violation comme motif pour mettre fin au traité ou suspendre son application en totalité ou en partie.

.....

3. Aux fins du présent article, une violation substantielle d'un traité est constituée par :

- a) un rejet du traité non autorisé par la présente Convention ; ou
- b) la violation d'une disposition essentielle pour la réalisation de l'objet ou du but du traité.»

⁶⁰⁹ Voir par. 3.81, 3.85, 3.88 et 3.90-3.91 ci-dessus. Voir également le rapport Kondolf de décembre 2012, section 3.1.4 et 4.5 (MN, vol. II, annexe 1).

⁶¹⁰ *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-Unis à Téhéran (Etats-Unis d'Amérique c. Iran)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1980, p. 44-45, paragraphe 6 du dispositif. Voir également *Compétence en matière de pêcheries (République fédérale d'Allemagne c. Islande)*, fond, arrêt, C.I.J. Recueil 1974, p. 204-206, par. 76-77 ; *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. Etats-Unis d'Amérique)*, fond, arrêt, C.I.J. Recueil 1986, p. 142-143, par. 284 ; *Activités armées sur le territoire du Congo (République démocratique du Congo c. Ouganda)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2005, p. 257, par. 260 ; *Ahmadou Sadio Diallo (République de Guinée c. République démocratique du Congo)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2010 (II), par. 164.

⁶¹¹ Voir par. 4.9 du présent mémoire.

⁶¹² *Différend relatif à des droits de navigation et des droits connexes (Costa Rica c. Nicaragua)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2009, p. 237, par. 48.

6.38. La Cour a ainsi rappelé que,

«à plusieurs reprises déjà, elle a eu l'occasion de dire que certaines des règles énoncées dans ladite convention pouvaient être considérées comme une codification du droit coutumier existant ... [et qu'elle] est d'avis qu'à bien des égards, tel est le cas des règles de la convention de Vienne afférentes à l'extinction et à la suspension de l'application des traités, énoncées à ses articles 60 à 62 (voir *Conséquences juridiques pour les Etats de la présence continue de l'Afrique du Sud en Namibie (Sud-Ouest africain) nonobstant la résolution 276 (1970) du Conseil de sécurité, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1971, p. 47, et Compétence en matière de pêcheries (Royaume-Uni c. Irlande), compétence de la Cour, arrêt, C.I.J. Recueil 1973, p. 18 ; voir également Interprétation de l'accord du 25 mars 1951 entre l'OMS et l'Egypte, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1980, p. 95-96*).»⁶¹³

246

6.39. En la présente affaire, ainsi qu'exposé de manière détaillée au chapitre 4 du présent mémoire, il ne fait aucun doute que le Costa Rica a violé plusieurs dispositions «essentielle[s] pour la réalisation de l'objet ou du but du traité». Il s'ensuit que, en application du paragraphe 1) de l'article 60 de la convention de Vienne, le Nicaragua est autorisé à «invoker la violation comme motif pour mettre fin au traité ou suspendre son application en totalité ou en partie».

6.40. Doit donc s'appliquer l'article 72 de la convention de Vienne sur le droit des traités, qui se lit comme suit :

«1. A moins que le traité n'en dispose ou que les parties n'en conviennent autrement, la suspension de l'application d'un traité sur la base de ses dispositions ou conformément à la présente Convention :

- a) libère les parties entre lesquelles l'application du traité est suspendue de l'obligation d'exécuter le traité dans leurs relations mutuelles pendant la période de suspension ;
- b) n'affecte pas par ailleurs les relations juridiques établies par le traité entre les parties.

2. Pendant la période de suspension, les parties doivent s'abstenir de tous actes tendant à faire obstacle à la reprise de l'application du traité.»

247

6.41. Il convient également de préciser que, étant donné que les violations du traité par le Costa Rica portent atteinte à la navigabilité du fleuve San Juan et aux droits de navigation prévus à l'article VI du traité, seule l'application de cette disposition devrait être suspendue au titre de l'article 72 précité de la convention de Vienne sur le droit des traités ainsi que de son article 44 (relatif à la «divisibilité des dispositions d'un traité»), qui est ainsi libellé :

«2. Une cause de nullité ou d'extinction d'un traité, de retrait d'une des parties ou de suspension de l'application du traité reconnue aux termes de la présente Convention ne peut être invoquée qu'à l'égard de l'ensemble du traité, sauf dans les conditions prévues aux paragraphes suivants ou à l'article 60.

⁶¹³ *Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie/Slovaquie), arrêt, C.I.J. Recueil 1997, p. 38, par. 46.*

3. Si la cause en question ne vise que certaines clauses déterminées, elle ne peut être invoquée qu'à l'égard de ces seules clauses lorsque :

- a) ces clauses sont séparables du reste du traité en ce qui concerne leur exécution ;
- b) il ressort du traité ou il est par ailleurs établi que l'acceptation des clauses en question n'a pas constitué pour l'autre partie ou pour les autres parties au traité une base essentielle de leur consentement à être liées par le traité dans son ensemble ; et
- c) il n'est pas injuste de continuer à exécuter ce qui subsiste du traité.»

6.42. Il y a toutefois lieu de souligner que les dispositions concernant la frontière entre les Parties telle qu'elle a été fixée par le traité de 1858 demeureraient, en toutes circonstances, en vigueur. Ainsi que la Cour l'a exposé en l'affaire *Jamahiriya arabe libyenne/Tchad*,

«[u]ne fois convenue, la frontière demeure, car toute autre approche priverait d'effet le principe fondamental de la stabilité des frontières, dont la Cour a souligné à maintes reprises l'importance (*Temple de Préah Vihéar, C.I.J. Recueil 1962*, p. 34 ; *Plateau continental de la mer Egée, C.I.J. Recueil 1978*, p. 36).

248

73. Une frontière établie par traité acquiert ainsi une permanence que le traité lui-même ne connaît pas nécessairement. Un traité peut cesser d'être en vigueur sans que la pérennité de la frontière en soit affectée.»⁶¹⁴

6.43. Par ailleurs, au vu des manquements du Costa Rica au regard, non seulement du traité de 1858, mais également de nombreuses règles du droit international général et de différents autres traités — ainsi qu'exposé aux chapitres 4 et 5 du présent mémoire —, le Nicaragua est fondé à prendre des contre-mesures à l'endroit du défendeur. Le droit applicable en la matière est résumé dans les articles 49 à 53 du projet d'articles de la CDI sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite⁶¹⁵. En la présente espèce, la suspension du droit de navigation dont jouit le Costa Rica sur le fleuve San Juan est «proportionnel[le] au préjudice subi» par le Nicaragua⁶¹⁶. Cette mesure est tout à fait de nature à «permettre la reprise de l'exécution des obligations en question»⁶¹⁷ et à amener le Costa Rica «à s'acquitter des obligations qui lui incombent» afin de réparer le préjudice subi par le Nicaragua⁶¹⁸.

249

6.44. Pareille mesure serait d'autant plus justifiée que le Costa Rica a délibérément cherché à causer du tort au Nicaragua en représailles à un prétendu «acte d'agression de la part du pays voisin, le Nicaragua»⁶¹⁹. Cette intention belliqueuse est attestée, par exemple, par les propos de M. Alfio Piva, deuxième vice-président du Costa Rica, qui a déclaré que les Nicaraguayens

⁶¹⁴ *Différend territorial (Jamahiriya arabe libyenne/Tchad)*, arrêt, *C.I.J. Recueil 1994*, p. 37, par. 72-73.

⁶¹⁵ Les articles sont annexés à la résolution 56/83 en date du 12 décembre 2001 de l'Assemblée générale des Nations Unies.

⁶¹⁶ *Ibid.*, art. 51.

⁶¹⁷ *Ibid.*, art. 49, par. 3).

⁶¹⁸ *Ibid.*, art. 49, par. 1).

⁶¹⁹ Costa Rica, décret n° 36440-MP du 7 mars 2011 (année CXXXIII),(MN, vol. II, annexe 11).

n'avaient qu'à «manger le San Juan» puisque la construction de la nouvelle route rendait le fleuve inutile pour le Costa Rica.⁶²⁰

6.45. Les conclusions du Nicaragua, telles qu'elles sont exposées ci-après, tirent les conséquences du présent chapitre.

⁶²⁰ «Le vice-président du Costa Rica propose de manger le San Juan», article paru le 23 janvier 2012 dans *El Nuevo Diario* (Nicaragua), (annexe 102 du CMN en l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c. Nicaragua)*).

CONCLUSIONS

251

1. Pour les raisons exposées dans le présent mémoire, la République du Nicaragua prie la Cour de dire et juger que, par ses agissements, le Costa Rica a violé :

- i) l'obligation lui incombant de ne pas porter atteinte à l'intégrité du territoire nicaraguayen tel que délimité par le traité de limites de 1858, la sentence Cleveland de 1888 et les cinq sentences rendues par l'arbitre E. P. Alexander les 30 septembre 1897, 20 décembre 1897, 22 mars 1898, 26 juillet 1899 et 10 mars 1900, respectivement ;
- ii) l'obligation lui incombant de ne pas causer de dommages au territoire nicaraguayen ; et
- iii) les obligations lui incombant au titre du droit international général et des conventions applicables en matière de protection de l'environnement, dont la convention de Ramsar relative aux zones humides, l'accord sur les zones frontalières protégées entre le Nicaragua et le Costa Rica (accord sur le système international de zones protégées pour la paix [SIAPAZ]), la convention sur la diversité biologique et la convention concernant la conservation de la biodiversité et la protection des zones prioritaires de faune et de flore sauvages d'Amérique centrale.

2. Le Nicaragua prie également la Cour de dire et juger qu'il incombe au Costa Rica :

- i) de mettre fin à tous les travaux de construction en cours qui portent atteinte, ou sont susceptibles de porter atteinte à ses droits ;
- ii) de rétablir le *statu quo ante* ;

252

- iii) de l'indemniser pour tous les dommages causés, en prenant notamment à sa charge les frais supplémentaires de dragage du fleuve San Juan, le montant de l'indemnisation restant à déterminer à un stade ultérieur de la procédure ;
- iv) de s'abstenir de poursuivre ou de mettre en chantier tout nouveau projet dans la région sans avoir procédé à une évaluation en bonne et due forme de l'impact transfrontière sur l'environnement, dont les résultats devront être soumis en temps voulu au Nicaragua pour lui permettre de les analyser et d'y réagir.

3. La République du Nicaragua prie en outre la Cour de dire et juger

- i) que le Nicaragua est en droit, conformément au traité de 1858, selon l'interprétation qui en a été faite par les sentences arbitrales ultérieures, d'effectuer les travaux qu'il estime opportuns pour améliorer la navigabilité du fleuve San Juan, y compris des travaux de dragage visant à lutter contre la sédimentation et les autres obstacles à la navigation ;
- ii) que, ce faisant, le Nicaragua a le droit de rétablir les conditions de navigabilité qui existaient à l'époque de la conclusion du traité de 1858 ;
- iii) que, au vu des violations du traité de 1858 et de nombreuses autres règles de droit international commises par le Costa Rica, le Nicaragua a le droit de prendre des contre-mesures appropriées, et notamment de suspendre le droit de navigation sur le fleuve San Juan de Nicaragua conféré au Costa Rica.

253

4. Enfin, le Nicaragua prie la Cour d'ordonner au Costa Rica de prendre immédiatement les mesures d'urgence préconisées par ses propres experts et exposées en détail dans le rapport Kondolf, afin de contenir ou d'atténuer le dommage qui continue d'être causé au fleuve San Juan de Nicaragua et au milieu environnant.

Si le Costa Rica ne décide pas lui-même de prendre ces mesures, et si la Cour estime qu'elle ne peut rendre une ordonnance en ce sens que si la procédure prévue aux articles 73 et suivants de son Règlement a été intégralement suivie, la République du Nicaragua se réserve le droit de solliciter des mesures conservatoires au titre de l'article 41 du Statut et conformément à la procédure y afférente visée aux articles 73 et suivants du Règlement, ainsi que d'amender et de modifier les présentes conclusions à la lumière des autres pièces de procédure qui seront déposées en l'affaire.

La Haye, le 19 décembre 2012.

ATTESTATION

255

J'ai l'honneur de certifier que le présent mémoire et les documents y annexés dans le volume II sont des copies conformes aux documents originaux et que les traductions anglaises établies par la République du Nicaragua sont exactes.

La Haye, le 19 décembre 2012.

L'agent de la République du Nicaragua,
(Signé) Carlos J. ARGÜELLO-GÓMEZ.

LISTE DES ANNEXES

VOLUME II

Annexe	Document
1	G. Mathias Kondolf, Danny Hagans, Bill Weaver et Eileen Weppner : «Impacts environnementaux de la route Juan Rafael Mora Porras, ou route 1856 (Costa Rica), sur le fleuve San Juan (Nicaragua)» décembre 2012.
2	Ministère costa-ricien de l'environnement, de l'énergie et des télécommunications, réseau national des zones de conservation (SINAC), ministère des travaux publics et des transports, conseil national des autoroutes et commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence «plan de gestion environnementale pour la route Juan Rafael Mora Porras», avril 2012.
3	Laboratoire national des matériaux et des modèles structurels de l'Université du Costa Rica, «rapport d'inspection de la route frontalière Juan Rafael Mora Porras, ou route 1856», mai 2012.
4	Collège des ingénieurs et architectes du Costa Rica, «rapport d'inspection des travaux réalisés sur la route frontalière, dans la zone nord parallèle au fleuve San Juan», 8 juin 2012.
SOURCES CONVENTIONNELLES, LÉGISLATIVES ET JURISPRUDENTIELLES	
5	Traité de limites entre le Costa Rica et le Nicaragua, 15 avril 1858.
6	<p>1) Sentence arbitrale du président des Etats-Unis d'Amérique au sujet de la validité du traité de limites de 1858 entre le Costa Rica et le Nicaragua («sentence Cleveland»), rendue le 22 mars 1888 à Washington D.C. et réimprimée dans le <i>Recueil des sentences arbitrales</i> des Nations Unies, vol. XXVIII (2006), p. 207-211.</p> <p>2) Première sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 30 septembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le <i>Recueil des sentences arbitrales</i> des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 215-221.</p> <p>3) Deuxième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 20 décembre 1897 à San Juan del Norte et réimprimée dans le <i>Recueil des sentences arbitrales</i> des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 223-225.</p> <p>4) Troisième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 22 mars 1898 à San Juan del Norte et réimprimée dans le <i>Recueil des sentences arbitrales</i> des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 227-230.</p> <p>5) Quatrième sentence de l'arbitre E. P. Alexander sur la question de la frontière entre le Costa Rica et le Nicaragua, rendue le 26 juillet 1899 à Greytown et réimprimée dans le <i>Recueil des sentences arbitrales</i> des Nations Unies, vol. XXVIII (2007), p. 231-235.</p>

Annexe	Document
7	Accord sur les zones frontalières protégées entre le Costa Rica et le Nicaragua (accord sur le SIAPAZ), signé à Puntarenas (Costa Rica) le 15 décembre 1990.
8	Nicaragua, décret exécutif n° 527 du 17 avril 1990, publié le 23 avril 1990 dans le n° 78 de <i>La Gaceta</i> .
9	Nicaragua, décret exécutif n° 22962 du 15 février 1994, couloir frontalier formé par les territoires situés le long de la frontière avec le Nicaragua, de Punta Castilla dans la mer des Caraïbes à la baie de Salinas dans l'océan Pacifique, déclaré réserve naturelle nationale.
10	Nicaragua, décret n° 66-99 du 31 mai 1999, «Actualisation et définition des catégories et limites des zones protégées situées sur le territoire sud-est du Nicaragua».
11	Costa Rica, décret n° 36440-MP du 7 mars 2011 (année CXXXIII), publié dans le n° 46 de <i>La Gaceta</i> (La Uruca, San José (Costa Rica)).
12	Costa Rica, arrêtés et règlements, présidence de la République, commission nationale pour la prévention des risques et la gestion des situations d'urgence. Décision n° 0362-2011, règlement du 21 septembre 2011 relatif aux procédures d'achat et de passation de marchés sous un régime d'exception, conformément au décret n° 36440 instituant l'état d'urgence.
13	Cour centraméricaine de Justice, affaire n° 12-06-12-2011, arrêt du 21 juin 2012.
NOTES DIPLOMATIQUES	
14	Note diplomatique MRE/DVM/AJST/500/11/11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen.
15	Note diplomatique DM-AM-601-11 en date du 29 novembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica.
16	Note diplomatique MRE/DVS/VJW/0685/12/11 en date du 10 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Costa Rica par son homologue nicaraguayen.
17	Note diplomatique DVM-AM-286-11 en date du 20 décembre 2011 adressée au ministre des affaires étrangères du Nicaragua par le ministre des affaires étrangères et des cultes du Costa Rica.
CORRESPONDANCE	
18	Note DM-JAS-1397.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA).
19	Note DM-JAS/1393.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée à l'UNESCO par le ministre de l'environnement et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA).
20	Note DM-JAS.1350.11.11 en date du 28 novembre 2011 adressée au Secrétaire général de la convention de Ramsar par le ministre de l'environnement et des ressources

Annexe	Document
	naturelles du Nicaragua (MARENA).
21	Note DM-JAS-1398.12.11 en date du 10 décembre 2011 adressée à la commission centraméricaine de l'environnement et du développement (CCAD) par le ministre de l'environnement du Nicaragua et des ressources naturelles du Nicaragua (MARENA).
ARTICLES DE PRESSE	
22	<i>Semanario Universidad</i> (Costa Rica), «La construction d'une autoroute le long du San Juan suscite des craintes pour l'environnement», 1 ^{er} novembre 2011.
23	<i>Diario Extra</i> (Costa Rica) «Nicaragua Request Studies on the Soberania Road», 13 décembre 2011.
24	<i>El País</i> (Costa Rica), «Mme Chinchilla défend l'autoroute critiquée par le Nicaragua et refuse le dialogue», 14 décembre 2011 (<i>Source</i> : EFE/13 décembre 2011).
25	<i>El Nuevo Diario</i> (Nicaragua), «L'autoroute construite le long du San Juan par le Costa Rica sans aucune étude préalable suscite l'indignation générale», 15 décembre 2011.
26	<i>La Prensa</i> (Nicaragua) «Surroundings Damage Could not be hidden», 14 janvier 2012.
27	<i>La Prensa</i> (Nicaragua) «Costa Rica's difficulties due to road construction», 16 janvier 2012.
28	<i>El Nuevo Diario</i> (Nicaragua) «Central American Parliament supports CCJ decision on environmental damage by Costa Rica», 27 février 2012.
29	<i>La Prensa</i> (Nicaragua) «Central American Parliament urges Costa Rica to respect environmental security in the San Juan River», 27 février 2012.
30	<i>La Prensa</i> (Nicaragua) «San Jose should respect the river», 28 février 2012.
31	<i>La Nación</i> (Costa Rica) «The damage had already taken place», 24 mai 2012.
32	<i>El País</i> (Costa Rica) «Faced with criticism, Conavi confirms to have done work on 332 kilometers of roads around route 1856», 26 mai 2012.
33	<i>La Nación</i> (Costa Rica) «Le mal était fait», 24 mai 2012.
34	CONAVI Press Release, 25 mai 2012.
35	<i>La Nación</i> (Costa Rica) «Serious errors expose trail to risk of collapse during the rainy season», 28 mai 2012.
36	<i>Diario Extra</i> (Costa Rica) «Government acknowledges mistakes in the construction of the trail», accessible à l'adresse suivante : http://www.diarioextra.com/2012/mayo/30/nacionales13.php , 30 mai 2012.
37	<i>El País</i> (Costa Rica) «Environmental Court Confirmed Excessive Felling for Construction of 1856 Trail», 15 juillet 2012.

Annexe	Document
38	<i>El País</i> (Costa Rica) «Road 1856: First Study by the TAA Points Out Impacts to the Protection Area of the San Juan River», 26 juillet 2012.
39	<i>La Nación</i> (Costa Rica) «Border Roadway presents more Collapsing», 13 août 2012.
40	<i>La Nación</i> (Costa Rica) «The Ministry for Public Works and Transport will sign contracts for conclusion of project», 29 août 2012.
