

TRADUCTION NON OFFICIELLE

**Réponse du gouvernement des États-Unis
du Mexique**
à la communication SEM-18-002
(Metrobús Reforma)

Présentée au Secrétariat de la Commission de
coopération environnementale en vertu du
paragraphe 14(3) de l'*Accord nord-américain de
coopération dans le domaine de l'environnement*

SEMARNAT
SECRETARÍA DE
MEDIO AMBIENTE
Y RECURSOS NATURALES



I. INTRODUCTION

Le 2 février 2018, l'Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C., et La Voz de Polanco, A.C., deux organisations de la société civile situées aux États-Unis du Mexique (les « auteurs »), ont présenté une communication au Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (le « Secrétariat »), en vertu de l'article 14 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE), dans laquelle ils alléguaient que le Mexique avait omis d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement relativement à la construction du couloir de transport en commun Metrobús Reforma (la « ligne 7 du métrobus » ou le « projet Metrobús Reforma »).

Le 1^{er} mai 2018, le Secrétariat a déterminé que la communication SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) [la « communication »] satisfaisait à tous les critères de recevabilité énoncés au paragraphe 14(1) de l'ANACDE, et qu'en vertu du paragraphe 14(2) de cet accord international, elle méritait une réponse de la part du gouvernement du Mexique au sujet de l'application efficace des dispositions énumérées ci-dessous à l'égard du projet Metrobús Reforma.

a) Relativement à l'évaluation des répercussions environnementales (ERE) du projet Metrobús Reforma :

- i) L'article 44, le paragraphe 46(III), l'alinéa 46(IV)a), les paragraphes 46(VIII) et (IX), les articles 47, 48, 49, 50, 51, 52 *bis*, 53 et 111, et le paragraphe 112(VIII) de la *Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal* (LAPT, Loi environnementale sur la protection des terres dans le District fédéral).
- ii) Le paragraphe 6(C), l'alinéa 6(D)I), le sous-alinéa 6(D)II)(131), et les articles 14, 41, 44, 50, 52, 54, 62 et 63 du *Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo* (RIAR, Règlement sur les répercussions environnementales et les risques) de la ville de Mexico (CDMX).
- iii) Le paragraphe 7(V) de la *Ley de Movilidad* (LM, Loi sur la mobilité) du District fédéral.

b) Relativement à la participation du public dans le cadre de l'ERE du projet Metrobús Reforma :

- i) Les articles 6, 7 et 8 de la *Convention concernant les peuples indigènes et tribaux dans les pays indépendants* de l'Organisation internationale du Travail (la « Convention 169 »).
- ii) Les articles 13 et 85 de la LAPT.

- iii) L'article 45, le paragraphe 53(III) et les articles 57, 58 et 60 du RIAR.
- c) Relativement à la gestion de la végétation et des arbres dans le cadre des travaux de construction du projet Metrobús Reforma, ainsi qu'à la protection des sols et à la réalisation d'activités dans les zones de valeur environnementale (ZVE) ou les aires naturelles protégées (ANP) adjacentes au site du projet Metrobús Reforma :**
- i) Le paragraphe 134(II) de la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEEPA, Loi générale sur l'équilibre écologique et la protection de l'environnement).
 - ii) Les articles 88 *bis* 1, 89 *bis* et 93 *bis* 1, et le paragraphe 105(II) de la LAPT.
 - iii) La *Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-001-RNAT-2015* (Norme environnementale du District fédéral NADF-001-RNAT-2015) établissant les exigences et les spécifications techniques que doivent satisfaire les personnes physiques, les personnes morales publiques ou privées, les autorités et, de manière générale, toutes autres personnes qui effectuent des travaux d'élagage, d'abattage, de transplantation ou de plantation d'arbres dans le District fédéral, ci-après la « NADF-001 ».
- d) Relativement aux plans de gestion des déchets dangereux, des déchets solides et des déchets visés par une gestion particulière lors des travaux de construction et de l'exploitation du projet Metrobús Reforma :**
- i) L'article 150 et le paragraphe 151 *bis*(III) de la LGEEPA.
 - ii) Les paragraphes 7(IX), 9(III) à (VI) et 31(I) à (VII), et l'article 42 de la *Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos* (LGPGIR, Loi générale sur la prévention et la gestion intégrée des déchets).
 - iii) Les articles 16, 17, 20, 21, 24, 26 et 29 du *Reglamento de la LGPGIR* (Règlement de la LGPGIR);
 - iv) Les articles 12 à 24 de la *Ley de Residuos Sólidos* (LRS, Loi sur les déchets solides) du District fédéral;
 - v) La *Norma Oficial Mexicana NOM-161-SEMARNAT-2011* (Norme officielle mexicaine NOM-161-SEMARNAT-007), qui établit les critères servant à classifier les déchets visés par une gestion particulière et à déterminer lesquels doivent faire l'objet d'un plan de gestion, dresse la liste de ces déchets, définit la procédure à suivre pour décider s'ils doivent être inclus ou exclus, et précise les éléments à prendre en compte de même que la marche à suivre afin d'élaborer des plans de gestion, ci-après la « NOM-161 »); la *Norma Ambiental para el*

Distrito Federal NADF-007-RNAT-2013 (Norme environnementale du District fédéral NADF-007-RNAT-2013), qui établit la classification et les spécifications en matière de gestion des déchets de construction et de démolition dans le District fédéral, ci-après la « NADF-007 ».

e) Relativement aux émissions atmosphériques prévues dans le cadre du projet Metrobús Reforma :

- Le deuxième paragraphe de l'article 109 *bis*, et l'article 110 de la LGEEPA.

f) Relativement au changement d'affectation des terres présumées forestières dans le cadre du projet Metrobús Reforma :

- i) L'article 117 de la *Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable* (LGDFS, Loi générale sur le développement forestier durable)¹.
- ii) Le paragraphe 122(V) du *Reglamento de la LGDFS* (Règlement de la LGDFS).

Le gouvernement des États-Unis du Mexique formule la présente réponse conformément au paragraphe 14(3) de l'ANACDE et aux *Lignes directrices relatives aux communications sur les questions d'application*. Il y communique les informations demandées par le Secrétariat dans sa décision prise en vertu des paragraphes 14(1) et (2), et y aborde chacune des allégations formulées par les auteurs dans la communication. Il demande également au Secrétariat que les annexes A, D et F soient considérées comme confidentielles conformément à l'alinéa 39(1)b) de l'ANACDE, car il s'agit de documents ayant un caractère sensible en vertu des lois applicables aux États-Unis du Mexique.

¹ Les allégations formulées dans la communication se fondent sur la LGDFS, publiée au *Diario Oficial de la Federación* (DOF, Journal officiel de la Fédération) le 25 février 2003. Cependant, entre la date de la communication et la date de publication de la réponse de la Partie, la LGDFS a été abrogée par un décret, publié au DOF le 5 juin 2018, par lequel une nouvelle LGDFS a été adoptée. La réponse de la Partie se fonde sur la LGDFS abrogée.

II. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT À L'ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET METROBÚS REFORMA

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat

Les auteurs allèguent que les autorités de la CDMX ont omis d'assurer l'application de la législation de l'environnement dans le processus d'évaluation des répercussions environnementales (ERE) du projet Metrobús Reforma. Ils allèguent également que le *Secretaría del Medio Ambiente* (Sedema, Service de l'environnement) de l'administration de la CDMX ne disposait pas de suffisamment d'informations pour prendre des mesures d'atténuation permettant de prévenir ou de réduire les effets négatifs du projet Metrobús Reforma sur l'environnement. Enfin, les auteurs font valoir que le Sedema n'a pas pris en compte toutes les répercussions environnementales du projet, comme l'exige la LAPT.

Dans sa décision en vertu des paragraphes 14(1) et (2) de l'ANACDE, le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'application efficace de l'article 44, du paragraphe 46(III), de l'alinéa 46(IV)a), des paragraphes 46(VIII) et (IX), des articles 47, 48, 49, 50, 51, 52 *bis*, 53 et 111, et du paragraphe 112(VIII) de la LAPT; du paragraphe 6(C), des alinéas 6(D)I) et (II), et des articles 14, 41, 44, 50, 52, 54, 62 et 63 du RIAR; et du paragraphe 7(V) de la LM relativement à l'objet de la présente section.

B) Réponse de la Partie

- a. Application efficace **de l'article 44, du paragraphe 46(III), de l'alinéa 46(IV)a), des paragraphes 46(VIII) et (IX), et des articles 47, 48, 49, 52 bis, 53, 111 et 112 de la LAPT, ainsi que du paragraphe 6(C), de l'alinéa 6(D)I), du sous-alinéa 6(D)II)(131) et des articles 14, 41, 44, 50, 52, 54, 62 et 63 du RIAR**

En ce qui concerne l'application efficace de la législation de l'environnement afférent à la présente section, le 30 novembre 2016, le Sedema a accordé une autorisation environnementale conditionnelle en matière de répercussions environnementales (ci-après l'« autorisation environnementale ») pour le projet Metrobús Reforma dans le cadre de la décision n° SEDEMA/DEIA/014363/2016, dont une copie est jointe à la présente réponse, à l'**annexe A**.

L'autorisation environnementale a été publiée dans le dossier n° DEIA-ME-1588/2016, intitulé « Construction du couloir routier de la ligne 7 du métrobus qui passera sur l'avenue Paseo de la Reforma, dans le tronçon entre Indios Verdes et Fuente de Petróleos, et qui se trouvera dans la zone d'influence des arrondissements de Gustavo A. Madero, de Cuauhtémoc et de Miguel Hidalgo » [*traduction*]. Ce document a donné suite à la demande du *Secretaría de Obras y Servicios* (Sobse, Service des travaux et des services publics) d'obtenir une autorisation environnementale (AE) particulière, présentée le 24 août 2016

conformément au paragraphe 44(II) et à l'alinéa 46(IV)a) de la LAPT, ainsi qu'aux articles 41 et 44 du RIAR. Ladite autorisation environnementale est conforme à la législation de l'environnement en vigueur dans la CDMX, plus particulièrement à l'article 53 de la LAPT et aux paragraphes 3(VI) et 67(II) du RIAR, qui prévoient la possibilité d'accorder une autorisation environnementale en matière de répercussions environnementales.

Les auteurs font valoir que le Sedema n'a pas tenu compte de toutes les répercussions environnementales, comme l'exige la LAPT, lorsqu'il a accordé l'autorisation environnementale. Cependant, le processus d'ERE pour la CDMX doit être entrepris à la demande des personnes qui souhaitent réaliser un projet, des travaux ou des activités s'inscrivant dans l'un des cas prévus à l'article 46 de la LAPT, et c'est l'autorité compétente qui évalue les répercussions potentielles du projet, des travaux ou des activités en question sur l'environnement, selon les informations fournies par le demandeur. Une telle demande doit comprendre les éléments suivants :

- **Une description du projet ou de l'activité**, en mettant en évidence la nature et les caractéristiques du projet.
- **Une division du projet ou de l'activité en phases élémentaires**, en décrivant en détail chacune des quatre phases du projet en question, soit la préparation de l'emplacement, les travaux de construction, l'exploitation et l'abandon du projet.
- **Une description de l'état de l'environnement avant l'exécution du projet, des travaux ou des activités en question**, en caractérisant le milieu physique, y compris en décrivant les éléments biotiques et abiotiques, en se fondant à la fois sur des éléments théoriques et le travail sur le terrain, ainsi qu'en décrivant l'environnement social et économique de l'emplacement du projet.
- **La portée de la déclaration de répercussions environnementales (DRE)**, en définissant la portée de l'exécution du projet, des travaux ou des activités et leurs répercussions sur les ZVE et les ANP, ainsi que leur conformité à l'ordre juridique de la CDMX.
- **La détermination des répercussions**, en définissant, selon la nature du projet, des travaux ou des activités, les répercussions qu'ils pourraient avoir sur l'environnement de manière logique, mesurable et quantifiable, ainsi que l'effet cumulatif qui pourrait en découler.
- **Des solutions de rechange**, en fournissant à l'autorité différentes options d'exécution du projet, des travaux ou des activités en question, en vue de déterminer celle qui aura le moins de répercussions sur l'environnement.

- **La détermination de mesures d'atténuation**, en proposant la mise en œuvre de mesures logiques et réalisables afin de réduire les répercussions environnementales.

D'après les articles de la LAPT cités par les auteurs de la communication et au sujet desquels le Secrétariat a demandé une réponse au gouvernement du Mexique, il ne semble pas exister de catalogue énumérant les répercussions environnementales particulières que le Sedema doit prendre en compte en vue de délivrer une AE. Au contraire, le paragraphe 47(V) de la LAPT prévoit que les personnes qui souhaitent entreprendre un projet, des travaux ou des activités assujettis à un processus d'ERE doivent, dans le cadre de leur étude préalable, déterminer, décrire et évaluer les répercussions environnementales qu'entraînera l'exécution de ce projet, de ces travaux ou de ces activités au cours de leurs différentes étapes, et déterminer les indicateurs environnementaux du projet, que le Sedema vérifie et prend en compte comme il se doit lors de la prise d'une décision en matière de répercussions environnementales dûment justifiée et adéquate sur le plan technique. L'article 52 *bis* de la LAPT prévoit que « pour obtenir davantage d'éléments d'évaluation et, au besoin, pour vérifier le contenu des études de répercussions environnementales dans leurs différentes versions, ou pour obtenir plus d'éléments d'évaluation des dommages causés à l'environnement, le [Sedema] [...] peut effectuer des enquêtes techniques sur les lieux du projet, des travaux ou des activités » [*traduction*]. Bien que cette vérification soit un pouvoir potestatif aux termes de l'article 52 *bis* de la LAPT et de l'article 52 du RIAR, le Sedema a effectué les enquêtes indiquées avant d'accorder l'autorisation dont il est question dans la communication, comme en fait état l'autorisation environnementale.

En raison de la nature du projet Metrobús Reforma, comme l'indique l'autorisation environnementale (pages 10 à 21), le Sedema a évalué les différentes répercussions environnementales du projet et a exigé la prise de mesures de prévention et d'atténuation.

L'application de ces mesures a d'ailleurs été vérifiée par le *Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial* (PAOT, Bureau du procureur de l'environnement et de l'aménagement du territoire) de la CDMX, tel que l'indique le dossier PAOT-2015-AO-21-SPA-9, dans le cadre duquel il a mené 26 enquêtes factuelles. Ces enquêtes consistaient en des visites ayant pour but de vérifier la conformité aux dispositions juridiques en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, ainsi que de relever les actes, les faits ou les omissions qui pourraient entraîner un déséquilibre écologique, des dommages à l'environnement ou une détérioration grave de ce dernier. Les mesures de prévention et d'atténuation mentionnées, vérifiées par le PAOT, portaient notamment sur l'abattage d'arbres, la production de déchets et l'émission de bruit. Le rapport sur les activités du PAOT relatives au projet Metrobús Reforma est joint à la présente réponse, à l'**annexe B**.

Il est important de souligner que l'article 48 de la LAPT ne s'applique pas à l'objet de la communication, puisque le projet Metrobús Reforma ne sera pas réalisé dans une ZVE ou une ANP, un cas énoncé à l'alinéa 46(IV)a) de ladite loi. Au même titre, les dispositions des

alinéas 6(C)I) et II) et de l'article 14 du RIAR ne s'appliquent pas. Ne s'appliquent pas non plus l'alinéa 6(D)I) et le sous-alinéa 6(D)II)(131) du RIAR, puisque le projet Metrobús Reforma n'est pas adjacent à une ANP, mais bien à une ZVE, comme il en sera fait état plus loin dans la présente réponse.

D'autre part, il convient de faire savoir aux auteurs que l'article 63 du RIAR ne s'applique pas à l'objet de la communication puisque les travaux de construction du projet Metrobús Reforma ne sont pas considérés comme des activités ou des travaux dangereux au sens du paragraphe 6(K) du RIAR.

b. Application efficace des articles 49, 50 et 51 de la LAPT, et de l'article 50 du RIAR

Étant donné que ces articles traitent de la participation du public dans le cadre du processus d'ERE, leur application efficace sera abordée au point III. de la présente réponse.

c. Application efficace des articles 111 et 112 de la LAPT

Les articles 111 et 112 de la LAPT cités par les auteurs, et au sujet desquels le Secrétariat demande une réponse, se trouvent au chapitre V, « Conservation et utilisation durable des sols » [*traduction*], du titre IV, « Protection, restauration et utilisation durable des ressources naturelles » [*traduction*], et stipulent ce qui suit :

« **Article 111.** Pour la conservation, la restauration, la protection et l'utilisation durable des sols sur le territoire du District fédéral, les critères suivants sont pris en compte :

I. Les sols doivent être utilisés d'une manière compatible avec leurs qualités naturelles qui assure la préservation constante des ressources naturelles de la Terre et qui ne perturbe pas l'équilibre des écosystèmes;

II. L'exécution de travaux publics ou privés qui peuvent provoquer la détérioration des sols doit comprendre des mesures équivalentes de régénération, de récupération et de restauration de leurs qualités naturelles;

III. La nécessité de prévenir et de réduire l'érosion, la détérioration des propriétés physiques, chimiques ou biologiques des sols, ainsi que la perte de végétation naturelle;

IV. La prise de mesures de régénération, de récupération et de réhabilitation nécessaires à la restauration des zones touchées par des phénomènes de dégradation, de salinisation ou de désertification;

V. L'accumulation et le dépôt de déchets constituent une source de pollution qui altère les processus biologiques des sols;

VI. La nécessité d'éviter les pratiques qui perturbent les sols et qui nuisent à leur utilisation ou à leur exploitation, ou qui présentent des risques pour la santé.

Article 112. Les critères ci-dessus s'appliquent dans les cas suivants :

I. Le soutien aux activités agricoles accordé par les services de l'administration publique du District fédéral, directement ou indirectement, afin qu'elles favorisent l'intégration progressive de cultures compatibles avec la préservation de l'équilibre écologique et la restauration des écosystèmes;

I bis. L'élaboration et la mise en œuvre de programmes qui mettent en place des mécanismes de compensation pour la protection, la conservation ou l'expansion des services écosystémiques, ainsi que pour la réalisation d'activités de développement rural, équitable et durable dans les zones de conservation;

II. L'autorisation de fractionner les lotissements et les établissements humains en général;

III. La modification et l'élaboration de programmes de développement urbain;

IV. L'établissement d'usages, de réserves et d'affectation des sols dans le cadre de programmes de développement urbain, ainsi que d'activités de restauration et de conservation des zones habitées;

V. Les dispositions, les programmes et les directives techniques visant la conservation, la protection et la restauration des sols dans le cadre d'activités agricoles, minières, forestières et hydrauliques;

VI. Les activités d'exploration, d'exploitation, d'extraction et d'utilisation de matières ou de substances qui ne sont pas réservées à la Fédération, ainsi que les travaux d'excavation et toutes les activités qui dégradent les ressources et la végétation forestière;

VII. L'élaboration du programme d'aménagement écologique;

VIII. L'évaluation des répercussions environnementales des travaux ou des projets qui sont présentés au Secrétariat » [traduction].

Il ressort de la lecture et de l'analyse des dispositions susmentionnées que l'article 111 de la LAPT constitue un catalogue de critères à observer à des fins de conservation, de restauration, de protection et d'utilisation durable des sols sur le territoire du District fédéral, et que les dispositions de cet article ne seraient applicables à l'objet de la communication qu'en vertu du paragraphe 112(VIII) de ladite loi, selon lequel ces mêmes critères s'appliquent à l'ERE des projets présentés au Sedema. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas au projet Metrobús Reforma, car il a été réalisé sur des sols qui ne fournissent pas de services écosystémiques et qui ne font pas l'objet d'une réglementation particulière, comme c'est le cas à l'égard des zones de conservation. Les sols sur lesquels a été réalisé le projet Metrobús Reforma sont qualifiés de « sols urbains », qui sont définis à l'article 5 de la LAPT comme étant des « zones que le *Programa General de Desarrollo Urbano* (Programme général de développement urbain) classe comme telles, parce qu'elles disposent d'infrastructures, d'équipements et de services qui ne répondent pas aux critères des zones de conservation, conformément au *Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal* (Programme général d'aménagement écologique du District fédéral), à l'exception des centres urbains dans les collectivités rurales » [traduction]. Le projet Metrobús Reforma a donc été réalisé dans une « zone urbanisée » qui, selon l'article 3 du RIAR, est « une zone située dans un centre urbain ou une collectivité rurale réservée à des fins d'habitation, de production, de commerce ou d'un autre type de service communautaire, et qui fait partie du réseau de bâtiments et de routes, ce qui comprend les vieilles villes et, bien qu'elles ne soient pas bâties, les zones qui ont déjà fait l'objet d'un développement routier et urbain, avec l'approbation de l'autorité compétente et conformément aux programmes de développement urbain et d'aménagement écologique » [traduction].

À la lumière de ce qui précède, les dispositions des articles 111 et 112 de la LAPT ne s'appliquent pas à l'objet de la communication. En effet, puisque les sols sur lesquels le projet Metrobús Reforma a été réalisé sont urbanisés, il est peu probable qu'ils fassent l'objet de mesures de conservation, de restauration, de protection ou d'utilisation durable.

d. Application efficace du paragraphe 7(V) de la Ley de Movilidad

La *Ley de Movilidad* (LM, Loi sur la mobilité) est une loi locale de la CDMX qui vise à « établir les bases et les lignes directrices relatives à la planification, à la réglementation et à la gestion de la mobilité des personnes et du transport de marchandises » [traduction]. Le paragraphe 7(V), cité dans la communication et pour lequel le Secrétariat demande une réponse de la part du gouvernement du Mexique, établit quant à lui les principes de qualité que l'administration publique de la CDMX doit observer dans l'élaboration des politiques et programmes publics, en veillant à ce que « les composantes du système de mobilité répondent

aux exigences et possèdent les qualités requises pour remplir leur fonction, causer le moins possible de dommages à l'environnement, fournir un espace approprié et confortable aux passagers, être en bon état et dans des conditions salubres et sécuritaires, et donner lieu à un entretien régulier afin d'offrir des déplacements satisfaisants » [traduction].

Le texte du paragraphe 7(V) de la LM confirme que celui-ci a pour objet principal d'établir des critères que les autorités de la CDMX doivent prendre en compte lorsqu'elles réglementent des questions liées à la mobilité dans la ville, et non de protéger l'environnement. Ne satisfaisant pas aux critères énoncés au paragraphe 45(2) de l'ANACDE, cette loi ne s'inscrit donc pas dans la définition de « législation de l'environnement », et elle n'est conséquemment pas visée par le processus relatif aux communications sur les questions d'application dont il est question aux articles 14 et 15 de l'ANACDE (le « processus SEM, selon son acronyme anglais »). Compte tenu de ce qui précède, le gouvernement du Mexique ne formule pas de réponse à cet égard.

III. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT À LA PARTICIPATION DU PUBLIC À L'ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET METROBÚS REFORMA

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat

Les auteurs affirment qu'en plus d'être l'une des plus grandes villes du monde, la CDMX compte une démographie multiculturelle, car une population autochtone y réside, et que cette dernière n'a pas été consultée par l'administration de la CDMX avant l'autorisation du projet Metrobús Reforma. Par ailleurs, les auteurs soutiennent que l'*Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C.* (l'un des auteurs de la communication), « a constaté que le *Catálogo de Colonias y Pueblos Originarios del Distrito Federal 2010* (Catalogue des colonies et des peuples autochtones originaires du District fédéral, 2010) mentionne le fait que des membres de groupes autochtones empruntent les transports en commun de la CDMX. Ce document fait état de l'intégration de 1 775 colonies et de 40 peuples autochtones dans la géographie électorale de la ville » [traduction].

B) Réponse de la Partie

a. Application efficace des articles 6, 7 et 8 de la Convention 169

La Convention 169 n'est pas une loi ou un règlement dont l'objet premier consiste à protéger l'environnement ou à prévenir toute atteinte à la vie ou à la santé des personnes en assurant la prévention, la réduction ou le contrôle du rejet, de la décharge ou de l'émission de polluants environnementaux; le contrôle des produits chimiques, des substances, des matières et des déchets dangereux ou toxiques, et la diffusion d'informations à ce sujet; ou encore la protection des espèces sauvages, y compris celles menacées d'extinction, de leur habitat et des ANP. En d'autres termes, la Convention 169 ne s'inscrit pas dans la définition de

« législation de l'environnement » énoncée dans l'ANACDE et ne peut donc être prise en compte dans le cadre du processus SEM.

En outre, il est important de noter que ni la Convention 169 ni ses dispositions citées par les auteurs ne s'appliquent au projet Metrobús Reforma, étant donné que le projet n'est ni exécuté ni exploité dans des zones qui appartiennent à des communautés autochtones ou qu'elles habitent. Le projet ne causant donc aucun préjudice direct à ces communautés, ladite Convention et ses dispositions ne leur accordent pas le droit d'être consultées.

Sur la base de ces considérations, le gouvernement du Mexique ne fournit pas d'information sur l'application efficace de la Convention 169 dans le cadre du projet Metrobús Reforma.

a. Application efficace **de l'article 13 et du paragraphe 85(VI) de la LAPT**

Les dispositions citées par les auteurs et au sujet desquelles le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique sont les suivantes :

Article 13. Les autorités de la ville de Mexico sont tenues de :

- I. promouvoir la participation des citoyens à la gestion de l'environnement;
- II. promouvoir la protection de l'environnement et de la santé;
- III. coordonner les activités qui favorisent le renforcement de la résilience aux termes de la présente loi;
- IV. promouvoir et assurer l'utilisation efficace des ressources naturelles;
- V. réparer les préjudices causés par des activités qui nuisent à l'environnement et à la disponibilité future des ressources naturelles.

Article 85. Pour la protection, la restauration, la préservation et l'utilisation durable de la biodiversité, des ressources naturelles et des zones de conservation, ainsi que pour l'établissement, la réhabilitation, la protection et la préservation des aires naturelles protégées, les critères suivants sont minimalement pris en compte :

[...]

- VI. La participation de voisins, de communautés et de peuples autochtones, ainsi que de la population en général sera encouragée dans le cadre de programmes et d'activités

qui favorisent l'établissement, la protection et la surveillance des aires naturelles protégées.

D'une part, étant donné que l'**article 13 de la LAPT** ne s'inscrit pas dans la définition de « législation de l'environnement » au sens de l'ANACDE, il ne peut être pris en compte dans le cadre du processus SEM. Cette disposition se limite à imposer aux autorités environnementales de la CDMX des obligations générales en matière de gestion environnementale qui ne sont exécutées qu'en conjonction avec d'autres pouvoirs d'action concrets, et ce, en vertu de la LAPT.

D'autre part, l'**article 85 de la LAPT** établit que dans le cadre de l'établissement, de la réhabilitation, de la protection et de la préservation des ANP, il faut, entre autres, encourager la participation de voisins, de communautés et de peuples autochtones, ainsi que de la population en général **aux programmes et aux activités qui favorisent l'établissement, la protection et la surveillance des ANP**. Sans entrer dans l'analyse de la question de savoir si cette disposition s'inscrit effectivement dans la définition de « législation de l'environnement » au sens de l'ANACDE, le gouvernement du Mexique souligne qu'elle n'a rien à voir avec l'objet de la communication. En effet, le projet Metrobús Reforma n'implique aucune ANP et les mesures prises par les autorités environnementales de la CDMX concernant le projet ne sont en aucun cas liées à l'établissement ou à la gestion de quelque ANP que ce soit dans la ville.

Par ailleurs, il y a lieu de souligner que la participation du public au processus d'ERE du projet Metrobús Reforma n'est pas régie par les dispositions susmentionnées, mais plutôt par les articles 49, 50 et 51 de la LAPT, qui sont traités au point « c » ci-après.

- b. Application efficace **des articles 45, 49, 50 et 51, du paragraphe 53(III), et des articles 57, 58 et 60 du RIAR**

Les auteurs soutiennent que, dans le cadre du processus d'ERE, la LAPT prévoit que le dossier doit être mis à la disposition du public pour consultation, conformément aux fondements de la *Ley de Participación Ciudadana* (LPC, Loi sur la participation du public), et que le Sedema a omis de procéder à cette consultation lors de l'approbation du projet Metrobús Reforma. Les auteurs soulèvent également que le gouvernement de la CDMX a uniquement « réalisé un sondage les 20 et 22 juin 2017, six mois après la délivrance de l'autorisation environnementale, afin de remédier au non-respect de la législation de l'environnement » [*traduction*].

Pour sa part, le Secrétariat a demandé une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'article 45, le paragraphe 53(III), et les articles 57, 58 et 60 du RIAR relativement à la participation du public au processus d'ERE.

Dans la présente section, le gouvernement du Mexique fournit une réponse en lien avec les articles mentionnés par le Secrétariat. Cela dit, cette section traite également de l'application efficace de l'article 50 du RIAR : bien qu'il s'inscrive dans la législation de l'environnement pour laquelle une réponse a été demandée à la section II, il contient des dispositions relatives à la participation du public qui sont pertinentes. De plus, il y a lieu de mentionner que les questions concernant la participation du public au processus d'ERE du projet Metrobús Reforma sont régies par les articles 49, 50 et 51 de la LAPT, mais que le Secrétariat ne les a pas associées à la présente section qui porte sur le sujet. Ils y seront tout de même abordés afin de regrouper les réponses par thème, comme l'indique le Secrétariat dans sa décision prise en vertu des paragraphes 14(1) et (2).

Tout au long du processus d'ERE relatif au projet Metrobús Reforma, les autorités compétentes de l'administration de la CDMX se sont conformées aux dispositions de la LAPT et du RIAR concernant la participation et la consultation du public, afin de socialiser le projet et de favoriser l'analyse de ses répercussions environnementales et sociales. Cette démarche consistait à pouvoir valoriser chacune des opinions exprimées par les citoyens et à disposer de suffisamment d'éléments pour mettre en place des mesures d'atténuation, de compensation et de restauration des ressources naturelles dans la zone où sera exécuté le projet. Le tout est consigné dans l'autorisation environnementale.

Les consultations publiques liées au processus d'ERE sont menées conformément aux dispositions de la LPC, de la LAPT et du RIAR, et, selon l'article 50 de la LAPT, c'est le Sedema qui détermine les mesures et les mécanismes de fonctionnement qu'il juge pertinents pour le déroulement de la consultation. Les mesures dictées par le Sedema concernant les consultations publiques et la participation sociale sont conformes aux dispositions du RIAR, et elles ont été pleinement respectées lors de l'ERE du projet Metrobús Reforma. Les principales sont les suivantes :

- **La publication d'un résumé de l'étude des répercussions environnementales dans un journal diffusé à l'échelle nationale (articles 51 de la LAPT et 45 du RIAR) :**

Ce résumé a été publié le 2 septembre 2016 à la page 7A du journal *Sol de México*, comme l'indique la quatrième disposition de l'autorisation environnementale. Cette publication est conforme à toutes les exigences prévues à l'article 45 du RIAR.

- **Une fois la demande d'autorisation en matière de répercussions et de risques environnementaux déposée, le dossier correspondant doit être intégré à la déclaration de répercussions environnementales (DRE) et à ses annexes, et mis à la disposition du public pour consultation (article 49 de la LAPT, articles 46 et 57, et premier paragraphe de l'article 58 du RIAR) :**

Le dossier intégré à la DRE du projet Metrobús Reforma a été mis à la disposition du public pour consultation dans les locaux de la *Dirección General de Regulación Ambiental* (Direction générale de la réglementation environnementale) du Sedema, conformément aux dispositions pertinentes et dans le but principal de déterminer les besoins et de recueillir les demandes des citoyens. Nonobstant ce qui précède, durant la phase d'ERE du projet Metrobús Reforma, le Sedema **n'a reçu aucun commentaire ni aucune observation** de la part du public.

o **La publication d'une liste des DRE faisant l'objet d'une évaluation (deuxième paragraphe de l'article 58 du RIAR) :**

Le Sedema, par l'intermédiaire de la *Dirección General de Regulación Ambiental* (Direction générale de la réglementation environnementale), publie, à l'adresse <<https://www.sedema.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/tramites-de-impacto-ambiental>> ainsi qu'à son bureau de dépôt, toute liste des DRE en cours d'évaluation. C'est ce qu'il a fait pour la DRE correspondant au projet Metrobús Reforma, comme le montrent les informations présentées par le Sedema dans sa communication officielle n° SEDEMA/DGRA/DEIA/06928/2018², qui est jointe à l'**annexe C** de la présente réponse.

Comme cela est indiqué dans la présente réponse, lors du processus d'ERE et d'ARE du projet Metrobús Reforma, le Sedema a respecté et strictement appliqué les processus de participation et de consultation du public qu'il a établis pour cette procédure, conformément aux pouvoirs que la LAPT et le RIAR lui délèguent. Le fait que les citoyens n'aient pas eu recours à ces mécanismes ou exercé leur droit de participer au processus d'ERE du projet Metrobús Reforma ne signifie nullement que le Sedema n'a pas réussi à faire appliquer efficacement la loi correspondante.

IV. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT À LA GESTION DE LA VÉGÉTATION ET DES ARBRES DANS LE CADRE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU PROJET METROBÚS REFORMA, AINSI QU'À LA PROTECTION DES SOLS ET À LA RÉALISATION D'ACTIVITÉS DANS LA ZONE DE VALEUR ENVIRONNEMENTALE ADJACENTE AU SITE DU PROJET

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat de la CCE

Se fondant sur une étude, les auteurs de la communication allèguent que les autorités de la CDMX ont autorisé l'abattage de 640 arbres sans aucune justification.

² Pages 20 et 21.

Dans sa décision en vertu des paragraphes 14(1) et (2), le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'application efficace du paragraphe 134(II) de la LGEEPA, des articles 88 *bis* 1, 89 *bis* et 93 *bis* 1, et du paragraphe 105(II) de la LAPT, ainsi que de la NADF-001 relativement à l'objet de la présente section.

B) Réponse de la Partie

- a. Application efficace **des articles 88 bis 1, 89 bis et 93 bis 1, et du paragraphe 105(III) de la LAPT** relativement à la réalisation d'activités dans une ANP ou une ZVE adjacente au site du projet Metrobús Reforma

Les dispositions dont il est question dans le présent point sont les suivantes :

Article 88 bis 1. Sont interdits dans les parcs et jardins, les places aménagées de jardins ou bordées d'arbres, les zones avec couverture végétale sur la voie publique, les tremblais et les boisés, les espaces verts, les ravins, les zones de valeur environnementale et les aires naturelles protégées :

- I. la construction de bâtiments et la réalisation de tous travaux ou de toutes activités à cette fin;
- II. le changement d'affectation des terres;
- III. l'extraction de la terre et de la couverture végétale, ainsi que l'installation de clôtures ou d'enclos, à moins que ces activités soient réalisées par les autorités compétentes ou par une personne autorisée par elles aux fins d'entretien ou d'amélioration de la zone visée;
- IV. le dépôt de gravier et de tout autre matériau provenant de bâtiments qui nuisent ou pourraient nuire aux ressources naturelles de la région.

Article 89 bis. Dans tous les cas, l'autorisation d'abattage, d'élagage ou de transplantation d'arbres dans des zones de conservation, des zones de valeur environnementale ou des aires naturelles protégées se limite aux mesures phytosanitaires ou de prévention des incendies.

Article 93 bis 1. Dans les aires naturelles protégées peuvent être menées des activités de protection, de préservation, de restauration, de boisement, de reboisement, d'utilisation durable et contrôlée de ressources naturelles, de recherche, de sensibilisation à l'environnement, de loisirs et

d'écotourisme. Le programme de gestion correspondant déterminera lesquelles de ces activités sont autorisées à être menées conformément aux spécifications des catégories d'aires naturelles protégées établies par la présente loi et par d'autres instruments juridiques applicables.

Dans les aires naturelles protégées sont interdits :

- I. tout établissement humain irrégulier ou nouvel établissement humain régulier, ou leur expansion territoriale;
- II. la réalisation d'activités qui perturbent les écosystèmes de la zone conformément à la loi, à ses règlements, aux normes officielles mexicaines, aux normes environnementales du District fédéral, au décret déclaratoire de la zone, à son programme de gestion ou à l'évaluation des répercussions environnementales correspondante;
- III. la réalisation d'activités présentant des risques;
- IV. les émissions de polluants dans l'air, l'eau, le sol et le sous-sol; le dépôt ou l'élimination de déchets de quelque nature qu'ils soient; l'utilisation d'équipements antipollution sans l'autorisation requise;
- V. l'extraction de matériaux du sol ou du sous-sol à des fins autres que strictement scientifiques;
- VI. l'interruption ou la perturbation du système hydrologique de la zone;
- VII. la réalisation d'activités de chasse ou d'exploitation illégales d'espèces sauvages;
- VIII. la réalisation de toute autre activité prévue dans le décret de création et dans les dispositions juridiques applicables.

Article 105. Les critères suivants doivent être pris en compte à l'égard de l'utilisation durable des eaux relevant de la compétence du District fédéral, ainsi que de l'utilisation adéquate de l'eau dans les centres urbains :

[...]

III. Afin de maintenir l'intégrité et l'équilibre des éléments naturels impliqués dans le cycle de l'eau, il convient de prendre en considération la protection des sols et des zones

boisées, ainsi que le maintien des débits de base et des sources naturelles des cours d'eau afin de préserver la capacité de recharge des aquifères; [...] » [traduction].

Si les dispositions en fonction desquelles le Secrétariat a demandé une réponse au gouvernement du Mexique s'inscrivent dans la définition de « législation de l'environnement » au sens de l'ANACDE (dans la mesure où ces dispositions s'appliquent uniquement aux ANP), **elles ne s'appliquent toutefois pas au projet Metrobús Reforma**. En effet, ledit projet n'a pas lieu dans une zone boisée ni dans une ANP. Au contraire, il est réalisé et exploité exclusivement dans des zones urbanisées, sans compromettre l'intégrité d'une quelconque ANP. Le projet Metrobús Reforma ne **borde** qu'une partie de la première section de la forêt de Chapultepec. À cet égard, il convient de préciser qu'un décret publié au DOF le 10 juin 1992 désigne une partie de la forêt de Chapultepec comme une ANP locale, mais qu'il ne fait référence qu'à une zone comprise dans la troisième section de la forêt et non à l'entièreté de ce qui est maintenant connu, dans toutes ses sections, sous le nom de « forêt de Chapultepec », conformément à ce qui est énoncé au considérant cinq³ du *Decreto por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* (Décret désignant la forêt de Chapultepec comme une zone de valeur environnementale du District fédéral), publié le 2 décembre 2003 dans la gazette officielle de l'administration du District fédéral de l'époque.

Il est important de tenir compte de ce qui précède, car la section de la forêt de Chapultepec qui est adjacente au projet Metrobús Reforma, c'est-à-dire la première section, n'est pas considérée comme une ANP, mais plutôt comme une ZVE (zone de valeur environnementale de la forêt de Chapultepec). En effet, la forêt a été désignée comme ZVE par un décret publié le 2 décembre 2003 dans la gazette officielle de l'administration du District fédéral de l'époque, qui portait sur les trois sections constituant la forêt de Chapultepec.

Conformément à ce qui précède, l'autorisation relative à la perturbation des arbres délivrée par le Sedema par l'intermédiaire de la communication officielle n° SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 (l'« Accord sur les arbres »), dont une copie est jointe à l'**annexe D** de la présente réponse, n'autorise pas l'élagage, l'abattage ou la transplantation d'arbres situés dans la forêt de Chapultepec. Elle concerne exclusivement les arbres situés en dehors de l'ANP de cette forêt, car le tracé du métrobus passe par des routes existantes (avenue Paseo de la Reforma et route Calzada de los Misterios).

³ « [Considérant] cinq : Que par les décrets publiés le 10 juin 1992 au Journal officiel de la Fédération, elle a été désignée comme aire naturelle protégée locale, dans la catégorie des zones de conservation écologique. Elle a une superficie de 141-60-46,07 hectares constituant une propriété publique et de 85-67-41,20 hectares expropriés en faveur du District fédéral, et elle est située dans l'arrondissement Miguel Hidalgo, soit la zone connue comme la troisième section de la forêt de Chapultepec » [traduction].

b. Application efficace de la NADF-001

Le gouvernement du Mexique estime que les allégations des auteurs concernant l'application efficace de la NADF-001 ne s'inscrivent pas dans la définition de « législation de l'environnement » au sens de l'ANACDE, qu'énonce son sous-alinéa 45(2)a(iii) comme « toute loi ou réglementation nationale [...] dont l'objet premier est de protéger l'environnement [...] en assurant [...] la protection de la flore et de la faune sauvages [...] ». La NADF-001 porte fondamentalement sur l'arboriculture, qui est la science et la pratique de la culture, de l'entretien et de la gestion des arbres urbains. Ainsi, la NADF-001 fait référence à la gestion et au traitement adéquats (plantation, élagage, abattage, transplantation) des arbres urbains dans la CDMX, qui ne font pas partie de la flore sauvage. Elle ne vise donc pas la gestion de la flore sauvage ni de la flore soumise à un régime de protection particulier.

Ce fait s'avère évident dans l'introduction de la NADF-001, où sont exposées les raisons qui ont donné lieu à la publication de cette norme, soit le boisement des zones urbaines et le respect des exigences d'adéquation afin qu'un boisement soit adéquat sur le plan environnemental, sécuritaire du point de vue de la protection civile et compatible avec les infrastructures urbaines. En outre, la NADF-001 consiste à établir les exigences et les spécifications techniques qui doivent être observées lors d'activités d'élagage, d'abattage, de transplantation et de plantation d'arbres dans la CDMX. La NADF-001 ne s'applique pas aux arbres qui sont soumis à un régime de protection particulier comme ceux des ANP ou des ZVE.

Conformément à ce qui précède, et compte tenu du fait que le projet Metrobús Reforma ne nuit pas aux espèces forestières faisant l'objet d'une protection particulière ou se trouvant dans des ANP ou des ZVE, et que l'autorisation environnementale du projet ne vise que des arbres urbains, le Sedema a délivré l'Accord sur les arbres, qui est conforme aux dispositions 7.4.4, 9, 9.1 et 9.2 de la NADF-001 en imposant la mise en œuvre de mesures de compensation appropriées en raison des répercussions environnementales du projet Metrobús Reforma. Même si les dispositions citées par les auteurs ne s'inscrivent pas dans la définition de « législation de l'environnement » au sens de l'ANACDE et qu'elles ne peuvent donc pas être prises en compte dans le cadre du processus SEM, la présente réponse rendra compte des principales mesures prescrites par l'Accord sur les arbres, puisqu'il découle de l'autorisation environnementale délivrée à l'égard du projet. La Partie souhaite ainsi fournir le plus d'informations possible sur le projet dans un effort de transparence et de diffusion d'information au profit des auteurs et du public nord-américain, afin que ces derniers disposent des données les plus complètes sur le projet Metrobús Reforma.

L'Accord sur les arbres a été publié en s'appuyant sur l'avant-dernier et le dernier paragraphes de l'article 53, et les articles 88 et 119 de la LAPT, ainsi que sur l'article 69 du RIAR. Quant aux mesures de compensation relatives aux arbres, elles sont conformes aux lignes directrices de la NADF-001, en particulier ses dispositions 7.4.4, 9, 9.1 et 9.2. Avant

la publication de l'autorisation environnementale et de l'Accord sur les arbres, le Sedema a exercé ses pouvoirs de vérification en consultant les informations environnementales que comporte le dossier n° DEIA-ME-1588/2016 et en se conformant à l'article 18 de la LAPT, de sorte que toutes les dispositions de l'autorisation environnementale et de l'Accord sur les arbres garantissent l'entretien et la conservation de la biodiversité, ainsi que son maintien et son intégrité. Les principales dispositions de l'Accord sur les arbres sont les suivantes :

- Pour compenser l'autorisation d'abattre 56 arbres, la plantation de 280 arbres a été ordonnée selon les modalités suivantes : 112 arbres de 6 mètres de haut et 168 arbres de 5 mètres de haut. Ces mesures se fondent sur l'article 69, le paragraphe 70(IV), l'article 89, l'avant-dernier paragraphe de l'article 90, et les articles 119 et 120 de la LAPT; sur les paragraphes 62(III) et 67(II); et sur les articles 69, 79 et 88 du RIAR, ainsi que sur les sections 9 et 9.1 de la NADF-001.
- Pour compenser l'autorisation d'abattre 302 arbres, une indemnisation financière de 206 627 unités de compte à la CDMX a été ordonnée, ce qui, à raison de 75,49 \$ MX par unité de compte, donne une compensation de 15 598 272,23 \$ MX. Cette mesure se base sur les articles 119 et 120 de la LAPT, ainsi que sur la section 9.2 de la NADF-001.
- L'autorisation d'abattage d'arbres contre une compensation financière a été accordée en fonction d'un avis technique commun au groupe d'arbres existants dans la zone, lequel tenait compte du fait qu'il s'agissait d'arbres présentant des problèmes structurels et/ou sanitaires ou d'arbres morts qui ne fournissaient déjà plus de services écosystémiques à la CDMX.

Comme l'indique le septième considérant de l'autorisation environnementale, et en stricte conformité avec la section 5 de la NADF-001 et de l'article 18 de la LAPT, avant la délivrance de cette autorisation, le Sedema a effectué l'enquête technique n° DEIA-RT-040-2016 sur les routes où le projet Metrobús Reforma est exécuté. À cet égard, le PAOT rapporte qu'il a réalisé l'inventaire forestier des arbres de la zone, selon lequel il a conclu que 8 d'entre eux étaient transplantables, que 63 souches devaient être arrachées et que 618 arbres devaient être abattus, et ce, sur les 640 arbres et 49 souches mentionnés par le Sobse. Par conséquent, le Sedema a pu délivrer l'Accord sur les arbres. Au point 3 de cet accord, relativement à l'autorisation environnementale, le nombre d'arbres à abattre, de souches à arracher et de transplantations à effectuer a été modifié comme suit :

Abattage	Compensation
363 arbres à abattre	Compensation financière de 15 598 272,23 \$ MX au <i>Fondo Ambiental Público</i> (Fonds public pour l'environnement)
	294 arbres à planter, sans précisions quant aux lieux de plantation.
Élagage	Remarque
12 arbres à élaguer	L'élagage ne doit pas toucher plus d'un quart du feuillage.
Enlèvement	
23 souches à arracher	
Transplantation	Remarque
5 arbres à transplanter	Il faudra entretenir les arbres pendant deux ans afin de veiller à leur survie.

En coordination avec le Sobse, le PAOT a effectué un inventaire des arbres qui seraient touchés par les travaux de construction du projet Metrobús Reforma, et l'a consigné dans le rapport sur la protection de l'environnement n° RPA-14-2017 intitulé « Validation de l'inventaire forestier relatif au projet de construction du couloir routier de la ligne 7 du métrobus » [*traduction*], qui est joint à l'**annexe E** de la présente réponse. Au cours de cette démarche, le PAOT a constaté qu'au total, 137 arbres avaient été abattus sur les 363 dont le Sedema avait autorisé l'abattage.

En ce qui concerne les espaces verts, l'autorisation environnementale approuve la perturbation de 2 439,43 m² d'espaces verts permanents, à condition qu'une superficie équivalente soit revitalisée, conformément à l'article 88 *bis* 2 de la LAPT. Le 11 juin 2018, le PAOT a mené une enquête factuelle sur le tracé du métrobus au cours de laquelle il a constaté le degré de perturbation des espaces verts en raison du projet. Dans cette enquête, il a noté que seulement 924,28 m² d'espaces verts étaient perturbés dans les zones suivantes :

ZONE TOUCHÉE	SUPERFICIE TOUCHÉE (en m ²)
Calzada de los Misterios, entre les rues Fray Juan de Zumárraga et Garrido	66,51
Calzada de los Misterios, entre les rues Garrido et Ricarte	165,12
Calzada de los Misterios, entre les rues Ricarte et Gabriel Hernández	223,11
Calzada de los Misterios, entre les rues Gabriel Hernández et Avenida de la Fortuna	
Calzada de los Misterios, entre les rues Avenida de la Fortuna et Fortaleza	40,5
Station Euzkarro (connue sous le nom d'« Avenida Talismán »)	29,11
Station Necaxa	20,16

Station Excélsior	29,3
Station Clave	31,5
Station Misterios	33,26
Entre les rues Verdi et Beethoven	57,5
Station Juventino Rosas (connue sous le nom de « MDO Beethoven »)	48,1
Retorno Calzada de Guadalupe	110,21
Voie Peralvillo	70,1
TOTAL	924,58

c. Application efficace du paragraphe 134(II) de la LGEEPA

La réponse relative à cette disposition sera traitée à la section V ci-après, dans la mesure où elle concerne la prévention et le contrôle de la pollution du sol par les déchets.

V. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT AUX PLANS DE GESTION DES DÉCHETS DANGEREUX, DES DÉCHETS SOLIDES ET DES DÉCHETS VISÉS PAR UNE GESTION PARTICULIÈRE LORS DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DU PROJET METROBÚS REFORMA

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat

Les auteurs allèguent que la législation de l'environnement visant les déchets n'a pas été respectée, car l'ERE ne comprend pas d'étude adéquate des répercussions associées à la production de déchets dangereux, de déchets visés par une gestion particulière (construction) et de déchets solides urbains. Ils soutiennent également que le Sedema n'a pas demandé au promoteur d'estimer la quantité de déchets produits, et qu'il a autorisé le début des travaux de construction du projet Metrobús Reforma sans que le promoteur ait fourni les plans de gestion correspondants.

Dans sa décision en vertu des paragraphes 14(1) et (2) de l'ANACDE, le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'application efficace de l'article 150 et du paragraphe 151 *bis*(III) de la LGEEPA; des paragraphes 7(IX), 9(III) à (VI) et 31(I) à (VII), et de l'article 42 de la LGPGIR; des articles 16, 17, 20, 21, 24, 26 et 29 du Règlement de la LGPGIR; des articles 12 à 24 de la LRS; de la NADF-007.

B) Réponse de la Partie

Contrairement à ce que prétendent les auteurs, conformément à la condition 1.0 de l'autorisation environnementale et en se fondant sur l'entente administrative n° SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017 du 14 juillet 2017, dont une copie est jointe à l'**annexe F** de la présente réponse, le Sedema a autorisé le *Plan de Manejo de Residuos de la Construcción y Demolición* (Plan de gestion des déchets de construction et de démolition, ci-après le « plan de gestion »). Ce plan indique le volume de déchets en mètres cubes prévu dans le cadre des travaux de démolition ainsi que des travaux de préparation du chantier, d'excavation et de construction du projet Metrobús Reforma qui a été approuvé, conformément à la NADF-007 et à la NOM-161, mais à condition que les déchets soient séparés selon la classification A, B, C, D et F, qu'ils soient entreposés temporairement selon cette classification, et qu'un dossier photographique afférent soit présenté. Le promoteur a donc fourni les informations suivantes :

Classification des déchets	Volume produit (en m ³)		Lieu de collecte	Adresse
	Démolition	Préparation du chantier, excavation et construction		
A Déchets de béton hydraulique et de mortier	9 898,48		Concretos Recicladados, S.A. de C.V.	Avenida del Árbol No.106, colonia El Triángulo, Delegación Iztapalapa
B Déchets mixtes				
C Déchets de concassage de béton bitumineux	25 596,40		El Arenal	Camino a Ayotzingo S/N, Santa Catarina Ayotzingo, Municipio de Chalco, Estado de México
D Déchets d'excavation		31 094,09		
Total (en m³)	34 494,89	31 094,09		65 588,98

En plus de ce qui précède, le Sedema a autorisé le plan de gestion et, sur la base des sections 8.1, 8.2, 8.3 et 8.4 de la NADF-007, a imposé au promoteur les exigences de déclaration suivantes :

- Présenter trimestriellement les manifestes de livraison, de transport et de réception des déchets conformément à ce que stipule le plan de gestion.
- Demander l'approbation du Sedema pour tout changement d'établissement autorisé à récupérer et/ou à éliminer des déchets.
- Informer le Sedema des mesures mises en œuvre afin de se conformer à la NADF-007 et fournir les pièces justificatives attestant la gestion et l'élimination des déchets de construction produits dans le cadre du projet Metrobús Reforma.

Les auteurs citent les articles 12 à 24 de la LRS, mais seuls l'article 21 et le paragraphe 23(I) sont pertinents relativement à l'objet de la communication. Les autres articles portent sur des questions telles que les programmes en rapport avec les services de nettoyage, la prestation de tels services, les incitations financières à la réduction des déchets, les systèmes et mécanismes d'échange de déchets, etc. L'article 21 de la LRS dispose que ceux qui produisent des déchets en sont propriétaires et sont également responsables de leur gestion globale. En outre, le paragraphe 23(I) établit l'obligation de mettre en œuvre des plans de gestion des déchets visés par une gestion particulière au cours de leur production.

Le processus d'ERE dont il est question dans la communication concerne les travaux de construction du projet Metrobús Reforma, conformément au dossier n° DEIA-ME-1588/2016. Dans l'ERE des travaux de construction du projet Metrobús Reforma, la production de déchets associée à ces travaux a bien été évaluée. À cet égard, les autorités de la CDMX ont exigé, à titre de condition à l'autorisation environnementale, la présentation d'un plan de gestion des déchets visés par une gestion particulière, c'est-à-dire les déchets qui relèvent de la compétence de l'État. Les travaux de construction du projet n'impliquent pas la production ou la gestion de déchets dangereux qui sont régis par la LGPGIR et relèvent de la Fédération. Par conséquent, les articles de la LGEEPA ainsi que de la LGPGIR et de son règlement cités par les auteurs ne s'appliquent pas à l'objet de la communication.

VI. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT AUX ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES PRÉVUES DANS LE CADRE DU PROJET METROBÚS REFORMA

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat

Les auteurs allèguent que la législation de l'environnement visant les émissions n'a pas été respectée dans le processus d'ERE, car le Sedema n'a pas demandé d'étude sur les émissions provenant de la construction et de l'exploitation de la ligne 7 du métrobus. Par conséquent, ils estiment que les autorités fédérales et celles de la CDMX n'appliquent pas efficacement la législation de l'environnement, ce qui a pour conséquence de polluer de l'air et d'être préjudiciable à la santé des habitants de la ville.

Dans sa décision prise en vertu des paragraphes 14(1) et (2) de l'ANACDE, le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'application efficace du deuxième paragraphe de l'article 109 *bis* et de l'article 110 de la LGEEPA relativement aux émissions atmosphériques prévues dans le cadre du projet Metrobús Reforma.

B) Réponse de la Partie

Les dispositions de la législation de l'environnement au sujet desquelles le Secrétariat demande une réponse prévoient ce qui suit :

« Article 109 bis.

[...]

Les personnes physiques et morales responsables d'être des sources de pollution sont tenues de fournir les informations, le données et les documents à intégrer au registre. Ces informations se présenteront sous la forme de données ventilées par substance et par source, accompagnées du nom et de l'adresse des établissements assujettis à un enregistrement.

Article 110. Pour la protection de l'atmosphère, les critères suivants sont pris en compte :

- I. La qualité de l'air doit être satisfaisante dans tous les établissements humains et toutes les régions du pays;
- II. Les émissions de polluants atmosphériques, qu'elles proviennent de sources artificielles ou naturelles, fixes ou mobiles, doivent être réduites et contrôlées afin que la

qualité de l'air soit satisfaisante pour le bien-être de la population et l'équilibre écologique » [traduction].

En ce qui concerne les émissions dues aux travaux de construction du projet Metrobús Reforma, au cours du processus d'ERE et en stricte conformité avec la *Norma Ambiental NADF-018-AMBT-2009, Que establece los Lineamientos Técnicos que deberán cumplir las personas que lleven a cabo obras de construcción y/o demolición en el Distrito Federal para prevenir las emisiones atmosféricas de partículas pm10 y menores* (Norme environnementale NADF-018-AMBT-2009, qui établit les directives techniques que doivent respecter les personnes effectuant des travaux de construction et/ou de démolition dans le District fédéral pour prévenir les émissions atmosphériques de PM₁₀, ci-après la « NADF-018 »), qui n'a pas été citée par les auteurs et pour laquelle le Secrétariat n'a pas demandé de réponse, le Sedema a ordonné les mesures suivantes de prévention, d'atténuation et de compensation des répercussions environnementales du projet en ce qui concerne l'émission de particules, en plus d'exiger la réalisation des travaux de démolition, d'excavation, de chargement et de déchargement durant la nuit :

- Sur la base des paragraphes 9(XXXVII) et 133(X), et de l'article 186 de la LAPT, si des mesures de prévention ou d'intervention en cas d'urgence environnementale sont décrétées, les travaux ou les activités susceptibles de produire de l'ozone ou des particules de moins de 10 µm (PM₁₀) doivent être interrompus, et les mesures prises pendant la période d'exécution de ces travaux ou activités doivent être déclarées et justifiées;
- Des peintures et des revêtements sans plomb et sans solvant doivent être utilisés, et des mesures de protection nécessaires doivent être prises afin d'éviter que les rayons ultraviolets émis par le soudage électrique soient visibles de l'extérieur du chantier;
- Les spécifications de la NADF-018 doivent être respectées, notamment les suivantes :
 - Des barrières doivent être érigées pour limiter la dispersion des particules par le vent,
 - Des quantités minimales d'eau traitée doivent être utilisées pour arroser les zones les plus susceptibles de produire des particules.
 - Des dispositifs de contrôle doivent être installés pour nettoyer les pneus des véhicules qui quittent le chantier.
 - En cas d'interruption du travail, il faut éliminer toute source de production de particules.

- Afin de réduire au minimum les émissions de bruit, de gaz et de fumée dans l'atmosphère, le promoteur doit exiger des constructeurs et des transporteurs qu'ils respectent les délais de mise au point et d'entretien des véhicules industriels, ainsi que les exigences du programme de vérification des véhicules correspondant.
- Le promoteur doit exiger des constructeurs et des transporteurs qu'ils arrêtent le moteur des camions lorsqu'ils ne sont pas utilisés.
- Il est interdit aux constructeurs et aux transporteurs de stationner les véhicules de chargement et de déchargement de matériaux dans les rues adjacentes au chantier de construction.
- Pendant les travaux de construction du projet, il faut appliquer les dispositions des normes officielles mexicaines NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2005 et NOM-050-SEMARNAT-1993.
- Afin d'optimiser la circulation dans le secteur touché par les travaux, un système efficace de déviation du trafic doit être mis en place en coordination avec le *Secretaría de Movilidad* (Service de la mobilité) de la CDMX,
- Le déplacement des stationnements de vélos touchés par les travaux doit être coordonné avec la *Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental* (Direction générale des forêts urbaines et de la sensibilisation à l'environnement).

En ce qui concerne les émissions atmosphériques dues à l'exploitation du projet Metrobús Reforma, celle-ci entraînera une réduction importante de ces émissions de l'ordre de 19 000 tonnes de CO₂ grâce à l'élimination de 180 véhicules obsolètes et leur remplacement par 90 autobus à deux étages dotés de la technologie la plus récente, qui permettront de transporter 130 000 personnes par jour. Le projet prévoit également 10 km de pistes cyclables, comme l'indique le *Guía Técnica-Ambiental de los Autobuses de la Línea 7* (Guide technico-environnemental des autobus de la ligne 7) joint à l'**annexe G** de la présente réponse. Il est possible de consulter des informations complémentaires à ce sujet à l'adresse <<http://www.obras.cdmx.gob.mx/proyectos/L7>>.

Pour ce faire, l'organisme public Metrobús a pris toutes les mesures nécessaires afin que les lignes du métrobus soient reconnues, en vertu de la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (CCNUCC), à titre de mécanismes de développement propre. Aux fins d'enregistrement et d'obtention des certificats de réduction des émissions, les projets sont soumis à un processus de surveillance, d'estimation, de déclaration et de vérification par une agence de vérification accréditée en vertu du mécanisme pour un développement propre de la CCNUCC, et ce, conformément aux méthodologies approuvées

par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. En outre, les autobus qui circulent sur la ligne 7 du métrobus sont certifiés EPA16. Cela signifie qu'ils respectent la norme nationale applicable aux sources mobiles d'émissions, soit la *Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos no metano, hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno, partículas y amoníaco, provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores* (Norme officielle mexicaine NOM-044-SEMARNAT-2017, qui établit les limites maximales admissibles pour les émissions de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures non méthaniques, d'hydrocarbures non méthaniques combinés à des oxydes d'azote, de particules et d'ammoniac qui proviennent de l'échappement de moteurs neufs fonctionnant au diesel et servant à la propulsion de véhicules automobiles dont le poids nominal brut dépasse 3 857 kg, ou encore de l'échappement de véhicules neufs dont le poids nominal brut dépasse 3 857 kg et qui sont dotés d'un tel moteur, ci-après la « NOM-044 »), mais leur mise en service constitue aussi une référence pour l'industrie du transport en commun, de même que pour celles du transport de marchandises et de l'automobile en général, devant de trois ans l'entrée en vigueur des exigences établies par la NOM-044 avec l'introduction de la technologie la plus propre sur le marché.

Enfin, il convient de mentionner que les émissions du parc d'autobus du projet Metrobús Reforma ont reçu la certification de l'*International Council on Clean Transportation* (Conseil international pour un transport écologique), comme l'indique le document joint à l'**annexe H** de la présente réponse.

VII. RÉPONSE DE LA PARTIE RELATIVEMENT AU CHANGEMENT D'AFFECTATION DES TERRES PRÉSUMÉES FORESTIÈRES DANS LE CADRE DU PROJET METROBÚS REFORMA

A) Allégations des auteurs et décision du Secrétariat

Les auteurs font valoir que le Sobse a omis de demander au *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales* (ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles) l'autorisation de changement d'affectation des terres forestières et que, par conséquent, le *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement) a lui aussi commis une faute en omettant de sanctionner une telle omission. Les auteurs soutiennent également que l'autorisation de changement d'affectation des terres forestières est nécessaire puisque le tracé de la ligne 7 du métrobus passe par l'avenue Paseo de la Reforma, une propriété administrée par la Fédération

conformément aux dispositions de la *Ley General de Bienes Nacionales* (Loi générale sur les biens nationaux).

Pour sa part, le Secrétariat demande une réponse au gouvernement du Mexique concernant l'application efficace de l'article 117 de la LGDFS et du paragraphe 122(V) du Règlement de la LGDFS.

B) Réponse de la Partie

En ce qui concerne l'omission présumée des autorités gouvernementales de la CDMX de demander et d'obtenir une autorisation de changement d'affectation des terres forestières délivrée par les autorités environnementales fédérales, le gouvernement du Mexique souligne que pour que les dispositions de la LGDFS soient applicables, il est nécessaire de déterminer si une propriété comporte une végétation forestière et, le cas échéant, si elle répond ou non aux caractéristiques et aux attributs biologiques prévus aux paragraphes 7(XXV), (XXVI), (LX) et (XLV) de la LGDFS, ainsi qu'aux paragraphes 2(V), (XXXI) et (XL) du règlement qui y est associé.

Dans ce cas, la végétation bordant la ligne 7 du métrobus ne répond pas aux caractéristiques d'une terre forestière et, par conséquent, l'obligation de demander et d'obtenir l'autorisation de changement d'affectation des terres forestières prévue au paragraphe 7(V) de la LGDFS ne s'y applique pas.

VIII. PROCÉDURES JUDICIAIRES EN SUSPENS

L'Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. l'un des auteurs, a engagé un recours en *amparo* qui est en instance devant l'appareil judiciaire fédéral. Ce recours est actuellement examiné dans le cadre du dossier n° 841/2017 par le huitième tribunal administratif de district de la CDMX. L'objet de ce recours correspond à celui de la communication, c'est-à-dire que le recours en *amparo* et la communication traitée dans le cadre du processus SEM portent sur le même sujet et concernent le même promoteur.

Les actes revendiqués dans le cadre du recours en *amparo* susmentionné sont, entre autres, les suivants :

- La construction du couloir de transport en commun, ou ligne 7, du projet Metrobús Reforma.
- Le changement d'affectation de la forêt de Chapultepec et de l'avenue Paseo de la Reforma en raison de la construction de la ligne 7 du métrobus.
- L'abattage de 640 arbres en raison de la construction de la ligne 7 du métrobus.

En ce qui a trait au dossier principal, une audience est prévue pour le 22 juin 2018 et les preuves sont en attente, y compris une inspection judiciaire.

Quant au dossier incident, une suspension provisoire a été initialement accordée, mais elle a été révoquée à la séance du 15 mars 2018, au cours de laquelle le dix-huitième tribunal collégial a donné suite à la demande de révision incidente n° 458/2017 en refusant la suspension définitive des travaux de construction de la ligne 7 du métrobus.

Trois autres recours en *amparo* portant sur divers aspects du projet Metrobús Reforma sont également en instance devant l'appareil judiciaire fédéral. Un compte rendu de ces recours et de leur état d'avancement figure aux pages 13 à 15 de l'**annexe B** de la présente réponse.

IX. CONCLUSIONS

La réponse du gouvernement du Mexique aux allégations des auteurs permet de tirer les conclusions suivantes :

- Lors de la délivrance de l'autorisation environnementale pour le projet Metrobús Reforma, les autorités de la CDMX ont respecté à la lettre la réglementation applicable et exercé leur compétence juridique comme le prescrit la *Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal* (Loi organique relative à l'administration publique du District fédéral). Elles ont évalué les différentes répercussions environnementales associées au projet, notamment en ce qui a trait aux arbres, aux déchets, au bruit, à la végétation et aux espaces verts, en tenant compte de leurs caractéristiques et du lieu de construction et d'exploitation de la ligne 7 du métrobus.
- Dans le cadre du processus d'évaluation et d'autorisation des répercussions du projet Metrobús Reforma, les autorités de la CDMX ont strictement appliqué les processus de participation et de consultation du public établis dans la LAPT et le RIAR. Le fait que les citoyens n'aient pas fait usage en temps utile de ces mécanismes de participation et de consultation ne signifie nullement que la loi correspondante n'a pas été appliquée efficacement.
- En autorisant l'abattage, la transplantation, l'élagage et le remplacement des arbres touchés par les travaux de construction du projet Metrobús Reforma, les autorités de la CDMX ont respecté à la lettre la réglementation applicable, à savoir la LAPT et la NADF-001. Afin de délivrer cette autorisation, le Sedema a réduit et certifié le nombre initial d'arbres touchés par les travaux prévus par le Sobse. En outre, seulement une fraction du nombre d'arbres autorisé par le Sedema a été touchée par les travaux de construction du projet, comme l'a constaté le PAOT dans l'exercice de ses pouvoirs de vérification.
- Dans le cadre du processus d'autorisation environnementale, la production de déchets associée à la réalisation du projet Metrobús Reforma a bien été évaluée. Les autorités de

la CDMX ont imposé comme condition à l'autorisation de présenter un plan de gestion des déchets visés par une gestion particulière, qui a été présenté par les promoteurs du projet et dont la conformité a fait l'objet d'une vérification et d'une inspection. La réalisation du projet n'a pas impliqué la production ou la gestion de déchets dangereux, mais seulement de déchets visés par une gestion particulière en vertu de la LGPGIR et de la législation de la CDMX.

- Les autorités de la CDMX ont pris des mesures appropriées afin de réduire les émissions provenant des travaux de construction du projet Metrobús Reforma, en particulier les activités susceptibles d'émettre de l'ozone ou des PM₁₀. De plus, l'exploitation du projet Metrobús Reforma entraînera une réduction très importante des émissions de CO₂ (de l'ordre de 19 000 tonnes par an), le projet étant enregistré, vérifié et contrôlé dans le cadre du mécanisme de la CCNUCC. Les véhicules utilisés pour l'exploitation du projet disposent de la plus haute technologie, sont approuvés à l'échelle internationale et dépassent les exigences prévues dans la réglementation nationale sur les véhicules motorisés.
- Les arbres touchés par les travaux de construction du projet Metrobús Reforma ne répondent pas aux caractéristiques d'un écosystème forestier au titre de la LGDFS et, par conséquent, il n'était pas nécessaire d'obtenir une autorisation de changement d'affectation des terres pour l'abattage de ces arbres de la part des autorités fédérales compétentes.
- L'un des auteurs, l'Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C., a déposé un recours en *amparo* qui est en instance devant l'appareil judiciaire fédéral. Compte tenu de l'identité de la demanderesse avec l'objet du recours, ledit recours est considéré comme une « procédure judiciaire ou administrative » au titre de l'alinéa 45(3)a) de l'ANACDE et en application de l'alinéa 14(3)a) de cet accord international.

Dans sa réponse, le gouvernement du Mexique a fourni des réponses précises à chacune des questions soulevées par les auteurs dans leur communication, ainsi que par le Secrétariat dans sa décision prise en vertu des paragraphes 14(1) et (2) de l'ANACDE, dans l'espoir d'éclairer les auteurs et le public nord-américain sur la manière dont la Partie a concrètement appliqué la législation de l'environnement relativement à l'objet de la communication.