

Mexico, le 1^{er} février 2018

Objet : Communication relative à l'application efficace de la législation de l'environnement à l'égard du projet de couloir de transport en commun Metrobús Reforma.

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale

Par les présentes et en vertu des articles 14 et 15 de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE), nous demandons l'application du processus relatif aux communications sur les questions d'application afin de favoriser la connaissance de la législation de l'environnement et son application en Amérique du Nord en ce qui concerne le couloir de transport en commun Metrobús Reforma (la « ligne 7 du métrobus »), le tout fondé sur les informations qui suivent.

L'administration de la ville de Mexico (CDMX) a présenté la construction de la ligne 7 du métrobus comme une solution aux problèmes de mobilité que connaît cette ville. Cependant, le processus de délivrance des autorisations, des permis et des concessions était opaque et illégal. Cette affaire implique autant ladite administration publique et les arrondissements dans lesquels passera cette ligne, que les autorités fédérales qui ont été négligentes en matière d'environnement.

Ce cas revêt de l'importance, puisque le promoteur du projet, à savoir l'administration de la CDMX, est censé respecter la législation de l'environnement en s'assurant de la planification, de la communication, de la participation et de la conformité, ce qui n'a malheureusement pas été le cas.

Il est important de mentionner que la violation de la législation de l'environnement relative à la construction de la ligne 7 du métrobus a commencé dès 2015, alors que l'administration a enclenché un processus à sa convenance en vue de modifier une aire naturelle protégée (ANP) locale, à savoir la zone de valeur environnementale (ZVE) de la forêt de Chapultepec. Il s'agit de la principale ANP de la CDMX en raison des services écosystémiques qu'elle fournit, mais aussi en fonction de la beauté de ses paysages et de la richesse de son histoire.

En outre, les déclarations et les avis publiés avant d'avoir obtenu une autorisation environnementale (AE) et rempli les autres obligations connexes sont illégaux, et leur application se limite à l'attribution de concessions de transport en commun, ce qui montre que la priorité de l'administration de la CDMX n'était ni l'amélioration des conditions de vie des citoyens ni la protection de l'environnement.

Étant donné que l'un des objectifs de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALÉNA) consiste à promouvoir les projets d'investissement, ces faits sont graves, car la présente communication relate un exemple de projet d'investissement en travaux publics qui aurait des effets positifs sur l'environnement s'il se réalisait conformément à la loi. Cependant, comme l'administration l'a réalisé illégalement, il constitue plutôt un exemple à ne pas suivre.

Il est donc nécessaire que la Commission de coopération environnementale (CCE) accepte de constituer un dossier factuel sur ce cas, puisqu'il contribuerait à la culture de la légalité et servirait d'exemple à suivre relativement aux mesures qu'une autorité municipale doit prendre lorsqu'elle entreprend un projet public qui a de fortes incidences, c'est-à-dire respecter la législation de l'environnement.

I. Les auteurs de la communication

1.- L'Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C.

Fondée en 1974 sous le nom d'Academia Mexicana de Derecho Ecológico et connue depuis près de deux décennies sous le nom d'*Academia Mexicana de Derecho Ambiental* (AMDA, Académie mexicaine du droit de l'environnement), cette association civile est une pionnière dans le cadre d'activités sans but lucratif en faveur de l'environnement et du développement durable.

Elle a participé à des tribunes, à des études et à des formations à l'égard d'une grande diversité d'enjeux juridico-environnementaux concernant notamment la biodiversité, l'eau, les déchets, la consommation durable, l'écotourisme, les énergies renouvelables, les changements climatiques, la justice et la médiation environnementales, et le fédéralisme en matière d'environnement.

Elle a entretenu des relations avec divers établissements de recherche et d'enseignement supérieur, dont l'*Universidad Nacional Autónoma de México* (UNAM, Université nationale autonome de Mexico), diverses universités d'État, le *Colegio de México* (Collège de Mexico), l'*Universidad Autónoma Metropolitana* (Université autonome métropolitaine), l'*Instituto Tecnológico Autónomo de México* (Institut technologique autonome de Mexico), l'*Instituto Politécnico Nacional* (Institut polytechnique national), et les instituts d'écologie et de recherches économiques de l'UNAM.

À l'échelle internationale, elle a travaillé en collaboration avec des organisations d'Argentine, de Bolivie, du Brésil, du Canada, du Costa Rica, d'Équateur, d'Espagne, des États-Unis, de Grèce, du Luxembourg, du Royaume-Uni, de Russie et d'Uruguay.

Son fondateur et ancien président, Ramón Ojeda Mestre, entretient des relations étroites avec les tribunaux internationaux d'arbitrage environnemental ainsi que de conciliation et d'arbitrage international, et il s'est récemment vu attribuer le poste régional le plus important du Conseil international du droit de l'environnement. Il a aussi reçu le prix mondial pour le droit de l'environnement à Bruxelles, en 2005, et la reconnaissance internationale de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), en 2008.

Actuellement, l'AMDA mène des études juridiques sur le patrimoine bioculturel, la biodiversité et les espèces exotiques envahissantes, et soutient des procédures en matière de litiges socioenvironnementaux.

Adresse domiciliaire : Calle Zempoala 374-1, Colonia Narvarte, Delegación Benito Juárez, CP. 03020 Ciudad de México, Mexique

Adresse de courriel : <academia.mexicana.a.c@gmail.com>

2. María Teresa Ruíz Martínez, directrice générale de La Voz de Polanco, A.C.

Adresse domiciliaire : Homero 513 interior 101, Polanco V Sección, CP. 11560 Ciudad de México, Mexique

Adresse de courriel : <contacto@lavozdepolanco.org>

II. La Partie visée

Le gouvernement fédéral mexicain, l'administration de la CDMX et les autorités des arrondissements Gustavo A. Madero (GAM), Cuauhtémoc et Miguel Hidalgo; plus précisément :

- a. le *Secretaría de Obras y Servicios* (Sobse, Service des travaux et des services publics) de la CDMX, à titre d'organisme d'exécution;
- b. le *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales* (Semarnat, ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles), à titre de donneur d'ordre;
- c. le *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Profepa, Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement), à titre de donneur d'ordre;
- d. le *Secretaría de Movilidad* (Semovi, Service de la mobilité) de la CDMX, à titre de donneur d'ordre;
- e. le *Secretaría del Medio Ambiente* (Sedema, Service de l'environnement) de la CDMX, à titre

- de donneur d'ordre;
- f. le *Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial* (PAOT, Bureau du procureur de l'environnement et de l'aménagement du territoire) de la CDMX, à titre de donneur d'ordre;
 - g. le *Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda* (Seduvi, Service du développement urbain et du logement) de la CDMX, à titre de donneur d'ordre;
 - h. le maire de la CDMX, à titre de donneur d'ordre;
 - i. l'arrondissement GAM, à titre de donneur d'ordre;
 - j. l'arrondissement Cuauhtémoc, à titre de donneur d'ordre;
 - k. l'arrondissement Miguel Hidalgo, à titre de donneur d'ordre.

III. La législation de l'environnement¹

- a. La *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (Constitution politique des États-Unis du Mexique, ci-après la « Constitution »)²
 - L'article 1, les paragraphes 4(4) et (5), et le paragraphe 25(7)
- b. Les traités internationaux
 - L'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE)
 - La *Convention relative aux droits de l'enfant*³
 - La *Convention (n° 169) concernant les peuples indigènes et tribaux dans les pays indépendants*⁴
 - La *Convention sur la diversité biologique* (CDB)⁵
 - La *Déclaration américaine des droits et devoirs de l'homme* et le *Protocole additionnel à la Convention américaine relative aux droits de l'homme traitant des droits économiques, sociaux et culturels* (Protocole de San Salvador)⁶
 - La *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement* (Déclaration de Rio)⁷
 - Le *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels* (PIDESC)⁸
 - L'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALÉNA)⁹
- c. Les lois générales
 - La *Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable* (LGDFS, Loi générale sur le développement forestier durable)¹⁰
 - La *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEEPA, Loi générale sur l'équilibre écologique et la protection de l'environnement)¹¹
 - La *Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos* (LGPGIR, Loi générale sur la prévention et la gestion intégrale des déchets)¹²
 - La *Ley General de Cambio Climático* (LGCC, Loi générale sur les changements climatiques)¹³
 - La *Ley General de Bienes Nacionales* (LGBN, Loi générale sur les biens nationaux)¹⁴

¹ Il est entendu que toutes les références au District fédéral dans le nom des lois locales se rapportent à l'actuelle ville de Mexico (CDMX).

² *Diario Oficial de la Federación* (DOF, Journal officiel de la Fédération), 5 février 1917.

³ *Convención sobre los Derechos del Niño*, DOF, 25 janvier 1991.

⁴ *Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes*, DOF, 3 août 1990.

⁵ *Convenio sobre la Diversidad Biológica*, DOF, 7 mai 1993.

⁶ *Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre* et *Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, DOF, 7 mai 1981.

⁷ Voir le site <<https://www.un.org/french/events/rio92/aconf15126vol1f.htm>>. Consulté le 21 janvier 2018.

⁸ *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, DOF, 12 mai 1981.

⁹ *Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, DOF, 20 décembre 1993.

¹⁰ DOF, 25 février 2003.

¹¹ DOF, 28 janvier 1988.

¹² DOF, 8 octobre 2003.

¹³ DOF, 6 juin 2012.

¹⁴ DOF, 20 mai 2004.

- d. Les règlements des lois générales
- Le *Reglamento de la LGDFS* (RLGDFS, Règlement de la LGDFS)¹⁵
 - Le *Reglamento de la LGPGIR* (RLGPGIR, Règlement de la LGPGIR)¹⁶
 - Le *Reglamento de la LGCC en Materia del Registro Nacional de Emisiones* (RLGCCRNE, Règlement de la LGCC concernant le registre national des émissions)¹⁷
- e. La *Constitución Política de la Ciudad de México* (Constitution politique de la ville de Mexico, ci-après la « Constitution de la CDMX »)¹⁸
- Les paragraphes 9(D) et 13(A), les alinéas 16(A)4), 5), 8) et 9) et (C)6), les divisions 53(B)3)(b)(XXII) et (XXIV), les alinéas 59(B)1) et 2), et le sous-alinéa 59(B)8)(II)
- f. Les lois de la CDMX
- La *Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal* (LAPT, Loi environnementale sur la protection des terres dans le District fédéral)¹⁹
 - La *Ley de Movilidad* (LM, Loi sur la mobilité)²⁰
 - La *Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal* (LDU, Loi du District fédéral sur le développement urbain)²¹
 - La *Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal* (LRS, Loi du District fédéral sur les déchets solides)²²
 - La *Ley de Interculturalidad, Atención a Migrantes y Movilidad Humana en el Distrito Federal* (LIAMMH, Loi sur l'interculturalité, les services aux migrants et la mobilité humaine dans le District fédéral)²³
 - La *Ley de Participación Ciudadana* (LPC, Loi sur la participation du public)²⁴
- g. Les règlements des lois de la CDMX
- Le *Reglamento de la Ley Ambiental del Distrito Federal* (RLA, Règlement de la Loi environnementale du District fédéral)²⁵
 - Le *Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo* (RIAR, Règlement sur les répercussions environnementales et les risques)²⁶
 - Le *Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal* (RLDU, Règlement de la Loi du District fédéral sur le développement urbain)²⁷
 - Le *Reglamento de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal* (RLRS, Règlement de la Loi du District fédéral sur les déchets solides)²⁸
- h. Les normes officielles mexicaines (NOM)
- La *Norma Oficial Mexicana NOM-161-SEMARNAT-2011, que establece los criterios para clasificar a los Residuos de Manejo Especial y determinar cuáles están sujetos a Plan de Manejo; el listado de los mismos, el procedimiento para la inclusión o exclusión a dicho listado; así como los elementos y procedimientos para la formulación de los planes de manejo* (Norme officielle mexicaine NOM-161-SEMARNAT-2011, qui établit les critères de classification des déchets visés par une gestion particulière, détermine lesquels doivent

¹⁵ DOF, 21 février 2005.

¹⁶ DOF, 30 novembre 2006.

¹⁷ DOF, 28 octobre 2014.

¹⁸ *Gaceta Oficial del Distrito Federal* (GODF), 31 janvier 2017. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <http://infodf.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion_%20Politica_CDMX.pdf>.

¹⁹ GODF, 26 mars 2004.

²⁰ GODF, 14 juillet 2014.

²¹ GODF, 15 juillet 2010.

²² GODF, 22 avril 2003.

²³ GODF, le 7 avril 2011.

²⁴ GODF, 17 mai 2004.

²⁵ GODF, 3 décembre 1997.

²⁶ GODF, 26 mars 2004.

²⁷ GODF, 29 janvier 2004.

²⁸ GODF, 7 octobre 2008.

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 pour élaborer des plans de gestion, ci-après la « NOM-161-SEMARNAT-2011 »)²⁹.

- i. Les normes environnementales de la CDMX
- *La Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-001-RNAT-2015, que establece los requisitos y especificaciones técnicas que deberán cumplir las personas físicas, morales de carácter público o privado, autoridades, y en general todos aquellos que realicen poda, derribo, trasplante y restitución de árboles en el Distrito Federal* (Norme environnementale du District fédéral NADF-001-RNAT-2015, qui établit les exigences et les spécifications techniques devant être satisfaites par les personnes physiques, 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-RNAT-2015 »)³⁰.
 - *La Norma ambiental para el Distrito Federal, que establece la Clasificación y Especificaciones de Manejo para Residuos de la Construcción y Demolición, en el Distrito Federal* (Norme environnementale du District fédéral, 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-RNAT-2013 »)³¹.
- j. Les règlements administratifs
- *Le Decreto como lugar de Belleza Natural al Bosque de Chapultepec fundándola en los antecedentes artísticos y en las fotografías y plano presentados por la Dirección de Monumentos* (Décret qui désigne la forêt de Chapultepec comme lieu de beauté naturelle en se fondant sur les antécédents artistiques ainsi que sur les photographies et le plan présentés par la Direction des monuments, ci-après le « Décret sur la beauté naturelle de Chapultepec »)³².
 - *Le Decreto por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec* (Décret qui désigne la forêt de Chapultepec comme zone de valeur environnementale [ZVE] du District fédéral, ci-après le « Décret sur la ZVE de Chapultepec »)³³.
 - *Le Decreto por el que se modifica el diverso por el que se declara como Área de Valor Ambiental del Distrito Federal al Bosque de Chapultepec, respecto a la poligonal que se indica* (Décret modifiant le Décret qui désigne la forêt de Chapultepec comme zone de valeur environnementale du District fédéral en ce qui concerne la zone polygonale indiquée, ci-après le « Décret modifiant la ZVE de Chapultepec »), en date du 11 juillet 2014³⁴.
 - *L'Aviso por el que se aprueba el Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros "Metrobús Reforma" y se establecen las condiciones generales para su operación* (Avis par lequel est approuvé le couloir de transport en commun Metrobús Reforma et qui établit les conditions générales de son exploitation, ci-après l'« avis d'approbation »)³⁵.
 - *L'Aviso por el que se da a conocer el balance entre oferta y demanda de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor "Metrobús Reforma"* (Avis qui fait état de l'équilibre entre l'offre et la demande en matière de transport en commun dans le couloir

²⁹ DOF, 1^{er} février 2013.

³⁰ GODF, 1^{er} avril 2016.

³¹ GODF, 26 février 2015.

³² DOF, 29 septembre 1932.

³³ GODF, 2 novembre 2003.

³⁴ GODF, 11 juillet 2014.

³⁵ GODF, 29 juin [2015]. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AA_MBL7.pdf>.

- Metrobús Reforma, ci-après l'« avis d'équilibre entre l'offre et la demande »)³⁶.
- La *Declaratoria de necesidad para la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor "Metrobús Reforma"* (Déclaration de nécessité d'un service de transport en commun dans le couloir Metrobús Reforma, ci-après la « déclaration de nécessité »)³⁷.
- k. Autres instruments juridiques
 - La *Resolución de Impacto Ambiental número SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016* (Décision d'approbation des répercussions environnementales [la « décision d'approbation »] n° SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016)³⁸.
 - L'*Acuerdo administrativo No. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017* (décision administrative n° SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017, ci-après la « décision du Sedema »)³⁹.

IV. Exposé des faits

Les événements liés à la construction de la ligne 7 du métrobus sont énumérés ci-après en ordre chronologique. Cependant, il est important de souligner que les autorités ont agi de manière opaque et illégale relativement à ce projet, comme cela est expliqué plus loin. Pour l'AMDA, l'une des conséquences positives de la suspension définitive du projet réside dans le fait que l'administration de la CDMX a téléversé sur une page Web les documents liés au projet, dont bon nombre étaient inconnus de l'AMDA et de la population en général⁴⁰.

Le **29 juin 2015**, l'avis par lequel le Semovi approuve la mise en œuvre du projet Metrobús Reforma est publié dans la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* (GODF, Gazette officielle du District fédéral). Il indique que le réseau reliera le centre de correspondance intermodale « Indios Verdes » et l'intersection de l'avenue Paseo de la Reforma et de l'Anillo Periférico (boulevard Manuel Ávila Camacho)⁴¹, que des voies réservées seront aménagées et que les services de transport seront modifiés⁴² tout en précisant l'emplacement de 31 stations⁴³.

Le **21 juin 2016**, la GODF publie l'avis d'équilibre entre l'offre et la demande dans lequel le Semovi fixe, à titre d'objectif général, « d'évaluer quantitativement et qualitativement l'efficacité et la qualité de l'offre des services de transport en commun qui desservent principalement les voies se trouvant dans le tracé du couloir par rapport à la demande, en particulier auprès des personnes qui veulent utiliser le transport en commun et doivent transiter par ces voies⁴⁴ » [traduction].

Toujours le **21 juin 2016**, la GODF publie la déclaration du Semovi dans laquelle il exprimait « la nécessité publique d'un service de transport en commun dans le couloir Metrobús Reforma⁴⁵ » [traduction]. Il y indique que pour « répondre à cette demande au début des activités de la ligne 7 du métrobus, il faudra un parc de véhicules comptant 90 autobus à deux étages⁴⁶ »

³⁶ GODF, 21 juin 2016. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/Av_BOD_MBL7.pdf>.

³⁷ GODF, 21 juin 2016. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/DN_MBL7.pdf>.

³⁸ Metrobús CDMX, *Resolución de Impacto Ambiental número SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016*. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/RIA_MBL7.pdf>.

³⁹ Metrobús CDMX, *Acuerdo administrativo No. SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017*. Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/AADM.pdf>>.

⁴⁰ Voir le site <<http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/informacion-linea-7>>. Consulté en dernier lieu le 24 janvier 2018.

⁴¹ GODF, 29 juin 2015. Avis d'approbation, disposition *PRIMERO*.

⁴² GODF, 29 juin 2015. Avis d'approbation, disposition *SEGUNDO*.

⁴³ GODF, 29 juin 2015. Avis d'approbation, disposition *TERCERO*.

⁴⁴ GODF, 21 juin 2016. Avis d'équilibre entre l'offre et la demande, section 1.1.

⁴⁵ GODF, 21 juin 2016. Déclaration de nécessité, disposition *PRIMERO*.

⁴⁶ GODF, 21 juin 2016. Déclaration de nécessité, disposition *SEGUNDO*.

[traduction], et précise les spécifications qu'ils devront respecter⁴⁷. Il y est également indiqué que le projet comptera 32 points de montée et de descente [des usagers] répartis le long du couloir⁴⁸ (un de plus que le nombre indiqué dans l'avis d'approbation).

Le **1^{er} juillet 2016**, le Semovi accorde les concessions pour la fourniture de services de transport en commun dans le couloir Metrobús Reforma à : i) Operadora Línea 7, S.A. de C. V.⁴⁹, et ii) Sky Bus Reforma, S.A. de C. V.⁵⁰ Il convient de noter que les deux concessions impliquent la fourniture de services de transport en commun pour circuler sur les itinéraires et vers les destinations indiquées dans l'avis d'approbation⁵¹.

Le **24 août 2016**, le directeur du revêtement des chaussées à la *Dirección General de Proyectos Especiales* (Direction générale des projets spéciaux) du Sobse (le « promoteur ») dépose la demande d'évaluation des répercussions environnementales (ERE) n° 17593/2016, qui présente la déclaration de répercussions environnementales (DRE) particulière pour la réalisation du projet de « 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 se situera dans la zone d'influence des arrondissements Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc et Miguel Hidalgo » [traduction].

Le **30 novembre 2016**, le Sedema publie la *Resolución de Impacto Ambiental* (décision d'approbation des répercussions environnementales [la « décision d'approbation »]) n° SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016, dans laquelle l'autorisation conditionnelle de ces répercussions est accordée au promoteur⁵².

Le **25 avril 2017**, le Sedema publie la décision administrative n° SEDEMA/DGRA/DEIA/004234/2017 (la « décision du Sedema », qui autorise : i) le début des travaux de remplacement de la surface de roulement du tronçon situé entre Indios Verdes et Eje 2; ii) l'installation des plateformes des stations, à l'exception de celles de Campo Marte, d'Auditorio, de Museo de Antropología et de Gandhi, qui se trouvent dans la zone de valeur environnementale (ZVE) de la forêt de Chapultepec, car l'abattage des arbres dans cette zone exige l'obtention d'une autorisation⁵³; iii) l'abattage de 56 arbres et de 302 spécimens forestiers, l'élagage de 12 spécimens forestiers, l'arrachage de 23 souches et la transplantation de 5 jeunes arbres; iv) l'aménagement d'un espace vert permanent de 2 439,43 m² et la revitalisation d'une surface équivalente, le plus près possible de la zone d'influence du projet⁵⁴.

Le **17 mai 2017** se tient une réunion avec la déléguée en chef de l'arrondissement Miguel Hidalgo, de l'autorité responsable du projet de métrobus et du secrétariat de la CDMX⁵⁵ au cours de laquelle plusieurs organisations de la société civile, dont *La Voz de Polanco, A.C.*, expriment leurs préoccupations concernant la construction de la ligne 7 du métrobus.

Le **24 mai 2017**, l'AMDA dépose un recours en *amparo* indirect pour des raisons d'intérêt collectif légitime contre le Sobse, le Semarnat, le Semovi, le Sedema, le maire et diverses autorités responsables de la conservation du patrimoine culturel, et ce, pour avoir enfreint les droits de la personne à un environnement salubre, à la santé et à la culture, ainsi qu'à la jouissance du patrimoine historique, culturel, archéologique et urbain des Mexicains, et plus particulièrement

⁴⁷ GODF, 21 juin 2016. Déclaration de nécessité, disposition *CUARTO*.

⁴⁸ GODF, 21 juin 2016. Déclaration de nécessité, disposition *TERCERO*.

⁴⁹ Metrobús CDMX, *Título de concesión para la prestación de servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Metrobús Reforma. Concesionario: Operadora Línea 7, S.A. de C. V.* Consulté en ligne le 23 janvier 2018, à l'adresse <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/CL7OL7SA.PDF>>.

⁵⁰ Metrobús CDMX, *Título Concesión para la prestación de servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Metrobús Reforma. Concesionario: Sky Bus Reforma, S.A. de C.V.* Consulté en ligne, à l'adresse <<http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/L7/CL7Sky.PDF>>.

⁵¹ Disposition *TERCERA* des deux titres de concession.

⁵² Décision d'approbation des répercussions environnementales, disposition *PRIMERO*.

⁵³ Décision administrative du Sedema, disposition *SEGUNDO*.

⁵⁴ Décision administrative du Sedema, disposition *TERCERO*.

⁵⁵ Voir la lettre de synthèse.

des habitants de la CDMX⁵⁶.

Le **1^{er} juin 2017**, le recours en *amparo* est admis puisque « l'effet qu'il pourrait avoir sur les droits de la requérante serait de nature continue et, conséquemment, compte tenu du droit de la requérante à une protection judiciaire efficace, le recours en *amparo* doit être considéré comme opportun à ce stade du processus⁵⁷ » [*traduction*].

Le **9 juin 2017**, le juge du huitième district du tribunal administratif (ci-après le « juge du huitième district ») statue sur la demande accessoire de suspension liée au recours en *amparo* n° 841/2017 en accordant la suspension définitive de la construction de la manière suivante :

« [...] »

1. La construction du couloir de transport en commun, ou ligne 7, du projet Metrobús Reforma doit cesser complètement.

2. Cette décision a pour principal objectif de ne pas porter atteinte :

- aux espaces verts naturels de la forêt de Chapultepec et de sa zone périphérique;
- à la structure urbaine de l'avenue Paseo de la Reforma et à ses espaces verts;
- aux arbres qui risquent d'être abattus à cause de la construction;
- aux monuments et vestiges qui se trouvent dans ces zones et qui ont une valeur historique, culturelle ou artistique; [...] » [*traduction*].

Le **29 juin 2017**, le juge du huitième district statue sur la demande accessoire de modification de la suspension définitive en « annulant la suspension relative aux possibles répercussions sur l'essentielle structure urbaine de l'avenue Paseo de la Reforma et ses espaces verts » [*traduction*], et en rendant la décision suivante :

« La suspension définitive se poursuit afin de garantir le respect des trois autres droits de la suspension, soit les droits relatifs :

- aux espaces verts de la forêt de Chapultepec;
- aux arbres qui risquent d'être abattus à cause de la construction;
- aux monuments et aux vestiges qui se trouvent dans ces zones et qui ont une valeur historique, culturelle ou artistique » [*traduction*].

Le **17 juillet 2017**, l'AMDA dépose une demande accessoire pour non-respect de la suspension définitive du 29 juin 2017.

Pendant les **mois de juillet et d'août**, étant donné que l'administration de la CDMX continue à effectuer des travaux illégaux, l'AMDA documente le non-respect de la suspension définitive avec le soutien des habitants de la Calzada de los Misterios. De ce travail de documentation découlent cinq comptes rendus des événements⁵⁸ qui soutiennent la demande accessoire du 17 juillet.

Le **22 décembre 2017**, le juge du huitième district statue que la demande était justifiée, mais non fondée sur une question de procédure.

Malgré le fait qu'à ce jour aucune décision finale n'ait été prise quant au recours en *amparo* et que la suspension définitive reste ferme à l'égard de trois des quatre paragraphes décisionnels, l'administration de la CDMX continue à effectuer des travaux illégaux et à enfreindre les droits à l'environnement et à la santé des Mexicains, tel que les comptes rendus des événements et les photographies ci-joints en font foi (voir l'annexe 1). En raison du risque que les travaux s'achèvent et causent des dommages irréparables à l'environnement de la CDMX, nous nous tournons vers le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE), car l'administration de la CDMX a essayé de régulariser de facto des actes illégaux au lieu d'engager une procédure institutionnelle fondée sur des études adéquates qui respectent la législation de l'environnement. Le couloir de transport en commun présenterait ainsi les avantages environnementaux et sanitaires qu'il pourrait présenter si un processus d'évaluation des

⁵⁶ Recours en *amparo* n° 841/2017, huitième district du tribunal administratif de la CDMX.

⁵⁷ *Acuerdo de admisión* (Accord judiciaire), p. 3.

⁵⁸ Les comptes rendus sont datés comme suit : les 17, 21 et 28 juillet, et les 11 et 25 août 2017. Voir le site à l'adresse <<https://goo.gl/sEj5pU>> [lien non fonctionnel].

répercussions environnementales (ERE) était mené conformément à la loi, et dans les conditions et délais établis.

V. Promotion de l'application efficace de la législation de l'environnement

Si la CCE accepte cette communication et décide de constituer un dossier factuel, cette question serait un cas paradigmatique de promotion de l'application efficace de la législation de l'environnement, et ce, en raison des éléments suivants qui la composent : la violation des droits de la personne à un environnement salubre et à la santé; les dommages aux forêts et aux aires naturelles protégées (ANP); les émissions atmosphériques; les émissions de gaz à effet de serre; la gestion des déchets; la gestion de l'environnement, les répercussions environnementales; la consultation des peuples autochtones; l'application de la loi.

VI. Communication écrite aux autorités compétentes de la Partie et réponse de la Partie, s'il en est

Tel que cela est indiqué dans l'exposé des faits, les habitants de La Voz de Polanco ont eu des communications verbales et écrites avec les autorités de la CDMX et les responsables du projet de métrobus, mais aucun accord n'a été conclu.

En outre, depuis 2015, plusieurs demandes ont été formulées afin d'obtenir des informations publiques sur les autorisations et les permis relatifs à la construction de la ligne 7 du métrobus, ainsi que des renseignements à l'appui.

Un recours en *amparo* a également été déposé et accepté, et a mené à une demande incidente de suspension définitive des travaux, qui a été acceptée, puis modifiée un mois plus tard. Les réponses de la Partie figurent à l'annexe 2.

En ce qui concerne les réponses de l'administration de la CDMX, les déclarations du maire, en juin 2017, indiquent qu'il est déterminé à poursuivre le projet malgré son caractère illégal :

« Je suis respectueux des institutions, mais tout a une limite. Nous chercherons à régler ce litige, mais si je dois déplacer quelque chose, si je dois retirer quelque chose dans l'intérêt de la population, peu m'importe que nous soyons menacés ou dénoncés si nous enfreignons les suspensions, car je dois agir en fonction du bien public⁵⁹ » [traduction].

VII. Préjudices à l'environnement et à la santé

A. Atteinte au droit de tous les Mexicains à un environnement salubre et des habitants de la ville de Mexico à la santé⁶⁰

La construction de la ligne 7 du métrobus enfreint les droits de la personne à un environnement salubre et à la santé, qui sont inscrits à la fois dans la Constitution du Mexique et dans celle de la CDMX, ainsi que dans différents instruments juridiques internationaux ratifiés par le Mexique.

Le droit de tous les Mexicains à un environnement salubre est violé, car la loi n'a pas été appliquée efficacement en ce qui concerne la végétation forestière fédérale (la forêt de Chapultepec), les émissions atmosphériques et la gestion des déchets dangereux (voir les sections B, H et I).

De plus, le droit des habitants de la CDMX à un environnement salubre et à la santé est violé lui aussi, comme cela est expliqué en détail à la section D, par le fait que la législation de l'environnement n'est pas appliquée dans le processus local d'ERE. Tout particulièrement, le

⁵⁹ Voir le site <<https://www.unotv.com/noticias/estados/distrito-federal/detalle/no-importan-amenazas-metrobus-de-reforma-va-mancera-364624/>>.

⁶⁰ **Fondements juridiques** : article 1, quatrième et cinquième paragraphes de l'article 4, et septième paragraphe de l'article 25 de la Constitution mexicaine; paragraphes 9(D) et 13(A), alinéas 16(A)4, 5, 8) et 9), et (C)6), divisions 53(B)3)(b)(XXII) et (XXIV), alinéas 59(B)1) et 2), et sous-alinéa 59(B)8)(II) de la Constitution de la CDMX; article 24 de la Convention relative aux droits de l'enfant; articles 2, 8 et 14 de la Convention sur la diversité biologique (CDB); articles 10 et 11 du Protocole de San Salvador; principes 17 et 22 de la Déclaration de Rio; articles 11 et 12 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC); alinéa 102(1)c) et article 1114 de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA); article 13 de la LAPT.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : Toutes les autorités mentionnées à la section II, intitulée *Partie visée*.

Sedema n'a pas demandé suffisamment de renseignements pour pouvoir évaluer correctement les répercussions environnementales du projet, notamment : i) des études techniques au sujet des émissions provenant des véhicules et du confinement d'une voie sur l'une des avenues les plus achalandées; des répercussions sur la faune et la flore; des caractéristiques environnementales des véhicules du métrobus; des répercussions sur l'aire naturelle protégée de Chapultepec, etc.); ii) des informations sur le projet qui auraient dû être demandées au promoteur plutôt qu'être suppléées et demandées à titre de condition dans la décision d'approbation. L'objectif du Sedema consistait à prendre cette décision à son gré et à un moment opportun pour l'administration de la CDMX, au lieu de respecter le principe de légalité de ce processus.

En outre, les autorités de la CDMX n'ont pas appliqué l'article 13 de la LAPT, qui oblige les autorités à : « I. promouvoir la participation des citoyens à la gestion de l'environnement; II. favoriser la protection de l'environnement et de la santé; [...] IV. encourager l'exploitation 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 » [traduction].

B. Préjudices à l'environnement et à la santé par l'élimination de la végétation forestière fédérale⁶¹

Le Sobse est en faute, car il a omis de demander une autorisation de changement d'affectation des terres forestières au Semarnat. Par conséquent, le Profepa a lui aussi commis une faute en omettant de sanctionner l'exécuteur des travaux qui ne disposait pas d'une telle autorisation.

L'autorisation de changement d'affectation des terres forestières est indispensable pour la construction de la ligne 7 du métrobus, étant donné que son tracé passe par l'avenue Paseo de la Reforma, une propriété administrée par la Fédération conformément aux dispositions de la LGBN. L'absence d'une telle autorisation contribue à la perte accélérée de la végétation forestière du pays.

C. Préjudices à l'environnement et à la santé par l'omission d'appliquer la législation de l'environnement dans les avis et la déclaration de nécessité⁶²

Le processus suivi afin de préparer et de publier l'avis d'approbation, l'avis d'équilibre entre l'offre et la demande, et la déclaration de nécessité enfreint la législation de l'environnement de la CDMX, car ces documents ont été publiés avant la prise d'une décision d'approbation des répercussions environnementale, et aucun d'eux ne stipulait être conditionnel à l'obtention d'une autorisation environnementale (AE) correspondante. Ces avis et cette déclaration font partie du processus d'attribution des concessions de transport en commun, mais en aucun cas ils ne peuvent autoriser l'exécution de travaux, ce qui doit découler du processus d'AE comme le prescrivent la LAPT et le RIAR. Ce point est important, car ni la forme des documents ni le moment de leur publication ne correspondent à ce qui est indiqué dans la *Ley de Movilidad* (LM, Loi sur la mobilité).

En outre, l'administration de la CDMX, par l'intermédiaire du Semovi, considère la construction de la ligne 7 du métrobus comme un fait dans l'avis d'approbation, puisqu'il y « approuve » son tracé et les stations qu'il comportera. L'avis d'équilibre entre l'offre et la demande et la déclaration de nécessité sont publiés par la suite, le même jour, pour justifier, par une « étude », que les travaux doivent avoir lieu sur le tracé déjà approuvé. Toutefois, la déclaration de nécessité est censée suivre l'avis d'équilibre entre l'offre et la demande, puisqu'elle en constitue une conséquence en vertu de la LM.

⁶¹ **Fondements juridiques** : paragraphe 58(I) et article 117 de la LGDFS; article 122 du RLGDFS; paragraphes 6(II) et 7(XIII), et article 9 de la LGBN.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Semarnat et le Profepa.

⁶² **Fondements juridiques** : articles 44, 45, 52 et 52 bis de la LAPT; article 62 du RIAR; article 3, paragraphe 7(V) et article 99 de la LM.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Sedema, le Semovi et le maire de la CDMX.

À cet égard, il convient de mentionner que l'étude⁶³ à laquelle l'avis d'équilibre entre l'offre et la demande et la déclaration de nécessité font référence a été réalisée à la suite d'une demande d'information publique. Cette étude ne justifie toutefois pas les caractéristiques techniques des véhicules du métrobus et n'indique pas pourquoi ces véhicules seront à deux étages ni pourquoi ils ne seront pas électriques ou à tout le moins hybrides. En plus d'être incomplète et impartiale, cette étude n'a pas été publiée dans la GODF comme l'exige la LM.

D. Dommages causés à l'environnement par la non-application de la législation de l'environnement dans le processus local d'évaluation des répercussions environnementales (ERE)

i. Non-respect du processus d'ERE en raison d'informations insuffisantes pour réaliser une analyse adéquate⁶⁴

Le Sedema n'avait pas assez d'informations et n'en a pas suffisamment obtenues pour déterminer les mesures permettant d'éviter ou d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement, à prévenir les futurs dommages à l'environnement et à promouvoir l'utilisation durable des ressources naturelles tel que l'exige la LAPT.

Cela s'explique par le fait que le promoteur a présenté des informations partielles, incomplètes, incohérentes et hétérogènes, sans conclusions claires. En d'autres mots, le promoteur n'a pas remis un document complet et structuré qui aurait permis de réaliser un processus complet d'ERE et, conséquemment, de faire en sorte que la décision à l'égard des répercussions environnementales ne soit ni incomplète ni partielle, comme ce fut le cas.

En résumé, les répercussions environnementales suivantes n'ont pas été prises en compte, comme l'exigent la LAPT et le RIAR :

- La pollution de l'air.
- La pollution de l'eau.
- La pollution du sol.
- La transmission de vibrations.
- La modification de la topographie le long du tracé du projet.
- La modification du paysage urbain par le changement de disposition de l'architecture sur l'avenue désignée « Paseo de la Reforma ».
- La modification de la configuration des espaces verts.
- La réduction des zones de couverture végétale et/ou des espaces verts.
- Le déplacement de la faune urbaine en raison des mouvements, des bruits et de la destruction de l'habitat urbain.
- La modification de la végétation en raison des activités de compactage du sol.
- Les répercussions sur le milieu urbain dont traite la LAPT.
- L'abattage des 640 arbres.

Afin d'appuyer ce qui précède, l'AMDA dispose de rapports de spécialistes en répercussions environnementales et en développement urbain, qui ont été fournis dans le cadre du recours en *amparo*.

ii. Correction a posteriori du processus que l'administration de la CDMX devait effectuer avant de demander l'évaluation des répercussions environnementales⁶⁵

Comme l'indique la décision d'approbation, le promoteur n'ayant pas présenté le tracé définitif,

⁶³ Voir <<https://goo.gl/VtRDNY>> [lien non fonctionnel].

⁶⁴ **Fondements juridiques** : articles 5, 19, 44 à 52, 52 bis, 53, 93 bis 1, 107 et 111, et paragraphe 112(VIII) de la LAPT; paragraphes 3(VI), (XIII), (XV), (XVII), (XXIX) et (XXXI), article 4, alinéa 6(C), sous-alinéa 6(D)II(131), et articles 14, 41, 44, 50, 52, 54 et 62 à 64 du RIAR.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse et le Sedema.

⁶⁵ **Fondements juridiques** : articles 5, 19, 44 à 52, 52 bis, 53, 93 bis 1, 107 et 111, et paragraphe 112(VIII) de la LAPT; paragraphes 3(VI), (XIII), (XV), (XVII), (XXIX) et (XXXI), article 4, alinéa 6(C), sous-alinéa 6(D)II(131), et articles 14, 41, 44, 50, 52, 54 et 62 à 64 du RIAR.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse et le Sedema.

on y a plutôt suppléé les informations manquantes⁶⁶.

Par exemple, au paragraphe 6(b) de cette décision, le Sedema reconnaît que le tableau de répartition des zones est une estimation de sa part, car les superficies « ont été calculées à partir d'un projet qui n'était pas complet » [traduction].

En outre, au paragraphe 6(f), le Sedema accepte expressément que des informations soient suppléées, ce qui n'est pas établi dans la LAPT ou son règlement, en indiquant :

- « f) Dans le corps du document soumis pour suppléer les informations manquantes au sujet des travaux du projet, il est écrit ce qui suit :
- Étant donné qu'il s'agit d'un avant-projet, il n'est pas possible d'établir un descriptif qui expose en détail les travaux envisagés [...]. »

Pour ce qui est des émissions, comme l'indique l'article 1, le Sedema s'est donné comme obligation d'estimer les émissions à la place du promoteur. De surcroît, il autorise clairement un projet sans tenir compte de ses répercussions sur l'air et la santé.

iii. Non-inclusion des répercussions sur le milieu urbain dans l'évaluation des répercussions environnementales (ERE)⁶⁷

Conformément à la LAPT, il aurait fallu demander au promoteur de fournir un avis technique relatif aux répercussions sur le milieu urbain.

iv. Omission de consulter le public⁶⁸

Dans le cadre du processus d'ERE, la LAPT prescrit la consultation du public et la tenue d'une audience publique conformément aux dispositions de la LPC.

Ainsi, le Sedema a visiblement omis de procéder à cette consultation et, à l'instar de nombreuses irrégularités dans l'approbation du projet, l'administration de la CDMX a procédé à un sondage les 20 et 22 juin (six mois après la publication de la décision d'approbation) afin de remédier au non-respect de la législation de l'environnement.

- E. Préjudices à l'environnement et à la santé des habitants de la ville de Mexico en raison de l'omission de satisfaire plusieurs exigences qu'énonce la décision d'approbation des répercussions environnementales⁶⁹

Bien que, comme cela est mentionné précédemment, le Sedema ait demandé des mesures et des informations qu'il aurait dû demander dans le cadre du processus d'ERE, plusieurs des exigences n'ont pas été satisfaites avant le début des travaux sur la ligne 7 du métrobus, principalement celles indiquées ci-dessous.

i. Non-respect de l'article 1 de la décision d'approbation des répercussions environnementales

Les travaux ont commencé sans que le Sobse présente les informations exigées à l'article 1, à savoir :

- une description du projet;
- une image satellite géoréférencée;
- un profil du projet indiquant les stations;
- un plan des stations sur le trajet;
- un plan des terminus;

⁶⁶ Décision d'approbation des répercussions environnementales, fin de la page 4 et paragraphe f de la page 6, à l'adresse <<https://goo.gl/Qgc8US>>. [lien non fonctionnel]

⁶⁷ **Fondements juridiques** : articles 5 et 45 de la LAPT; paragraphes 3(XIV) et 7(XVII), articles 63 et 64, paragraphe 87(V) et article 93 de la LDU; articles 76, 77, 82 et 83 du RLDU.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse et le Seduvi.

⁶⁸ **Fondements juridiques** : articles 49, 50 et 51 de la LAPT; articles 45 et 46, paragraphe 53(III), et articles 57, 58 et 60 du RIAR.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse et le Sedema.

⁶⁹ **Fondements juridiques** : paragraphe 9(XXIX) et article 53 de la LAPT (normes NADF-001-RNAT-2015, NADF-007-RNAT-2013 et NOM-161-SEMARNAT-2011).

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse et le PAOT.

- une description détaillée de la préparation du site, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien;
- une description des installations électriques;
- un inventaire forestier;
- un avis technique sur les forêts;
- une description des végétaux choisis pour les besoins du projet, conformément à la norme NADF-006-RNAT-2012;
- un plan de gestion des déchets solides;
- l'approbation de la *Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental* (Direction générale des forêts urbaines et de la sensibilisation à l'environnement).

ii. Non-respect de l'article 14 de la décision d'approbation

Le promoteur a commencé les travaux sans avoir obtenu l'inventaire forestier prescrit par la norme NADF-001-RNAT-2015, ni l'avis technique confirmant l'aval des arrondissements de GAM, de Cuauhtémoc et de Miguel Hidalgo quant à la faisabilité de l'abattage des arbres.

Par conséquent, le PAOT n'a pas rempli son obligation de surveiller et de sanctionner le non-respect de ces conditions.

F. Préjudices à l'environnement et à la santé des habitants de la ville de Mexico par l'abattage de 640 arbres⁷⁰

Tel que cela a été mentionné, la décision d'approbation autorise l'abattage de 640 arbres sans étude pour le justifier ni autorisation de changement d'affectation des terres forestières. En outre, cette autorisation est également illégale, car le projet ne dispose pas des permis respectifs des arrondissements de GAM, de Cuauhtémoc et de Miguel Hidalgo comme l'exige la LAPT.

G. Dommages causés à l'environnement par la non-application de la législation de l'environnement visant la zone de valeur environnementale de la forêt Chapultepec⁷¹

Le Sedema a approuvé la réalisation de plusieurs travaux, dont la construction d'une station de correspondance et d'un arrêt d'autobus, dans le parc Winston Churchill, qui fait partie de la zone de valeur environnementale (ZVE) de la forêt de Chapultepec. Ces travaux ne respectent pas le droit des Mexicains à la vie, à la santé et à un environnement salubre, comme le prévoit la Constitution.

Il convient de noter que la forêt de Chapultepec est le poumon principal de la CDMX et que toute répercussion sur cette forêt aura des conséquences néfastes sur le grave problème que représente actuellement la qualité de l'air dans cette ville. D'ailleurs, des mesures rigoureuses prises ces dernières années, dont la publication de la *Norma emergente de verificación vehicular* (Norme d'urgence sur la vérification des véhicules) publiée en 2016⁷², visent à réduire l'utilisation des véhicules à moteur. Selon des informations provenant de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), quelque 7 millions de personnes sont mortes en 2012 des suites d'une exposition aux polluants atmosphériques, soit un décès sur huit dans le monde⁷³.

Une étude récente de la faculté de médecine de la Boston University a révélé qu'une exposition à

⁷⁰ **Fondements juridiques** : articles [88 bis 1 et 89 bis] de la LAPT.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le PAOT et les arrondissements de GAM, de Cuauhtémoc et de Miguel Hidalgo.

⁷¹ **Fondements juridiques** : article 4 de la Constitution mexicaine; paragraphe 13(A) de la Constitution de la CDMX; paragraphes 3(II) et 7(V), article 45, paragraphe 46(IX) et troisième paragraphe de l'article 46 de la LGEEPA; articles 5, 88 bis 1, 89 bis et 105 de la LAPT; Décret sur la beauté naturelle de Chapultepec; Décret sur la ZVE de Chapultepec.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Sedema et le PAOT.

⁷² Semarnat, *Norma emergente de verificación vehicular*. Consulté en ligne, à l'adresse

<http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/100918/NOMEM_para_DOF_06_junio_2016.pdf>.

⁷³ OMS, « 7 millions de décès prématurés sont liés à la pollution de l'air chaque année ». Voir le site

<<https://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/fr/>>.

long terme aux polluants atmosphériques peut entraîner des changements physiques dans la structure du cerveau et affecter les fonctions cognitives. On a observé que les personnes vivant dans une zone plus polluée avaient un volume cérébral plus vieux d'un an que celui des personnes vivant dans une zone moins polluée, et qu'elles présentaient 46 % plus de risque de subir un accident vasculaire cérébral silencieux que les personnes vivant en milieu rural⁷⁴.

Au Mexique, la pollution de l'air cause environ 9 300 décès tous les ans⁷⁵. Selon les données de l'*Instituto Mexicano para la Competitividad* (Institut mexicain de la compétitivité), de janvier 2010 jusqu'en [septembre] 2013, la mauvaise qualité de l'air a causé 19 242 décès prématurés, 53 191 hospitalisations et plus de 3 000 000 de consultations médicales. Elle entraîne également l'absentéisme au travail, qui, à son tour, provoque des pertes financières autant aux familles qu'au pays⁷⁶.

D'autre part, l'*Instituto Nacional de Estadística y Geografía* (Institut national de la statistique et de la géographie) calcule chaque année les coûts de l'épuisement des ressources naturelles et de la dégradation de l'environnement. En 2014, ces coûts s'élevaient à 910 906 millions de pesos, la pollution de l'air représentant le plus grand pourcentage, soit 3,2 % du produit intérieur brut (PIB)⁷⁷.

La forêt de Chapultepec produit de l'oxygène et purifie l'air de la CDMX, mais fournit aussi les services écosystémiques suivants : i) la régulation de la température et de l'humidité; ii) la modération du bruit; iii) la recharge des aquifères; iv) la capture des polluants atmosphériques; v) la conservation des valeurs panoramiques et paysagères. Finalement, elle contribue à la préservation des valeurs historiques, culturelles, touristiques et récréatives de la région⁷⁸.

Pour ces raisons, l'importance de la forêt Chapultepec est reconnue depuis 1932, et elle a été désignée « lieu de beauté naturelle » par l'ancienne *Comisión de Monumentos Coloniales de la República* (Commission des monuments coloniaux de la République) en se fondant sur ses antécédents artistiques ainsi que sur les photographies et le plan présentés par la *Dirección de monumentos* (Direction des monuments).

Depuis 2001, la forêt de Chapultepec figure sur la liste indicative des biens que le Mexique estime susceptibles d'être inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO⁷⁹.

Le 2 novembre 2003, la forêt de Chapultepec a été désignée ZVE en raison de l'évolution de la législation de l'environnement et du paysage. Cela a donné lieu à la reconnaissance de ses services écosystémiques, de même que de la complexité de son administration et de sa conservation : chaque section a été incorporée à des périodes différentes et possède des caractéristiques qui lui sont propres, ce qui rendait nécessaire la mise en œuvre de politiques visant à uniformiser de la gestion globale de cette forêt⁸⁰. Le décret indique que l'objectif principal de cette désignation consiste à adopter des mesures destinées à prévenir la détérioration des fonctions environnementales de la zone et de les améliorer⁸¹. Par conséquent, il y est clairement indiqué que seules des activités de restauration et de réhabilitation peuvent

⁷⁴ « Long-Term Exposure to Fine Particulate Matter, Residential Proximity to Major Roads and Measures of Brain Structure », *Stroke*. Consulté en ligne, à l'adresse <<http://stroke.ahajournals.org/content/early/2015/04/23/STROKEAHA.114.008348.full.pdf?download=true>>.

⁷⁵ Centro Mexicano de Derecho Ambiental, « Los derechos humanos y la calidad del aire en México ». Consulté en ligne, à l'adresse <<http://www.cemda.org.mx/wp-content/uploads/2016/05/Los-Derechos-Humanos-y-la-calidad-dei-aire-en-Me%CC%81xico.pdf>>.

⁷⁶ Instituto Mexicano para la Competitividad, « ¿Cuánto nos cuesta la contaminación del aire en México? ». Consulté en ligne, à l'adresse <<https://imco.org.mx/la-contaminacion-del-aire-un-problema-que-dana-la-salud-y-la-economia/>>.

⁷⁷ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Cuentas Económicas y Ecológicas de México. Voir le site <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/ee/default.aspx>>.

⁷⁸ Décret sur la ZVE de Chapultepec, 2 novembre 2003. Consulté en ligne, à l'adresse <<http://www.contraloriadf.gob.mx/prontuario/vigente/466.htm>>.

⁷⁹ Voir le site <<http://whc.unesco.org/fr/listesindicatives/1273/>>.

⁸⁰ Disposition OCTAVO du Décret sur la ZVE de Chapultepec, 2 novembre 2003.

⁸¹ Disposition DÉCIMO du Décret sur la ZVE de Chapultepec, 2 novembre 2003.

être menées dans l'ensemble de la zone déclarée⁸².

Cependant, le 11 juillet 2014, la GODF a publié le Décret modifiant la ZVE de Chapultepec qui constitue une violation de la législation de l'environnement, car ledit décret réduit la zone polygonale de la ZVE et laisse sans protection une superficie de 2 529,66 m².

Ce changement se fonde sur l'argument selon lequel « une portion [de la zone] ne présente pas les caractéristiques idéales permettant de la considérer comme ayant une valeur environnementale, étant donné qu'elle comprend une voie en asphalte, en ciment et en béton où se trouve un arrêt d'autobus⁸³ » [traduction]. Cependant, la définition d'une ZVE dans la LAPT veut qu'une telle zone soit un espace « où les milieux originaux ont été modifiés par des activités anthropiques, mais en se donnant pour objectif de les restaurer ou de les préserver » [traduction]. Par conséquent, le Décret modifiant la ZVE de Chapultepec n'est pas valide, parce qu'il viole les droits des habitants de la CDMX à un environnement salubre et à la santé.

En d'autres termes, le Sedema a comme principale obligation de restaurer la forêt de Chapultepec plutôt que de demander le retrait d'une zone fortement modifiée. Ainsi, selon les dispositions de la LAPT, il n'aurait pas dû autoriser les travaux indiqués dans le décret, dont la construction d'un arrêt d'autobus.

H. Dommages causés à l'environnement par la non-application de la législation de l'environnement visant la gestion des déchets dangereux, des déchets visés par une gestion particulière et des déchets solides urbains⁸⁴

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.

En outre, les autorités n'ont pas demandé au promoteur de procéder à une estimation de la production de déchets et ont autorisé le début des travaux de construction sans avoir reçu les plans de gestion correspondants. Par conséquent, les autorités fédérales (le Semarnat et le Profepa) et celles de la CDMX (le Sedema et le PAOT) n'ont pas appliqué efficacement la législation de l'environnement afférente. Cette non-application aura des conséquences négatives, notamment la pollution du sol ainsi que la propagation de maladies parmi les habitants de la CDMX.

I. Dommages causés à l'environnement par la non-application de la législation de l'environnement visant les émissions atmosphériques et les émissions de gaz et composés à effet de serre⁸⁵

La législation de l'environnement visant les émissions n'a pas été respectée dans le processus d'ERE, car aucune étude n'a été demandée à l'égard des émissions provenant de la construction et de l'exploitation de la ligne 7 du métrobus. Les autorités fédérales (le Semarnat et le Profepa) et celles de la CDMX (le Sedema et le PAOT) n'ont donc pas appliqué efficacement la législation de l'environnement afférente. Cette non-application aura des conséquences négatives,

⁸² Disposition *SEXTO* du Décret sur la ZVE de Chapultepec, 2 novembre 2003.

⁸³ Article 1 du Décret modifiant la ZVE de Chapultepec.

⁸⁴ **Fondements juridiques** : paragraphes 3(XXXIII), 5(VI), 7(IV), et 11(II), article 109 *bis*, paragraphe 134(II), et articles 135, 150 et 151 *bis* de la LGEEPA; article 1, paragraphes 5(X), (XVII), (XXI), (XXIX), (XXX), (XXXI), (XXXII) et (XXXIII), et articles 6, 7, 9, 31 et 42 de la LGPGIR; articles 2, 16, 17, 20, 21, 24, 26 et 29 du RLGPGIR; paragraphes 3(XXV), (XXXIV), (XXXVII) et (XXXVIII), et articles 6, 9, 10 et 59 de la LRS; paragraphes 2(VII), et (XXIV), et articles 3 et 12 à 24 du RLRS. NADF-007-RNAT-2013. NOM-161-SEMARNAT-2011.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Semarnat, le Profepa, le Sedema et le PAOT.

⁸⁵ **Fondements juridiques** : paragraphe 8(III), et articles 109 *bis* et 110 de la LGEEPA; article 87 de la LGCC; paragraphe 8(III), et articles 26, 27, 109 *bis* et 110 du RLGCCRNE.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Semarnat, le Profepa, le Sedema et le PAOT.

notamment la pollution de l'air ainsi que la propagation de maladies cardiorespiratoires parmi les habitants de la CDMX.

En outre, le registre de réduction certifiée des émissions de gaz et de composés à effet de serre aurait dû être demandé au promoteur en vertu du RLGCCRNE.

J. Dommages causés à l'environnement par la non-application de la législation de l'environnement visant la consultation de la population autochtone⁸⁶

En plus d'être l'une des plus grandes villes du monde, la CDMX compte une démographie multiculturelle étant donné la population autochtone qui y réside. Toutefois, cette dernière n'a pas été consultée par l'administration de la CDMX avant l'autorisation des travaux.

L'AMDA a relevé le fait que des membres de groupes autochtones empruntent les transports en commun de la CDMX dans son *Catálogo de Colonias y Pueblos Originarios del Distrito Federal 2010* (Catalogue des colonies et des peuples originaires du District fédéral, 2010), un document qui décrit l'intégration de 1 775 colonies et de 40 peuples autochtones dans la géographie électorale en conformité avec la LPC⁸⁷. En outre, elle a présenté un rapport de spécialiste en anthropologie faisant état des communautés et des peuples autochtones originaires du District dont les droits environnementaux ont été bafoués par la construction de la ligne 7 du métrobus.

VIII. Questions contribuant à la réalisation des objectifs de l'ANACDE

Si la présente communication est acceptée, elle contribuera à la réalisation des objectifs suivants qu'énonce l'article 1 de l'ANACDE :

- Encourager la protection et l'amélioration de l'environnement sur les territoires des Parties.
- Assurer le bien-être des générations présentes et futures.
- Améliorer de façon accrue l'état de l'environnement, y compris des espèces sauvages.
- Appuyer les buts et les objectifs environnementaux de l'ALÉNA.
- Éviter de créer des distorsions dans les échanges ou d'opposer de nouveaux obstacles au commerce.
- Améliorer les procédures, les politiques et les pratiques environnementales.
- Favoriser l'observation et l'application des lois et des règlements de l'environnement.
- Encourager la transparence et la participation du public dans le cadre de l'élaboration des lois, des règlements et des politiques de l'environnement.
- Favoriser l'adoption de mesures environnementales qui sont à la fois économiques et efficaces.
- Promouvoir la mise en place de politiques et de pratiques permettant de prévenir la pollution.

Cette communication soutiendrait aussi l'un des objectifs énoncés à l'article 102 de l'ALÉNA, à savoir d'« augmenter substantiellement les possibilités d'investissement sur les territoires des Parties », car l'application efficace de la loi favorise l'investissement et la certitude dans le cadre de son application.

IX. Ressources auxquelles les particuliers ont fait appel

Comme l'indique l'exposé des faits, un recours en *amparo* a été déposé au mois de mai de l'année dernière, ce qui pourrait laisser penser que le gouvernement mexicain en tient compte.

⁸⁶ **Fondements juridiques** : articles 1, 14 et 16 de la Constitution mexicaine; articles 6, 7 et 8 de la Convention 169; article 2, alinéas 15(A)4), 9), (B)4) et 25(A)6), et paragraphes 25(F) et 26(A) de la Constitution de la CDMX; paragraphe 85(VI) et article 86 *bis* 2 de la LAPT; article 33 de la LIAMMH; article 50 bis de la LPC.

Autorités n'ayant pas appliqué efficacement la législation de l'environnement : le Sobse, le Sedema, le Semovi, le maire, et les délégués des arrondissements de GAM, de Cuauhtémoc et de Miguel Hidalgo.

⁸⁷ Instituto Electoral del Distrito Federal, *Catálogo de Colonias y Pueblos*. Consulté en ligne le 17 mai 2017, à l'adresse <<http://www.iedf.org.mx/index.php/elecciones/geografia-electoral-00/174-catalogo-de-colonias-y-pueblos/1350-catalogo-de-colonias-y-pueblos>>.

Cependant, comme on peut le constater, les autorités de la CDMX ont ignoré la suspension définitive qui a été accordée dans le but de prévenir les dommages à l'environnement.

Pour cette raison, nous sommes obligés de nous adresser aux organismes internationaux afin que la législation de l'environnement soit appliquée, que les travaux s'effectuent conformément à la loi, s'ils ont lieu, et que la construction illégale de la ligne 7 cesse conformément aux décisions judiciaires indiquées.

X. Liste des annexes

Annexe 1 : Photographies illustrant le non-respect de la suspension. Voir <<https://goo.gl/D8eSrf>> [lien non fonctionnel].

Annexe 2 : Réponses à la correspondance avec la partie visée. Voir <<https://goo.gl/CFVBTv>> [lien non fonctionnel].

Annexe 3 : Tableau des préjudices et des autorités compétentes. Voir <<https://goo.gl/Ps5hrk>> [lien non fonctionnel].