A14/SEM/18-002/26/ADV
DISTRIBUTION : Générale
ORIGINAL : Espagnol

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale
Notification au Conseil en vertu du paragraphe 15(1) de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement

Auteurs : **Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C.**
La Voz de Polanco, A.C.
Partie : États Unis du Mexique
Date de réception : 2 février 2018
Date de la décision : 17 décembre 2018
N^o^ de la communication : **SEM-18-002 (*Metrobús Reforma)***

Résumé

Le 2 février 2018, le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE) a reçu la communication SEM-18-002, dans laquelle il est allégué que le gouvernement de la ville de Mexico omet d'accorder l'attention nécessaire aux impacts environnementaux du projet Metrobús Réforma parce qu'il n'a pas suivi le processus afférent en ce qui concerne ce projet. Après la décision initiale du Secrétariat, le Mexique a présenté, le 25 juillet 2018, sa réponse aux allégations des auteurs de la communication. Il a aussi fait connaître les procédures en instance liées à certaines allégations.

Au sujet de l'évaluation des impacts environnementaux, le Mexique soutient qu'elle relève du *Secretaría de Medio Ambiente* (Sedema, Secrétariat à l'environnement) de la ville de Mexico et que la législation de l'environnement qui s'applique n'englobe pas de liste (ou *catalogue*) des impacts environnementaux devant être pris en considération (voir le paragraphe 29 *infra*).

Dans leur communication, les auteurs allèguent que, aux termes de la législation applicable, le promoteur du projet doit élaborer une étude d'impact sur l'environnement (EIE) et que celle-ci doit définir les impacts de l'ouvrage ou de l'activité prévus par le projet. Dans le cas présent, le promoteur du projet est le *Secretaría de Obras y Servicios* (Sobse, Secrétariat des travaux et services publics) de la ville de Mexico. Les auteurs affirment également que l'autorité compétente (en l'occurrence le Sedema) peut accorder ou refuser l'autorisation en matière d'impacts environnementaux pour un projet, d'après l'information contenue dans l'EIE de ce dernier (paragraphe 32 *infra*). Ils soulignent que l'EIE du projet Metrobús Reforma—qui englobe une évaluation des impacts environnementaux—et l'autorisation afférente ne respectent pas la législation de l'environnement applicable.

Selon la communication SEM-18-002 ainsi que la réponse du Mexique (notamment les documents présentés par le Sedema au bureau de liaison de la CCE au Mexique), le Secrétariat conclut que des questions centrales soulevées par la communication restent en suspens relativement à l'évaluation des impacts environnementaux. Il juge donc que cette communication justifie la constitution d'un dossier factuel portant sur ces questions et estime que l'élaboration d'un tel dossier n'est pas justifiée eu égard aux autres allégations faites dans la communication.

Conformément au paragraphe 15(1) de l'*Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (ANACDE), le Secrétariat expose ici au Conseil les raisons de ces décisions.

I. INTRODUCTION

1. Les articles 14 et 15 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (l'ANACDE ou « l'Accord ») prévoient un processus (le processus SEM, selon le sigle anglais) qui permet aux organisations non gouvernementales et aux particuliers établis ou résidant en Amérique du Nord de présenter, au Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (la « CCE » ou la « Commission »), des communications alléguant que l'une des Parties à l'ANACDE omet d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement. Dans un premier temps, le Secrétariat[1] examine ces communications en fonction des critères définis au paragraphe 14(1) de l'Accord. Lorsqu'il juge qu'une communication satisfait à ces critères, le Secrétariat détermine s'il est justifié de demander une réponse à la Partie visée, conformément au paragraphe 14(2) de l'Accord. Le cas échéant, s'il considère, à la lumière de la réponse de la Partie et aux termes de l'Accord, que la communication justifie la constitution d'un dossier factuel, il en informe le Conseil en lui donnant les motifs qui l'ont amené à une telle conclusion, conformément au paragraphe 15(1) de l'ANACDE. Dans le cas contraire, le traitement de la communication prend fin[2].

2. Le 2 février 2018, les organisations Academia Mexicana de Derecho Ambiental, A.C. et La Voz de Polanco, A.C. (les « auteurs ») ont présenté une communication au Secrétariat, conformément au paragraphe 14(1) de l'ANACDE. Selon les auteurs de cette communication, les autorisations, permis et concessions visant le projet de la ligne 7 du réseau de transport public rapide de passagers par autobus, appelée « Metrobús Reforma » (« projet Metrobús Reforma »), un projet promu par le gouvernement de la ville de Mexico lui-même, ont été délivrés de manière « illégale et opaque ». Les auteurs allèguent également, de façon plus particulière, que le processus prévu par loi eu égard à l'évaluation des impacts environnementaux n'a pas été respecté dans le cadre de ce projet. Le Secrétariat fait remarquer que le projet Metrobús Reforma est actuellement mis en œuvre par les autorités dirigeantes de la ville de Mexico. (Voir la figure 1, qui présente le tracé de la ligne visée par le projet.)

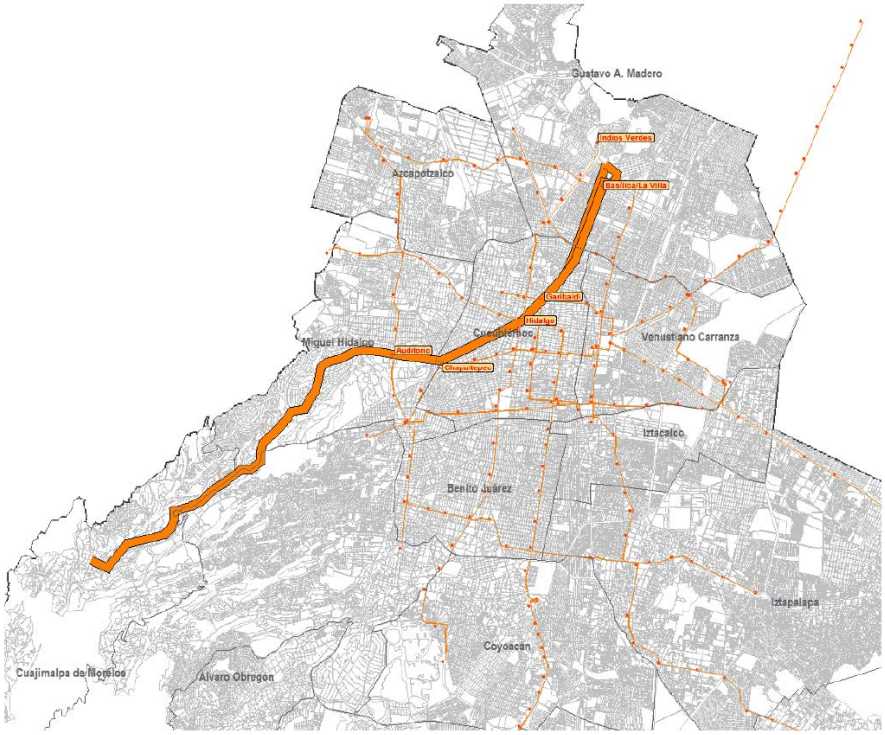
3. Les auteurs soutiennent, parmi les allégations formulées dans leur communication, que l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) aurait dû être élaborée par le promoteur du projet, en l'occurrence le *Secretaría de Obras Publicas y Servicios* (Sobse, Secrétariat des travaux et services public) de la ville de Mexico, en vertu de la législation en question. Ils affirment également que l'EIE doit comporter une évaluation des impacts environnementaux devant être soumis au *Secretaría de Medio Ambiente* (Sedema, Secrétariat à l'environnement) de la ville de Mexico. À la lumière des impacts environnementaux du projet, le Sedema peut accorder une autorisation en matière d'impacts environnementaux (AIE). Les auteurs allèguent que l'EIE afférente au projet

[1] Créée en 1994 dans la foulée de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), signé par le Canada, les États-Unis et le Mexique (les « Parties »), la Commission de coopération environnementale (CCE) se compose du Conseil, du Secrétariat et le Comité consultatif public mixte.

[2] Pour obtenir de plus amples détails sur les différentes étapes du processus lié aux communications ainsi que sur les décisions du Secrétariat et les dossiers factuels qu'il élabore, consultez le registre des communications sur le site Web de la CCE : <www.cec.org/communications>.

Metrobús Reforma accusait des lacunes et que l'AIE n'aurait pas dû être octroyée) pour ce projet.

Figure 1. Tracé de la ligne 7 du projet Metrobús Reforma



Source : Étude Metrobús/Cetran sur le transport public et la ligne Reforma (non datée).

4. Dans la communication SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*), on affirme que le Mexique omet s'assurer l'application efficace de la *Constitución Política de los Estados Unidos de México* (la « Constitution politique » mexicaine ou du Mexique); de la *Constitución Política de la Ciudad de México* (Constitution politique de la ville de Mexico), 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) et de la *Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal* (LAPT, Loi environnementale de protection des terres dans le District fédéral); des traités internationaux signés par le Mexique, des lois générales mexicaines de compétence fédérale en matière de développement forestier, de gestion intégrée des déchets et de changements climatiques, entre autres instruments législatifs; de la législation de la ville de Mexico (CDMX) en ce qui concerne la mobilité, le développement urbain et les déchets solides, notamment; des normes officielles mexicaines et des normes environnementales de la CDMX, ainsi que de divers décrets et avis officiels à caractères administratif. On n'a pas respecté le processus établi par la loi dans le cadre du projet.

5. Le 1er mai 2018, le Secrétariat, jugeant que la communication était recevable en vertu du paragraphe 14(1), a demandé au Mexique de lui fournir une réponse, conformément au

paragraphe 14(2) de l'ANACDE, au sujet de l'application efficace des dispositions citées dans la communication en question[3] :

a. Relativement à l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma :

   i. articles 44; 46 [sections III, IV *a)*, VIII et IX]; 47; 48; 49; 50; 51; 52 *bis*; 53; 111 et 112 (section 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. articles 6, paragraphes C et D [sections I et II (n° 131)]; 14; 41; 44; 50; 52; 54; 62 et 63 du *Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo* (**RIAR,** Règlement sur les impacts environnementaux et les risques);

   iii. article **7** (section V) de la ***Ley de Movilidad*** (**LDM**, Loi sur la mobilité)

b. En matière de participation du public à l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma :

   i. articles 6, 7 et 8 de la Convention 169 de l'Organisation internationale du travail ou Convention concernant les peuples indigènes et tribaux dans les pays indépendants (**Convention 169 de l'OIT**);

   ii. articles 13 et 85 (section VI) de la **LAPT**;

   iii. articles 45, 53 (section III), 57, 58 et 60 du **RIAR**;

c. Au sujet de la gestion de la végétation et des superficies boisées prévue dans le cadre des travaux de construction du projet de la ligne Metrobús Reforma, ainsi que de la protection du sol et la réalisation d'activités sur des sites qui se trouvent dans des *Áreas de valor ambiental* (zones de valeur environnementale; ZVE, ou AVA selon le sigle espagnol) ou dans des aires naturelles protégées (ANP) jouxtant le site du projet :

   i. article 134 (section II) de la *Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (**LGEEPA,** Loi générale sur l'équilibre écologique et la protection de l'environnement);

   ii. articles 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 et 105 (section III de la **LAPT**;

   iii. Norme environnementale du District fédéral NADF-001-RNAT-2015, *qui établit les exigences et les spécifications techniques devant être satisfaites par les personnes physiques les personnes morales à caractère public ou privé, les autorités et, de manière générale, quiconque effectue des travaux de taille, de coupe ou de plantation d'arbres ou encore de reboisement dans le District fédéral* (**NADF-001**).

d. Relativement aux plans de gestion des déchets dangereux, des déchets solides et des déchets visés par une gestion spéciale durant la construction et la réalisation de la ligne Metrobús Reforma :

[3] SEM-18-001 (*Metrobús Reforma*), décision en vertu des paragraphes 14(1) et (2) (1er mai 2018), §91.

i. articles 150 et 151 *bis* (section III) de la **LGEEPA**;

ii. articles 7 (section IX), 9 (sections III, IV, V et VI), 31 (sections I à VII) et 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. articles 16, 17, 20, 21, 24, 26 y 29 du règlement d'application de la **LGPGIR**;

iv. articles 12 a 24 de la *Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal* (**LRSDF,** Loi du District fédéral sur les déchets solides);

v. Norme officielle mexicaine NOM-161-SEMARNAT-2011, qui établit les critères servant à classifier les déchets visés par une gestion spéciale et à déterminer lesquels doivent faire l'objet d'un plan de gestion, dresse la liste de ces déchets et 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 les plans de gestion (**NOM-161**) et norme environnementale du District fédéral (NADF-007-RNAT-2013), qui établit la classification et les spécifications afférentes à la gestion des déchets de construction et de démolition dans les District fédéral (**NADF-007**).

e. Eu égard aux émissions atmosphériques prévues dans le cadre du projet Metrobús Reforma :

i. articles 109 *bis*, deuxième paragraphe, et 110 de la **LGEEPA**.

f. Relativement au changement d'utilisation du sol sur des terres présumées forestières dans le cadre du projet de la ligne Metrobús Reforma :

i. article 117 de la *Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable* (**LGDFS,** Loi générale sur le développement forestier durable),

ii. article 122 (section V) du **règlement d'application de la LGDFS**.

6. Le 25 juin 2018, le Secrétariat a reçu le réponse du Mexique, dans laquelle ce dernier soutient que les autorités du gouvernement de la ville de Mexico [TRADUCTION] « ont strictement observé les normes applicables en la matière » et ont agi dans le respect du cadre juridique qui leurs octroie les pouvoirs nécessaires pour délivrer l'AIE[4]. Le Mexique souligne que, durant le processus d'évaluation des impacts environnementaux, la participation du public et les consultations publiques requises en vertu de la LAPT et du RIAR ont été assurés. Il ajoute qu'on a évalué correctement la production de déchets dans le cadre des travaux afférents au projet et qu'on a mis en œuvre des mesures pour atténuer les émissions atmosphériques liées au projet[5]. Le Mexique soutient également que, pour la délivrance de l'AIE requise, le Sedema [TRADUCTION] « a confirmé et diminué, par rapport au nombre original, le nombre d'arbres touchés par les travaux »[6]. En outre, le

[4] Réponse, à la p. 28.
[5] *Ibid.*, aux pp. 28 et 29.
[6] *Ibid.*, à la p. 29.

Mexique affirme que l'un des auteurs a intenté un recours en *amparo* dont la matière coïncide avec la question visée par la communication visée[7].

7. Après avoir examiné la communication en fonction du paragraphe 15(1) de l'Accord et à la lumière des *Lignes directrices relatives aux communications sur les questions d'application visées aux articles 14 et 15 de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement* (les « Lignes directrices »), le Secrétariat estime que la communication SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*) justifie la constitution d'un dossier factuel en ce qui concerne l'allégation visant l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma [voir les sections 5(a)(i) et (ii), ci-dessus]. Le Secrétariat estime également que les autres allégations dans la communication ne justifient pas la constitution d'un dossier factuel. Les motifs du Secrétariat sont présentés ci-dessous.

II. ANALYSE

A) Questions préliminaires

8. Dans le cadre du processus d'examen visant les communications, la Partie visée doit indiquer au Secrétariat « si la question fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative en instance, auquel cas le Secrétariat n'ira pas plus avant »; conformément à l'alinéa 14(3)*a)* de l'ANACDE. En outre, ce mécanisme prévoit que, dans sa réponse, la Partie visée doit mentionner si la question soulevée dans la communication a déjà fait l'objet d'une procédure judiciaire ou administrative et s'il existe des recours privés relativement à l'affaire qui sont offerts à la personne ou à l'organisation qui présente la communication et si ces recours ont été exercés[8]. Dans la présente partie, le Secrétariat effectue l'analyse de cet aspect en fonction de la définition du terme « procédure judiciaire ou administrative » donnée au paragraphe 45(3) de l'ANACDE.

9. Aux termes de l'alinéa 45(3)*a)* de l'ANACDE, une procédure judiciaire ou administrative se définit comme :

> « toute mesure nationale d'ordre judiciaire, quasi-judiciaire ou administratif prise par une Partie en temps opportun et en conformité avec sa législation intérieure. De telles mesures comprennent : la médiation ou l'arbitrage, le processus de délivrance d'une licence, d'un permis ou d'une autorisation; le processus d'obtention d'une assurance d'observation volontaire ou d'un accord d'observation; le recours à une instance administrative ou judiciaire pour obtenir des sanctions ou des réparations; et le processus de délivrance d'une ordonnance administrative [...] »

i) Mesures d'application mises en œuvre par le PAOT

10. Le Mexique a avisé le Secrétariat de l'existence de procédures administratives engagées par le *Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial* (PAOT, Bureau du Procureur chargé de l'environnement et de l'aménagement territorial) de la ville de

[7] *Idem*.
[8] ANACDE, alinéa 14(3)*b)*.

Mexico, ainsi que de diverses mesures visant l'application de la législation de l'environnement dont il est question.

11. Le 20 juillet 2015, le PAOT a entrepris une enquête d'office visant les non-conformités présumées du projet Metrobús Reforma en matière environnementale. Par ailleurs, le PAOT a reçu environ 15 plaintes de citoyens relatives aux activités liées au projet. Selon l'information reçue du Mexique, le PAOT a effectué 26 constats des faits, c'est-à-dire des démarches officielles par lesquelles est vérifiée l'exécution des obligations juridiques en matière d'environnement et d'aménagement territorial. Le PAOT a également vérifié le respect des conditions assortissant l'AIE du projet eu égard aux arbres, aux espaces verts, au bruit et à l'émission de particules dans l'atmosphère[9].

12. Dans le document présenté par le PAOT[10], on signale l'existence d'aspects qui ne sont pas de son ressort, par exemple l'évaluation des impacts environnementaux ainsi que des questions relatives à la participation du public et à la consultation publique requises, parce que ces aspects ne font pas partie de sa sphère de compétence[11].

13. Même si les enquêtes du PAOT visaient à vérifier le respect des conditions en matière d'impacts environnementaux que le projet devait respecter, les activités réalisées par le PAOT n'ont pas donné lieu à des procédures judiciaires ou administratives, suivant la définition donnée à l'alinéa 45(3)*a)* de l'ANACDE, de sorte qu'elles ne constituent pas en soi une raison suffisante pour mettre un terme au processus d'examen de la communication. Quoi qu'il en soit, l'information fournie par le Mexique permet de constater que l'autorité compétente locale a pris des mesures pour vérifier le respect des conditions du projet Metrobús Reforma relativement aux impacts environnementaux.

ii) Recours en *amparo* intenté par un des auteurs

14. Le Mexique a fait savoir qu'un recours en *amparo* intenté par un des auteurs de la communication était en instance et correspondait au dossier 841/2017 déposé devant le huitième juge du district en matière administrative de la ville de Mexico[12]. Le Mexique soutient que la question visée par ce recours correspond à celle que soulève la communication SEM-18-002, car celui-ci a pour objet de contester, en autres choses, les travaux de construction liés au projet Metrobús Reforma, leurs impacts sur la forêt de Chapultepec et la voie du Paseo de la Reforma, ainsi que la coupe de 640 arbres aux fins du projet[13].

---

[9] Document officiel, *Procuraduría Ambiental y de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México* (PAOT, Bureau du Procureur chargé de l'environnement et de l'aménagement territorial) de la ville de Mexico, PAOT-05-300/500-599-2018 (15 juin 2018), à la p. 2.
[10] *Idem*.
[11] *Ibid*., à la p. 9.
[12] *Ibid*., à la p. 11.
[13] Réponse, aux pp. 27 et 28.

15. En effet, le recours en *amparo* introduit pas l'un des auteurs constitue officiellement une procédure judiciaire aux termes de l'alinéa 45(3)*a)* de l'ANACDE, car au moyen de ce recours on vise l'obtention de mesures de réparation d'une instance judiciaire.

16. Le Secrétariat estime que la matière visée par le recours en *amparo* dont il a été avisé ne fait pas que coïncider partiellement avec la question soulevée dans la communication, en particulier les allégations relatives à l'application efficace des dispositions pertinente concernant la gestion de la végétation et des arbres ainsi que la réalisation d'activités dans l'AVA qui jouxte le site du projet, à savoir : l'article 134 (section II) de la LGEEPA; les articles 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 et 105 (section III) de la LAPT, de même que la norme NADF-001. Même si l'information fournie au Secrétariat par le Mexique dans sa réponse est communiquée plus loin dans le présent document (partie B, paragraphe *iii*), le Secrétariat décide de ne pas pousser plus loin d'analyse de ces aspects de la communication.

17. L'avis du Mexique donné conformément à l'alinéa 14(3)*a)* ne fournit pas plus d'information permettant de savoir si les autres questions soulevées par la communication sont en instance, en particulier les questions du processus d'évaluation des impacts environnementaux, de la participation du public, de la réalisation d'activités dans des aires jouxtant le site d'une AVA, de l'élaboration de plans de gestion visant les déchets dangereux et solides, de l'estimation de la quantité d'émissions atmosphériques, ainsi que du changement visant l'utilisation des terres forestières. En vertu de cela, le Secrétariat décide de poursuivre son analyse.

B) Au sujet des autres allégations faites dans la communication SEM-18-002

18. Le Secrétariat juge, à la lumière de la réponse du Mexique, que la constitution d'un dossier factuel est justifiée.

i) Élaboration d'une étude d'impact sur l'environnement du projet Metrobús Reforma

19. Les auteurs affirment que, en ce qui concerne le projet Metrobús Reforma, le processus prévu par la loi n'a pas été respecté dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) proposé par le Sobse. Les auteurs affirment que cette EIE ne donne pas l'information suffisante pour déterminer si les mesures nécessaires pour éviter les impacts défavorables du projet sur l'environnement et les atténuer ont été prises. Selon les auteurs, le promoteur de ce projet (en bout de ligne le gouvernement de la ville de Mexico lui-même) [TRADUCTION] : « a fourni de l'information incohérente, incomplète, désorganisée, partielle et dépourvue de conclusions claires »[14]. Aux dires des auteurs, l'EIE relative au projet ne tient pas compte des impacts liés à la contamination de l'eau et du sol; à la production de vibrations; à la modification de la topographie, du paysage urbain et des espaces verts; à la réduction des superficies présentant une couverture végétale; au déplacement de la faune urbaine; à la destruction de l'habitat de urbain; ni aux impacts sur

[14] Communication, à la p. 10.

le milieu urbain[15]. Les auteurs affirment que, au moment de la présentation de l'EIE, le tracé définitif de la ligne et les travaux afférents au projet n'étaient même pas encore définitifs[16].

20. Les auteurs soutiennent également que : [TRADUCTION] « des formalités préalables dont le gouvernement de la ville de Mexico aurait dû s'assurer avant de demander l'évaluation des impacts environnementaux pour le projet ont été laissées à d'autres »[17]. Ils donnent en exemple le fait que c'est l'autorité compétente en matière environnementale (le Sedema, en l'occurrence), non le promoteur, qui a réalisé le cadre de la répartition des aires en se fondant sur ses propres calculs. En matière d'émissions, les auteurs signalent que le Sedema a fait lui-même les estimations, au lieu d'imposer cette tâche comme condition au promoteur du projet[18].

21. Par ailleurs, en plus de mettre en lumière des lacunes présumées de l'EIE relative au projet en question, les auteurs allèguent que le promoteur a commencé les travaux prévus sans avoir adopté au préalable les mesures requises pour respecter les conditions liées à l'autorisation visant le projet.

La réponse du Mexique

22. Au sujet de certaines dispositions citées dans la communication relativement à l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma, le Mexique affirme qu'elles ne sont pas applicables au projet visé par la communication [LAPT, articles 48, 111 et 112; RIAR, articles 6, paragraphes C et D (sections I et II)], 14 et 63) et que certaines de ces dispositions prévoient un pouvoir à caractère potestatif (LAPT, article 52 *bis*; RIAR, article 52) ou bien ne font pas partie de la législation de l'environnement [*Ley de Movilidad* (Loi sur la mobilité), article 7 (section V)].

23. Toujours selon le Mexique, le site du projet Metrobús Reforma se trouve sur des terrains urbains dotés d'infrastructures et d'équipements urbains et que, partant, il n'assure pas de services environnementaux et que ce site n'est pas visé par une réglementation particulière comme c'est le cas des terres vouées à la conservation, de sorte que les articles 111 et 112 de la LAPT ne sont pas applicables. En effet, selon l'information qui figure dans la réponse de la Partie, le projet Metrobús Reforma se réalise dans une zone complètement urbaine qui n'est pas susceptible d'être l'objet de mesures de conservation, de restauration, de protection ou de développement durable. Par conséquent, il est certain que ces dispositions ne s'appliquent pas.

24. Au sujet de l'article 48 de la LAPT ainsi que des article 6, paragraphes C et D (sections I et II) et 14 du RIAR, en ce qui a trait aux conditions applicables au projets réalisés dans une aire nationale protégée (ANP) ou une zone de valeur environnementale (ZVE) ou dans un endroit adjacent à une ANP, le Mexique soutient que ces dispositions ne s'appliquent

[15] *Idem*.
[16] *Idem*.
[17] *Idem.*
[18] *Ibid*., à la p. 11.

pas en l'espèce car le site du projet ne se trouve pas dans une ANP ni dans une ZVE, et n'est pas non plus adjacent à une ANP[19]. Le Secrétariat juge donc que ces dispositions (article 48 de la LAPT ainsi qu'article 6, paragraphes C et D (sections I et II) et 14 du RIAR) ne justifient pas une analyse plus poussée (voir également les paragraphes 48 à 54 du présent document).

25. Relativement à l'article 63 du RIAR, le Mexique estime qu'il n'a pas à démontrer la nécessité d'une analyse car il faut que les activités en cause comportent des risques, et ce n'est pas le cas du projet Metrobús Reforma. Le Secrétariat estime donc que, en effet, une analyse plus poussée de cette disposition n'est pas justifiée parce que rien dans la communication ne laisse croire que le projet prévoit des activités risquées.
26. Eu égard aux articles 52 *bis* de la LAPT et 52 du RIAR, qui définissent le pouvoir potestatif d'effectuer des visites ou des démarches de reconnaissance technique, le Secrétariat souligne que — indépendamment du caractère de ces deux dispositions — le PAOT a en effet a effectué 26 constats des faits et pris d'autres mesures pour vérifier le respect des dispositions applicables en matière d'environnement et d'aménagement territorial[20]. Par conséquent, le Secrétariat estime que la constitution d'un dossier factuel à ce sujet n'est pas justifiée.

27. Le Mexique soutient que, contrairement à ce que détermine le Secrétariat dans sa décision, l'article 7 (section V) de la *Ley de Movilidad* (Loi sur la mobilité) ne fait pas partie de la législation de l'environnement mexicaine parce qu'il établit les critères que les autorités doivent prendre en compte pour réglementer les questions afférentes dans la ville de Mexico, et n'a pas comme principal objet la protection de l'environnement. Le Secrétariat change donc sa décision et détermine qu'il ne pousse pas plus loin son analyse de cette disposition.

L'allégation relative à l'élaboration d'une EIE justifie la constitution d'un dossier factuel

28. Le Secrétariat estime justifiée la constitution d'un dossier factuel relativement à l'application efficace des dispositions de la LAPT et du RIAR qui portent sur l'élaboration d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE). Les raisons du Secrétariat à ce sujet sont exposées dans les paragraphes qui suivent.

29. Par conséquent, en ce qui concerne les présumées lacune de l'EIE, le Mexique affirme que : [TRADUCTION] « dans la ville de Mexico, le processus d'évaluation des impacts environnementaux est réalisé à la demande des personnes qui veulent réaliser un projet, un ouvrage ou une activité » et que [TRADUCTION] « il ne ressort pas des articles de la LAPT cités par les auteurs […]qu'il existe une liste, ou un catalogue, des impacts environnementaux que le Sedema doit prendre en compte avant d'accorder une autorisation en la matière ».

[19] Quoi qu'il en soit, le site du projet est adjacent à la zone de valeur environnementale qu'est la forêt de Chapultepec, comme le montre l'analyse qui suit, à l'alinéa *iii)* de la partie B du présent document.
[20] Réponse, à la p. 7.

30. Conformément à la réponse du Mexique, c'est l'autorité compétente— en l'occurrence le Sedema—qui procède, en se fondant sur l'information produite par l'entité qui demande l'EIE ou en déclenche le processus, les répercussions sur l'environnement des travaux ou activités visés par l'évaluation des impacts environnementaux en vertu de l'article 46 de la LAPT[21]. Le Mexique soutient également qu'aucune des étapes du processus d'évaluation des impacts environnementaux prévu à l'article 47 (section V) de la LAPT ne prévoit l'établissement d'une à liste des impacts sur l'environnement. Le Mexique déclare tout de même que la détermination de ces impacts doit se faire de manière [TRADUCTION] « logique, mesurable et quantifiable » et doit tenir compte de [TRADUCTION] « l'effet cumulatif possible de tous les impacts déterminés »[22]. Le Mexique souligne enfin que l'EIE doit [TRADUCTION] « définir, décrire et évaluer les impacts environnementaux »[23].

31. Tout en autorisant le projet, l'AIE fait référence aux *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental – modalidad específica* (LEMIA, Lignes directrices pour l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement – version particulière; les « LEMIA »), que le Secrétariat a consultées pour élaborer la présente décision[24]. Les LEMIA, publiées par le Sedema lui-même et accessibles sur le site Web de cet organisme[25], définissent l'information, le contenu et la structure exigés pour les AIE dans leur version particulière, comme celle présentée pour le projet Metrobús Reforma[26]. Ces lignes directrices mexicaines stipulent que, pour la phase de la construction d'un projet, il faut déterminer les impacts environnementaux pertinents qui sont liés aux émissions atmosphériques et à la production des déchets et de bruit, notamment[27]. Les LEMIA prévoient aussi que l'EIE doit faire état des impacts prévus pour la phase d'exploitation du projet, par exemple eu égard aux émissions atmosphériques (dont il faut préciser le type, les volumes et les estimations); à la production de déchets solides ou dangereux ou bien d'ordures domestiques; et à la génération de bruit, entre autres éléments[28]. De plus, toujours en vertu des LEMIA, lorsqu'un projet a son site à l'intérieur ou près d'une aire naturelle protégée ou d'une zone de conservation du sol, il faut inclure dans l'EIE un plan

---

[21] *Ibid.*, à la p. 5.
[22] *Ibid.*, à la p. 6.
[23] *Idem*.
[24] [TRADUCTION] « De la même façon, on a présenté pour le projet l'information technique suivante qui s'applique au cas concret, eu égard à ce qui est établi dans […] les lignes directrices relatives à l'élaboration d'une EIE [Étude d'impact sur l'environnement, version particulière]. Communication, note 38 : Sedema, document officiel SEDEMA/DGRA/DEIA/014363/2016 (30 novembre 2016), qui contient l'autorisation en matière d'impacts environnementaux pour le projet, décrit comme la « Construction du corridor Vial de la ligne 7 du réseau Metrobús [l'« AIE »], à la p. 3.
[25] Sedema (Secrétariat à l'environnement de la ville de Mexico), *Lineamientos para elaborar la manifestación de impacto ambiental – modalidad específica*, (LEMIA, Lignes directrices pour l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement — version particulière), accessible à : http://www.registrocdmx.df.gob.mx/statics/formatos/TSEDEMA-DGRA_LINMIAE.pdf (consulté le 5 octobre 2018) [LEMIA].
[26] La version particulière de l'EIE diffère de l'EIE générale en ce sens qu'elle doit présenter une analyse plus détaillée des impacts environnementaux. Voir à ce sujet l'article 44 de la LATP et l'article 41 du RIAR.
[27] LEMIA, paragraphe II.3 - « Étape de la préparation du site et de la construction ».
[28] *Ibid.*, section II, paragraphe 4.8 — « Polluants environnementaux ».

indiquant les principaux écosystèmes compris de même que leur état, et indiquer l'emplacement de la ou des ANP ou zones de conservation du sol visées ainsi que leur rapport avec le projet dont il est question[29].

32. Le Secrétariat considère que la législation de l'environnement en question, le promoteur d'un projet (en l'occurrence le Sbse) doit soumettre à l'examen du Sedema les éléments suffisants pour déterminer si l'EIE du projet envisage de manière [TRADUCTION] « logique, mesurable et quantifiable »[30] les impacts sur l'environnement. Le Secrétariat estime aussi qu'il incombe à l'autorité compétente d'examiner les impacts environnementaux du projet dans l'AIE afférente. Il ressort de la réponse du Mexique et de ses annexes que cela n'a pas été fait.

33. Selon les dispositions citées par les auteurs, l'obligation d'élaborer une AIE incombe aux entités qui réalisent [TRADUCTION] « les travaux ou les activités qui entraînent ou peuvent entraîner des dommages à l'environnement ou des risques environnementaux requièrent une évaluation des impacts environnementaux », en particulier les travaux et services visant la prestation d'un service au public ainsi que les voies de communication de compétence municipale [LAPT, article 46 (sections VIII et IX)]. En outre, l'EIE doit décrire les travaux prévus, préciser le lien avec les normes applicables, décrire et évaluer les impacts environnementaux, et proposer des mesure de prévention et d'atténuation des impacts (LAPT, article 47). Enfin, l'autorité compétente (le Sedema) peut refuser l'autorisation si l'évaluation des impacts environnementaux réalisée d'après l'EIE ne garantit pas l'intégrité de l'environnement [LAPT, article 53 (section III, alinéa *d)*]

34. Dans sa réponse, le Mexique confirme que l'AIE du projet a été élaborée dans sa version particulière, car elle a été octroyée à la suite de [TRADUCTION] « la demande du *Secretaría de Obras y Servicios* (Sobse, Secrétariat des travaux et services publics) de la ville de Mexico visant l'obtention d'une autorisation en matière d'impacts environnementaux, version particulière »[31]. De la même façon, ont fait allusion, dans divers paragraphes de l'AIE préparée par le Sedema, à l'EIE élaborée dans une telle version[32].

35. Aux termes de l'article 41 du RIAR et selon l'information pertinente pour toute étude d'impact sur l'environnement (EIE), une telle étude dans sa version particulière doit contenir le rapport technique du projet, une description détaillée des caractéristiques biologiques du site du projet ainsi que des écosystèmes et du paysage qu'on y trouve de même qu'une description du cadre environnemental tel que modifié par le projet. On doit également inclure des propositions quant aux solutions et scénarios de remplacement possibles et à une éventuelle modification du projet original. Le RIAR précise également

[29] *Ibid.*, section II, paragraphe 6 [TRADUCTION] « Quand le site du projet se trouve dans une aire naturelle protégée, une zone de conservation du sol ou le lit d'un ruisseau ou d'une rivière, ou encore dans les environs d'un tel élément, il faut inclure l'information qui suit ».
[30] Réponse, à la p. 6.
[31] *Ibid.*, à la p. 5.
[32] AIE, aux pp. 1, et 3 et 4.

les documents qu'il faut annexer à une EIE (article 44) et prévoit la possibilité de présenter « une seule fois » des éclaircissements quant au projet, tout en indiquant dans quelles circonstances on peut envisager de telles modifications (articles 50 et 54). Enfin, le RIAR accorde à l'autorité compétente le pouvoir d'effectuer visites techniques sur le site où doit se réaliser le projet (article 52). Par ailleurs, quand elle évalue une EIE, l'autorité compétente doit tenir compte des mesures de prévention et d'atténuation ou de compensation proposées ainsi que les solutions de remplacement pour rendre conforme ou modifier les propositions faites dans le cadre du projet original (RIAR, article 62).

36. La réponse du Mexique ne comporte pas d'information susceptible de faire la lumière sur la façon dont ont été mises en œuvre les dispositions de la LAPT et du RIAR qui s'appliquent à l'EIE. En réalité, cette réponse ne s'accompagne pas d'une copie de l'EIE du projet et ne contient même pas de lien vers l'EIE qui permettrait d'aller la consulter. En outre, le Mexique n'y fait pas référence à une quelconque partie de l'EIE. Quoi qu'il en soit, les arguments exposés par la Partie dans sa réponse reposent sur des références à l'AIE accordée par l'autorité compétente, relativement à laquelle le Mexique déclare qu'il n'existe pas de [TRADUCTION] « catalogue particulier des impacts environnementaux que le Sedema doit prendre en considération quand il octroie une autorisation en matière d'impacts environnementaux »[33].

37. Les auteurs centrent leurs allégations sur la présumée absence de concordance entre les documents qui forment supposément l'EIE du projet, ainsi que sur les lacunes sur le plan de la détermination des impacts environnementaux issus de la réalisation du projet et des travaux de construction qu'ils prévoient. La réponse du Mexique n'aborde pas la question des lacunes présumées de l'EIE et confirme que c'est le Sedema qui a effectué la détermination des impacts environnementaux du projet.

38. La réponse du Mexique laisse en suspens des questions centrales de la communication liées à une des principales allégations de la communication, à savoir l'allégation selon laquelle l'EIE du projet présentée était incomplète et désorganisées, et ne comportait pas l'évaluation requises eu égard aux impacts sur l'eau, l'air et le sol, ainsi qu'à la production de vibrations et à la modification de la topographie, du paysage urbain et espaces verts de la ville, entre autres. Par conséquent, le Secrétariat juge que la communication justifie la constitution d'un dossier factuel en ce qui concerne l'allégation relative à des omissions présumées d'assurer l'application efficace des articles 44, 46 [sections IV à VIII et IX], 47 et 53 de la LAPT, de même que des articles 6, paragraphe D [section II (nº 131)], 41, 44, 50, 52, 54 et 62 du RIAR.

39. Bien que la réponse du Mexique semble suggérer que les lacunes de l'EIE ont été, en fin de compte, compensées par des mesures du Sedema, il ressort de la législation citée par les auteurs et de directives administratives consultées par le Secrétariat que l'obligation de déterminer les impacts environnementaux incombe au promoteur du projet.

[33] *Idem*.

40. Le Conseil de la CCE a donné au Secrétariat instruction de constituer un dossier factuel dans les cas où il y a des lacunes présumées dans le processus d'évaluation des impacts environnementaux, en particulier quand l'EIE afférent ne contient pas d'information au sujet des éléments du projet visé ou que les impacts environnementaux n'ont pas été dûment définis par le promoteur de travaux ou d'une activité[34].

41. En l'espèce, un dossier factuel aiderait les citoyens à comprendre la façon dont a été élaborée l'EIE du projet Metrobús Reforma et dont elle a été présentée à l'autorité compétente à des fins d'examen, ainsi que la manière dont les impacts environnementaux énoncés par le promoteur du projet ont été pris en considération.

Le Secrétariat ne recommande pas la constitution d'un dossier factuel relativement aux autres allégations faites dans la communication

ii) Participation du public à l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma

42. Les auteurs affirment que les populations indigènes de la ville de Mexico n'ont pas été consultées au sujet du projet Metrobús Reforma, contrairement à ce que prévoit la Convention 169 de l'OIT. Ils signalent que le Sedema a omis de réaliser une consultation publique avant d'accorder l'autorisation en matière d'impacts environnementaux pour le projet Metrobús Reforma et que l'autorité compétente a effectué une enquête après l'approbation du projet[35].

43. À ce sujet, le Mexique soutient que la Convention 169 de l'OIT ne s'applique pas en l'espèce parce que les travaux de construction et la réalisation du projet [TRADUCTION] « ne se font pas dans des zones qui appartiennent à des communautés indigènes ou comptent de telles communautés; par conséquent, il n'y a pas préjudice direct à de telles communautés » et il n'est pas question ici des droits des communautés indigènes aux termes de la Convention 169.

44. La Partie affirme que, durant tout le processus de l'évaluation des impacts environnementaux du projet, les autorités compétentes se sont adaptées aux dispositions de la LAPT et du RIAR en matière de participation et de consultation des citoyens[36]. Le Mexique explique les diverses étapes suivies pour réaliser une telle consultation, conformément à l'article50 de la LAPT, parmi lesquelles on trouve :

[34] Voir par exemple : SEM-96-001 (*Cozumel*), dossier factuel (25 octobre 1997) (relativement à la fragmentation présumée des impacts environnementaux), et SEM-10-004 (*Terres humides de Manzanillo*), dossier factuel (7 septembre 2016) (où l'on aborde les lacunes présumées de l'EIE sur le plan des études hydrodynamiques relatives au projet).
[35] Communication, à la p. 11.
[36] Réponse, à la p. 11.

a. La publication du résumé de l'étude d'impact sur l'environnement dans un journal de diffusion nationale (articles 51 de la LAPT et 45 du RIAR), en l'occurrence le journal *El Sol de México*, le 2 septembre 2016;

b. La mise à la disposition du public de l'EIE et de ses annexes à des fins de consultation, dans les bureaux du Sedema (article 49 de la LAPT et articles 46, 57 et 58, premier paragraphe du RIAR); à ce sujet, le Mexique fait savoir qu'il n'a pas reçu de commentaires ni d'observations de la part de citoyens;

c. La publication d'une liste des études d'impact sur l'environnement visées par une évaluation sur le site Web du Sedema (article 58, deuxième paragraphe du RIAR).

45. Le Mexique conclut que le Sedema a mis en œuvre les processus de participation prévus par la LAPT et le RIAR, affirmant que [TRADUCTION] « le fait que les citoyens n'aient pas fait usage desdits instruments et ni exercé leur droit de participer au processus d'évaluation des impacts environnementaux » ne signifie pas nécessairement que le Sedema [TRADUCTION] « n'a pas assuré l'application efficace de la législation afférente »[37].

46. Après analyse de la réponse du Mexique et la prise en compte de la portée du *Catálogo de colonias y pueblos originarios del Distrito Federal 2010* (Catalogue des communautés et des peuples indigènes du District fédéral 2010; le « Catalogue »), cité par les auteurs afin de démontrer le caractère indigène de populations qui —d'après eux — sont établies dans la ville de Mexico, le Secrétariat estime qu'il n'y a pas lieu de se pencher sur l'allégation des auteurs relative à la consultation des populations indigènes. Le Catalogue — accessible sur le site Web de l'*Instituto Electoral* (Institut électoral) de la ville de Mexico—[38] ne définit pas les peuples ou nations indigènes dont des membres sont présents dans le secteur du tracé de la ligne prévue par le projet[39]. Même si l'on admet que le Catalogue identifie ces populations aux termes de la Convention 169 de l'OIT, selon l'affirmation des auteurs, il se trouve que le dixième article de *Ley de Participación Ciudadana* (Loi sur la participation citoyenne) comprend une liste des communautés indigènes de la ville de Mexico où existe toujours une figure d'autorité traditionnel, conformément aux normes,

---

[37] *Ibid*., à la p. 14.

[38] *Instituto Electoral de la Ciudad de México* (Institut électoral de la ville de Mexico), *Catálogo de colonias y pueblos originarios del Distrito Federal*, (Catalogue des communautés et des peuples indigènes du District fédéral); accessible à : <https://portal.iedf.org.mx/SCMGPC2016/catalogo.html>.

[39] L'article 1 de la Convention 169 de l'OIT souligne ce qui suit :

> 1. La présente Convention s'applique :
>
> (a) aux peuples tribaux dans les pays indépendants qui se distinguent des autres secteurs de la communauté nationale par leurs conditions sociales, culturelles et économiques et qui sont régis totalement ou partiellement par des coutumes ou des traditions qui leur sont propres ou par une législation spéciale;
>
> (b) aux peuples dans les pays indépendants qui sont considérés comme indigènes du fait qu'ils descendent des populations qui habitaient le pays, ou dans une région géographique à laquelle appartient le pays, à l'époque de la conquête ou de la colonisation ou de l'établissement des frontières actuelles de l'État, et qui, quel que soit leur statut juridique, conservent leurs institutions sociales, économiques, culturelles et politiques propres ou certaines d'entre elles.

façon de faire et pratiques de ces peuples[40], et il n'y pas de membres de ces communautés sur le site du projet[41].

47. Pour ces raisons, le Secrétariat retient l'argument du Mexique selon lequel il n'y a pas de populations indigènes à l'intérieur du tracé de la ligne prévue par le projet et, partant, ne recommande pas la constitution d'un dossier factuel relativement au défaut présumé d'assurer l'application efficace des articles 6, 7 et 8 de la Convention 169 de l'OIT dans le cadre du projet Metrobús Reforma.

48. En ce qui a trait aux allégations relatives à l'absence d'une consultation publique relative au projet, le Secrétariat estime que les citoyens ont eu accès aux outils leur permettant d'exercer le droit afférent prévus par des dispositions de la LAPT [articles 13, 49, 50, 51 et 85 (section VI)] et du RIAR [articles 45, 53 (section III) 57, 58 et 60], comme le montre la réponse du Mexique.

49. Le Secrétariat ne recommande donc pas la constitution d'un dossier factuel eu égard à l'application efficace des articles 13, 49, 50, 51 et 85 (section VI) de la LAPT et 45, 53 (section III), 57, 58 et 60 du RIAR, relativement à la participation du public au processus de l'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma.

iii) Gestion de la végétation et des arbres durant les travaux de construction du projet Metrobús Reforma; protection du sol et réalisation d'activités dans la zone de valeur environnementale de la forêt de Chapultepec, adjacente au site du projet

50. Dans la communication, les auteurs allèguent que, pour les travaux de construction du projet Metrobús Reforma, on a autorisé la coupe de 640 arbres sans qu'une étude justificative soit réalisée ni qu'une autorisation en matière de changement d'utilisation du sol sur des terres forestières soit accordée[42], ce qui contrevient aux articles 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 et 105 (section III) de la LAPT. En effet, ces derniers interdisent le changement d'utilisation du sol dans des zones où trouve un quelconque type de couverture végétale sur la voie publique (88 *bis* 1, LAPT), prévoient l'autorisation exceptionnelle de l'abattage d'arbres dans une zone de conservation du sol, une zone de valeur environnementale ou une aire naturelle protégée (93 *bis* 1, LAPT), ainsi que la conservation des sols et des superficies boisées, afin de contribuer à la conservation de l'intégrité des éléments naturels qui jouent un rôle dans le cycle hydrologique (105 (section III, LAPT).

51. Dans sa réponse, le Mexique affirme que les dispositions susmentionnées ne s'appliquent pas au projet Metrobús Reforma parce qu'aucune partie du tracé de la ligne prévue ne traverse ne aire naturelle protégée ni une zone de valeur environnementale. Le projet en

[40] Voir l'article 6 (section V) de la Convention 169 de l'OIT et le treizième article transitoire de la *Ley de Participación Ciudadana* (LPC, Loi sur la participation citoyenne).
[41] Les populations autochtones reconnues par la LPC se trouvent à Xochimilco, à Tláhuac, à La Magdalena Contreras, à Cuajimalpa de Morelos et à Tlalpan.
[42] Communication, à la p. 12.

question est réalisé dans des secteurs urbanisés de la ville de Mexico ou, dans certains cas, est adjacent à une section de la première partie de la forêt de Chapultepec qui correspond à une ZVE, mais n'est pas désignée comme une ANP[43].

52. Le Mexique soutient que la taille, la coupe ou la transplantation d'arbres situés dans la ZVE de la première partie de la forêt de Chapultepec et que tous les arbres visés par l'abattage se trouvent à l'extérieur de la ZVE de cette forêt, dans des voies existantes[44].

53. Au sujet de l'applicabilité de la norme NADF-001, le Mexique estime que cette dernière ne fait pas partie de sa législation de l'environnement parce qu'elle ne vise pas exclusivement les arbres ni la flore et la faune sauvages en zone urbaine, contrairement à ce que prévoit la disposition 45(2)*a*)(*iii)* de l'ANACDE[45]. La Partie signale que la norme NADF-001 est centrée sur le boisement des zones urbaines et ne s'applique pas aux arbres visés par un régime de protection spéciale comme ceux qui font partie de la végétation des ZVE et des ANP.

54. En ce qui concerne l'atteinte à des arbres situés en zone urbaine, le Mexique mentionne que le Sedema a instauré des mesures de réparation et de compensation au moyen de l'*Acuerdo Relativo al Arbolado*(Accord relatif aux arbres), un instrument issu de l'AIE, mais pas de l'application de la NADF-001. Il ajoute que, par ces mesures, le Sedema cherche à instaurer un mécanisme compensatoire pour faire contrepoids aux impacts environnementaux[46].

55. Par ailleurs, comme on le souligne dans la partie A, paragraphe ii), du présent document, le Mexique a avisé le Secrétariat de l'existence d'une procédure en instance, conformément à l'alinéa 45(3)*a)* de l'ANACDE.

56. Pour toutes ces raisons, le Secrétariat décide de mettre fin à l'examen de la communication en ce qui concerne les allégations relatives à l'application efficace des dispositions de la législation de l'environnement mexicaine que sont l'article 134 (section II) de la LGEEPA, les articles 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 et 105 (section III) de la LAPT, et la norme NADF-001.

---

[43] Réponse, aux pp. 16 et 17.
[44] *Ibid*., à la p. 17.
[45] ANACDE, article 45(2) :

Aux fins du paragraphe 14(1) et de la Partie V :

(a) **« législation de l'environnement »** désigne toute loi ou réglementation nationale, ou toute disposition d'une telle loi ou réglementation, dont l'objet premier est de protéger l'environnement ou de prévenir toute atteinte à la vie ou à la santé des personnes, en assurant :
(iii) la protection de la flore et de la faune sauvages […]

[46] *Cfr*. articles 53 (avant-dernier et dernier paragraphes), 88 et 119 de la LAPT.

iv) Élaboration de plans de gestion des déchets dangereux et solides ainsi que des déchets visés par une gestion spéciale durant les travaux de construction et la réalisation du projet Metrobús Reforma

57. Les auteurs allèguent que le gouvernement de la ville de Mexico omet d'assurer l'application efficace de la législation de l'environnement visant la gestion des déchets dangereux, des déchets solides et des déchets faisant l'objet d'une gestion spéciale, se fondant pour cela sur le fait que ce types de déchets n'ont pas été pris en compte dans l'EIE du projet Metrobús Reforma.

58. Á ce sujet, le Mexique souligne que, suite à l'imposition de conditions dans l'AIE, un accord administratif a été signé, le 14 juillet 2017[47], et autorisait un plan de gestion des déchets issus du projet. Ce plan définissait le volume de déchets (en mètres cubes) autorisé pour les travaux de démolition, de préparation, d'excavation et de construction liés au projet, conformément aux normes NADF-007 et NOM-161. Le Mexique répète que, dans le processus d'évaluation des impacts environnementaux de la construction de la ligne prévue par le projet Metrobús Reforma, on a [TRADUCTION] « évalué la production de déchets liée à cette ligne »[48]. En outre, la Partie affirme que les travaux de construction du projet [TRADUCTION] « n'impliquent pas la production ni la gestion de déchets dangereux » de compétence fédérale visés par les dispositions de la LGPGIR et de son règlement d'application.

59. Le Secrétariat estime que la réponse du Mexique aborde les affirmations relatives à des lacunes présumées dans la gestion des déchets produits durant les travaux de construction. Par conséquent, le Secrétariat ne recommande pas la constitution d'un dossier factuel au sujet du défaut présumée d'application efficace des articles 12 à 24 de la LRS, ainsi que de la norme NADF-007.

60. Cependant, la Partie ne répond pas à l'allégation selon laquelle il y aurait des lacunes dans l'EIE en ce qui a trait à l'estimation des impacts découlant de la production de déchets dangereux pendant la réalisation du projet.

61. Pour ces raisons, le Secrétariat juge que la constitution d'un dossier factuel est justifié en ce qui concerne l'application efficace des articles 150 et 151 *bis* (section III) de la LGEEPA; des articles 7 (section IX), 98 (sections III, IV et VI), 31 (sections I à VII) et 42 de la LGPGIR; des articles 16, 17, 20, 21, 24, 26 et 29 du règlement d'application de la LGPGIR, ainsi que de la norme NOM-161, sauf en ce qui pourrait concerner l'évaluation des impacts environnementaux, conformément à la partie B, paragraphe i) du présent document.

[47] Sedema, Accord administratif SEDEMA/DGRA/DEIA/008469/2017, *Secretaría de Medio Ambiente* (Secrétariat à l'environnement) de la ville de Mexico (14 juillet 2017).
[48] Réponse, à la p. 23.

v) Émissions atmosphériques liées au projet Metrobús Reforma

62. Les auteurs affirment que, durant le processus d'évaluation des impacts environnementaux du projet Metrobús Reforma, le gouvernement de la ville de Mexico a omis d'assurer l'application efficace de la législation de l'environnement mexicaine en matière d'émissions atmosphériques, car le Sedema n'a pas demandé au promoteur du projet une étude sur les émissions prévues en raison des travaux de construction et la réalisation du projet. Les auteurs citent les articles 109 *bis*, deuxième paragraphe, et 110 (sections I et II) de la LGEEPA. Le premier établit l'obligation pour les responsables des sources de pollution atmosphérique de fournir l'information pertinente devant être entrée dans un registre des émissions[49], alors que le second porte que, pour la protection de l'atmosphère, on doit prendre en compte les critère de qualité satisfaisante pour tout le pays, ainsi que la réduction et la maîtrise des émissions polluantes[50].

63. Le Mexique soutient que le Sedema a imposé des mesures de prévention, d'atténuation et de compensation en ce qui a trait aux impacts environnementaux, conformément à la norme environnementale NADF-018-AMBT-2009 du District fédéral[51], notamment la suspension des travaux si une urgence environnementale est décrétée ainsi que l'utilisation de peintures et de matériaux de recouvrement exempts de plomb et de solvants, de même que le respect des spécifications énoncées dans la NADF-018[52].

64. Aux dires de la Partie, l'exploitation de la ligne du projet Metrobús Reforma donnera lieu à une réduction des polluants atmosphériques et qu'on passera à 19 000 tonnes annuelles de CO_2 dans l'atmosphère grâce au retrait de 180 véhicules de transport, qui seront remplacés par 90 unités de deux étages intégrant les plus récents développements technologiques et permettant de transporter 130 000 personnes par jour. Le projet prévoit également l'aménagement de 10 kilomètres de pistes cyclables.

65. Le Mexique signale en outre qu'il prend les mesures nécessaires pour que soient intégrées les lignes du réseau Metrobús de México au mécanisme de développement propre prévu par la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*. Il soutient aussi que le projet est réalisé conformément à la NOM-044-Semarnat-2017[53] et constitue une référence en matière de transport urbain de passagers[54].

---

[49] LGEEPA, article 109 *bis*, deuxième paragraphe.
[50] *Ibid*., article 110 (sections I et II).
[51] Norme environnementale NADF-018-AMBT-2009, *qui établit les directives techniques devant être respectées par les personnes responsables de travaux de construction ou de démolition réalisés dans le District fédéral aux fins de la prévention des émissions atmosphériques de particules PM_{10} ou moindres.*
[52] Réponse, aux pp. 24 et 25.
[53] Norme officielle mexicaine NOM-044-Semarnat-2017, *qui établit les limites admissibles pour les émissions de monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote, d'hydrocarbures autres que le méthane, d'hydrocarbures non méthaniques mais comportant de l'oxyde d'azote, ou encore de particules ou d'ammoniaque provenant des gaz d'échappement des moteurs automobiles neufs qui utilisent le diésel comme carburant et doivent servir à la propulsion de véhicules dont le poids brut est supérieur à 3 857 kilogrammes, ainsi que des gaz d'échappement des véhicules automobiles neufs dont le poids brut est supérieur à 3 857 kilogrammes et qui*

66. Enfin, le Mexique affirme également que les émissions issues de la flotte de véhicules de la ligne du projet Metrobús Reforma ont reçu la certification du *International Council on Clean Transportation* (conseil international pour un transport propre).

67. La réponse du Mexique aborde la préoccupation relative aux impacts environnementaux découlant des travaux de construction et de la réalisation du projet. Cependant, l'une des principales allégations de la communication a trait à la prise en compte des impacts établis dans l'EIE du projet, prise en compte qui n'est pas mentionnée dans cette réponse et n'est pas non plus démontrée dans la documentation jointe par le Mexique à sa réponse.

68. Dans l'information relative à l'EIE du projet n'indique pas les mesures mises en œuvre, notamment pour assurer la maîtrise des émissions produites par le réseau urbain de transport de passagers [voir la partie B, paragraphe *i)* du présent document, *supra*].

69. En vertu de tout ce qui précède, le Secrétariat ne recommande pas la constitution d'un dossier factuel relativement au défaut présumé d'assurer l'application efficace des articles 109 *bis*, deuxième paragraphe, et 110 (sections I et II) de la LGEEPA ainsi que de la norme environnementale NADF-018-AMBT-2009, sauf en ce qui concerne l'évaluation des impacts environnementaux, conformément au contenu de la partie B, paragraphe *i)* du présent document.

vi) Au sujet du changement dans l'utilisation du sol sur des terres supposément forestière dans le cadre du projet Metrobús Reforma

70. Les auteurs affirment que le *Secretaría de Obras y Servicio*s (Sobse, Secrétariat aux travaux et services publics) a omis de demander au Sedema le changement nécessaire dans l'utilisation du sol sur des terres forestières, contrairement à ce que prévoient les articles 117 de la LGDFS et 122 (section V) du règlement d'application de la LGDFS. Les auteurs allèguent qu'un tel changement est « indispensable » pour la réalisation du projet Metrobús Reforma parce que le tracé de la ligne prévue passe par des propriétés nationales où la végétation forestière est conservée[55].

71. Dans sa réponse, le Mexique souligne que la végétation qu'on trouve le long du tracé de la ligne 7 du projet Metrobús Reforma n'a pas de caractère forestier et que partant, en l'espèce, il n'y a [TRADUCTION] « pas d'obligation de demander » un tel changement dans l'autorisation afférente au projet en question[56].

72. Le Secrétariat estime, à la lumière de la réponse du Mexique, qu'il n'y a pas de questions centrales de la communication qui restent en suspens eu égard à l'allégation des auteurs concernant l'existence présumée d'une obligation en matière de changement dans

---

sont dotés de ce type de moteur, publiée dans le *Diario Oficial de la Federación* (DOF, Journal officiel de la Fédération), le 19 février 2018.
[54] Réponse, à la p. 26.
[55] Communication, à la p. 9.
[56] Réponse, à la p. 27.

l'utilisation du sol sur des terres forestières. Par conséquent, il ne recommande pas la constitution d'un dossier factuel à ce sujet.

III. NOTIFICATION

73. Le Secrétariat a examiné, à la lumière de la réponse des États-Unis du Mexique, la communication SEM-18-002 (*Metrobús Reforma*).

74. À la suite de son analyse, le Secrétariat estime que le recours en *amparo* mentionné par le Mexique fait en sorte qu'il convient de mettre fin au processus visant la communication en question relativement à l'allégation selon laquelle il y a défaut d'assurer l'application efficace de l'article134 (section II) de la LGEEPA, des articles 88 *bis* 1, 89 *bis*, 93 *bis* 1 et 105 (section III) de la LAPT, ainsi que de la norme NADF-001.

75. De plus, après examen de la communication à la lumière de la réponse du Mexique, le Secrétariat juge que restent en suspens des questions relatives aux lacunes présumées de l'étude d'impact sur l'environnement visant le projet Metrobús Reforma. Il recommande donc la constitution d'un dossier factuel en ce qui concerne l'application efficace des articles 44, 46 [sections IV a), VIII et IX], 47 et 53 de la LAPT, de même que les articles 6, paragraphe D [section II (n° 131)], 41, 44, 50, 52, 54 et 62 du RIAR.

76. Pour les raisons exposées ici et conformément au paragraphe 15(1) de l'ANACDE, le Secrétariat notifie le Conseil qu'il décide (décision qui tient compte des objectifs de l'Accord) de recommander l'élaboration d'un dossier factuel relatif à la communication SEM 18-002. Conformément à la disposition 19.4 des Lignes directrices de la CCE : « Le Conseil devrait normalement voter sur la question de savoir s'il donne ou non instruction au Secrétariat de constituer un dossier factuel dans un délai de 60 jours ouvrables après la réception de la recommandation du Secrétariat », soit au plus tard le 2 avril 2019, en l'occurrence.

Respectueusement soumis à l'examen du Conseil le17 décembre 2018.

Secrétariat de la Commission de coopération environnementale

Par : César Rafael Chávez
Directeur exécutif, Commission de coopération environnementale

c. c. Norma Munguia Aldaraca, représentant suppléant du Mexique
Jane Nishida, représentante suppléante intérimaire des États-Unis
Isabelle Bérard, représentante suppléante du Canada
Auteurs