



Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE)
Unité des affaires juridiques et des communications sur les
questions d'application
700, rue de la Gauchetière, bureau 1620, Montréal (Québec)
Canada H3B 5M2; transmis par courriel : <sem@cec.org>.

PAOLO SOLANO TOVAR

Directeur de l'Unité des affaires juridiques et
des communications sur les questions d'application (SEM)

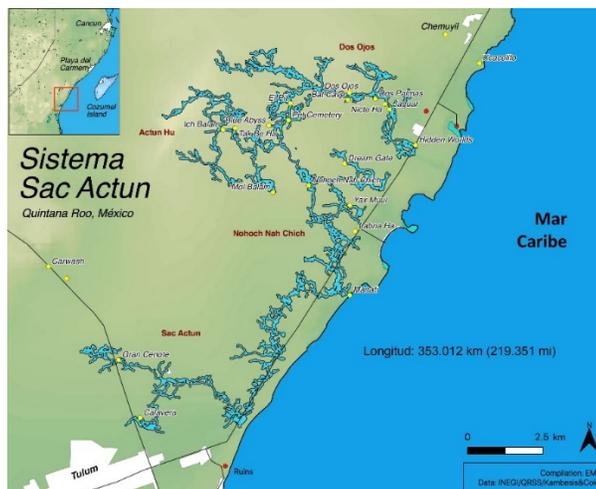
**Objet : Communication sur des questions d'application de la législation
de l'environnement, présentée conformément à l'article 24.27
de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), afin de protéger
les écosystèmes fragiles et d'une grande valeur environnementale et sociale
de l'État de Quintana Roo contre les travaux de construction du Tren Maya.**

Adresse de courriel pour recevoir tout type de notification concernant cette communication :
[CONFIDENTIELLE]

Au Secrétariat de la CCE,

Comme l'indique la communication sur les questions d'application (SEM, selon son acronyme en anglais) présentée par des groupes environnementaux et sociaux et des particuliers conformément aux dispositions de l'article 24.27 de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), le Mexique omet d'appliquer sa législation de l'environnement en autorisant les répercussions environnementales des travaux et activités du **mégaprojet Tren Maya** sur des **écosystèmes fragiles et d'une grande valeur environnementale** et sociale dans l'État de Quintana Roo. Le Tren Maya est l'un des trois chantiers phares du gouvernement de l'actuel président du Mexique, Andrés Manuel López Obrador, qui a institué le *Fondo Nacional de Fomento al Turismo* (Fonatur, Fonds national de promotion du tourisme) et l'entreprise publique Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V.

Les signataires de la présente communication sont des habitants des municipalités de Solidaridad et de Tulum, dans l'État de Quintana Roo, qui bénéficient des services écosystémiques que leur fournissent la forêt maya, l'aquifère, les cours d'eau souterrains, les cénotes, les cavernes et les grottes faisant partie du **système sous-marin le plus vaste et le plus important du monde**, désigné **Dos Ojos-Sac Actún**, ainsi que des systèmes **Pool Tunich**, **Sac Muul** et **Alux**, qui constituent l'habitat d'espèces en voie d'extinction.



Source : NASA/SRTM, INEGI, QRSS (2020).

La présente communication vise à attirer l'attention de la CCE sur l'omission, par le Mexique, d'appliquer efficacement ses lois de l'environnement dans le cadre de deux processus liés au **mégaprojet Tren Maya** : 1) l'exécution de travaux de défrichage, de nivellement et de remblayage dans la forêt maya et les cavernes où il est prévu de construire le « tronçon 5-Sud », **sans que les autorisations environnementales correspondantes n'aient été préalablement délivrées au terme d'une évaluation**; 2) la façon dont ce tronçon a été évalué et autorisé, sans que les dispositions des réglementations fédérales et internationales en matière d'environnement ne soient rigoureusement appliquées.

Les municipalités de Solidaridad et de Tulum que le « tronçon 5-Sud » du Tren Maya est censé traverser, ainsi que les autres municipalités de l'État de Quintana Roo, se caractérisent par leur patrimoine naturel et la richesse de leur biodiversité qui permet d'offrir de précieux services écosystémiques à l'ensemble des collectivités qui y vivent. Cependant, cette abondante richesse est compromise depuis plusieurs décennies par un développement touristique effréné et mal planifié, ainsi que par la croissance non réglementée de l'expansion urbaine dans la forêt, qui réduit les corridors naturels et les habitats d'innombrables espèces de flore et de faune dont les populations s'amenuisent au point d'être menacées d'extinction, comme le jaguar (*Panthera onca*), le singe-araignée (*Ateles geoffroyi*) et bien d'autres encore.

Il ne fait aucun doute que cette croissance, qui affecte l'équilibre écologique des écosystèmes de Quintana Roo, est imputable à l'omission d'appliquer efficacement des lois environnementales fédérales et des instruments de politique publique en matière d'environnement. Cela laisse la voie libre à la réalisation de tous travaux ou de toutes activités sans évaluation ni autorisation préalable,



car l'illégalité d'un tel comportement reste finalement impunie étant donné que les projets peuvent être « régularisés », dans le meilleur des cas, et les autorisations peuvent être obtenues par la suite.

Cette pratique consistant à construire d'abord et à obtenir ensuite les autorisations et permis nécessaires est précisément celle employée par le Fonatur et la société Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. En effet, ces entités ont réalisé les travaux de défrichage dans la forêt maya sans avoir obtenu au préalable les autorisations correspondantes et, par conséquent, sans avoir réalisé les études nécessaires afin de savoir si le mégaprojet était viable dans une zone aussi fragile et aussi importante pour la biodiversité existante, mais, surtout, afin de ne pas porter atteinte aux systèmes sous-marins, aux cavernes et aux cénotes qui garantissent la **disponibilité de l'eau dans toute la région**, en plus de tenir compte des risques associés à la fragilité du sol karstique.

À cet égard, il convient de souligner que la péninsule du Yucatán est une **zone karstique qui comporte un grand nombre de fractures et de failles**. Le relief karstique résulte de la dissolution de roches calcaires constituées de calcite, de dolomite et d'évaporites telles que le gypse. Il se caractérise par la formation de dépressions fermées (allant de formes millimétriques telles que les lapiaz karstiques à de vastes zones telles que les poljés) due à une infiltration rapide de l'eau, par l'absence quasi totale de courants de surface, par un système d'eau souterraine, et par une abondance de grottes et de cavernes (de Waelle et coll., 2011). Cette infiltration rapide des précipitations entraîne le développement de systèmes karstiques interreliés par des fractures et débouchant à l'air libre aux endroits où ces fractures se sont effondrées, que l'on désigne « cénotes » (Villasuso et Méndez, 2000).

Les cénotes sont des systèmes aquatiques complexes résultant de la dissolution des carbonates et d'autres minéraux présents dans le sol. Pour cette raison, on les désigne « lacs de dissolution » en géologie, bien qu'en réalité, certains cénotes ressemblent davantage à des rivières qu'à des lacs, car ils sont reliés à des courants souterrains qui favorisent la circulation de l'eau. Les systèmes aquatiques où coexistent l'eau douce et l'eau salée sont désignés « anchialines » (Monroy Ríos, 2019). L'État de Quintana Roo compte quelque 1 800 kilomètres de grottes déjà explorées, et cette exploration est loin d'être terminée.

D'après les travaux sur le karst dans la péninsule réalisés par Bocco et coll. (1996), Bautista et coll. (2004), Frausto et Ihl (2005), Aguilar et coll. (2010), et Fragoso et coll. (2014), ce sont de grandes dépressions exokarstiques (dolines, uvales et poljés) qui se sont principalement formées dans la région et qui occupent une grande superficie. La position des formes karstiques est déterminée par les fractures et les failles, car c'est dans ces structures que la dissolution est la plus intense (Lugo et coll., 1992; Bautista et coll., 2004).



Comme indiqué précédemment, les grottes de Quintana Roo abritent le **système sous-marin le plus vaste et le plus important au monde, connu sous le nom de Dos Ojos-Sac Actún**, d'une longueur totale de **347 km**.

Toutefois, si sa confluence avec d'autres systèmes voisins était avérée, il pourrait s'agir d'un **gigantesque système atteignant jusqu'à 1 000 km de long**¹. On estime que seulement 10 % du monde souterrain complexe de Quintana Roo a été exploré à ce jour. Selon le directeur du projet *Gran Acuífero Maya* (GAM, Grand aquifère maya), Guillermo de Anda Alanís, le système « *est comme une énorme pieuvre de calcaire et d'eau douce, dont les tentacules se déploient – probablement – vers trois autres systèmes de grottes sous-marines à Tulum. Le long de ce système, on a localisé 248 cénotes servant de points d'entrée et 198 contextes archéologiques, dont 138 semblent liés à la civilisation maya et au moins deux aux restes squelettiques d'individus précéramiques datant d'au moins 9 000 ans* » [traduction, caractères gras ajoutés]².

Malgré la fragilité et la valeur environnementale, historique et culturelle indéniables de la zone où doit être construit le « tronçon 5-Sud » du Tren Maya, la précipitation du gouvernement fédéral à « *terminer à temps* » les travaux phares du projet avant la fin de son mandat de six ans a conduit à la violation et au non-respect du cadre juridique environnemental mexicain, un délit financé à même les coffres de l'État.

Il convient de noter que, bien que les travaux de défrichage et de remblayage dans la forêt maya aient été portés à l'attention du *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Profepa, Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement), soit l'autorité environnementale fédérale compétente pour enquêter sur les faits rapportés, cette entité **n'a pas exercé ses attributions ni respecté ses obligations constitutionnelles et légales consistant à procéder à des inspections**, à imposer des mesures de sécurité, à sanctionner les dommages causés et à ordonner leur réparation en temps utile, conformément aux dispositions des lois de l'environnement, si bien que les travaux se poursuivent en toute impunité.

En ce sens, la constitution d'un dossier factuel pourrait contribuer à clarifier les processus d'application de la loi au Mexique et à permettre aux citoyens d'obtenir une reddition de comptes au sujet des décisions prises par les autorités en matière d'environnement. Le cas du « tronçon 5-Sud » du Tren Maya ainsi que l'ensemble du mégaprojet Tren Maya, qui doit traverser

¹ En ligne, à l'adresse <https://historia.nationalgeographic.com.es/a/asi-es-sac-actun-laberintico-sistema-cavernas-inundadas-mexico_12419>.

² Information et déclarations obtenues sur la page de l'*Instituto Nacional de Antropología e Historia* (INAH, Institut national d'anthropologie et d'histoire), à l'adresse <<https://www.inah.gob.mx/boletines/6927-promoveran-al-sistema-sac-actun-ubicado-en-tulum-mexico-como-bien-mixto-ante-la-unesco>>.



cinq États du sud-est du Mexique (le Chiapas, le Tabasco, le Campeche, le Yucatán et le Quintana Roo), peuvent servir d'exemple à ne pas suivre, et des leçons peuvent en être tirées afin d'améliorer l'efficacité de la législation de l'environnement au Mexique et d'éviter la destruction continue de son patrimoine naturel au détriment des droits de ses habitants.

Présentation des faits

a. Contexte

1. Depuis 2020, des travaux de défrichage et de construction sont en cours sur les quatre premiers tronçons du mégaprojet Tren Maya, qui passent par les États du Chiapas, de Tabasco, de Campeche et du Yucatán.

2. Le 22 novembre 2021 marque la publication dans le *Diario Oficial de la Federación* (DOF, Journal officiel de la Fédération) de l'*ACUERDO por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional* (Accord chargeant les organismes et les entités de l'administration publique fédérale de prendre les mesures indiquées en relation avec les projets et travaux du gouvernement du Mexique considérés d'intérêt public et de sécurité nationale, ainsi que prioritaires et stratégiques pour le développement national), émis par le président des États-Unis du Mexique.

Ledit accord établit ce qui suit :

[traduction]

ACCORD

« **ARTICLE UN.** – Sont déclarés d'intérêt public et de sécurité nationale les projets et travaux du gouvernement du Mexique liés aux infrastructures dans les secteurs des communications, des télécommunications, des douanes, des frontières, de l'hydraulique, de l'eau, de l'environnement, du tourisme, de la santé, des voies ferrées, des chemins de fer sous toutes leurs formes, de l'énergie, des ports, des aéroports, ainsi que ceux qui, en raison de leur finalité, de leurs caractéristiques, de leur nature, de leur complexité et de leur envergure, sont considérés comme prioritaires ou stratégiques pour le développement national.

ARTICLE DEUX. – Les organismes et entités de l'administration publique fédérale sont chargés d'accorder l'autorisation provisoire en attendant la soumission ou l'obtention



des avis techniques, permis ou licences nécessaires pour lancer les projets ou travaux visés à l'article précédent afin de garantir leur exécution en temps utile, le bénéfice social escompté et le respect des budgets alloués.

L'autorisation provisoire est délivrée dans les cinq jours ouvrables suivant le dépôt de la demande.

Si aucune autorisation provisoire expresse n'est délivrée dans ce délai, la réponse sera réputée favorable.

ARTICLE TROIS. – L'autorisation provisoire est valable douze mois à compter de la date de délivrance, période pendant laquelle l'autorisation définitive doit être obtenue conformément aux dispositions applicables. »

L'accord susmentionné est considéré comme contraire aux dispositions constitutionnelles, conventionnelles et légales relatives aux droits de la personne et à la protection de l'environnement, car il restreint l'accès à l'information, la participation des citoyens au processus décisionnel en matière d'environnement, la protection et la sécurité juridique et, bien entendu, le droit à un environnement salubre. En outre, cet accord **viole les principes de prévention, de précaution, de progressivité des droits de la personne et de non-régression** qui régissent les questions environnementales et qui sont établis dans l'*Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe* (Accord régional sur l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice à l'égard des questions environnementales en Amérique latine et dans les Caraïbes, ou Accord d'Escazú), signé et ratifié par le Mexique, ainsi que le principe de la **primauté du droit**, parce qu'il cherche à **supplanter et à contourner** les dispositions des lois environnementales adoptées constitutionnellement et légalement par le *Congreso de la Unión* (Congrès de l'Union), notamment la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEEPA, Loi générale sur l'équilibre écologique et la protection de l'environnement), la *Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable* (LGDFS, Loi générale sur le développement forestier durable), la *Ley de Aguas Nacionales* (LAN, Loi sur les eaux nationales) et leurs règlements respectifs, qui exigent qu'**avant** d'entreprendre des travaux et des activités susceptibles d'avoir des répercussions et de causer des dommages environnementaux significatifs, comme dans le cas du Tren Maya, il faut demander et obtenir les autorisations environnementales et les autorisations de changement d'affectation des terres forestières, lesquelles sont conditionnelles à la présentation des études contenues dans la déclaration de répercussions environnementales (DRE) et l'étude de justification technique.



Les études susmentionnées sont écartées et éludées par l'accord présidentiel afin d'« accélérer » l'avancement des travaux du Tren Maya, mais il importe de souligner que les « *autorisation provisoires* » **n'existent pas** dans la réglementation environnementale en question, raison pour laquelle le fait d'obliger les organismes de l'administration publique fédérale à délivrer ces autorisations implique une violation de l'État de droit et du respect de la séparation des pouvoirs dans un pays qui se veut démocratique.

En ce sens, bien que le Tren Maya ait été déclaré chantier **d'intérêt social et de sécurité nationale** selon l'accord susmentionné, il importe d'aborder et d'analyser le concept de SÉCURITÉ NATIONALE et sa finalité. Cet exercice conduit à la conclusion que le mégaprojet Tren Maya, étant donné sa nature et son manque de planification, de projet directif et d'études justificatives, ne correspond pas à une question ou à un enjeu de sécurité nationale.

En conséquence et en vertu de l'article 3 de la *Ley de Seguridad Nacional* (Loi sur la sécurité nationale), ladite sécurité est définie comme des **mesures visant immédiatement et directement à maintenir l'intégrité, la stabilité et la permanence de l'État mexicain**, et qui conduisent :

- 1. à la protection du pays contre les risques et les menaces;**
- 2. à la préservation de la souveraineté et de l'indépendance nationales et à la défense du territoire;**
- 3. au maintien de l'ordre constitutionnel et de l'unité de la fédération et au renforcement des institutions démocratiques gouvernementales;**
- 4. à la défense du pays contre d'autres États ou sujets de droit international;**
- 5. au maintien de la démocratie, fondé sur le développement économique, social et politique du pays et de ses habitants.**

Sur la base de ce qui précède, il est clair que le mégaprojet Tren Maya ne garantirait pas la protection du pays contre les risques et les menaces; il ne s'agirait pas non plus d'un projet d'infrastructures permettant de préserver la souveraineté et de défendre le territoire contre l'invasion d'autres pays, puisque ce n'est pas sa fonction en principe. De même, sa construction n'est pas conditionnelle au maintien de l'ordre constitutionnel et de l'unité de la fédération ni au renforcement des institutions démocratiques, qui relèvent d'autres types d'instruments politiques et de mesures destinées à préserver la sécurité et la paix de la nation, et n'ont aucun lien avec un réseau de transport.

Cela se vérifie dans la loi en question, qui stipule que **le concept de sécurité nationale articule le travail du Centro Nacional de Inteligencia (CNI, Centre national du renseignement) et du reste**



des institutions qui composent le système de sécurité nationale, desquelles ne font pas partie le Fonatur ou la Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V.

En ce qui concerne le point 5 relatif au maintien de la démocratie fondé sur le développement économique, social et politique du pays et de ses habitants, il convient de rappeler que toute mesure prise au nom de la sécurité nationale à l'égard de l'un de ces aspects **doit être régie par les principes de légalité, de responsabilité, de respect des droits fondamentaux de la personne humaine et des garanties individuelles et sociales, de transparence et d'efficacité**, conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi susmentionnée.

Or, bien que l'accord contesté se réfère au *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024* (Plan national de développement 2019-2024), il convient de noter que cet instrument purement programmatique dépend entièrement d'autres dispositifs pour la mise en œuvre de chacune de ses rubriques, selon une planification exhaustive basée sur des études et des données qui soutiennent et garantissent la réalisation de ses objectifs, mais surtout, qu'il devrait être mis en œuvre dans le **plein respect du cadre juridique et de l'État de droit**, et non pas de façon sommaire, en ne se fondant ni sur des études ni sur des assises pertinentes.

En fait, et contrairement aux agissements des autorités responsables qui ont émis l'accord et délivré les « *autorizations provisoires* », il convient de rappeler que **l'eau est une ressource vitale, vulnérable et limitée du domaine public fédéral, qu'elle a une valeur sociale, économique et environnementale, et dont la préservation du point de vue de sa quantité, de sa qualité et de sa durabilité est un devoir fondamental de l'État et de la société, ainsi qu'une priorité et un ENJEU DE SÉCURITÉ NATIONALE, de sorte que la conservation, la préservation, la protection et la restauration de l'eau, tant du point de vue de sa quantité que de sa qualité, constituent un ENJEU DE SÉCURITÉ NATIONALE. Par conséquent, il faut éviter l'utilisation non durable et les effets écologiques néfastes**, comme le stipulent l'article 1 et les paragraphes 7 bis(I) et 14 bis 5(I), (IX) et (XX) de la LAN.

On estime donc que le mégaprojet Tren Maya et son passage au-dessus du **système sous-marin le plus vaste et le plus important au monde, qui porte le nom de Dos Ojos-Sac Actún**, et qui est à son tour relié à d'innombrables cenotes, cavernes et rivières souterraines de la région, met en péril l'intégrité et la fonctionnalité écosystémiques de ce système sous-marin, et, de ce fait, **le droit humain à l'eau dans les régions qui en dépendent**, sans oublier qu'il s'agit d'habitats d'espèces en voie d'extinction, dont le jaguar. Les risques de dommages irréversibles que les travaux de construction font peser sur le système Dos Ojos-Sac Actún sont décrits ci-dessous.



3. Le 7 décembre 2021, la *Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental* (DGIRA, Direction générale des impacts et des risques environnementaux) du *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales* (Semarnat, ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles) a délivré l'« autorisation provisoire » contenue dans la communication officielle n° SGPA/DGIRA/DG-05891-21 pour le tronçon 5 du mégaprojet Tren Maya.

4. Le 8 décembre 2021, la *Dirección General de Gestión Forestal y de Suelos* (DGGFS, Direction générale de la gestion forestière et des sols) du Semarnat a délivré l'« autorisation provisoire » contenue dans la communication officielle n° SGPA/DGGFS/712/2070/21 pour le tronçon 5 du mégaprojet Tren Maya.

À noter que ces autorisations **ne sont pas accessibles au public** et que les citoyens n'ont donc pas accès à leur contenu.

5. Le 19 janvier 2022, une annonce du nouveau directeur du Fonatur, Javier May Rodríguez, a été publiée dans divers médias, et selon laquelle le tracé du « tronçon 5 » du Tren Maya n'entrera plus dans la zone urbaine de Playa del Carmen, Quintana Roo, et qu'il ne sera pas non plus surélevé, mais plutôt parallèle à la route et au niveau du sol. Dans cette nouvelle, on apprend qu'« *il a été décidé que le Tren Maya ne serait plus surélevé en aucun point, de sorte que les travaux puissent être achevés à temps, en juillet 2023³* » [traduction].

b. Omission de la part du *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Profepa, Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement)

6. À partir du 28 février 2022, des habitants de la commune de Playa del Carmen, dans la municipalité de Solidaridad, au Quintana Roo, qui font partie des signataires de la présente communication, ont constaté que des travaux de défrichage à l'aide de machinerie lourde étaient en cours dans la forêt maya se trouvant sur le territoire de cette municipalité.

7. Prenant acte de ce qui précède, ces citoyens de Playa del Carmen ont déposé diverses plaintes aux bureaux de la délégation du Profepa au Quintana Roo, dans la municipalité de Benito Juárez, à Cancún, rapportant les actes et les faits susmentionnés et demandant l'exécution des formalités nécessaires pour l'imposition de mesures de sécurité urgentes et correctives, dans le but d'arrêter les activités et les travaux dénoncés, ceux-ci ne faisant pas l'objet des autorisations requises par la LGEEPA et la LGDFS.

³ En ligne, à l'adresse <<https://www.infobae.com/america/mexico/2022/01/20/tras-tirar-miles-de-arboles-en-playa-del-carmen-fonatur-cambiara-la-ruta-del-tren-maya/>>.



8. Entre le 17 et le 20 mars 2022, les plaignants ont été informés par courriel de la publication d'une communication officielle dans le **dossier PFPA/5.3/2C.28.2/00011-20**, par laquelle la directrice générale des *Denuncias Ambientales, Quejas y Participación Social* (Recours environnementaux, plaintes et participation sociale) du Profepa les informait que son bureau avait regroupé les plaintes et signalait que le Profepa était en train d'enquêter sur les faits, les actes ou les omissions en rapport avec le mégaprojet, en indiquant qu'au moment approprié de la procédure, lesdits plaignants seraient informés de la nature des mesures prises.

Malgré ce qu'a indiqué la Direction générale susmentionnée, **à la date de la présente communication, les travaux de défrichage se poursuivent sans que cette autorité prenne les mesures nécessaires pour les arrêter et éviter des dommages irréparables.** Cette conduite découle manifestement d'une consigne de ne pas intervenir.

c. Autorisation illégale du « tronçon 5-Sud »

9. Le 18 mai 2022, la *Gaceta Ecológica extraordinaria No. DGIRA/22/22* (Gazette écologique extraordinaire n° DGIRA/22/22), qui a été publiée sur le portail du Semarnat, a fait état de la réception de la déclaration de répercussions environnementales, modalité régionale (DRE-R) du mégaprojet « Tren Maya tronçon 5-Sud », présentée par la société Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. et enregistrée sous le code 23QR2022V0020.

10. Le 19 mai 2022 (le lendemain de la publication de la soumission de la DRE-R pour évaluation), la DGIRA a publié dans sa *Gaceta Ecológica No. DGIRA/23/22* (Gazette écologique n° DGIRA/23/22) l'ouverture de la « consultation publique » sur le mégaprojet en question pendant 20 jours ouvrables, soit du 23 mai au 17 juin 2022.

11. Au cours de cette période, plusieurs observations et commentaires ont été formulés à l'égard du mégaprojet, dont ceux des auteurs de la communication, qui ont réclamé, en vertu de l'application efficace des lois de l'environnement, que l'autorisation environnementale délivrée soit rejetée ou refusée, et ce, parce qu'elle **ne respecte pas la nature et le caractère préventif** de cet instrument de politique environnementale, et parce qu'elle met les écosystèmes du Quintana Roo ayant une grande valeur environnementale en danger de dommages irréversibles, compte tenu de la fragilité du sol karstique et de la présence du système sous-marin le plus vaste au monde, en plus de manquer de données et d'études qui soutiennent et garantissent la viabilité technique, environnementale et juridique du mégaprojet. Ce dernier point est développé ci-dessous.

11. Le 20 juin 2022, la DGIRA a publié la décision n° SGPA/DGIRA/DG-03703-22, qui **autorise sous conditions** les répercussions environnementales des travaux et activités du « tronçon 5-Sud » du



Tren Maya, d'après les informations rapportées par divers médias⁴. Il convient de noter que **cette autorisation n'est pas accessible au grand public.**

d. Violation des droits de la personne et non-respect du droit de l'environnement

12. Les actions et omissions des autorités compétentes sont considérées comme une violation des droits de la personne dont jouissent les auteurs de la communication et les membres des collectivités de Solidaridad et de Tulum, au Quintana Roo, ainsi que comme un manquement aux dispositions suivantes du cadre environnemental international et fédéral du Mexique : les articles 1, 4, 6, 14, 16 et 26, et le paragraphe 35(III) de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (Constitution politique des États-Unis du Mexique); les articles 1, 8.1 et 25 de la Convention américaine relative aux droits de l'homme (CADH); les articles 1, 3, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 6.1, 6.3, 6.5, 6.10, 6.12, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.10, 7.13, 8.1, 8.2, 8.3 et 8.4 de l'*Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe* (Accord régional sur l'accès à l'information, la participation publique et l'accès à la justice à l'égard des questions environnementales en Amérique latine et dans les Caraïbes, ou Accord d'Escazú); les articles 1, 2 et 11 du Protocole additionnel à la Convention américaine relative aux droits de l'homme traitant des droits économiques, sociaux et culturels (Protocole de San Salvador); les articles 2 et 14 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP); les articles 2 et 12 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (PIDESC); les principes 8, 10, 15 et 17 de la Déclaration de Rio, en lien avec les paragraphes 5(III), (VIII) et (XI), 15(XII), et 28(I) et (VII), et les articles 34, 162, 170, 189, 192, 193 et 194 et d'autres dispositions connexes 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); les articles 93, 97 et 154, et les paragraphes 155(VII) et (XII) de la *Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable* (LGDFS, Loi générale sur le développement forestier durable); le paragraphe 5(I), le deuxième paragraphe de l'article 58, l'article 107 et les autres dispositions applicables de la *Ley General de Vida Silvestre* (LGVS, Loi générale sur les espèces sauvages); les paragraphes 7 bis(I), et 14 bis 5(I), (IX) et (XX) de la *Ley de Aguas Nacionales* (LAN, Loi sur les eaux nationales).

e. Observations techniques et juridiques sur le mégaprojet

⁴ En ligne, à l'adresse < <https://www.excelsior.com.mx/nacional/en-tiempo-record-autoriza-semarnat-la-mia-del-tramo-5-sur-del-tren-maya/1522734>>.



13. La présente communication est accompagnée en annexe d'un document reprenant les observations formulées lors de la consultation publique, et ce, afin de convaincre la DGIRA de rejeter ou de refuser l'autorisation environnementale pour le « tronçon 5-Sud » du Tren Maya.

Voici les principaux points énoncés dans ce document de référence :

- ✓ Le **caractère PRÉALABLE-PRÉVENTIF de l'évaluation des répercussions environnementales doit être rétabli et considéré** comme un élément indispensable pour l'utilisation efficace et rentable de cet instrument de politique publique environnementale. Avec l'autorisation du « tronçon 5-Sud », le cadre juridique en vigueur et l'État de droit ont été bafoués, ainsi que les principes **DE PROGRESSIVITÉ ET DE NON-RÉGRESSION ENVIRONNEMENTALE**. Contrairement à d'autres cas où les travaux et activités avaient débuté, ce qui avait conduit le Semarnat à refuser l'autorisation et le Profepa à ordonner la restauration du site, **la DGIRA a indûment autorisé le mégaprojet, donnant ainsi l'impression que pour le gouvernement lui-même, l'évaluation des répercussions environnementales est une simple formalité et non un instrument de politique publique environnementale à caractère préventif, dont l'objectif consiste à analyser la viabilité des travaux et des activités du projet en question, avant son exécution et non après.**
- ✓ **Un découpage ou morcellement indu du mégaprojet Tren Maya** a eu lieu pour son évaluation, mais il ne faut pas oublier que ce mégaprojet s'étend dans cinq États du pays, et que ses découpages ou morcellements, désormais appelés tronçons, sont intrinsèquement interdépendants. Il ne suffit pas que la viabilité du projet soit analysée en fonction des répercussions qu'il aurait en soi ou que chaque tronçon aurait isolément. Le dossier **aurait dû être évalué de manière globale afin de relever et d'évaluer les répercussions significatives, cumulatives, synergiques, directes, indirectes et résiduelles** résultant de l'interaction de l'ensemble du mégaprojet avec les travaux et activités déjà en cours dans le ou les écosystèmes touchés, particulièrement les répercussions sur les écosystèmes fragiles et de grande valeur environnementale, tant pour les services écosystémiques qu'ils fournissent aux citoyens que pour leur qualité d'habitats et de zones de refuge pour une grande diversité d'espèces, dont certaines sont en voie d'extinction, comme le jaguar et le singe-araignée.

Sur cette question, la première chambre de la Cour suprême de justice de la Nation, statuant sur l'*amparo* en révision n° 54/2021, qui contestait de multiples documents officiels autorisant la réalisation de travaux et d'infrastructures pour l'expansion du port de Veracruz, au Mexique, s'est prononcée sur la fragmentation induite des projets soumis à l'évaluation du Semarnat. Dans ses motifs, le plus haut tribunal du pays a déclaré ce qui suit :



[traduction]

« 276. En l'espèce, bien que les autorisations demandées concernent le projet d'agrandissement du port de Veracruz, **elles ont été analysées de manière fragmentée par l'autorité environnementale, ce qui signifie que la viabilité environnementale de l'ensemble du projet n'a pas été correctement évaluée**, comme le signale à juste titre le plaignant.

[...]

292. C'est pour cette raison que lors de l'évaluation des répercussions environnementales, le Semarnat doit analyser si, en raison de l'interaction des travaux, des activités et des projets prévus sur des emplacements où, de par leur interaction avec les différentes composantes environnementales régionales, on prévoit des répercussions cumulatives, synergiques ou résiduelles, significatives ou pertinentes, susceptibles de provoquer la destruction, l'isolement ou la fragmentation d'écosystèmes.

293. Ainsi, le Semarnat a l'obligation d'émettre la résolution correspondante en la motivant et en se prononçant sur l'ensemble du projet soumis à son évaluation, en tenant compte des informations pertinentes, opportunes, suffisantes et fiables qui facilitent la prise de décisions et, en particulier, qui lui permettent de déterminer la viabilité environnementale du projet à évaluer.

294. En effet, **seule une évaluation globale et complète peut permettre de déterminer s'il convient d'autoriser ou de refuser les travaux, l'activité ou le projet** et, en cas d'autorisation, de subordonner sa mise en œuvre à la modification du projet ou à la mise en place de mesures de prévention et d'atténuation supplémentaires visant à éviter, à atténuer ou à compenser les répercussions environnementales susceptibles d'en découler. En outre, ce n'est que dans le cadre d'une analyse intégrale et complète que [le Semarnat] peut établir les conditions et exigences ad hoc qui doivent être respectées tant dans la phase précédant le début des travaux ou de l'activité que dans les phases de construction, d'exploitation et d'abandon, garantissant ainsi une protection adéquate de l'environnement⁵. »

À la lumière de ce qui précède, il est clair que dans le cas du **Tren Maya, ses répercussions en tant que mégaprojet n'ont pas toutes été correctement analysées**, ce qui a empêché,

⁵ Pages 77, 78, 82 et 83 de la version publique de la décision.



apparemment à dessein, l'évaluation de son interaction avec les travaux et activités existants dans les écosystèmes concernés, sans tenir compte de leur **CAPACITÉ DE CHARGE**, de **RÉSILIENCE** et d'**INTÉGRITÉ FONCTIONNELLE**, mettant ainsi en péril leur équilibre et leur pérennité.

- ✓ Manque d'études sur la mécanique des sols et la géophysique pour évaluer correctement l'ensemble des répercussions et des atteintes aux **droits de chaque personne à la vie, à l'intégrité, à un environnement salubre et à l'eau**. Les répercussions et le manque d'études pour les analyser et les évaluer entraînent un **risque d'affaissement** du Tren Maya, pour ne pas avoir pris en compte la **fragilité du sol karstique** de la péninsule du Yucatán.
- ✓ **Aucune évaluation des risques pour le transport de carburants et les stations-service (l'essence, d'autres hydrocarbures et les postes d'essence ou de carburant). Ce manquement met en DANGER L'INTÉGRITÉ ET MÊME LA VIE des personnes en cas de sinistre, ce qui n'a pas été reconnu ni établi dans la DRE-R, au mépris des dispositions qui obligent à présenter toutes les informations et études sur l'ensemble des travaux et activités du mégaprojet pour son évaluation intégrale.**
- ✓ **Menace au droit des personnes et des collectivités à l'eau**, en raison du risque de contamination et de ses effets irréversibles sur les rivières souterraines, les grottes, les cenotes et l'aquifère, en cas **d'effondrement et de fracture du sol** qui entraînerait le **déversement de tout le carburant dans le sol hautement perméable**.
- ✓ Manque d'informations et d'études sur le traitement des eaux usées, la conception des stations d'épuration n'étant pas définie, de l'aveu même des entités concernées, alors que l'une des principales causes de la contamination des sols et des aquifères est l'absence de traitement des eaux usées ou leur traitement inadéquat.
- ✓ Aucune information sur l'approvisionnement en eau pour exploiter le mégaprojet, censé être alimenté par le réseau municipal, mais dans cette région de la forêt, l'infrastructure est inexistante, de sorte qu'il faudra exécuter d'autres travaux qui ne font l'objet d'aucune évaluation.
- ✓ **Perte d'habitat d'espèces en voie d'extinction**. Le passage du Tren Maya dans la forêt maya de la péninsule du Yucatán menace de **morceler les écosystèmes** qui constituent l'habitat d'un grand nombre d'espèces, dont plusieurs sont en voie d'extinction, étant donné que les passages pour la faune qu'il est prévu de mettre en place ne suffisent pas à empêcher la perte de leur habitat et le déplacement des espèces avec **les travaux et les**



nouvelles implantations immobilières, commerciales et industrielles, ainsi que les établissements humains informels associés au mégaprojet Tren Maya et qu'il a motivés.

II. Exigences procédurales

14. Les auteurs ont présenté les recours dont ils disposent en vertu de la législation applicable, tels que les plaintes de citoyens, ainsi que des commentaires dans le cadre de la consultation publique conformément au processus d'évaluation des répercussions environnementales (ERE) établie par le LGEEPA et son règlement en la matière.

15. En outre, la communication ne se fonde pas exclusivement sur des articles de presse, puisqu'elle est également accompagnée d'un certain nombre de documents et de communications officielles soumis à titre de preuve des allégations formulées dans ce document.

16. Enfin, il convient de rappeler les objectifs du chapitre 24 de l'ACEUM, dont font partie la **promotion de niveaux élevés de protection de l'environnement et une application efficace des lois environnementales**, mais surtout l'objectif premier de l'Accord, à savoir **la protection de l'environnement et la prévention de risques pour la santé ou la vie humaine**, à la lumière du rôle essentiel des boisés et des forêts dans la fourniture de nombreux services écosystémiques, y compris le stockage du carbone pour lutter contre les changements climatiques, le maintien de la quantité et de la qualité des eaux, la stabilisation du sol et des habitats pour la faune et la flore sauvages, et ce, **afin que les générations actuelles et futures bénéficient des avantages économiques et sociaux qu'offre l'environnement**.

Au vu de ce qui précède, nous prions **le Secrétariat de la CCE** :

PREMIÈREMENT. – que soit réputée avoir été déposée devant la CCE une communication fidèle en tous points au présent document, conformément aux exigences énoncées à l'article 24.27 [de l'ACEUM];

DEUXIÈMEMENT. – que la communication soit acceptée, qu'une enquête soit menée et qu'en temps voulu, le dossier factuel relatif à cette communication soit publié et porté à votre attention.



Nom [CONFIDENTIEL]	Organisation/citoyen	Signature [CONFIDENTIELLE]
	Moce Yax Cuxtal A.C.	
	Grupo Gema del Mayab A.C.	
	Red de Formadores Socio Ambientales	
	Sélvame Del Tren	
	Cenotes Urbanos	
	Citoyenne	
	Citoyen	
	Citoyenne	
	Citoyenne	
	Citoyenne	
	Cenotes Urbanos	
	Citoyenne	
	Citoyen	
	Citoyenne	



	Citoyenne	
	Plongeur	
	Citoyenne	
	Citoyenne	
	Citoyenne	
	Citoyen	
	Citoyen	
	Citoyenne	
	Citoyen	
	Citoyen	
	Citoyen	
	Jaguar Wild Center A.C.	