

## **Exposé des faits du projet de voie de contournement ferroviaire à Nogales, État du Sonora**

La communication demande la constitution d'un dossier factuel sur la construction, par le gouvernement du Mexique, d'un mégaprojet de voie ferrée dans le nord de l'État du Sonora. Ce projet divisera au moins une aire naturelle protégée et un habitat essentiel à de multiples espèces, dont le jaguar, sans qu'une étude d'impact environnemental ait été présentée avant la mise en chantier et sans qu'ait eu lieu le processus d'autorisation prévu par 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 le *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Evaluación de Impacto Ambiental* (REIA, Règlement de la Loi générale sur l'équilibre écologique et la protection de l'environnement en matière d'évaluation d'impact environnemental).

La communication est présentée dans un contexte inhabituel, du fait que ce projet se déroule en toute opacité et ne satisfait pas aux exigences environnementales qui, en temps normal, offriraient au public de l'information cruciale. Des mesures ont été prises pour en savoir plus sur ce projet de voie ferrée, y compris l'exercice des recours possibles. Or, les autorités ont fait preuve d'un manque de transparence. Les faits ici rapportés proviennent de discours officiels du président du Mexique et du gouverneur du Sonora, de demandes d'information, de documents officiels et de visites sur place.

Étant donné l'absence de toute approbation de l'impact environnemental avant la mise en chantier, l'impact réel global du projet demeure inconnu. Toutefois, il est reconnu que la réalisation du projet entraînera l'élimination de la végétation dans un habitat écologiquement important et dans une aire naturelle protégée. Les auteurs ont donc entrepris de documenter l'impact environnemental en se rendant sur place et en demandant des renseignements à différents organes de l'administration publique. À cette fin, la communication présente des vidéos, des photos ainsi que des documents officiels obtenus par l'intermédiaire de la *Plataforma Nacional de Transparencia* (PNT, Plateforme nationale de transparence), attestant du manque de transparence et de l'absence d'autorisations environnementales.

### **1. Emplacement du projet et écosystème**

Le projet de voie de contournement ferroviaire se déroule entre les municipalités d'Ímuris, de Santa Cruz et de Nogales, dans l'État du Sonora. Le tracé traverse une aire naturelle protégée établie dans le ranch de conservation El Aribabi. Petit village situé dans le nord du Sonora, Ímuris est bordé au nord par la municipalité de Nogales, elle-même située à l'extrême nord de l'État du Sonora, à la frontière de l'État américain de l'Arizona. La municipalité de Nogales se caractérise par son important secteur industriel et le commerce international<sup>1</sup>.

La construction de la voie ferrée a lieu dans une région montagneuse entourée de vallées sèches. Cette région abrite une grande diversité d'espèces. Ces vallées ont toujours agi comme barrières ou passages entre îlots montagneux, en matière de divergence d'espèces et de flux de gènes.

<sup>1</sup> Monroy-Gamboa, A. G., L. Cab-Sulub, M. C. Lavariega et S. T. Álvarez-Castañeda (2021), « Modeling biodiversity changes and conservation issues in a desert sky island », *Journal of Arid Environments*, vol. 189, p. 104481.

Au fil du temps, des changements à la structure et à la dynamique des îlots ont permis d'étudier les processus qui déterminent la présence d'espèces. Ces caractéristiques ont valu à ces formations rocheuses le nom d'« îles célestes », que l'on connaît aussi sous le nom d'archipel Madrean<sup>2</sup>.

L'archipel Madrean fait partie de la Sierra Madre occidentale, région frontalière entre le Mexique et les États-Unis qui comprend les États du Sonora, du Chihuahua, de l'Arizona et du Nouveau-Mexique. Cette écorégion comprend plus de 40 chaînes de montagnes où la végétation en altitude compte des forêts de pins et de chênes et des forêts de conifères mixtes. Les zones plus basses sont caractérisées par des déserts comprenant une végétation d'herbages et de broussailles. Grâce à la diversité des habitats de l'archipel Madrean et à la convergence unique d'espèces néarctiques et néotropicales, cette zone abrite une grande biodiversité de flore et de faune<sup>3</sup>.

Au Mexique, l'archipel Madrean abrite une diversité de mammifères terrestres, y compris des mammifères de grande taille. On y trouve notamment des espèces à vaste répartition géographique et aux évolutions biologiques diverses ainsi que des espèces faisant partie de catégories menacées (à l'échelle nationale et internationale) et des espèces gibier<sup>4</sup>.

Dans le sud de l'Arizona, une partie du Nouveau-Mexique et le nord de l'État du Sonora, y compris les municipalités de Nogales et d'Ímuris, six écosystèmes façonnent la région de l'archipel Madrean, qui abrite une riche biodiversité et de nombreuses espèces que l'on ne trouve nulle part ailleurs<sup>5</sup> (voir la figure 1).

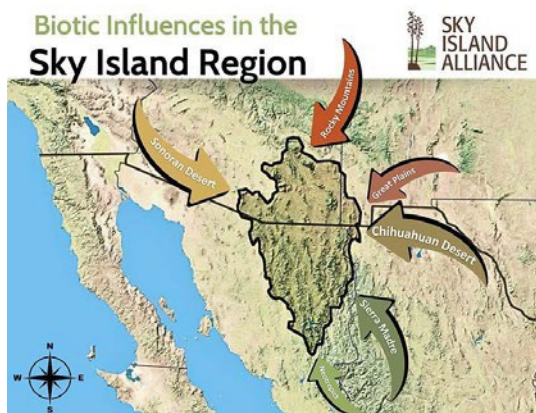


Figure 1 – Six écosystèmes façonnent la région de l'archipel Madrean. Source : Sky Islands Alliance.

Le ranch El Aribabi se trouve dans la municipalité d'Ímuris, dans la région de l'archipel Madrean au nord-est du Sonora, à environ 60 km au sud-sud-est de Nogales (Sonora) et de l'Arizona. Il s'agit d'un ranch de conservation désigné par la *Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas* (Conanp, Commission nationale des aires naturelles protégées) comme aire naturelle protégée dans la catégorie des « aires de conservation volontaire<sup>6</sup> ».

<sup>2</sup> Van Devender, T. R., S. Avila-Villegas, M. Emerson, D. Turner, A. D. Fleisch et N. S. Deyo (2012), « Biodiversity in the Madrean Archipelago of Sonora, Mexico », dans *Merging science and management in a rapidly changing world: biodiversity and management of the Madrean Archipelago III and 7th Conference on Research and Resource Management in the Southwestern Deserts*, G. J. Gottfried, P. F. Ffoliott, B. S. Gebow, L. G. Eskew et L. C. Collins (comp.), p. 10-16.

<sup>3</sup> *Id.*

<sup>4</sup> *Id.*

<sup>5</sup> Avila-Villegas, S., et J. Lamberton-Moreno (2013), « Wildlife survey and monitoring in the Sky Island region with an emphasis on neotropical felids », *USDA Forest Service, Proceedings RMRS-P-67*, p. 441-447.

<sup>6</sup> CERTIFICADO CONANP-317/2012. CERTIFICADO POR EL QUE SE RECONOCE COMO ÁREA NATURAL PROTEGIDA, CON LA CATEGORÍA DE ÁREA DESTINADA VOLUNTARIAMENTE A LA CONSERVACIÓN "EL ARIBABI FRACCIÓN B."

[traduction]  
Certificat remis à Fernando Robles Pesqueira, en reconnaissance de la désignation volontaire d'une superficie de 3 955,1836 (trois mille neuf cent cinquante-cinq hectares, dix-huit ares et trente-six centiares) de sa propriété, située dans la municipalité d'Ímuris, dans l'État du Sonora, comme aire de préservation d'écosystèmes et de leur biodiversité, et pour l'éducation écologique et l'écotourisme, conformément aux dispositions du paragraphe 46(XI) et des articles 55 bis, 74 et 77 bis de la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*; des articles 4, 5, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135 et 136 du

Le ranch El Aribabi comprend des sections du couloir Sierra Azul-El Pinito, un important couloir de migration nord-sud pour les espèces sauvages dans la région.

C'est là que certaines espèces néotropicales atteignent les secteurs les plus au nord de leur aire de répartition, dont les jaguars (*Panthera onca*) et les ocelots (*Leopardus pardalis*<sup>7</sup>), toutes deux en voie de disparition. Il en va de même pour la tortue bourbeuse du Sonora (*Kinosternon sonoriense longifemorale*), une espèce endémique. Un recensement des mammifères réalisé au ranch El Aribabi, de 2006 à 2018, a documenté 36 espèces appartenant à 20 familles différentes<sup>8</sup>. En outre, le certificat de création de l'aire naturelle protégée reconnaît la présence d'espèces inscrites dans une catégorie protégée de la NOM-059-SEMARNAT-2010, comme la chauve-souris de Blossville (*Lasiurus blossevillii*), l'écureuil gris d'Arizona (*Sciurus arizonensis*), le coyote (*Canis latrans*), la souris à abajoues du désert (*Chaetodipus penicillatus*), le blaireau d'Amérique (*Taxidea taxus*), l'ours noir (*Ursus americanus*), le bassaris (*Bassariscus astutus*), le raton laveur (*Procyon lotor*), le coati à nez blanc (*Nasua narica*), la mouffette (*Mephitis* spp.), le lynx roux (*Lynx rufus*), le pécari à collier (*Tayassu tajacu*), le cerf de Virginie (*Odocoileus virginianus*), la mouffette à nez de cochon (*Conepatus leuconotus*), le renard gris (*Urocyon cinereoargenteus*), le puma (*Puma concolor*), le jaguar (*Panthera onca*), l'ocelot (*Leopardus pardalis*), la musaraigne du désert (*Notiosorex crawfordi*), le canard du Mexique (*Anas diazi*), le naseux à ventre doré (*Agosia chrysogaster*), le chevesne de Sonora (*Gila ditaenia*), le monstre de Gila (*Heloderma suspectum*) et *Coluber flagellum*<sup>9</sup>.

Un autre type d'infrastructure empiète déjà sur cette aire naturelle protégée. En 2016, une modification du tracé de l'autoroute 2 à travers El Aribabi a divisé cet habitat et isolé certaines populations de mammifères, y compris l'ocelot<sup>10</sup>. Qui plus est, **le projet de voie ferrée traverse le ranch El Aribabi**.

Le tracé du projet ferroviaire scinde également le couloir Sierra Azul-El Pinito en son point le plus vulnérable : la vallée de la rivière Cocospera<sup>11</sup>. Des données récentes en Arizona, ainsi que la modélisation de la connectivité de l'habitat, indiquent que le couloir Sierra Azul-El Pinito dans le Sonora, au Mexique, est l'itinéraire que privilégient les jaguars pour atteindre les États-Unis<sup>12</sup> (voir la figure 2).

---

*Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Áreas Naturales Protegidas*; et des articles 40 et 41 et des paragraphes 141(XIV) et 143(111) du *Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales*; qui sera considérée comme une zone productive consacrée à une fonction d'intérêt public.

<sup>7</sup> Avila-Villegas, S., et J. Lamberton-Moreno (2013), « Wildlife survey and monitoring in the Sky Island region with an emphasis on neotropical felids », *USDA Forest Service*, Proceedings RMRS-P-67, p. 441-447.

<sup>8</sup> Rorabaugh, J. C., J. Schipper et T. Flood, « Mammals of Rancho El Aribabi in the Sky Island Region of Northern Sonora, Mexico ».

<sup>9</sup> Référence 6.

<sup>10</sup> Rorabaugh, J. C., J. Schipper et T. Flood, « Mammals of Rancho El Aribabi in the Sky Island Region of Northern Sonora, Mexico ».

<sup>11</sup> Wildlands Network (2023), « Todos a una - La propuesta del tren Ímuris », *Wildlands Network*.

<sup>12</sup> Coronel-Arellano, Helí, Nalleli E. Lara-Díaz, Claudia E. Moreno, Carmina E. Gutiérrez-González et Carlos A. López-González, « Biodiversity conservation in the Madrean sky islands: community homogeneity of medium and large mammals in northwestern Mexico », *Journal of Mammalogy*, Vol. 99, n° 2, 3 avril 2018, p. 465-477, <<https://doi.org/10.1093/jmammal/gyx151>>.

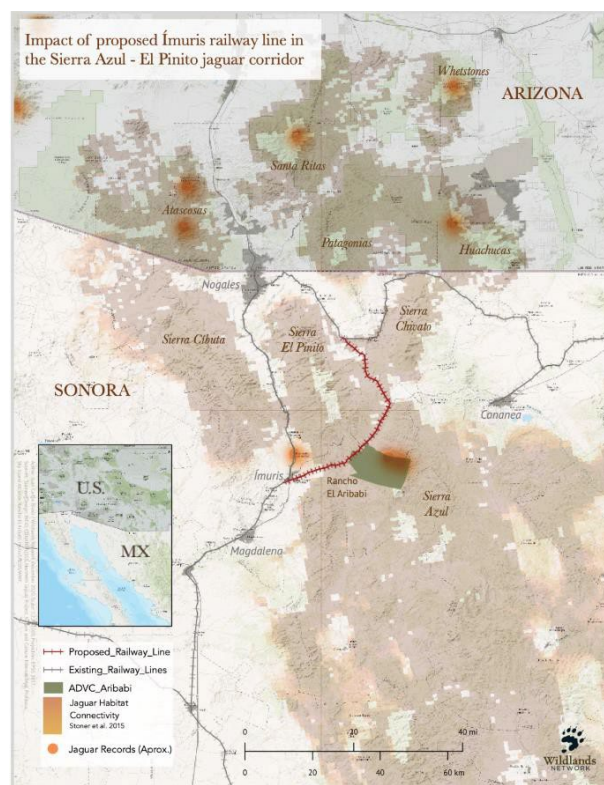


Figure 2 – Modèle de connectivité écologique du jaguar par le couloir Sierra Azul-El Pinito, qui serait scindé en deux par la voie ferrée proposée (en rouge). Le tracé traverse l'aire de conservation volontaire (une catégorie d'aire naturelle protégée) *Rancho El Aribabi Fracción B*. Le polygone peut être téléchargé en format KMZ sur le site du *Wildlands Network*, à l'adresse : <<http://t.ly/Rvb2f>>.

La scission causée par le tracé du projet ferroviaire entraînera une perte et un morcellement de l'habitat des populations d'ours noirs, de jaguars et d'ocelots, qui connaîtront un déclin encore plus marqué, tant au Mexique qu'aux États-Unis.

## 2. Caractéristiques du projet de voie de contournement ferroviaire à Nogales, État du Sonora

Quand la construction a commencé, il n'existait aucun document public présentant les détails du projet, son impact environnemental et les mesures pour l'atténuer. Tout ce que l'on sait sur ce projet depuis sa mise en chantier provient donc de discours des autorités. Voici donc les caractéristiques du projet, telles que décrites dans les conférences de presse du président Andrés Manuel López Obrador, et du gouverneur du Sonora, Alfonso Durazo Montaño, tirées de leurs canaux officiels.

**Conférence de presse du président Andrés Manuel López Obrador et du gouverneur du Sonora Alfonso Durazo Montaño, le 17 février 2022, lors d'une visite du président au Sonora<sup>13</sup>**

Cette conférence de presse explique que le tracé de la voie ferrée contournerait Nogales.

PRÉSIDENT ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR : « En ce qui concerne les voies de Nogales, nous y allons aujourd'hui, et ils vont nous présenter la proposition. La situation est la même depuis des dizaines d'années, depuis qu'il y a une voie ferrée à Nogales, depuis l'époque de Porfirio Díaz, le tracé de la voie ferrée divise la ville. Je ne sais pas si vous avez une carte de Nogales, de cette partie.

<sup>13</sup> <<https://lopezobrador.org.mx/2023/02/17/version-estenografica-de-la-conferencia-de-prensa-matutina-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-desde-sonora-5/>>.

« La population a augmenté, mais la voie ferrée n'a pas bougé. Durant la période néolibérale, les chemins de fer ont été privatisés, on a abandonné les trains de passagers pour ne garder que les trains de marchandises. C'est donc dire que le bureau des douanes se trouve sur l'ancien tracé. Le nouveau plan prévoit le contournement de la ville et ne la traverse plus.

« Mais il y en a un que l'on m'a envoyé, mais je ne sais pas si... »

ALFONSO DURAZO MONTAÑO : « Désolé, mais je tiens à préciser, la ligne jaune représente justement la voie ferrée, et on voit clairement qu'elle scinde la ville en deux. »

PRÉSIDENT ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR : « Ce que l'on cherche à faire, c'est une déviation par ici, une voie de contournement.

« Les douanes sont là. À l'origine, on pensait déplacer le bureau des douanes ici – les douanes américaines. En fait, maintenant que le président Biden est en place, j'ai suggéré quelque chose, soit qu'il nous aide en déplaçant le bureau des douanes du côté américain, puisque le président des États-Unis détient le pouvoir exclusif de déménager les bureaux de douane, et il a dit oui, qu'il prendrait les mesures nécessaires.

« Mais, selon les ingénieurs militaires, si on construit cette déviation, elle va rejoindre une autre voie ferrée du côté mexicain, et il n'y aurait plus besoin de déplacer le bureau de douanes, et la ville serait dégagée, c'est-à-dire que la seule façon d'éviter que le train passe au milieu de la ville, c'est de rediriger le trafic sur une autre voie. C'est ce qu'on va voir aujourd'hui.

« Il est possible que cela inclue des terres dans la municipalité d'Ímuris, mais il s'agit de terres inhabitées. Il nous faudrait discuter avec eux pour qu'ils autorisent une emprise. Parce qu'Ímuris ne se trouve pas directement là, c'est-à-dire, je connais bien Ímuris, c'est plus à l'intérieur de l'État, alors on va voir.

« En tout cas, les travaux se poursuivent, les ingénieurs sont déjà sur place, et je crois qu'il y a aussi des progrès en ce qui concerne l'emprise.

« Mais, voulez-vous...? »

ALFONSO DURAZO MONTAÑO : « Si vous me le permettez. »

PRÉSIDENT ANDRÉS MANUEL LÓPEZ BRADOR : « Oui. »

ALFONSO DURAZO MONTAÑO : « Hier, j'ai parlé avec le maire. Il m'a montré un tracé erroné qui diviserait la ville en deux. Ce serait absurde pour nous de vouloir éviter de diviser en deux Nogales seulement pour diviser en deux Ímuris. Il m'a montré un tracé erroné qui n'a certainement rien à voir avec le tracé envisagé. »

#### **Point de presse d'Alfonso Durazo Montaña, le 21 novembre 2023<sup>14</sup>**

Ce point de presse révèle que le *Secretaría de la Defensa Nacional* (Sedena, ministère de la Défense nationale) a déjà commencé les travaux de construction, qu'il s'agit d'un chantier fédéral utilisant des ressources fédérales pour construire une voie de transport, et que le rôle du gouvernement du Sonora consiste à aider le Sedena.

La personne qui parle est Omar del Valle Colosio, ancien ministre responsable du *Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano* (Sidur, ministère de l'Infrastructure et du Développement urbain) du Sonora :

---

<sup>14</sup> <<https://www.youtube.com/live/VF3n5wz97C8?si=Uxo2y-TgVdIIsjKR&t=3161>>.



« Procédons par étapes. En ce qui concerne la voie de contournement ferroviaire de Nogales, tout d'abord, il s'agit d'un investissement d'environ 7 milliards de pesos. C'est près de 10 % du budget total de l'État. Voilà l'ampleur des travaux en cours. Ce projet comporte deux principaux avantages.

« Le premier, le gouverneur l'a mentionnée : la voie de contournement ferroviaire de Nogales, qui va d'Ímuris à Nogales, est envisagée ou conçue dans le cadre du corridor commercial plus vaste Mexique–États-Unis–Canada, en particulier le corridor Guaymas-Nogales. Voilà qui explique les investissements dans le port de Guaymas et le long de l'autoroute 15, et la modernisation des douanes (d'ailleurs, le Sedena investit actuellement 2,8 milliards de pesos dans tous les postes frontaliers du Sonora). Près de 70 % de ces investissements sont consacrés à l'infrastructure de sécurité, et 30 % aux installations d'hébergement des régiments du Sedena qui assurent les contrôles frontaliers.

« Deuxièmement, en collaboration avec l'*Agencia Nacional de Aduanas* (Anam, Agence nationale des douanes), des ressources seront affectées à la modernisation des points d'entrée, en particulier ceux à San Luis Río Colorado et à Agua Prieta 2, pour un nouveau poste frontalier.

« Voici les caractéristiques de ce projet. Il convient de mentionner qu'il s'agit d'un projet mis en œuvre directement par le Sedena. C'est un chantier fédéral avec financement fédéral pour construire une voie de transports. Le rôle du gouvernement de l'État consiste à collaborer avec le Sedena sur différents aspects, tels que :

« Pour ce qui est de l'emprise en particulier, on posera 63 km de nouvelles voies ferrées qui vont se raccorder à une autre voie existante de 30 ou 36 km qui relie Nogales et Santa Cruz, avec des lignes vers Agua Prieta et Cananea.

« En ce qui concerne le processus de négociation pour l'emprise, le Sedena a pu avoir accès au chantier, grâce à des accords conclus avec les *ejidos* ou les propriétaires privés. Les travaux en cours ne se déroulent pas sans acceptation sociale. Pour obtenir l'acceptation sociale, il doit y avoir un processus de négociation avec les propriétaires, les membres d'*ejidos* et le Sedena. Ce dernier a aussi soutenu différentes pétitions sociales concernant des enjeux touchant les routes, les puits d'eau, le déplacement d'habitations, etc.

« Le processus se déroule du nord vers le sud, notamment pour les terrains plus grands qui appartiennent aux *ejidos*. Voilà où nous en sommes actuellement. Notre rôle consiste à aider le Sedena pour ce qui est des procédures administratives et des permis, ainsi que l'emprise, mais surtout pour le développement (le promoteur est le Sedena avec le concours du *Secretaría de Comunicaciones y Transportes* [SCT, ministère des Communications et des Transports]), parce qu'en fin de compte, l'agence ferroviaire relève du SCT. Il s'agit d'un projet coordonné à l'échelon national et exécuté par le fédéral. Notre tâche consiste à aider l'exécution prompte et fructueuse du projet. Ce projet doit être achevé d'ici octobre l'année prochaine. Le président a transmis des instructions claires au Sedena : il s'est engagé à construire cette voie ferrée avec le gouvernement d'État. On parle d'un investissement de 7 milliards de pesos. »

#### **Point de presse du gouverneur du Sonora, Alfonso Durazo Montaña, le 28 novembre 2023<sup>15</sup>**

Lors de ce point de presse, le gouverneur affirme qu'un tracé a été convenu, et reconnaît que les travaux auront un impact environnemental. À cet égard, il ajoute que la coordination est en cours avec le *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Profepa, Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement) et le *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales* (Semarnat, ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles) pour y remédier.

ALFONSO DURAZO MONTAÑO : [...] « Nous devons achever la voie ferrée. Nous avons un tracé. Nous collaborons étroitement avec le Profepa et avec le Semarnat. Nous allons remédier à tout impact environnemental que pourraient avoir les travaux de construction.

---

<sup>15</sup> <https://www.youtube.com/live/-WvvlZuQu0k?si=aVF0xE-aGjZoqwsH&t=3995>

« Si on construit la voie de contournement d'Ímuris à Cananea, peu importe le tracé choisi, il y aura un impact environnemental. Ce qui importe, c'est que cet impact ne soit pas ingérable, et que, quel qu'il soit, nous allons y remédier. Par exemple, si nous devons abattre des arbres, nous devons en replanter dans une proportion qui compense leur apport à l'environnement.

« Je veux vous dire que, contrairement à ce qui a été prétendu, certainement, le tracé de la voie ferrée... Nous avons déjà l'emprise pour 43 des 63 km. Nous sommes en négociation pour le reste, et les pourparlers avancent bien. Nous avons la permission de chacun des propriétaires fonciers pour emprunter leurs terrains. Selon la loi, on ne peut pas investir dans un terrain pour lequel le gouvernement fédéral ou d'État ne détient pas officiellement les droits. Donc, bien sûr, nous devons aussi fournir de l'information. »

### 3. Demandes d'information

Étant donné le manque d'information, nous avons présenté diverses demandes d'information à différentes autorités, afin d'obtenir l'étude d'impact environnemental de ce projet de voie ferrée. Dans leur réponse à chacune de nos demandes d'information, les autorités ont répondu que les documents n'existaient pas, ou qu'ils étaient confidentiels. Voilà qui laisse fortement croire que le gouvernement n'a procédé à aucune étude d'impact environnemental pour ce projet. En revanche, l'État du Sonora a indiqué qu'il avait demandé une « autorisation provisoire » pour le projet. Or, la loi ne prévoit pas qu'une « autorisation provisoire » puisse remplacer une étude d'impact environnemental en vertu de l'article 28 de la LGEEPA.

Demandes soumises par l'intermédiaire de la *Plataforma Nacional de Transparencia* (PNT, Plateforme nationale de transparence)

#### **Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena, ministère de la Défense nationale)**

Demande n° [330026423004041](#)

Demande :

« COPIES DES ÉTUDES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, DE CHANGEMENT D'AFFECTATION DES TERRES, ET DE LA PROCÉDURE UNIFIÉE DE CHANGEMENT D'AFFECTATION DES TERRES FORESTIÈRES, MODALITÉ A, POUR LES PROJETS ENVISAGEANT LA CONSTRUCTION DE VOIES FERRÉES DANS LA MUNICIPALITÉ D'ÍMURIS, ÉTAT DU SONORA, AU COURS DES 5 DERNIÈRES ANNÉES »

Réponse :

« VEUILLEZ NOTER QU'AU TERME D'UNE RECHERCHE EXHAUSTIVE DANS LES ARCHIVES PHYSIQUES ET NUMÉRIQUES DE CE MINISTÈRE, **AUCUNE PREUVE DOCUMENTAIRE** CORRESPONDANT À VOTRE DEMANDE **N'A ÉTÉ TROUVÉE. CETTE RECHERCHE A ÉTÉ FAITE CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS ET ATTRIBUTIONS DE CHAQUE SECTEUR ADMINISTRATIF** ÉTABLIS DANS LE *REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL* (RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE), DE SORTE QUE LA **RÈGLE 07/17** PUBLIÉE PAR L'*INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPARENCIA, ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES* (INAI, INSTITUT NATIONAL POUR LA TRANSPARENCE, L'ACCÈS À L'INFORMATION ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS) S'APPLIQUE (**RÈGLE FOURNIE EN ANNEXE**).

« DE PLUS, LA **DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIEROS (DIRECTION GÉNÉRALE DES INGÉNIEURS)** RECOMMANDE QUE VOUS ADRESSIEZ VOTRE DEMANDE AU GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU SONORA, À QUI IL APPARTIENT DE TRAITER ET DE GÉRER L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL. »

Gouvernement de l'État du Sonora

**Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano** (Sidur, ministère de l'Infrastructure et du

## Développement urbain)

Demande n° [260493324000014](#)

Demande : « 1. Je demande une copie non certifiée de la version publique de l'avis technique pour le projet nommé *Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora* (Déplacement des voies ferrées de Nogales, État du Sonora).

2. Je demande des copies non certifiées des approbations visant le projet nommé *Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora*. »

Réponse :

« [...] Par suite d'une recherche exhaustive, en ce qui concerne le point 1, je vous informe par la présente que l'information demandée ne figure pas dans les dossiers de ce ministère. Concernant le point 2, une autorisation provisoire a été accordée le 12 mai 2023 par la *Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental* (Direction générale des impacts et des risques environnementaux) du *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales* (ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles). En ce qui concerne la demande pour obtenir l'autorisation provisoire, veuillez trouver une preuve de l'autorisation en question en pièce jointe à la présente communication officielle. Veuillez noter qu'une partie de celle-ci a été omise, étant partiellement confidentielle aux termes du paragraphe 96(IV) de la *Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública* (Loi sur la transparence et l'accès à l'information publique) de l'État du Sonora. »

**Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat, ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles)**

Demande n° [330026724000005](#)

Demande : « 1. Je demande une copie non certifiée de la version publique de la demande d'"autorisation provisoire" pour le projet nommé *Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora*.

2. Je demande une copie non certifiée de la version publique de la décision concernant l'"autorisation provisoire" pour le projet nommé *Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora* [sic]. »

Réponse :

« [...] nous vous informons par la présente qu'une partie de l'information est classée comme **confidentielle**; [...] »

Le 11 avril, l'avis de tenue d'une étude d'impact environnemental pour le projet *REUBICACIÓN DE LAS VÍAS FÉRREAS DE NOGALES*, dont le promoteur est le gouvernement de l'État du Sonora, a été publié dans l'encart de la *Gaceta Ecológica* (Gazette écologique) du Semarnat (numéro de projet 26SO2024V0008<sup>16</sup>).

Selon l'étude d'impact environnemental du projet en général, celui-ci se situe dans les municipalités d'Ímuris, de Santa Cruz et de Nogales, dans le centre-nord de l'État du Sonora. Les principaux travaux du projet correspondent à deux tronçons de voies ferrées. Le premier tronçon, désigné « Ímuris-Miguel Hidalgo », commence au point milliaire 0+000 dans la municipalité d'Ímuris et s'étend jusqu'au point milliaire 63+152,12 dans l'*ejido* Miguel Hidalgo de la municipalité de Santa Cruz. Il mesure en tout 63,1 km de long. Le second tronçon, désigné « Conexión Frontera », commence à la jonction de la voie ferrée existante près du centre-ville de Nogales, municipalité de Nogales, au point milliaire 88+780, et se termine au point milliaire 98+366,7 d'une autre voie ferrée, toutes deux exploitées en concession par FERROMEX. Ce tronçon est d'une longueur totale de 9,586 km. Il est à noter que l'emplacement exact du projet est caviardé (page 11).

---

<sup>16</sup> Publication n° DGIRA/0016/24, à l'adresse : <[https://sinat.semarnat.gob.mx:8443/Gacetitas/archivos2024/gaceta\\_0016-24.pdf](https://sinat.semarnat.gob.mx:8443/Gacetitas/archivos2024/gaceta_0016-24.pdf)>.



## Étude d'impact environnemental

L'article 28 de la LGEEPA prévoit que l'étude d'impact environnemental est la procédure par laquelle le Semarnat établit les conditions d'exécution des travaux et activités susceptibles d'entraîner un déséquilibre écologique ou de dépasser les limites et conditions fixées dans les dispositions applicables en matière de protection de l'environnement et de préservation et restauration des écosystèmes. Cet article vise ainsi à éviter ou à réduire au minimum les effets négatifs de tels travaux et de telles activités sur l'environnement. Ainsi, dans les cas régis par le REIA, quiconque a l'intention de procéder à des travaux ou à des activités prévues aux articles 28 de la LGEEPA et 5 du REIA doit préalablement obtenir une autorisation environnementale.

Les articles 28 de la LGEEPA et 5 du REIA prévoient que la construction de voies ferrées, ainsi que d'usines ou d'installations dans des aires naturelles protégées de compétence fédérale exige une autorisation environnementale préalable.

La *Suprema Corte de Justicia de la Nación* (Cour suprême de justice de la Nation) a tranché ainsi :

*Suprema Corte de Justicia de la Nación*

Registre numérique : 2024387

Instance : Première chambre

Onzième cycle

Domaine(s) : Administratif, constitutionnel

Thèse : 1a./J. 13/2022 (11a.)

Source : *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación* (Gazette de l'Hebdomadaire judiciaire de la Fédération), livre 12, avril 2022, tome II, p. 848

Type : Jurisprudence

ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL. SON ÉVALUATION GLOBALE ET EXHAUSTIVE, BASÉE SUR LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE ÉTABLIE À CET EFFET DANS LA *LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE*, AINSI QUE DANS SON RÈGLEMENT EN MATIÈRE D'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, DOIT GARANTIR UNE PROTECTION ADÉQUATE DE L'ENVIRONNEMENT.

Faits : Deux personnes ont intenté un recours indirect en *amparo* dans lequel elles dénoncent divers actes et omissions visant à autoriser et à exécuter le projet d'agrandissement du port de Veracruz. Elles soutiennent que les autorités responsables n'ont pas garanti le droit de la personne à un environnement sain, puisqu'elles n'ont pas évalué de façon exhaustive les différents aspects liés à l'impact environnemental potentiel du développement du projet et de sa modification dans l'aire naturelle protégée classée comme refuge marin national nommé *Sistema Arrecifal Veracruzano* (système de récifs de Veracruz). Le juge de district a rejeté l'affaire au motif de l'absence d'intérêt légitime de la part des plaignants. Un recours en appel a été introduit contre cette décision.

Analyse : La première chambre de la *Suprema Corte de Justicia de la Nación* considère que l'autorité environnementale a l'obligation de procéder à une évaluation globale et complète des différents aspects concernant une étude d'impact environnemental en vue d'assurer une protection adéquate de l'environnement. Faire le contraire, c'est-à-dire fragmenter l'étude d'impact environnemental d'un projet de l'ampleur d'un agrandissement portuaire, constitue une violation manifeste de l'article 4 de la Constitution, ainsi que des principes de précaution et de prévention dans lesquels s'inscrit le droit de la personne à un environnement sain.

Justification : Conformément à la procédure administrative d'étude d'impact sur l'environnement prévue par la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*, ainsi que par son règlement en matière d'étude d'impact sur l'environnement, l'autorité compétente doit procéder à une analyse complète et exhaustive du projet, du plan ou du programme soumis à son approbation, en ce qui concerne sa nature, ses objectifs, ses caractéristiques, la répartition spatiale des travaux ou des principales activités, les services, etc., à l'aune des meilleures preuves scientifiques disponibles et à la lumière des principes de précaution, de prévention et de non-régression et du principe *in dubio pro aqua* (en cas de doute, protéger l'eau). Ainsi, elle doit faire en sorte que l'étude d'impact environnemental comprend une analyse exhaustive de l'information relative au projet soumis à autorisation, c'est-à-dire qu'elle doit comprendre

une description et une évaluation du projet, du plan ou du programme dans son ensemble, en ce qui concerne sa nature, ses objectifs, ses caractéristiques, la répartition spatiale des principaux travaux ou principales activités, les services, etc. En d'autres termes, lorsqu'elle rend la décision correspondante, l'autorité environnementale doit se prononcer sur le projet dans son intégralité. En outre, en vertu de la procédure en question, l'autorité doit tenir compte des effets possibles des travaux ou des activités à réaliser dans les écosystèmes concernés et considérer tous les éléments qui les composent, et non seulement les ressources qui seront directement exploitées ou touchées. Qui plus est, lorsqu'elle émet l'étude d'impact sur l'environnement, l'autorité doit analyser si des impacts environnementaux cumulatifs, synergétiques ou résiduels concrets et significatifs susceptibles d'entraîner la destruction, l'isolation ou le morcellement d'écosystèmes sont prévus en raison de l'interaction des travaux, des activités et des projets prévus avec divers composants environnementaux régionaux. Dans le présent contexte, l'autorité a l'obligation de rendre la décision correspondante fondée sur le droit et les faits, et de se prononcer sur l'ensemble du projet soumis à son évaluation, en tenant compte de toute information pertinente, opportune, suffisante et fiable qui pourrait faciliter la prise de décisions et, en particulier, toute information qui permettrait de déterminer la viabilité environnementale du projet à l'examen. En effet, seule une évaluation globale et exhaustive permettra de déterminer s'il convient d'autoriser ou de refuser les travaux, les activités ou le projet et, en cas d'autorisation, de rendre sa mise en œuvre conditionnelle à la modification du projet ou à la mise en place de mesures supplémentaires de prévention et d'atténuation afin d'éviter, d'atténuer ou de compenser tout impact environnemental qui pourrait en découler. En outre, seule une analyse globale et exhaustive permettra d'établir les conditions et exigences *ad hoc* qui doivent être respectées, aussi bien avant le commencement des travaux ou des activités que durant les phases de construction, d'exploitation et d'abandon, de manière à garantir une protection adéquate de l'environnement.

*Amparo* en révision 54/2021. 9 février 2022. Cinq votes des juges Norma Lucía Piña Hernández, Ana Margarita Ríos Farjat, Juan Luis González Alcántara Carrancá, Jorge Mario Pardo Rebolledo et Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena. Juge rapporteur : Juan Luis González Alcántara Carrancá. Greffiers : Monserrat Cid Cabello, Víctor Manuel Rocha Mercado et Fernando Sosa Pastrana.

Thèse de jurisprudence 13/2022 (11a.). Approuvée par la première chambre de la Cour suprême, en séance privée, le vingt-trois mars deux mille vingt-deux.  
Cette décision a été publiée le vendredi 1<sup>er</sup> avril 2022 à 10 h 5 dans le *Semanario Judicial de la Federación* (Hebdomadaire judiciaire de la Fédération), et elle est entrée en vigueur le 4 avril 2022, à des fins de mise en œuvre du point *Noveno* de l'*Acuerdo General Plenario* 1/2021.

## **Présentation de l'étude d'impact environnemental**

Le 11 avril, l'étude d'impact environnemental a été présentée pour le projet *Reubicación de las Vías Férreas de Nogales, Sonora* (numéro 26SO2024V0008). Dans ce document, on déclare ceci : « Le projet porte principalement sur la construction de deux voies de contournement ferroviaires dans la partie nord de l'État du Sonora; elles seront d'une longueur de 63,152 km et de 9,586 km et désignées, aux fins de la présente étude, comme le tronçon "Ímuris-Miguel Hidalgo" et le tronçon "Conexión Frontera", respectivement. Le premier tronçon commencera au point milliaire 0+000, à la jonction avec le point milliaire 69+925 de la ligne existante "Pacific North », dans la municipalité d'Ímuris. Il s'étendra en direction nord-est jusqu'au point milliaire 63+152,12, dans la municipalité de Miguel Hidalgo, pour se raccorder à la courte ligne existante "Nacozari", au point milliaire 35+394,34. Le second tronçon commence au point milliaire 88+780 et se raccorde à la courte ligne existante "Nacozari" au point milliaire 10+274,78 dans la municipalité de Nogales. Il se termine au point milliaire 98+366,7 dans la même municipalité, dans l'agglomération de Nogales, État du Sonora. Les deux lignes existantes sont exploitées par l'entreprise Ferrocarril Mexicano S.A. de C.V. »

Toutefois, les coordonnées géographiques ont été caviardées dans le document (page 11). L'absence de coordonnées géographiques empêche l'évaluation des effets directs de la construction et de l'exploitation du projet. De plus, les annexes ne sont pas disponibles en format numérique.

Le 12 août de cette année, près de deux ans après l'annonce et le lancement des travaux, le projet a reçu une approbation conditionnelle.

## Conclusions

À la lumière de ce qui précède, il apparaît que le gouvernement de l'État du Sonora a demandé une « autorisation provisoire » au Semarnat visant la construction d'une voie ferrée, apparemment par le Sedena ou par l'État du Sonora. Le Sedena et le gouvernement du Sonora ont tous deux nié détenir une telle autorisation provisoire. Qui plus est, le Semarnat et le gouvernement du Sonora ont classé cette information comme confidentielle pendant cinq ans, considérant que ce projet constitue un enjeu de sécurité nationale. Il convient de souligner que ni la LGEEPA ni son règlement en matière d'étude d'impact environnemental ne reconnaît le concept d'« autorisation provisoire ».

## 4. État d'avancement du projet

En octobre 2023, nous nous sommes rendus dans la municipalité d'Ímuris pour documenter l'avancement des travaux. Nous y avons vu différents types de machines, des véhicules transportant des matériaux et du personnel s'affairant à la construction.

Preuves photographiques







Des preuves vidéo se trouvent à l'adresse : <<https://shorturl.at/hOQR6>>.

En mars 2024, nous nous sommes rendus cette fois à l'aire de conservation volontaire El Aribabi afin de documenter le tracé de la voie ferrée.











## 5. Impact environnemental

Nous expliquons ci-dessous en quoi ce projet entraîne des dommages environnementaux, étant donné l'omission d'assurer l'application efficace de sa législation de l'environnement.

- ☒ Nous indiquons que la question a été présentée aux autorités compétentes de la Partie en cause et fournissons toute réponse reçue, le cas échéant.
- ☒ Nous décrivons si des mesures raisonnables ont été prises, ou si des recours privés prévus par la loi de la Partie ont été exercés avant de présenter la communication.
- ☒ Nous confirmons que la communication ne se fonde pas sur des reportages tirés exclusivement de moyens d'information de masse.

### **La question a été présentée aux autorités compétentes de la Partie en cause.**

Conformément aux articles 8 et 17 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* (CPEUM, Constitution politique des États-Unis du Mexique) et à l'article 189 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), une plainte de citoyens a été adressée au *Procuraduría Federal de Protección al Ambiente* (Profepa, Bureau du procureur fédéral chargé de la protection de l'environnement) concernant l'exécution de travaux de construction prévus à l'article 28 de la LGEEPA sans l'autorisation environnementale nécessaire.

### **Annexe 1**

#### **Des mesures raisonnables ont été prises, ou des recours privés prévus par la loi de la Partie ont été exercés, avant de présenter la communication.**

La section 3 de l'exposé des faits (G) décrit les différentes demandes faites par l'intermédiaire de la *Plataforma Nacional de Transparencia* (PNT, Plateforme nationale de transparence).

#### **La présente communication ne se fonde pas sur des reportages tirés exclusivement de moyens d'information de masse.**

Dans l'exposé des faits, nous citons les comptes-rendus sténographiques de source officielle des conférences de presse du président Andrés Manuel López Obrador et du gouverneur du Sonora Alfonso Durazo Montaño.

Nous fournissons également des preuves documentaires des demandes faites par l'intermédiaire de la PNT, de même que des photos et vidéos prises sur place pour étayer les faits.

## H. Liste des documents d'accompagnement

29. Joignez des copies complètes et lisibles des documents mentionnés dans la communication. Vous pouvez également utiliser des hyperliens afin de les télécharger. Remplissez la section ci-dessous en énumérant les documents dans l'ordre cité dans la communication. N'incluez pas de loi ni de règlement cité dans la communication.

1. Plainte au Profepa : <<https://tinyurl.com/denunciatrenprofepa>>
2. Réponse à la plainte de citoyens : <<https://tinyurl.com/respuestadenuncia>>
3. Réponse à la demande de consultation publique : <<https://tinyurl.com/nieganconsulta>>
4. Communication au Semarnat : <<https://tinyurl.com/cartasemarnattren>>
5. [Certificat Conanp-317/2012](#), reconnaissant « El Aribabi Fracción B » comme une aire naturelle protégée dans la catégorie des aires de conservation volontaire
6. Demande n° [330026423004041](#) au Sedena
7. Demande n° [260493324000014](#) au Sidur de l'État du Sonora
8. Demande n° [330026724000005](#) au Semarnat
9. Vidéos et photos : <<https://shorturl.at/hOQR6>>
10. Tracé du projet en format KMZ : <<http://t.ly/Rvb2f>>
11. [Accusé de réception du dossier par la Comisión Nacional de Derechos Humanos \(Commission nationale des droits de la personne\)](#)