



Monsieur Yves FLORAND
Président de la Commission d'Enquête Publique
Hôtel de Ville
Place de la mairie
30129 - MANDUEL

Clermont l'Hérault, le 17 mars 2017

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique,

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques relatives respectivement au projet d'aménagement de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et au projet d'aménagement de la voirie d'accès à la gare.

Ces enquêtes publiques s'inscrivent dans le cadre de l'instruction de plusieurs décisions :

- la déclaration d'utilité publique du projet de gare et de ses voies d'accès
- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaire à la réalisation de la gare et de ses voies d'accès
- la mise en compatibilité des plans d'urbanisme des communes de Manduel et Redessan pour la réalisation de la gare et de ses voies d'accès
- l'autorisation unique au titre de l'ordonnance 2014-619 *relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement*, intégrant les volets loi sur l'eau (L 214-1 et suivants du code de l'environnement) et dérogation

à l'interdiction de détruire les habitats et la faune protégée (L 411-2 4° du code de l'environnement) et portant sur l'aménagement de la seule gare hors voies d'accès

- les permis de construire nécessaires aux aménagements projetés.

Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de gare sont déposés par SNCF Réseau – agissant en qualité de maître d'ouvrage. Concrètement le projet de gare comprend : l'aménagement d'un bâtiment voyageurs, la gare routière, le parvis de la gare, un parc de stationnement et les aménagements d'infrastructures nécessaires à la gare.

Les dossiers constitués en vue des décisions nécessaires au projet de voies d'accès sont déposés par la communauté d'agglomération de Nîmes métropole - en tant que maître d'ouvrage. Concrètement le projet de voies d'accès prévoit l'aménagement d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle.

Sur le plan procédural, les deux enquêtes publiques « dites uniques », relatives à la gare d'une part et à ses voies d'accès d'autre part, sont distinctes. Toutefois, les deux dossiers d'enquête publique ont partie commune et la commission d'enquête désignée par Mme la Présidente du Tribunal Administratif a nommé la même commission d'enquête pour les deux enquêtes publiques.

Dans ces conditions, vous voudrez bien trouver ci-après, dans un seul document nos observations sur les dossiers présentés dans les deux enquêtes publiques.

Ces observations portent essentiellement sur les dossiers constitués en vue des décisions :

- de déclaration d'utilité publique,
- d'autorisation unique.

Veillez agréer, M. le président de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations respectueuses.

Simon Popy,
Président de FNE LR

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a horizontal line extending to the right.



ENQUETES PUBLIQUES UNIQUES RELATIVES A L'AMENAGEMENT DE LA GARE NOUVELLE DE NIMES MANDUEL REDESSAN ET DE SES VOIES D'ACCES

Observations de FNE LR

SOMMAIRE

Contexte	5
I. Sur l'évaluation environnementale	7
1.1. Sur le périmètre de l'étude d'impact	7
1.1.1. sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / Gares)	7
1.1.2. sur le refus de prendre en compte le projet de PUM	8
1.2. Sur l'analyse des variantes au projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel	10
1.3. Sur l'insuffisance de la démonstration de l'intérêt socio-économique du projet de gare de Nîmes Manduel ..	12
1.3.1. Sur l'accessibilité à la gare et les modifications des déplacements prévisibles	13
Transports doux	13
Transports publics	14
Liaisons et flux vers les autoroutes A9 & et A54	14
Parkings	16
Possibilité d'une 3 ^{ème} voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes	17
1.3.2. Sur l'insuffisance des justifications économiques	17
II. Sur l'autorisation unique au titre du code de l'environnement	19
II.1. Sur le périmètre de l'autorisation unique soumise à l'enquête publique	19
II.2. Impacts sur la biodiversité	20
II.2.1. les espèces présentes impactées	20
Sur l'Outarde canepetière	21
Sur l'Œdicnème criard	24
Sur le Rollier d'Europe	24

Sur les reptiles, le Lézard ocellé et les amphibiens	25
Sur les insectes et la magicienne dentelée	26
II.1.3. Sur le respect des conditions déroger a l'interdiction espèces protégées.....	26
II.2.3. Impact sur les objectifs de préservation et de conservation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises »	27
II.2. Impact sur la masse d'eau souterraine « alluvions anciennes de la Vistrenques et des Costières	29

CONTEXTE

Déclaré d'utilité publique en 2005, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une liaison ferroviaire prévue pour un usage mixte (voyageurs et fret) en cours de construction entre Manduel, commune du Gard située à l'est de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située au sud-est de Montpellier.

Le CNM s'intègre dans un projet plus vaste visant à relier la frontière espagnole à la ligne de Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV). Ce projet global nécessite la réalisation d'une ligne future de Lattes à Perpignan afin de rejoindre la Ligne de Perpignan à Figueras (mixte TGV et fret), déjà réalisée, qui franchit la frontière franco-espagnole au niveau du Perthus et interconnecte le réseau ferroviaire grande vitesse espagnol au réseau français, et dont l'exploitant TP Ferro a été mis en liquidation judiciaire le 15/09/2016. Le projet de ligne Lattes à Perpignan en est à la phase d'étude préalable et, à ce jour, les conditions de son financement ne sont pas définies.

Bien que le projet de CNM - tel que déclaré d'utilité publique en 2005 - ne prévoyait pas l'aménagement de gare sur son tracé, il a été décidé en 2012 que deux gares nouvelles TGV devaient être aménagées sur le CNM au niveau des agglomérations de Nîmes et Montpellier¹.

La gare nouvelle de Montpellier sud la Mogère a été déclarée d'intérêt général dans le cadre de la procédure de déclaration de projet prévue à l'article L 126-1 du code de l'environnement le 31 décembre 2014 par le président de Réseau Ferré de France. Elle est aujourd'hui en cours de construction.

La réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel apparaît comme la dernière phase d'un projet « ferroviaire global » qui comprend, le CNM, la gare de Montpellier sud la Mogère et enfin la gare de Nîmes Manduel.

Ce projet ferroviaire global, et plus particulièrement ses composantes gares nouvelles, s'inscrit dans, et appelle, la réalisation de deux projets d'aménagement urbains d'envergure autour des gares nouvelles :

- **le projet dit de la ZAC OZ** qui s'étend sur une surface totale de 350 ha autour de la gare de la Mogère en cours de construction. La première tranche de ce projet d'urbanisation, dite ZAC OZ1, qui porte sur les 60 hectares les plus proches de la future gare nouvelle, a été autorisée. Les terrains naturels qui vont accueillir la ZAC OZ forment le dernier corridor biologique terrestre au sud de Montpellier. Ils sont traversés par le cours d'eau du Negue Cats qui présente un risque de crues importantes.
- **le projet dit de « pôle Urbain Multimodal » à proximité de la gare de Nîmes Manduel** qualifié de « *projet économique ambitieux* » dans les documents d'enquêtes publiques mais encore mal défini y compris dans la définition de son emprise au sol finale (330 ha ? 180 ha ? 158 ha ? ...). Ces projets d'aménagement urbain et de gare s'inscrivent dans des espaces naturels présentant une biodiversité remarquable et particulièrement menacée et surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », utilisée pour l'alimentation en eau potable.

¹ Cette décision est attestée par la convention de financement du 25 avril 2012, prévoyant simultanément le financement du CNM et des deux gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes, et dont la première page s'intitule « Programme d'ensemble du Contournement de Nîmes et de Montpellier – Accord-cadre »

Il convient de préciser que sur plainte de France Nature Environnement, la Commission Européenne a engagé une procédure « EU Pilot » pour demander aux autorités Françaises « des éclaircissements sur les conditions dans lesquelles les impacts environnementaux des différents projets associés au CNM au sud de Montpellier ont été pris en compte préalablement à l'autorisation de ces projets ». La procédure « EU Pilot » permet à la Commission d'interroger un État membre sur une question relative à l'application du droit européen, avant une éventuelle procédure d'infraction. Aujourd'hui cette procédure est en cours (pièce n° 1 – courrier de la direction générale de l'environnement de FNE)

Après avoir rappelé ces éléments de contexte FNE LR souhaite présenter des observations sur :

- l'évaluation environnementale (étude d'impact) qui accompagne la déclaration d'utilité publique de la gare et de ses voies d'accès en abordant successivement son périmètre et la question de l'analyse des variantes au projet de gare,
- le demande d'autorisation unique en abordant successivement son périmètre, sa partie dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées, sa partie « Natura 2000 » et enfin sa partie autorisation loi sur l'eau.

I.SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

I.1. SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

I.1.1. sur le refus de prendre en compte le projet ferroviaire global (CNM / Gares)

Le CNM a été déclaré d'utilité publique en 2005 alors qu'il n'était pas prévu d'aménager des gares au niveau des agglomérations de Nîmes et de Montpellier ainsi que les projets urbains qu'elles appellent et qui les justifient.

L'étude d'impact jointe au dossier de déclaration d'utilité publique n'évaluait donc à aucun moment les incidences environnementales de l'aménagement des gares associées sur le CNM.

Dans un tel contexte, Réseau ferré de France a spécialement saisi l'autorité environnementale dans le cadre de la procédure dite de « cadrage préalable » pour qu'elle lui indique le périmètre de l'étude d'impact à produire en vue de l'aménagement de la gare nouvelle de Montpellier.

En réponse l'Autorité environnementale du CGEDD a souligné la nécessité de réaliser une évaluation globale de l'ensemble des effets cumulés des projets CNM / Gares / Projets Urbains.

Très précisément, faisant référence à son avis rendu sur l'étude d'impact de la gare de Montpellier, l'Ae du CGEDD précise dans le « cadrage préalable » à la réalisation de l'étude d'impact de la gare nouvelle de Nîmes :

« Dans le même avis [avis sur l'étude d'impact de la gare nouvelle de Montpellier], l'Ae avait relevé que le CNM constituait, avec la gare nouvelle de Montpellier, un programme de travaux à réalisation simultanée. De façon cohérente avec cet avis, pleinement confirmé par la convention du 25 avril 2012, l'Ae confirme que les trois opérations constituent bien un programme de travaux constituant une unité fonctionnelle. En conséquence, l'étude d'impact du projet doit apprécier les impacts résultant du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier pour les enjeux pour lesquels des modifications significatives seraient intervenues depuis que le CNM a été déclaré d'utilité publique, notamment en ce qui concerne l'état initial (par exemple, l'état de conservation de certaines espèces), la consistance des projets constituant le programme (par exemple, en termes de services prévisibles de TGV, TER et fret) ou leurs effets (par exemple, en termes de flux de voyageurs et de dessertes des gares). » (page 11)

A la lecture des documents présentés aux enquêtes publiques sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, il s'avère que les demandes d'analyse globale de l'Autorité Environnementale n'ont pas été suivies par SNCF Réseau.

En effet, l'étude d'impact jointe aux dossiers d'enquêtes publiques ne présente pas d'analyse des impacts de l'aménagement de la gare de Nîmes Manduel sur le projet ferroviaire global.

Cela est relevé d'emblée dans la synthèse de l'avis de l'Ae du CGEDD dans le projet de gare nouvelle de Montpellier en ces termes :

« Contrairement à ce qui avait été indiqué dans cet avis (avis de cadrage), le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés. » (p.3)

Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare sans évaluer ses conséquences sur le réseau ferroviaire dans lequel elle s'insère d'une part et , d'autre part, sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à lettre de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose.

En page 4 du mémoire en réponse aux avis obligatoires le maître d'ouvrage soutient que : « *la gare nouvelle de Nîmes – Manduel – Redessan ne constitue pas un programme de travaux ni avec le CNM parce que décidé bien antérieurement, ni avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France parce que répondant à des besoins locaux* ».

Toutefois, le projet de gare de Nîmes-Manduel repose essentiellement sur l'opportunité offerte par la réalisation du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Que ces réalisations aient été décidées et autorisées antérieurement au projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel ne soustrait pas le maître d'ouvrage à l'obligation d'étude des effets cumulés du programme global et/ou d'actualisation des études précédemment réalisées (CNM et gare nouvelle de Montpellier).

Compte tenu des éléments de cadrage préalable clairs présentés par l'Ae du CGEDD, FNE LR ne doutait pas que l'étude d'impact de la gare de Nîmes Manduel allait présenter une analyse complète des effets cumulés du projet ferroviaire global.

Cela apparaissait d'autant plus nécessaire dans un contexte où Madame la Présidente de la région Occitanie avait annoncé la décision de geler le financement régional de la gare de Montpellier dans l'attente d'une clarification des enjeux en termes de trafic ferroviaire.

En refusant de prendre en compte le projet ferroviaire global, l'étude d'impact ne répond pas aux attentes de notre mouvement.

1.1.2. sur le refus de prendre en compte le projet de PUM

L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique ne porte pas sur le programme urbain dit « pôle Urbain Multimodal » prévu à proximité de la gare de Nîmes Manduel alors que le dossier indique que c'est ce projet d'aménagement urbain qui justifie – au moins en partie - l'utilité publique attachée au projet de gare de Nîmes Manduel.

Là encore, dans son avis valant cadrage préalable, l'Ae demandait que le projet de PUM soit intégré à l'étude d'impact du projet de gare en précisant :

« Pour ce qui concerne le projet urbain multimodal, la définition la plus récente de ce projet rend difficile l'appréciation de ses composantes devant être considérées comme faisant partie du même programme d'opérations. Compte tenu de la volonté affirmée par SNCF Réseau et Nîmes-Métropole d'un « véritable projet de territoire, à la hauteur de la future gare qui constitue un moteur puissant de développement », la première phase du projet urbain multimodal, en continuité directe avec le pôle d'échange multimodal, semble, pour l'Ae, indissociable du programme d'ensemble et, à ce titre, devrait être intégré dans le même programme de travaux. »

Là encore, dès la synthèse de son avis sur le dossier soumis aux enquêtes publiques l'Ae constatait que ces recommandations n'avaient pas été suivies en ces termes :

« Le dossier ne porte pas non plus sur les développements urbains induits par le projet de gare, sur un périmètre de ZAD confirmé par arrêté en 2016. »

Sur ce point SNCF indique page 19 de son étude d'impact :

« Pour l'élaboration de l'étude d'impact et du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, SNCF Réseau a pris en compte ces observations de l'autorité environnementale et a étudié, avec Nîmes Métropole, les interactions et les liens fonctionnels entre les projets de gare nouvelle et de PUM, en particulier la voirie d'accès à la gare nouvelle qui constituera l'armature primaire du réseau viaire de la zone à urbaniser du PUM. Toutefois, en décembre 2015, Nîmes Métropole a informé SNCF Réseau du retard que prenait le PUM, compte tenu des enjeux rencontrés dans la définition du projet, qui impliquaient des réflexions à plus grande échelle sur l'aménagement du territoire de Nîmes Métropole. Cette position a été réitérée en avril 2016 ... »

Le maître d'ouvrage reconnaît que :

« ... Les dossiers des procédures d'enquête publique du projet de gare nouvelle de Manduel ont donc été conçus en intégrant les voiries d'accès à la gare mais de manière indépendante des futures procédures d'autorisation du PUM. »

Or, le projet de PUM est présenté comme une des justifications de l'utilité publique de la gare :

- il est présenté comme une « opportunité autour de la gare » comme le souligne l'Ae dans son avis
- le protocole d'accord entre Réseau ferré de France et Nîmes-Métropole signé le 7 janvier 2015, pour la « mise en œuvre du projet urbain multimodal et la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel », a pour objet de « préciser les engagements réciproques d'une part de RFF, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et maître d'ouvrage de future gare nouvelle de Nîmes-Manduel, et d'autre part de la communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, maître d'ouvrage des futurs aménagements urbains dans le cadre du projet urbain multimodal (PUM) et pour partie nécessaires au fonctionnement de la gare ».

- concernant le PUM les documents soumis à enquête publique précisent :

« Suite aux études préalables, les principales lignes directrices sont la réalisation d'un pôle touristique et d'un pôle tertiaire. Cet « écoquartier » compterait également des équipements publics, le tout représentant à l'horizon 2040 environ 320 000 m² de surface de plancher. Le périmètre physique global de l'aménagement, incluant la surface de la gare, représenterait une surface de 180 ha dont 105 ha occupés (constructions, voiries, espaces verts). Le reste du périmètre correspondrait aux emprises ferroviaires déjà présentes et pour une cinquantaine d'hectares, à des espaces agricoles qui seraient préservés et valorisés dans le cadre du projet urbain. Le pôle urbain prendra la forme de 2 quartiers bien distingués de part et d'autre de l'avenue de la gare (route digue) »

Au-delà de la question de savoir si le projet de PUM constitue avec la gare « un programme de travaux » au sens du code de l'environnement, FNE LR estime que si la gare nouvelle de Nîmes appelle un projet urbain de cette ampleur, il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet de PUM sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

En effet, il n'est ignoré de personne que :

- les surfaces de sols susceptibles d'être artificialisées par le projet de gare et de PUM, quel que soit leur usage, sont importantes,
- la zone d'aménagement différé destinée à accueillir le PUM est en partie située dans le site Natura 2000 des Costières Nîmoises déjà largement impacté par le CNM et l'importante pression d'aménagement que subit cette zone,
- le projet de gare et la zone destinée à accueillir le PUM surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », aujourd'hui à la fois fortement utilisée pour l'eau potable (elle dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants) alors qu'elle n'atteint pas le bon état chimique en 2015 (présence de nitrates et de pesticides).

Dans ces conditions FNE LR estime que l'ensemble des effets cumulés du projet de PUM et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact.

1.2. SUR L'ANALYSE DES VARIANTES AU PROJET DE GARE NOUVELLE DE NIMES-MANDUEL

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prescrit que l'étude d'impact doit contenir :

« Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine »

Sur ce point, dans son cadrage préalable, l'Ae précisait :

« Compte tenu, à la fois, du caractère ouvert de la conclusion du débat public relatif au projet LNMP sur l'opportunité d'une gare nouvelle à Nîmes, l'analyse des variantes devra inclure, outre les variantes déjà présentées au débat public, la variante « sans gare nouvelle » et être conduite au regard des effets sur l'environnement et la santé humaine. »

Dans son étude d'impact, SNCF Réseau écarte *de facto* le scénario sans gare nouvelle et sans raccordement de la gare de Nîmes Centre au CNM au motif d'un hypothétique choix des opérateurs ferroviaires de ne plus desservir Nîmes Centre et Montpellier Centre.

Pour FNE LR cette hypothèse apparaît peu probable. En effet, il est facile de constater que SNCF Mobilités est souvent amenée à faire un choix inverse, car beaucoup de gares TGV excentrées et sans correspondance sont désertées par les voyageurs, comme Amiens-TGV Haute Picardie, « la gare des betteraves », ou Lorraine-TGV, citée dans le rapport 2013 de la Cour des Comptes, ou encore Vendôme-TGV, tombée dans l'oubli.

Aujourd'hui, le choix de SNCF Mobilités a été de rénover totalement la gare Montpellier-Centre et d'annoncer 2 A/R par jour en 2018 à la gare Montpellier Sud de France (le 26 octobre 2016 en comité de pilotage du CNM, cité par la Région Occitanie).

A titre d'illustration, cela est très loin des prévisions de SNCF Réseau qui avait prévu en 2011 que la gare de Montpellier Sud de France accueillerait 11 A/R par jour en 2016 alors que la gare de Nîmes Manduel ne serait pas encore construite !

La variante proposée dans l'étude d'impact jointe aux enquêtes publiques comprend un raccordement à créer et permettant à des TGV de desservir la gare de Nîmes Centre depuis et vers le CNM en direction de Montpellier.

Dans son avis sur l'étude d'impact jointe au dossier soumis aux enquêtes publiques, après avoir estimé que la présentation des impacts de cette variante était « peu étayée » l'Ae recommande :

« que la comparaison des variantes soit effectuée avec le scénario sans gare nouvelle, y compris sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire ». (p.18)

FNE LR souhaite souligner que l'utilisation des mêmes hypothèses que celles retenues par SNCF Réseau pour les trois scénarios avec gare envisagés (temps de parcours de base utilisés sont issus du site internet viamichelin.com ; majorés de 10 % pour tenir compte de la congestion, et de 20 % quand le trajet requiert la

traversée du centre-ville de Nîmes) permettrait de conclure que l'accès à la gare nouvelle de Manduel nécessiterait un temps supplémentaire – par rapport à la situation actuelle - de l'ordre de 30 mn pour les habitants de Nîmes ou Alès, de l'ordre de 5 à 10 mn pour ceux de Saint Gilles et Vauvert.

Seuls les habitants d'Uzès et de Beaucaire trouveraient bénéfice de 10 à 15 mn (par rapport à un accès à Avignon TGV en ce qui concerne Beaucaire).

En ce qui concerne les voyageurs faisant le choix des transports en commun entre Nîmes et la gare nouvelle de Manduel, ces temps d'accès seraient plutôt au minimum d'une heure du fait des ruptures de charge, des temps d'attente des navettes et d'achat des titres de transport, et des temps d'acheminement et de diverses haltes.

La lecture de l'évaluation socio-économique produite par SNCF Réseau pour la gare Montpellier Sud de France éclaire sur les critères utilisés pour rejeter l'alternative « sans gare » : on y apprend notamment que SNCF Réseau a pour pratique habituelle de doubler les temps d'attente des voyageurs dans les gares existantes (mais pas dans les gares nouvelles). Cette opération arbitraire permet à SNCF Réseau d'attribuer aux projets de nouvelles gares un gain de temps imaginaire pour les voyageurs.

Pour FNE LR ces éléments, dont la liste n'est pas exhaustive, démontrent que le scénario sans gare n'a pas fait l'objet d'une étude suffisamment approfondie.

1.3. SUR L'INSUFFISANCE DE LA DEMONSTRATION DE L'INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET DE GARE DE NIMES MANDUEL

Dans la partie de son avis sur l'étude socio-économique l'Ae écrit :

« Dans l'état initial, peu de trains circuleront sur le CNM, dès lors que les trains qui s'arrêteront en gare nouvelle de Montpellier ne s'arrêteront pas à Nîmes. Par conséquent, l'essentiel du bénéfice de la gare est attribué aux gains de temps de 10 minutes entre Nîmes et Montpellier pour les trains qui empruntent le CNM. Toutefois, ce raisonnement ne tient aucun compte des temps d'accès aux gares et l'évaluation socio-économique n'apporte aucune information pour ce qui concerne la desserte de la gare de Montpellier. Au vu de ces différents extraits du dossier, il semble difficile d'attribuer ce bénéfice à la nouvelle gare indépendamment du CNM, ce qui conduit à considérer que les résultats de la discussion de l'évaluation socio-économique portent bien sur le CNM avec la gare.

La valorisation du report modal (de la route et de l'aérien vers le fer) est, de surcroît, peu crédible, faute d'être explicite. En premier lieu, le dossier affirme sans le justifier que « pour la majorité des territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits », ce qui n'apparaît pas spontanément évident, si on considère la zone de chalandise de la gare présentée à la figure 49 (triangle Alès, Le

Grau-du-Roi, Arles-Beaucaire). Par exemple, elle évalue à 935 000 véhicules.km le surcroît de déplacements routiers pour accéder à la gare nouvelle l'année de la mise en service (pour environ un million de voyageurs). Ce surcroît serait largement compensé par les gains en termes de reports modaux de 29 millions de véhicules.km en moins "sur le réseau national" et de 5 millions de voyageurs.km aérien en moins "à l'échelle nationale", là aussi sans discrimination des gains du CNM et de la gare. Même sur une période d'étude de 50 ans, il n'est pas expliqué pourquoi le gain pour l'ensemble de la période d'évaluation serait de 750 millions de voyageurs.km aérien »

1.3.1. Sur l'accessibilité à la gare et les modifications des déplacements prévisibles

Le Plan de Déplacement Urbain affiche un objectif de développement de l'intermodalité en détaillant les aménagements visés par le SCoT « Sud du Gard » en vue d'une meilleure performance des transports collectifs et favoriser leur recours. La diminution du trafic automobile figure parmi les objectifs que se fixe le plan de déplacements urbains de Nîmes-Métropole approuvé le 6 décembre 2007. Malheureusement, à ce stade aucune modalité de desserte particulière, sinon que la création d'une avenue entre la commune de Manduel et la gare nouvelle, n'est décrite que ce soit par le PDU ou par les documents proposés aux enquêtes publiques.

Transports doux

Concernant les modes doux, que SNCF Réseau feint de pouvoir développer, il suffit de lire sa propre étude de 2009 sur les localisations possibles (citée dans l'étude d'impact, p. 246) pour vérifier que ces objectifs ne recouvrent aucune réalité :

« 6.1.2.2.4 Accessibilité aux modes doux (...) Quoiqu'il en soit, le potentiel de desserte en 2 roues de chacun des sites est extrêmement limité : aucune des gares potentielles n'est située en zone urbanisée ou à proximité de secteurs densément peuplés. De plus, l'accès modes doux à une gare est plus fréquent lors de déplacements quotidiens que de déplacements irréguliers, ce qui ne correspond pas à la majorité du type de clientèle d'une gare ferroviaire.

L'accessibilité marche à pied est quasi-inexistante et hors de propos étant donnée la localisation des différents sites. »

L'absence de toute prise en compte des modes doux se remarque également à l'absence, sur les plans du projet, de la véloroute (piste cyclable longue distance), décidée par le Conseil Départemental du Gard, et en cours de construction le long du CNM. À la hauteur du projet, cette véloroute se trouve pourtant au nord du CNM, et donc en plein milieu du projet présenté.

Transports publics

L'exemple d'autres gares TGV montre que la desserte de la gare TGV en transports publics rendra peu compétitifs les transports publics.

Concernant les transports urbains, Nîmes-Métropole annonce une modification des lignes d'autobus 31 et 32. Or ces lignes présentent des conditions dissuasives car elles ont une fréquence très faible (aux heures de pointe : 45 mn pour la ligne 31 et 1 h pour la ligne 32) et un temps de parcours très long (45 mn pour la ligne 31 et 30 mn pour la ligne 32) ; SNCF Réseau annonce des relations TER « *en 8 minutes* » entre Nîmes et Manduel. En réalité, le projet ne prévoit pas de desserte synchronisée, cette liaison ne serait donc assurée que par les TER de la ligne Nîmes – Tarascon-sur-Rhône (en direction de Marseille ou d'Avignon-centre). Avec 2 voies TER et 2 voies TGV, les trains ne peuvent pas s'attendre pour assurer les correspondances en cas de retard. Dans une situation plus favorable, la gare Valence-TGV où il y a 4 voies TGV, on constate que les temps de correspondance vont de 20 à 45 minutes, très loin des 8 minutes promises.

Cette déficience de la liaison ferroviaire et des transports urbains, la quasi-impossibilité des liaisons par modes doux (piétons et vélos), et le mitage urbain prévu autour du projet, font que la voiture individuelle sera le principal moyen d'accès à la gare TGV. SNCF Réseau a reconnu, dans le cas de la gare Montpellier Sud de France (pourtant bien moins éloignée de la ville), que cette desserte automobile aurait plus d'impacts négatifs que les impacts positifs attendus du report modal vers le rail attendu (sans justification) de la gare :

« Le bilan des tiers est négatif en raison de l'augmentation des rabattements vers les gares, qui provoquent plus de nuisances que celles évitées grâce au transfert modal » (Évaluation socio-économique de Montpellier-Mogère, p. 421, « 3.3.7 Rentabilité socio-économique »).

Pour FNE LR, le projet implique donc un accès principalement en voiture individuelle à la gare TGV, avec des impacts négatifs pour les usagers et l'environnement.

Liaisons et flux vers les autoroutes A9 & A54

Si le dossier évoque bien la relative proximité du projet avec les autoroutes A9 et A54, parfois pour vanter la qualité des dessertes et plus souvent pour relativiser ses impacts environnementaux, il omet toute évaluation de l'impact des flux de véhicules entre le projet (gare et PUM) et ces autoroutes.

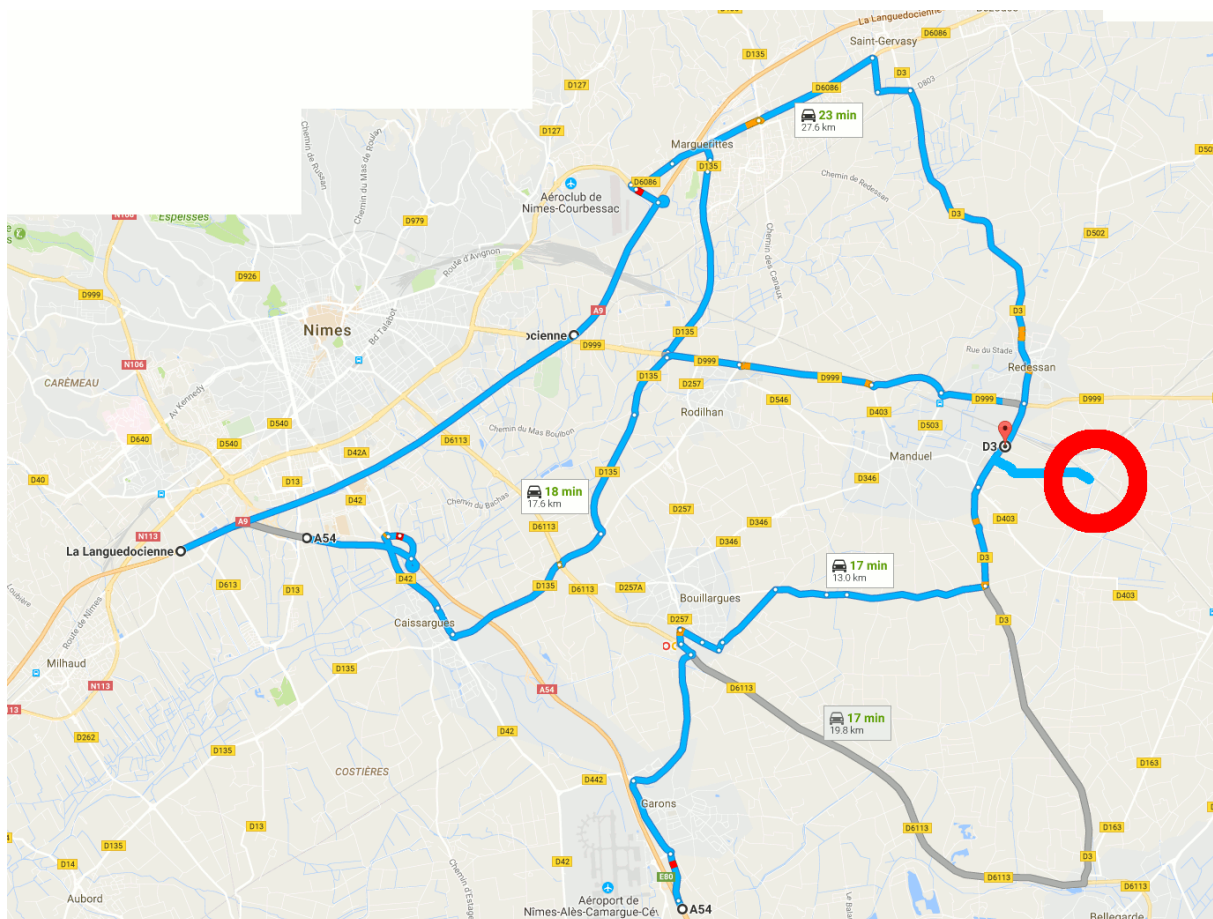
Or l'accès à la gare TGV depuis ces autoroutes est malaisé et génère des impacts importants, quel que soit l'itinéraire choisi par les automobilistes :

- Pour atteindre la D3 et la voie d'accès à la gare, l'itinéraire peut emprunter la D999 Nîmes-Manduel, soit depuis l'A54 (sortie Nîmes-centre) et le village de Caissargues, soit depuis l'A9 (sortie et village de Marguerittes).
- Depuis l'A9 (sortie Marguerittes), l'automobiliste peut également emprunter la D6086 jusqu'à Saint-Gervasy, puis la D3 via le village de Redessan : ce trajet est plus long et plus impactant.

- Depuis l'A54 (sortie aéroport de Garons), l'automobiliste peut également traverser les villages de Garons et de Bouillargues jusqu'à la D3, ou bien emprunter la D6113 de Bouillargues jusqu'à la D3 au niveau de Bellegarde (ce dernier itinéraire est sensiblement plus long).

Dans tous les cas, l'accès des véhicules à la gare TGV et au PUM depuis les autoroutes A9 et A54 nécessite un long trajet par le réseau secondaire, source d'un temps de parcours excessif et d'impacts locaux importants sur les villages traversés. En cas de succès de la gare TGV et de la PUM, ces axes secondaires seraient saturés et devraient être réaménagés, ce qui entraînerait des impacts financiers et environnementaux considérables, non évalués dans le projet.

Pour FNE LR les impacts des accès routiers depuis les autoroutes « voisines » A9 et A54 sont ignorés dans l'étude d'impact et dans l'évaluation socio-économique. Le temps de parcours est pourtant important, et le trafic induit par la gare TGV et le PUM aurait un impact important sur le réseau secondaire, susceptible de nécessiter d'importants réaménagements, non évalués.



Synthèse des accès routiers à la gare TGV depuis les autoroutes A9 et A54

Parkings

Dans son avis sur le dossier soumis à enquête publique l'Ae précise :

« Le dossier décrit assez finement les caractéristiques de chaque composante du projet de gare, à l'exception des parkings et de la voirie qui accède au parking nord (à gauche sur la figure 3), dont la localisation et les emprises sont évoquées dans certaines pièces du dossier, mais pas toujours de façon cohérente.

L'Ae recommande de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus. »

Hormis les emplacements prévus pour les loueurs automobiles, taxis, dépose-minute, etc... SNCF Réseau a prévu 855 places de stationnement longue et courte durée (page 557 de l'étude d'impact). Compte tenu de l'expérience des gares TGV d'Aix-les Milles, d'Avignon TGV ou d'Alixan-Valence TGV où le stationnement sauvage est un phénomène très important, cette capacité paraît sous-dimensionnée au vu des prévisions de fréquentation de la gare nouvelle (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 1,6 millions en 2040). Rappelons que, malgré une capacité portée à 3000 places de stationnement ce sont encore quelques centaines de véhicules qui stationnent en dehors des emplacements prévus de la gare d'Avignon-TGV en raison d'une offre insuffisante ou à tarif excessif. Voir également les exemples de stationnement sauvage autour des gares Aix – Les Milles TGV (13 parkings, plus de 4000 places et encore un projet d'agrandissement) ou Valence - Alixan TGV.

SNCF Réseau fait mention d'une possibilité de parking aérien en cas de nécessité mais sans en préciser la capacité et les conséquences possibles (diminution de la capacité de stationnement en surface ? ...).

Ainsi, alors que la voiture individuelle sera probablement le premier mode d'accès à la gare, les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Dans son avis sur le dossier soumis à enquête publique l'Ae précise :

« Le dossier décrit assez finement les caractéristiques de chaque composante du projet de gare, à l'exception des parkings et de la voirie qui accède au parking nord (à gauche sur la figure 3), dont la localisation et les emprises sont évoquées dans certaines pièces du dossier, mais pas toujours de façon cohérente.

L'Ae recommande de présenter clairement les caractéristiques des parkings prévus. »

Hormis les emplacements prévus pour les loueurs automobiles, taxis, dépose-minute, etc... SNCF Réseau a prévu 855 places de stationnement longue et courte durée (page 557 de l'étude d'impact). Compte tenu de l'expérience des gares TGV d'Aix-les Milles, d'Avignon TGV ou d'Alixan-Valence TGV où le stationnement sauvage est un phénomène très important, cette capacité paraît sous-dimensionnée au vu des prévisions de

fréquentation de la gare nouvelle (1,1 millions de voyageurs à l'horizon 2020 et 1,6 millions en 2040). Rappelons que, malgré une capacité portée à 3000 places de stationnement ce sont encore quelques centaines de véhicules qui stationnent en dehors des emplacements prévus de la gare d'Avignon-TGV en raison d'une offre insuffisante ou à tarif excessif. Voir également les exemples de stationnement sauvage autour des gares Aix – Les Milles TGV (13 parkings, plus de 4000 places et encore un projet d'agrandissement) ou Valence - Alixan TGV.

SNCF Réseau fait mention d'une possibilité de parking aérien en cas de nécessité mais sans en préciser la capacité et les conséquences possibles (diminution de la capacité de stationnement en surface ? ...).

Ainsi, alors que la voiture individuelle sera probablement le premier mode d'accès à la gare, les dossiers ne présentent pas clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Possibilité d'une 3^{ème} voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes

Même si non planifiée à ce jour en raison des problèmes techniques et d'absence de financement, la réalisation d'une 3^{ème} voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes achèverait le programme de Manduel. Réclamée par plusieurs personnalités dont le président de Nîmes-Métropole, une navette TER synchronisée desservirait correctement a pour but d'améliorer l'accès à Manduel-TGV à l'instar de la « virgule » d'Avignon-TGV.

Le comité de pilotage du CNM du 26 octobre 2016 a fait apparaître les nombreux obstacles à la création d'une telle navette synchronisée : coût d'investissement et d'exploitation, transformation de la 5^e voie de la gare de Nîmes (actuellement utilisée par des trains sans arrêt à Nîmes) en voie de stationnement pour la navette, nécessité d'aménager un quai en encorbellement au-dessus du viaduc pour desservir cette 5^e voie, réduction de la capacité de la voie à cause de son cisaillement par les navettes quittant Nîmes ou arrivant à Manduel.

Pour FNE LR un tel projet, dès lors qu'il est envisagé comme solution pour accéder à la gare, mérite d'être analysé dans le cadre global du programme de travaux CNM - Gares nouvelles – PUM. Il n'est pas normal que cette possibilité ne soit pas évoquée et analysée dans le dossier soumis aux enquêtes publiques.

1.3.2. Sur l'insuffisance des justifications économiques

La justification de la gare nouvelle Nîmes-Manduel ne peut se résumer à la seule analyse de l'offre d'accès à la Grande Vitesse. Cette justification nécessite de prendre en compte l'ensemble des coûts & dommages / bénéfices & avantages présentés par la globalité des 6 projets (CNM, gare Manduel, gare Mogère, voie d'accès, PUM, 3^{ème} voie TER) pour un trafic réel qui s'annonce très fortement inférieur aux prévisions annoncées.

La Cour des Comptes a indiqué à plusieurs reprises comment les prévisions de trafic sont systématiquement surestimées, notamment au sujet de la ligne Lyon-Turin, des gares « Lorraine-TGV », et de façon détaillée dans son rapport 2014 « *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence* ». La première page du 2^e chapitre indique par exemple :

« Un processus de décision tendu vers la réalisation systématique de nouvelles lignes

Comme tout investissement public en infrastructure de transport, l'investissement dans la grande vitesse ferroviaire est soumis à une évaluation socio-économique dont les résultats, même négatifs, s'effacent fréquemment devant des processus de décision marqués par un biais optimiste et orientés vers la réalisation d'un équipement dont la pertinence est parfois contestable. Cette tendance est renforcée par le recours de plus en plus massif aux financements par les collectivités territoriales, dont l'intervention appelle des contreparties pouvant contredire la rationalité économique de l'investissement dans la grande vitesse. Les cas de la LGV Est, de la ligne Sud Europe Atlantique et de la ligne Poitiers-Limoges fournissent, à des degrés divers, des illustrations très parlantes de ces dérives. »

Dans le cas présent, le biais optimiste des prévisions de trafic provient des défauts propres au projet (éloignement de la ville centre, accès difficile en transports publics et en voiture, absence probable d'accès significatif par modes doux), mais aussi du contexte du projet.

La gare Montpellier Sud de France, en construction, s'annonce comme un échec retentissant, qui a justifié l'arrêt de son financement par la Région Occitanie : SNCF Mobilités y annonce 2 A/R par jour en 2018 (comité de pilotage du 26 octobre 2016), alors que SNCF Réseau (ex-RFF) annonçait 11 A/R par jour en 2016 et en l'absence de gare à Manduel (estimation de mai 2011). SNCF Mobilités subit actuellement des pressions pour y ajouter l'arrêt de 2 trains Intercités quotidiens Toulouse-Montpellier-Marseille (trains directs sans arrêt intermédiaire), mais ces trains seraient commercialement peu pertinents du fait de l'absence de correspondance avec les TER à Montpellier.

Les prévisions de trafic international France-Espagne sont également surestimées car elles ignorent la localisation de la majorité des activités dans l'un ou l'autre de ces pays : le résultat est la liquidation judiciaire de TP Ferro, exploitant de la ligne internationale TGV-fret entre Perpignan et Figueras, le 15/09/2016 : le trafic réel s'élevait, en 2016, à 12 TGV par jour (3 fois moins que les estimations), et à 4 trains de fret (6 fois moins que les estimations).

Pour FNE LR, les soit disant gains socio-économiques liés à l'aménagement de la gare nouvelle de Nîmes Manduel ne sont absolument pas démontrés.

II. SUR L'AUTORISATION UNIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Il ressort de l'étude d'impact que les enjeux environnementaux de la gare et de sa voie d'accès sont principalement :

- la présence d'espèces protégées particulièrement sensibles dans la zone et sur l'emprise du projet de voirie et de gare,
- la présence du site **Natura** 2000 des Costières Nîmoises puisque la zone d'emprise de la voirie et de la gare s'inscrivent en partie dans son périmètre,
- la présence de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable », que le projet de gare et de voirie surplombe

Ces enjeux appellent la mise en œuvre de plusieurs chapitres du code de l'environnement :

- la police des espèces protégées et plus particulièrement le dispositif qui encadre la délivrance des dérogations à l'interdiction de détruire les espèces protégées (article L 411-2 du code de l'environnement)
- le dispositif d'évaluation des incidences sur les sites **Natura** 2000 prévue au titre de l'article L 414-4 du code de l'environnement en transposition de l'article 6 de la directive habitat
- la police de l'eau et des milieux aquatiques et plus particulièrement (article L 214-1 et suivant du code de l'environnement)

L'aménagement de la gare et de sa voie d'accès sont donc conditionnés à la délivrance d'une ou plusieurs autorisations uniques couvrant l'ensemble de ces chapitres du code de l'environnement

II.1. SUR LE PERIMETRE DE L'AUTORISATION UNIQUE SOUMISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Les fonctionnalités et services attendus de l'arrêt Nîmes-Manduel sont tributaires d'une part de la réalisation d'une gare et d'autre part des accès à cette gare (voirie). Les deux projets sont indissociables, ce que confirme la date de mise en service simultanée des 2 ouvrages. Les impacts de chacun de ces deux projets, même si conduits par différents maîtres d'œuvre, sont susceptibles d'interactions et d'effets cumulatifs, ou même de dispositions communes.

Toutefois, le choix a été fait de ne soumettre à l'enquête publique que la demande autorisation unique de la gare déposée par SNCF réseau.

L'autorisation unique de la voirie devant être déposée par la suite par la métropole de Nîmes et soumise à enquête publique en 2018 si l'on en croit le schéma présenté dans le mémoire en réponse à l'avis obligatoire.

Ce choix de ne pas présenter les demandes d'autorisations uniques pour la gare et les voiries dans le même temps, n'est pas sans poser des difficultés importantes pour la bonne évaluation des conséquences environnementales.

Alors que les impacts eau et biodiversité de la gare sont traitées dans l'étude d'impact liée au dossier de DUP mais aussi dans le dossier de demande d'autorisation unique, les mêmes impacts liés à la voie d'accès sont traités uniquement dans l'étude d'impact.

Dès lors que l'étude d'impact ne permet pas de connaître les impacts précis de la voirie ou les mesures prévues pour éviter réduire et compenser ses impacts, il est impossible pour le public de connaître les impacts cumulés du programme gare/voirie.

Alors que la gare ne peut exister sans la voirie et que la voirie n'a pas d'objet sans la gare que se passerait-il si les mesures destinées à prévenir les impacts de voirie présentés postérieurement se révèlent insuffisantes ?

Ce « saucissonnage » impacte d'autant plus la qualité de l'évaluation environnementale que le projet de PUM et ses incidences sur l'environnement ne sont pas présentés

Pour FNE, il est par exemple tout à fait possible que les impacts cumulés de la gare et de son accès, du CNM et du PUM remettent en cause les états de conservations de certaines espèces ou impactent gravement la qualité de la nappe d'eau souterraine utilisée pour l'eau potable.

Dans ces conditions FNE regrette que les demande d'autorisation unique pour la gare et pour la voie d'accès n'est pas été présentées en même temps.

II.2. IMPACTS SUR LA BIODIVERSITE

II.2.1. les espèces présentes impactées

Concernant l'impact sur les habitats et individus d'espèces protégées l'Ae souligne dans son avis :

« Cette question est abordée de façon très détaillée, mais éclatée dans plusieurs volets du dossier : étude d'impact - dans le corps de l'étude et de façon plus détaillée dans une annexe "volet naturel de l'étude d'impact" (pièce F du dossier de DUP) ; évaluation des incidences Natura 2000 (pièces G1 et G2 du dossier de DUP) ; demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées (pièce G de la demande d'autorisation unique) uniquement pour la gare nouvelle5.

Comme indiqué plus haut, le dossier contient également plusieurs compléments à la version initiale. Enfin, les analyses portent, selon le cas, sur la gare seule, la gare + les voiries, un volet "impact cumulé avec les autres projets connus de l'étude d'impact évoquant également les impacts du CNM. Il est donc quasiment impossible de dégager de la lecture de ces documents une vision globale cohérente. En particulier, elle fait perdre de vue l'esprit global des dispositions prévues par la loi, et notamment le respect des conditions listées à l'article L.411-2 du code de l'environnement. »

L'étude d'impact et la demande de dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats concernent 51 espèces de la faune. Sur ces 51 espèces, le porteur de projet considère que seules 3 (Outarde canepetière, Œdicnème criard et Lézard ocellé) ont un intérêt patrimonial fort ; les autres sont considérées comme « relativement communes ».

Les inventaires tels que conduits par le bureau d'étude semblent globalement conformes à ce qui est attendu d'une étude d'impact.

On note toutefois plusieurs lacunes dommageables :

- Les inventaires de flore (et d'habitats naturels) n'ont fait l'objet que de 3 jours de prospections aux périodes favorables, alors que la surface prospectée – 214 hectares – est très vaste. Ce temps de prospection est insuffisant pour écarter définitivement la présence d'espèces végétales protégées, d'autant que le site abrite des habitats potentiellement favorables : friches (54 hectares), pelouses à Brachypode (30 hectares), boisements...
- L'inventaire des orthoptères a été réalisé durant le pic de diversité (tableau de la page 127 du volet naturel d'étude d'impact). L'effort de prospection - une seule journée - est donc tout à fait insuffisant au regard de la superficie à couvrir et de la présence potentielle d'espèces précoces.
- L'inventaire de l'avifaune a été réalisé sur 7 jours, dont 6 au printemps. Ce temps de prospection semble trop court au regard de la surface prospectée. En tout état de cause, s'il permet d'inventorier les espèces, il ne permet pas de qualifier/quantifier l'importance de cette zone en termes de fonctionnalité, pour la reproduction, l'alimentation et le repos de certaines d'entre elles. Par exemple, il semble très hasardeux de qualifier d'occasionnelle l'utilisation du site par le Rollier d'Europe sur la seule base de ces prospections, qui sont elles-mêmes très occasionnelles.

Sur l'Outarde canepetière

L'Outarde canepetière est protégée, listée parmi les espèces menacées d'extinction en France (arrête ministériel du 9 juillet 1999), placée en annexe I de la directive « Oiseaux ». Elle est classée « Quasi menacée » au plan mondial, « Vulnérable » en Europe, « en danger d'extinction » en France (tendance populationnelle négative). La présence de l'espèce a très largement motivé la création de la ZPC Costières nîmoises, qui abrite un quart de la population française. 16 % des effectifs de la ZPS ont déjà été affectés par le CNM.

L'Outarde canepetière est l'une des principales espèces à enjeu qualifié de « fort » sur le site du projet. Neuf mâles chanteurs ont été contactés sur le périmètre d'étude et le niveau d'effet résiduel est qualifié de « fort ». En raison de la diminution des effectifs d'Outardes dans la ZPS Costières Nîmoises et des effets cumulés avec d'autres projets proches, le pétitionnaire considère que le projet de gare aura un effet significatif sur la population. Notons que l'inventaire n'a pas cherché à évaluer la présence et le nombre de femelles nicheuses sur le site du projet. L'étude ne fournit pas non plus les résultats du suivi Outardes annuel pour l'année 2016, réalisé dans le cadre du CNM.

Malgré l'effet significatif du projet sur l'Outarde canepetière et le statut préoccupant de l'espèce, le pétitionnaire justifie présente divers arguments :

Les oiseaux semblent à première vue s'être accommodés (temporairement) aux travaux de construction de la ligne nouvelle CNM.

L'évolution de la répartition spatiale des mâles suite au lancement des travaux ne montre pas de tendance marquée.

Certains mâles se maintiennent au sein même de la zone enclavée entre les futures voies en chantier.

La population de la Costière nîmoise, a commencé à régresser en 2013, puis en 2014 suite aux gros travaux de la LGV mais l'année 2015 témoigne d'une remontée des effectifs, probablement liée à une importante augmentation de surface d'habitats favorables liée aux mesures compensatoires Oc'Via.

La diminution observée en 2013 est antérieure aux travaux LGV et donc probablement liée à une saturation de la capacité d'accueil et non aux travaux du CNM.

La réalité est autre. Selon les données de Biotope, les effectifs de mâles chanteurs dans la ZPS Costières nîmoises sont passés de 257 en 2004 à 683 en 2012 pour descendre à 629 en 2013 puis 510 en 2014, avant de remonter à 564 en 2015. La diminution observée en 2013 est bel et bien imputable, au moins en partie, au CNM. En effet, si les travaux de voirie ont effectivement commencé après les recensements, Oc'Via a entamé ou fait entamer des travaux avant ces recensements, en l'occurrence des opérations de défrichage d'emprise, des raccordements et des fouilles archéologiques. Ces travaux ont impacté directement et indirectement la population d'Outardes. Ils ont d'ailleurs débuté alors qu'Oc'Via ne disposait pas des dérogations requises, ce qui lui a valu d'être condamnée le 22 juin 2016 par le tribunal de grande instance de Nîmes, pour l'altération sans autorisation des habitats d'Outardes (pièce n° 2). De surcroît, certains de ces travaux se sont déroulés pendant la période de reproduction.

Selon les données provisoires de Méridionalis et de Biotope, l'effectif de mâles chanteurs dans la ZPS en 2016 est de 579 au minimum (la valeur minimale est celle retenue pour l'évaluation dans le cadre du Plan National d'Action) ce qui représente une diminution de 14,73 % par rapport à 2012, avant les travaux du CNM. Le différentiel correspond à la perte de 100 mâles chanteurs ; la ZPS enregistre ainsi la plus forte perte d'individus de tout l'arc méditerranéen français, malgré la remontée des effectifs de mâles entre 2014 et 2016. On ignore si et quand il sera possible de retrouver les effectifs antérieurs au CNM.

La présence de mâles d'Outardes aux abords immédiats des emprises ne permet en aucun cas d'en déduire que les oiseaux ne sont pas impactés par les infrastructures. Les études sur l'écologie de l'espèce et les travaux de thèse de Pierrick Devoucoux, dans le cadre du CNM, montrent que la fidélité extrême des mâles adultes à

leur place de chant les conduit à les réoccuper au moins l'année qui suit leur dégradation par des travaux. Pour autant, ces sites, même réoccupés par des mâles, ne permettent pas la reproduction. Comme le souligne la Dreal dans son avis sur le dossier dérogoire, « ce n'est qu'au bout de quelques années que l'impact négatif de l'infrastructure sera totalement observable ». En outre, les femelles, dont dépend in fine la dynamique de la population, se montrent nettement plus sensibles que les mâles aux perturbations et dérangements, et à la dégradation de leur habitat de reproduction. Or, l'évolution des populations de femelles (particulièrement difficiles à détecter et dénombrer) suite aux travaux dans la ZPS n'est pas connue.

En ce qui concerne les effets cumulés des projets connus et pouvant affecter les populations d'Outardes de la ZPS, l'étude d'incidence mentionne le CNM pour une surface de 1362 ha maximum, la ZAC de la Farigoule pour 45 hectares et la ZAC Mitra pour 39 hectares. Ces projets en cours impactent au minimum 12 % de la surface de la ZPS, ce qui est d'ores et déjà considérable et milite en faveur d'un moratoire sur les projets impactant l'Outarde dans ce périmètre de protection. L'étude minore les effets cumulés localement en ne mentionnant pas le PUM, projet pourtant connu et directement associé à celui du CNM et de la gare nouvelle. Ce projet impacterait directement et indirectement le lek de 9 mâles d'Outarde identifié sur les quelques 200 hectares du projet de PUM, ainsi que les femelles qui y nichent. D'autre part, comme le stipule le guide de conseil méthodologique de l'article 6 de la directive 92/43, il convient d'évaluer les effets cumulés avec l'ensemble des plans et projets développés sur des sites avec lesquels des interactions sont identifiées. D'après les résultats de la thèse réalisée par Pierrick Devoucoux dans le cadre du CNM, la population d'Outardes des Costières est clairement connectée aux autres populations de la plaine languedocienne et de la Provence (Plaine de Beaucaire, plaine de Crau, aéroport de Marseille...), comme l'a montré l'étude des déplacements de spécimens équipés de balises VHF et Argos. Une outarde baguée dans la ZPS Costières nîmoises a ainsi été tuée sur l'aéroport de Marseille Marignane, dans le cadre de la lutte contre le péril aviaire.

Il convient donc d'évaluer les impacts cumulés à l'échelle du périmètre de la métapopulation et non de la seule ZPS Costières Nîmoises. Une évaluation à cette échelle est d'autant plus nécessaire que les habitats d'Outardes sont menacés par de nombreux projets en cours en Provence, notamment le développement de plateformes logistiques, de champs éoliens et de panneaux photovoltaïques dans et aux abords de la ZPS de Crau, menaces auxquelles s'ajoute la destruction volontaire d'Outardes dans le cadre du péril aviaire.

L'évaluation des impacts liés au(x) projet(s) est très sous-estimée. Le mode de calcul des surfaces impactées n'est pas clair, mais il semble basé sur une distance d'influence des travaux sur l'Outarde de 250 m. Or, les résultats de modélisation de la distribution théorique des outardes réalisée par Pierrick Devoucoux dans le cadre de sa thèse sur le CNM montrent que l'impact des infrastructures et de leur exploitation s'étend bien au-delà :

- 300m d'évitement total de la LGV pour les mâles, et effet sensible jusqu'à 1400m,
- 750m d'évitement total de la LGV pour les femelles, et effet sensible jusqu'à 1400m,
- effet sensible de la ligne Fret jusqu' à 900 à 1000 m pour les mâles et femelles.

Par conséquent, les distances d'impact présumées sont donc beaucoup plus élevées que celles prises en compte pour évaluer les surfaces impactées : 1,21 hectare seulement pour la gare et 1,8 pour ses voies d'accès. Il convient d'ajouter que l'évaluation de l'impact ne porte que sur le projet de gare nouvelle et ses voies d'accès, alors que le projet global, incluant le PUM, détruirait intégralement les habitats des 9 mâles chanteurs contactés

sur le périmètre de réflexion et impacterait sur une distance de 250 à 1400 m les oiseaux installés aux abords de ce périmètre.

La compensation écologique proposée ne porte que sur la gare, alors que le projet porte également sur les voies d'accès. Elle exclut également les impacts liés au projet de PUM, ce qui est contraire à la réglementation, qui veut que les impacts et compensations de projets liés soient présentés simultanément. En raison d'une minoration de l'impact résiduel (1,21 ha), la surface de compensation (2,42) apparaît extrêmement faible au regard de l'impact du projet, malgré le coefficient multiplicateur de 2.

Globalement, en ce qui concerne l'Outarde canepetière, qui constitue un des principaux enjeux sur le site étudié, le pétitionnaire n'apporte pas la preuve que son projet permette le maintien en bon état de conservation de la population de la ZPS, d'autant que seule une partie de ce projet est considérée, l'autre étant susceptible de détruire intégralement les habitats de l'espèce sur un large périmètre. Les effets (y compris les effets cumulés) du projet sont minorés et leurs impacts insuffisamment compensés.

Sur l'Œdicnème criard

L'Œdicnème criard est protégé, placé en annexe I de la directive « Oiseaux ». Il figure sur la liste rouge des espèces nicheuses en France, avec un statut « quasi menacé », c'est un nicheur en déclin en région Languedoc-Roussillon. Sa présence a motivé la création de la ZPC Costières nîmoises, qui abrite 49 à 52 couples. 20% des œdicnèmes criards de la ZPS ont été déjà affectés par le CNM.

Comme pour l'Outarde canepetière, l'évaluation des impacts liés au(x) projet(s) est sous-estimée. Le mode de calcul semble basé sur une distance d'influence des travaux de 250 m. Or, les études menées dans le cadre du CNM ont montré que l'impact des infrastructures et de leur exploitation s'étend au-delà de 400 m.

Par conséquent, les distances d'impact présumées sont donc beaucoup plus élevées que celles prises en compte pour évaluer les surfaces impactées. Il convient d'ajouter que l'évaluation de l'impact ne porte que sur le projet de gare nouvelle et ses voies d'accès.

La compensation écologique proposée ne porte que sur la gare, alors que le projet porte également sur les voies d'accès. Elle exclut également les impacts liés au projet de PUM, ce qui est contraire à la réglementation, qui veut que les impacts et compensations de projets liés soient présentés simultanément. En raison d'une minoration de l'impact résiduel (1,16 ha pour la gare), la surface de compensation (3,48) apparaît extrêmement faible au regard de l'impact global du projet.

Sur le Rollier d'Europe

Le Rollier d'Europe est protégé, listé en annexe I de la directive « Oiseaux » et classé « Quasi menacé » en France. La présence de l'espèce a contribué à justifier la création de la ZPS Costières nîmoises (10 à 20 couples). L'espèce est en déclin et même éteinte de plusieurs pays d'Europe : Danemark, Finlande, Suède, Allemagne. Deux couples ont été contactés sur le périmètre de réflexion, qu'ils exploitent comme site d'alimentation. Selon le bureau d'étude, l'intérêt patrimonial est considéré comme modéré et l'enjeu est jugé faible, au motif que la zone ne serait qu'occasionnellement utilisée comme site d'alimentation, ce qu'il semble difficile d'affirmer compte tenu de la faiblesse des prospections (6 jours). Au regard du statut de l'espèce et de l'importance pour elle de la ZPS Costières nîmoises, l'enjeu pour cette espèce est clairement sous-estimé. En outre, l'étude signale dans son périmètre des arbres à cavité utilisés par le Pic vert. Or, les cavités de cette espèce sont très prisées comme site de ponte par le Rollier. Dès lors, le site présente un enjeu au moins potentiel pour la nidification de l'espèce. Signalons en outre que le Rollier, pourtant protégé, n'a pas fait l'objet de demande dérogatoire pour la perte de son habitat d'alimentation, ni d'aucune proposition de mesures de compensation.

Sur les reptiles, le Lézard ocellé et les amphibiens

Le bureau d'études Biotope évalue, à tort, comme faible le niveau d'impact résiduel sur la Coronelle girondine, alors que des destructions directes auront lieu et que l'espèce perdrait au minimum 4,5 ha d'habitats favorables (qui viennent s'ajouter aux 110 ha d'habitats déjà perdus du fait du CNM, dont les divers aménagements fragmentent lourdement les populations de reptiles et augmentent la mortalité par écrasement). Il est d'autre part inexact d'affirmer (page 286 de la demande de dérogation) que la destruction d'individus de Couleuvre à échelon sera évitée par des mesures calendaires et par la défavorabilisation des habitats : compte tenu du caractère très cryptique des reptiles, rien ne peut garantir que certains individus ne seront pas détruits lors des travaux.

Par ailleurs, il est désormais très contestable de parler « d'espèces communes » s'agissant de serpents, du fait de leur déclin général et marqué.

Le Lézard ocellé est une espèce protégée, « Quasi menacée » au plan mondial, classée « Vulnérable » sur les listes rouges nationale et régionale, soumise à Plan National d'Action, et dont l'état de conservation en France est « Défavorable mauvais ». L'enjeu sur le site du projet est qualifié de « très fort ». Il est inexact, pour les mêmes raisons que celles évoquées pour la Coronelle, d'affirmer que des individus ne seront pas détruits. Le pétitionnaire ne propose pourtant aucune mesure de capture et de relocalisation des spécimens situés dans le périmètre des travaux. Comme mesure d'atténuation, le pétitionnaire propose la réduction de la surface du parking de la gare (MRc 01, p 147 de la demande de dérogation). Cependant, cette petite zone d'évitement se trouverait totalement enclavée entre parking, voies d'accès et ligne ferroviaire. Il s'ensuit que les possibilités de maintien, de déplacement et de connexion de cette population apparaissent extrêmement aléatoires, voire impossibles. La mesure de compensation concerne l'acquisition et la gestion d'un site favorable déjà occupé par l'espèce. Pour justifier de la réalité de la compensation, le pétitionnaire évoque sur ce site des noyaux de populations « dynamique mais non saturé ». Or, aucune donnée de densité ou de dynamique de population n'est connue dans le périmètre de la compensation. Dès lors, les mesures d'atténuation et compensatoires

proposées ne permettent en aucun cas de garantir l'absence de perte nette de biodiversité concernant le Léopard ocellé. En outre, le pétitionnaire ne propose pas la rétrocession foncière des terrains acquis à un organisme de conservation, ce qui ne permet pas de garantir la pérennité des mesures au-delà de 25 ans, tandis que l'impact est, lui, permanent.

En ce qui concerne les amphibiens (tous protégés), aucune mesure compensatoire n'est proposée, alors que des destructions directes et des destructions d'habitats terrestres vont avoir lieu. Par conséquent, pour ce groupe, la perte de biodiversité est nette, ce qui est tout à fait contraire à la législation.

Sur les insectes et la magicienne dentelée

L'étude d'impact remet en cause la validité de la liste rouge des orthoptères de France (SARDET E. & DEFAUT B., 2004) en considérant que deux espèces d'orthoptères, la Decticelle à serpe et la Courtilière des vignes ne sont pas menacées, mais au contraire communes sur le plan régional. Pour autant, BIOTOPE n'a trouvé qu'un seul exemplaire de chacune d'elles dans la zone du projet, ce qui démontre qu'elles ne sont pas si communes (pages 32 du volet naturel d'étude d'impact). A propos de ces deux espèces, BIOTOPE affirme qu'« *il est probable qu'elles soient également présentes dans d'autres secteurs de friches du périmètre de réflexion* », ou encore qu'« *elles fréquentent probablement également les friches et vignes ailleurs sur la zone* » (pages 32 du volet naturel d'étude d'impact). Cela tend à démontrer que les inventaires ont été insuffisants.

Concernant la Magicienne dentelée *Saga pedo*, espèce protégée, la cartographie des inventaires (page 126 de l'étude d'impact), montre que les pointages sont limitrophes au périmètre pressenti des voiries d'accès à la gare, ainsi qu'au périmètre pressenti de la gare elle-même. Ce n'est pas en termes de pointages qu'il faut évaluer l'impact, mais en termes d'habitats. Or, il est avéré que les friches situées au niveau du Mas de Perset seront effectivement détruites par le projet (cf. cartographie page 126 de l'étude d'impact, en concomitance avec la cartographie d'occupation du sol page 156 de l'étude d'impact). *Saga pedo* est une espèce protégée, qui bénéficie également d'une protection de ses habitats au titre de l'arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Or, cette espèce ne figure pas au dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées, en violation de l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

II.1.3. Sur le respect des conditions déroger à l'interdiction espèces protégées

La délivrance de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées – dont les conditions sont fixées par l'article L 411-2 du code de l'environnement – est conditionnée par la démonstration que le projet qui implique la destruction relève d'une « **raison impérative d'intérêt public majeur** ».

Cela implique de faire la démonstration :

- l'absence d'alternative au projet
- la présence d'une utilité publique
- la non remise en cause des objectifs de conservation et de préservation des populations des espèces impactées.

FNE LR estime que :

1. l'absence d'alternative au projet n'est pas démontrée (voir précédemment § I.2)
2. les justifications d'une raison impérative d'intérêt public majeur ne peuvent être recherchée dans des éléments qui le maire d'ouvrage n'a pas souhaité intégrer au dossier (CNM, PUM,)
3. pour de nombreuses espèces et au premier chef l'Outarde canepetière, le dossier ne fait pas la démonstration que l'état de conservation des populations ne sera pas remis en cause

II.2.3. Impact sur les objectifs de préservation et de conservation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises »

Ces impacts font l'objet d'une étude d'incidence en application de l'article L 414-4 du code de l'environnement.

La gare et la voirie s'inscrivent en partie dans le site Natura 2000 (zone de protection spéciale FR911915) des « Costières Nîmoises ».

L'évaluation d'incidence Natura 2000 porte seulement sur l'aménagement de la gare et de ses voiries d'accès. Les CNM est traité au titre des impacts cumulés avec d'autres projets.

Comme il a été vu précédemment il l'ensemble des effets liés à l'aménagement de la gare de ses voiries d'accès et au CNM présentent manifestement atteinte à plusieurs objectifs de conservation du site **Natura** 2000 des Costières Nîmoises.

Il apparaît donc que le projet rentre dans le champ du VII de l'article L 414-4 et appelle l'information de la commission européenne.

Enfin, il convient de souligner que l'aménagement du futur PUM et susceptible d'aggraver encore les conséquences sur les objectifs de conservation du site Natura 2000.

Il peut être noté que : Le chapitre « 1.2.4 Développement économique et les grands aménagements » du Document d'Objectifs (DOCOB) de septembre 2011 « ZPS Les Costières Nîmoises » reprend des données issues des documents du SCOT du Sud du Gard. Il y est affirmé :

*« Le document d'orientations générales se fixe également pour objectif d'apporter des réponses aux besoins de l'économie endogène. En dehors des pôles d'intérêts majeurs et secondaires et des réserves foncières à long terme, les documents d'urbanisme pourront préconiser l'extension ou la réalisation de zones d'activités d'intérêt communal et communautaire. Ceci pour répondre aux besoins de l'économie locale qui ne pourraient être satisfaits dans des sites urbains en raison de nuisance ou de gêne pour les résidents. **Ces***

extensions ou créations de zones d'intérêt local porteront sur une superficie maximale de cinq hectares par commune. Il pourra être dérogé à ce maximum pour l'implantation d'une activité directement liée aux ressources propres du territoire. Pour éviter une multiplication de petites zones d'activités, les EPCI pourront mutualiser ces surfaces en une ou plusieurs zones, dans la limite de quinze ha. En outre, de nouvelles zones pourront être créées pour permettre la délocalisation d'entreprises situées en zone à risque, sous réserve que celles-ci retrouvent leur vocation naturelle ou agricole.

Dans tous les cas, les sites sélectionnés devront répondre à une exigence de desserte et d'équipements adaptés aux activités et emplois induits. »

Si le projet de Pôle Urbain Multimodal adopté par décision du février 2015 de Nîmes Métropole porte sur environ 180 ha, le § 1.2.4 du DOCOB (page 37/125) de septembre 2011 révèle que :

« Une réflexion est menée sur un projet de ZAD autour du projet de gare à Manduel. Aujourd'hui le périmètre de ZAD évoqué est de 330 ha, pour partie dans la ZPS. Ce projet sera soumis à des procédures réglementaires dont les études d'incidences.



Plan masse (horizon 2040) des architectes Reichen et Robert, lauréats du concours d'aménagement en 2015

L'ampleur des projets de PEM (gare TGV) et de ZAD dans laquelle doit s'inscrire le PUM dépasse très grandement les grandeurs de surface que souhaite endiguer le DOCOB pour maîtriser les impacts de l'urbanisation et le développement d'aménagement et ainsi préserver la ZPS.

Les documents présentés à l'enquête publique ne présentent aucune description de ce projet, de ses incidences, de son articulation avec celui de gare nouvelle.

De plus aucun des projets de PEM ou de PUM ne prévoit les équipements et infrastructures de desserte adaptés aux activités et emplois induits.

II.2. IMPACT SUR LA MASSE D'EAU SOUTERRAINE « ALLUVIONS ANCIENNES DE LA VISTRENQUES ET DES COSTIERES

Le projet de gare et de voirie surplombe la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières (FRDG 101) », classée dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme « ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable ». Cette masse d'eau présente n'a pas atteint le bon état chimique en 2015 ; le report à 2027 de l'atteinte du bon état a fait l'objet d'une proposition à la Commission européenne. Elle est fortement utilisée pour l'eau potable, et dessert notamment 42 communes et 182 000 habitants.

Cette nappe est relativement proche du terrain naturel.

Le sol au droit du projet de gare sont qualifiés de semi-perméables. Ils permettent la recharge de la nappe tout en la rendant sensibles aux pollutions.

L'imperméabilisation entraînée par la gare, mais aussi par la voie d'accès et enfin par le projet de PUM sont susceptibles d'impacter la recharge de la nappe en empêchant les infiltrations d'eau et sa pollution en concentrant les polluant lessivés par les pluies.

Compte tenu de la proximité de la masse d'eau souterraine, le creusement de bassin de rétention des eaux pluviales est susceptible d'aggraver le risque de pollution de la nappe à l'occasion notamment de pluies cévenoles.

Dans ces conditions il convient de vérifier plus particulièrement la compatibilité du projet avec la disposition 5A-04 du SDAGE qui impose une méthode à suivre lors de la conception des projets pour éviter, réduire et compenser l'imperméabilisation des sols.