

RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR MÉMOIRE INTRODUCTIF D'INSTANCE

À Mesdames et Messieurs les Présidents et Conseillers du Tribunal Administratif de Nîmes,

POUR :

L'association, **FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT LANGUEDOC ROUSSILLON** (ci-après FNE LR), association de la loi du 1er juillet 1901, fédération des associations de protection de la nature et de l'environnement en Languedoc-Roussillon, 18 rue des Hospices 34090 MONTPELLIER, représentée par Monsieur Olivier GOURBINOT, régulièrement mandaté par M. Simon POPY, président en exercice, en vue de mettre en œuvre la délibération du bureau de FNE-LR du 18 septembre 2017, prise conformément aux statuts de l'association.

CONTRE :

- l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEI-20170713 portant autorisation unique au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, en application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 concernant la gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan -

pièce n°1 - arrêté préfectoral n° DDTM-SEI-20170713

- le préfet du Gard sis 10 avenue Feuchères 30045 Nîmes Cedex 9

- SNCF Réseau sis INGENIERIE et PROJETS MED Agence Projet Languedoc-Roussillon, 101 allée de Délos - B.P. 91242, 34011 MONTPELLIER Cedex 1.

SOMMAIRE

I/ Exposé des faits.....5

I.1/ Contexte.....5

I.1.1/ Le projet de contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM).....5

I.1.2/ Le projet de gare nouvelle de Montpellier – gare Montpellier Sud de France.7

I.2/ Le projet de gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan (GNNMR).....9

I.2.1/ Périmètre de l'étude d'impact à intervenir.....9

I.2.2/ Procédures relatives au projet.....10

I.3/ Décision contestée.....12

II/ Sur la recevabilité.....13

III/ Discussion.....15

III.1/ Sur la dérogation en application du 4° de l'article L. 411-2 (espèces protégées). 15

III.1.1/ Sur la démonstration de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM).....17

III.1.1.1/ Sur l'absence de démonstration de l'amélioration des conditions du transport ferroviaire.....21

III.1.1.2/ Sur l'absence de démonstration de l'intérêt en terme de développement du territoire gardois.....29

III.1.2/ Sur la condition d'absence d'autre solution alternative à l'aménagement de la GNNMR.....34

III.1.2.1/ Descriptif du scénario sans gare et sans raccordement.....35

III.1.2.2/ Sur l'absence d'étude du scénario sans gare et sans raccordement37

III.2/ Sur Absence d'opposition en application du VI de l'article L. 414-4 (Natura 2000)42

III.2.1/ Sur le cadre juridique :.....42

III.2.2/ Sur l'incomplétude de l'évaluation d'incidence au titre de Natura 2000 – l'absence d'évaluation des effets indirects liés à la réalisation du projet urbain..45

III.2.3/ Sur l'impossibilité de s'assurer que des mesures compensatoires seront prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.....49

I/ EXPOSÉ DES FAITS

I.1/ CONTEXTE

I.1.1/ Le projet de contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM)

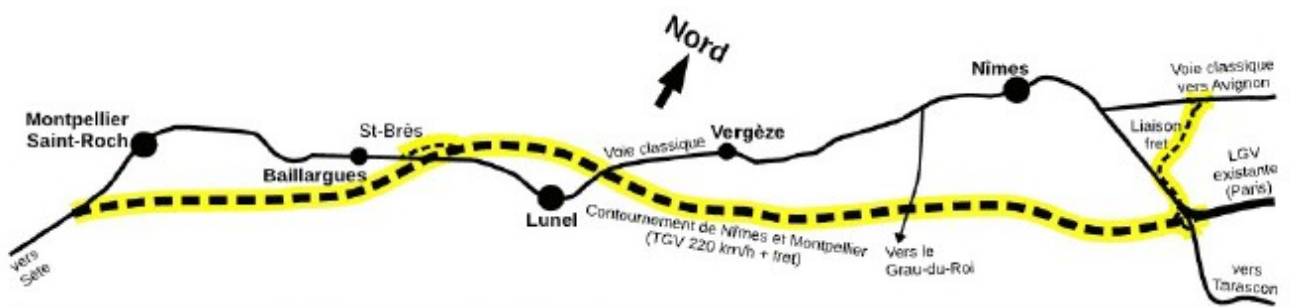
Le projet de Contournement Nîmes-Montpellier (CNM), ligne à grande vitesse mixte voyageur-fret positionnée dans le prolongement de la ligne existante Paris-Nîmes, a été déclaré d'utilité publique en mai 2005.

Lors de sa déclaration d'utilité publique en 2005, le CNM ne prévoyait pas l'aménagement de gare nouvelle sur son tracé, ni à Nîmes, ni à Montpellier.

Afin que les trains de voyageurs empruntant le CNM puissent arriver et partir de la gare centre de Montpellier, il est alors prévu que le CNM sera rattaché à la ligne ferroviaire historique au niveau de St-Brès.

Il n'est alors pas prévu que les trains de voyageurs qui circuleront sur le CNM s'arrêtent à Nîmes ou à proximité de Nîmes.

Schéma du CNM déclaré d'utilité publique en 2005 :



Le CNM s'intègre dans un projet global visant à interconnecter, à terme, le réseau ferroviaire grande vitesse et fret espagnol au réseau français.

C'est en vue de la réalisation de ce projet global qu'en 2006, le ministre chargé des transports a demandé à Réseau Ferré de France (RFF, aujourd'hui SNCF Réseau) d'engager les études préalables à la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Le projet de LNMP a fait l'objet d'un débat public, de mars à juin 2009. Ce débat public a notamment porté sur l'opportunité et les sites d'implantation possible de gares nouvelles sur le CNM et la LNMP. Il a notamment conclu que :

- « Montpellier [était] le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet »,
- et que « **les choses [ont été] plus débattues pour Béziers, Narbonne et Nîmes** ».

pièce n°2 – avis de l'autorité environnementale n° 2016-106 (p.4)

Lors de sa séance du 26 novembre 2009, le conseil d'administration de RFF a décidé de :

« poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales :

- en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier ;

- en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel ».

pièce 3 – avis du ministère de l'environnement relatif à une délibération du 26 novembre 2009 NOR DEVT 10141503V du 15 décembre 2010

Dans le même temps, le financement du CNM s'est organisé à travers un partenariat entre l'État, Réseau Ferré de France et les collectivités territoriales concernées. En effet, le 17 juin 2008, l'État, RFF, le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et la communauté d'agglomération de Montpellier ont conclu un protocole d'intention actant la réalisation de la ligne nouvelle dans le cadre d'un partenariat entre eux. Le 2 décembre 2009, les partenaires publics ont conclu un accord de financement confirmant et précisant les conditions du financement du projet de CNM.

Le 7 février 2011, **les partenaires publics ont conclu un nouveau protocole d'accord afin de tenir compte de l'évolution du projet :**

- **une utilisation plus grande du CNM par des trains à grande vitesse en vue du transport de personnes, alors que lors de sa déclaration d'utilité publique en 2005 il était principalement dédié au transport de fret.**
- **la programmation de l'aménagement de deux gares nouvelles à proximité de Montpellier et de Nîmes.**

Enfin, le 25 avril 2012, l'État, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, RFF et les collectivités concernées (conseil régional Languedoc-Roussillon, conseil général du Gard et communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes-Métropole) ont signé une nouvelle convention de financement et de réalisation du projet de CNM dont l'objet est « de définir la répartition entre les Collectivités publiques, l'union européenne et Réseau ferré de France de la prise en charge de l'ensemble des investissements nécessaires à la réalisation du projet de CNM ». La convention précise que :

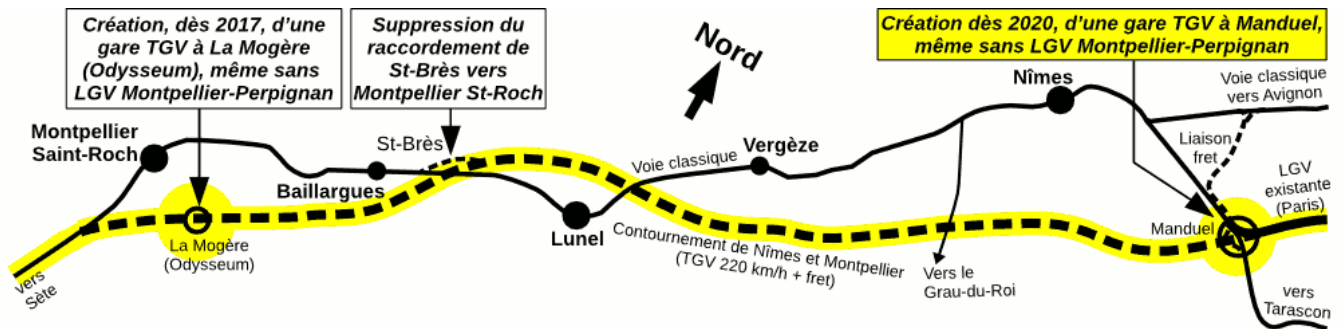
« la réalisation du Projet de CNM s'inscrit au sein d'un programme d'ensemble comprenant également la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier-Odyseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle, et celle de la gare nouvelle de Nîmes Manduel, dont la mise en service interviendra au plus tard en 2020 ».

pièce n°4 – Convention de financement et de réalisation du CNM du 25 avril 2012

Sur la base de cette convention de financement, RFF a attribué le 7 juin 2012 à la société de projet Oc'Via un contrat de partenariat public-privé pour la réalisation du CNM.

Ainsi, si en 2009 le débat public relatif à l'opportunité de la LNMP n'a pas permis de conclure que l'aménagement d'une gare nouvelle à Nîmes était pertinente, les partenaires financiers du CNM – dont la communauté d'agglomération de Nîmes – ont estimé en 2012 qu'une telle infrastructure était nécessaire. Il apparaît ainsi que la participation des collectivités territoriales au financement du CNM leur a permis d'exiger l'aménagement de gares nouvelles sur leur territoire.

Schéma du projet de CNM modifié prévoyant l'aménagement de deux gares nouvelles (2012) :



Cette situation fait écho au rapport de 2014 « *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence* » dans lequel la Cour des Comptes indique :

« 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. » (première page du 2ème chapitre)

(Le rapport de la Cour des comptes est consultable sur le site internet:

https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf)

1.1.2/ Le projet de gare nouvelle de Montpellier - gare Montpellier Sud de France

Le 31 décembre 2014, la gare nouvelle de Montpellier sud - la Mogère a été déclarée d'intérêt général dans le cadre de la procédure de « déclaration de projet » par le président de Réseau Ferré de France.

Cette procédure prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement implique une étude d'impact et une enquête publique. Le projet de gare nouvelle de Montpellier a donc fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale n°2014-28 du 23 avril 2014, d'une enquête publique du 22 septembre au 24 octobre 2014, d'un « rapport, conclusions et avis » du commissaire enquêteur du 24 novembre 2014.

pièce n°5 – avis de l'Ae n°2014-28 du 23 avril 2014

La gare de la Mogère est aujourd'hui en cours de construction. Son coût est évalué à 135 millions d'euros.

A ce jour, le réseau de tramway de Montpellier ne permet pas le rattachement de la gare nouvelle à la gare historique, ce qui soulève un certain nombre de questions et difficultés pour la gestion des correspondances entre les trains qui arriveront en gare nouvelle et les trains qui arrivent en gare centre.

Au mois d'octobre 2016, SNCF Mobilités a annoncé la circulation de seulement 4 TGV par jour (2 A/R par jour) à l'ouverture de la gare de Montpellier-la Mogère à l'été 2018.

Enfin, la gare nouvelle de Montpellier est accompagnée d'un projet urbain dit « ZAC OZ » qui s'étend sur une surface totale de 350 hectares autour de la gare de la Mogère sur le territoire dit de « Montpellier à la mer ». 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.

I.2/ LE PROJET DE GARE NOUVELLE NÎMES - MANDUEL - REDESSAN (GNNMR)

I.2.1/ Périmètre de l'étude d'impact à intervenir

Le projet de gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan (GNNMR) appelle :

- un programme d'aménagement viaire destiné à permettre l'accès à la future gare,
- un projet d'aménagement urbain d'importance successivement désigné « Projet Urbain Multimodal (PUM) » et « Magna porta » qui s'étendra sur une superficie de l'ordre de 280 ha et sera composé de quartiers nouveaux dédiés aux activités, aux logements et aux équipements structurants. À cette fin, le Préfet du Gard a approuvé un périmètre de zone d'aménagement différé (ZAD) sur les communes de Manduel et de Redessan, par arrêté du 3 avril 2014 et l'a confirmé définitivement par arrêté du 29 mars 2016.

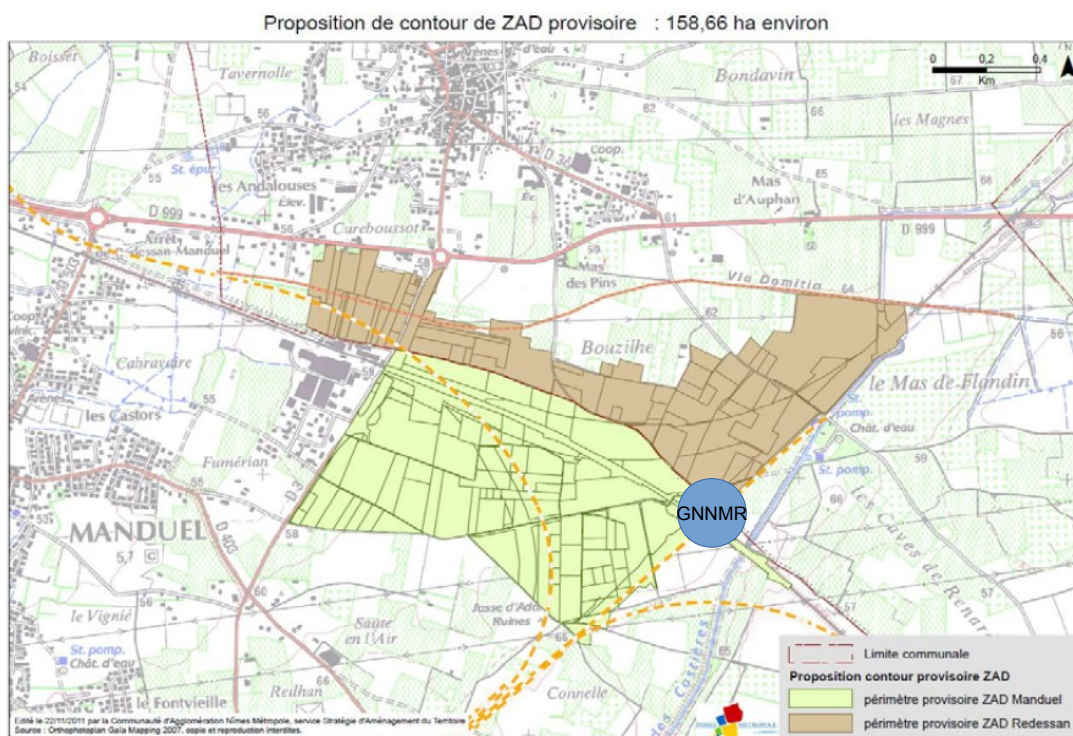


Figure 5 : Périmètre de la ZAD créée par arrêté préfectoral du 29 mars 2016

Dans le cadre posé par l'article R. 122-4 du code de l'environnement alors en vigueur et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale, l'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par SNCF Réseau (anciennement RFF) d'une demande de cadrage préalable relative à la future évaluation environnementale de la GNNMR. Cette demande de cadrage préalable comportait une question principale relative au « contour du programme de travaux » et « plusieurs autres questions concernant certains impacts, et plus particulièrement concernant la description de l'état initial ».

L'Autorité environnementale (Ae, CGDD) rendait un avis n°2015-25 le 10 juin 2015 afin de répondre à cette demande en indiquant plus particulièrement que l'étude d'impact de la gare de Manduel devra comprendre nécessairement :

- l'appréciation des impacts résultant de l'aménagement de la gare et de ses accès,
- l'appréciation des impacts de l'aménagement de la gare sur le CNM notamment en terme de trafic ferroviaire (services prévisibles de TGV, TER et fret) et de ses effets (flux de voyageurs et dessertes des gares), l'Autorité environnementale estimant que l'étude d'impact du CNM pourrait être actualisée sur ces points.

Concernant les aménagements urbains liés à l'aménagement de la GNNMR, l'Ae indique que son intégration au programme de travaux est a priori nécessaire mais qu'elle dépend encore des choix qui seront opérés par la suite et qu'il convient en tout état de cause d'apprécier les impacts du projet urbain induit par la GNNMR dans le cadre de l'étude d'impact de cette dernière.

pièce n°6 – avis de l'Ae n°2015-25 le 10 juin 2015

1.2.2/ Procédures relatives au projet

C'est dans ce contexte que les différentes procédures relatives au projet de gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan ont été menées, avec une célérité remarquable, entre mi-2016 et mi-2017.

SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage de la GNNMR, a déposé l'ensemble des demandes concernant la gare.

La communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, en tant que maître d'ouvrage des voiries routières d'accès à la gare, a déposé l'ensemble des demandes concernant ces voiries.

SNCF Réseau et la communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole ont fait une demande conjointe de déclaration d'utilité publique de la GNNMR et de ses voies d'accès.

Les 3 et 10 octobre 2016, l'Autorité environnementale a été saisie pour avis sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan et sur le projet de gare nouvelle.

Dès les premières lignes de son avis n°2016-106 adopté lors de la séance du 21 décembre 2016 et après avoir rappelé que le projet de gare nouvelle avait fait l'objet d'un avis de cadrage préalable, l'Autorité environnementale écrivait :

Contrairement à ce qui avait été indiqué dans cet avis, le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés. En outre, suivant les sujets traités, il couvre des périmètres différents. En particulier, les pièces présentées à l'appui d'une autorisation environnementale unique ne portent que sur la gare nouvelle et pas sur ses accès routiers. Le dossier ne porte pas non plus sur les développements urbains induits par le projet de gare, sur un périmètre de ZAD³ confirmé par arrêté en 2016.

pièce n°2 – Avis de l'Ae du 21 décembre 2016 n°2016-106 précité

En février 2017, SNCF Réseau et Nîmes Métropole publiaient « *un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae afin d'apporter au grand public les compléments d'information recommandés par l'Ae* »

pièce n°7 – Mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'Ae de SNCF Réseau

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

Ces enquêtes publiques se sont tenues simultanément entre le 6 février et le 17 mars.

Elles s'inscrivent dans le cadre de l'instruction de plusieurs demandes relatives à :

- la déclaration d'utilité publique conjointe du projet de gare et de ses voies d'accès ;
- la cessibilité des propriétés ou parties de propriétés nécessaires à la réalisation de la gare et de ses voies d'accès ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et Redessan pour la réalisation de la gare et de ses voies d'accès ;
- l'autorisation unique loi sur l'eau de la GNNMR ;
- les permis de construire nécessaires à l'aménagement de la GNNMR.

L'instruction de la demande d'autorisation unique loi sur l'eau d'aménagement des voies d'accès à la gare n'était pas assez avancée pour rentrer dans le champ de cette enquête publique.

Suite à la réception d'un mémoire en réponse de SNCF Réseau aux observations des commissaires enquêteurs daté du 6 avril 2017, la commission d'enquête publique rendait son rapport, son avis et ses conclusions favorables sans réserve ni recommandation. (Ce rapport est consultable en ligne sur : http://garegv.fr/epManduel/2017-04-21-Rapport_final_enquete_Gare_SNCF-Index.pdf)

pièce n° 8 – mémoire en réponse de SNCF Réseau aux observations des commissaires enquêteurs

La GNNMR et « la voie d'accès reliant la future gare ferroviaire de Nîmes Manduel Redessan à la route départementale 3 » ont été déclarées d'utilité publique par le Préfet du Gard par arrêtés du 12 juin 2017.

I.3/ DÉCISION CONTESTÉE

Le 4 Juillet 2016, SNCF Réseau a déposé un dossier de demande d'autorisation unique loi sur l'eau, concernant l'aménagement de GNNMR (dossier téléchargeable dans sa totalité à l'adresse : <http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com/page/toutes-les-pieces-aiiota>).

Cette demande s'inscrit dans le cadre juridique posé par l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 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 et son décret d'application 2014-751 du 1er juillet 2014.

Cette demande vaut demande:

- d'autorisation loi sur l'eau puisque le projet est concerné par les rubriques 2.1.5.0 et 3.2.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement,
- d'autorisation de défrichement au titre du code forestier de 92 ha de parcelles de bois situées sur la commune de MANDUEL,
- de déroger à l'interdiction de destruction d'espèces protégées : 5 espèces d'amphibiens, 6 de reptiles, 10 de mammifères et 29 d'oiseaux,
- une décision de non opposition de Natura 2000.

A l'issue de l'enquête publique précitée, cette demande d'autorisation unique a fait l'objet d'un rapport du service instructeur de la direction départementale des territoires présenté à la réunion du CODERST du Gard du 28 juin 2017. A l'occasion de cette commission, celui-ci a délibéré favorablement sur ce rapport et sur le projet d'arrêté qui lui était soumis.

Le 13 juillet 2017, M. le Préfet du Gard signait un arrêté n° DDTM-SEI-20170713 portant autorisation unique au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, en application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 concernant la gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan. (pièce n°1)

Ce dernier était publié au recueil des actes administratif n°30-2017-105 du 21 juillet 2017(voir pièce n°1).

C'est l'acte querellé. Les griefs développés ci-dessous concernent :

- la dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement;
- l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement.

II/ SUR LA RECEVABILITÉ

L'article 23 de l'arrêté querellé prévoit :

Article 23 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent, conformément à l'article R514-3-1 du Code de l'environnement :

Les décisions peuvent être déférées à la juridiction administrative :

1° Par les pétitionnaires ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision leur a été notifiée.

*2° Par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, L411-1 du code de l'environnement, et L112-1 du code forestier, **dans un délai de quatre mois** à compter de :*

a) L'affichage en mairie dans les conditions prévues à l'article R214-47.

b) La publication de la décision sur le site internet de la préfecture.

Le délai court à compter de la dernière formalité accomplie. Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage de la décision.

L'acte querellé a été publié au recueil des actes administratifs du Gard le 21 juillet 2017. Le présent recours, introduit dans le délai de 4 mois n'est pas tardif et ne saurait donc être rejeté pour ce motif.

Par délibération du 18 septembre 2017, le bureau de FNE Languedoc-Roussillon (FNE LR) a décidé d'engager le présent recours. Par mandat spécial du même jour, Olivier GOURBINOT, juriste salarié, a été régulièrement mandaté par Simon POPY, Président de FNE LR en exercice en vue de mettre en œuvre la délibération du 18 septembre 2017. Celui-ci a donc qualité pour introduire ce recours et représenter la fédération. Le recours ne saurait donc être rejeté pour ce motif.

pièce n°9 – délibération du bureau de FNE LR du 18 septembre 2017

pièce n°10 – mandat spécial du Président de FNE

L'article 2 des statuts de FNE LR définit l'objectif de la fédération en ces termes :

« France Nature Environnement Languedoc-Roussillon a pour objet la protection de la nature et de l'environnement, dans la perspective humaniste d'une société supportable et désirable et donc notamment de :

- protéger et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, terrestres et marins, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, les sites et paysages, le cadre de vie ;*

(...)

- exiger un urbanisme économe, harmonieux et équilibré dans l'aménagement du territoire et défendre la protection du littoral et de la montagne ;*

(...)

- *d'agir pour une meilleure transparence des décisions publiques, de favoriser l'information et la participation des organisations représentatives de la société civile et du public à l'élaboration des décisions ayant un impact sur l'environnement (Convention d'Aarhus);*
- *de veiller au bon emploi des fonds publics en matière d'environnement ;*
- *d'agir en justice pour faire valoir la défense des intérêts qu'exprime son objet statutaire et ceux de ses membres.*

FNE LR exerce son action sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon.

pièce n°11 – Statuts de FNE LR

La décision contestée qui a notamment pour objet d'autoriser une dérogation aux lois pour la protection de la biodiversité est donc de nature à porter atteinte aux intérêts statutaires de FNE LR.

FNE Languedoc-Roussillon présente donc un intérêt suffisant lui donnant qualité à agir contre l'arrêté contesté.

La présente requête sera déclarée recevable.

III/ DISCUSSION

III.1/ SUR LA DÉROGATION EN APPLICATION DU 4° DE L'ARTICLE L. 411-2 (ESPÈCES PROTÉGÉES)

Les 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1 du code de l'environnement interdisent notamment, le transport, la destruction, le dérangement des espèces protégées désignées par arrêtés ministériels, ainsi que la destruction de leurs habitats.

La dérogation litigieuse a été accordée en application de l'article L. 411-2 4° du Code de l'environnement, qui dispose :

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées : [...] »

4° La délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : [...]

c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; »

Cet article du Code de l'environnement est une transcription mot pour mot de l'article 16 de la directive de l'Union européenne dite « Habitats » de 1992 (92/43/CEE) qui dispose :

« 1. À condition qu'il n'existe pas une autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, les États membres peuvent déroger aux dispositions des articles 12, 13, 14 et de l'article 15 points a) et b): .../... »

c) dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques, ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; »

Concernant le contrôle de ce dispositif dérogatoire, il convient de souligner que, selon la Cour de justice de l'Union européenne, **ce régime juridique est d'interprétation stricte** :

« L'article 16 de la directive «habitats», qui définit de manière précise les critères sur la base desquels les États membres peuvent prévoir des dérogations aux interdictions énoncées aux articles 12 à 15 de celle-ci, lesquelles forment un ensemble cohérent de normes qui imposent aux États membres d'instaurer des régimes de protection stricte des espèces animales et végétales concernées, constitue une disposition d'exception au système de protection prévu par cette directive. Par conséquent, cet article 16 doit être interprété de manière restrictive (voir arrêt du 10 mai 2007, Commission/Autriche, précité, points 109 et 110). »

(CJUE, 15 mars 2012, commission contre Pologne, affaire C 46/11, point n° 29)

Du fait du régime juridique strict de l'arrêté contesté, qui constitue une dérogation à une interdiction du code de l'environnement, **le contrôle juridique effectué doit être « normal » et non un simple contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation.**

Dans ce sens, la rapporteur publique du Conseil d'État, Suzanne Von Coester, évoquant le contrôle de légalité des dérogations accordées au titre de l'article L. 411-2 4° du code de l'environnement, constatait dans ses conclusions sous la décision du Conseil d'État du 9 octobre 2013 (n°366803) « SEM Nièvre aménagement », que :

« vous exercez un contrôle normal au fond ».

C'est dans ce cadre juridique qu'il convient d'apprécier les griefs développés ci-après.

La possibilité de déroger aux interdictions fixées en application de l'article L 411-2-4° est donc soumises à trois conditions :

- la démonstration qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante que le projet retenu ;
- la démonstration que le projet est revêtu d'une raison impérative d'intérêt public majeur ;
- la démonstration que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Selon la décision du Conseil d'État « SEM Nièvre Aménagement et autres » précitée :

« l'absence de l'une des trois conditions (prévues à l'article L 411-2 4° du code de l'environnement), qui sont cumulatives, fait obstacle à ce que la dérogation puisse être légalement accordée ».

En l'espèce, dans la synthèse de son avis du 21 décembre 2016 (voir pièce n°2), l'Ae recommande, concernant les conditions prévues à l'article L 411-2 4° du code de l'environnement, de :

- compléter la justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur du projet et de l'absence d'une autre solution satisfaisante (notamment scénario "sans gare nouvelle", parkings, variante pour la voirie) ;

Cette recommandation n'a pas été suivie d'effet puisque SNCF Réseau n'a pas complété la justification de la raison impérative d'intérêt public majeur attachée à la GNNMR et n'a pas présenté et étudié le scénario « sans gare nouvelle ».

Ce faisant, à l'issue de la procédure d'instruction SNCF Réseau n'est pas en mesure de démontrer que le projet de gare présente une raison impérative d'intérêt public majeur. L'absence de démonstration du caractère impératif de la gare est confirmé par le refus systématique de SNCF Réseau d'étudier véritablement la possibilité d'une absence d'aménagement .

SNCF Réseau et le Préfet du Gard ne démontrent pas que les conditions prévues au 4° de l'article L 411-3 sont remplies en l'espèce, ce qui entache d'illégalité la décision contestée.

III.1.1/ Sur la démonstration de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM)

Pour contrôler la condition de RIIPM le juge administratif s'assure que le dossier démontre bien que le projet et l'atteinte des objectifs qu'il poursuit sont « indispensables ».

Ainsi, il ne s'agit pas simplement de démontrer l'utilité publique du projet mais « **son caractère exceptionnel ce qui en rend sa réalisation indispensable** ». Voir en ce sens : CE 9 octobre 2013 n° 366803 (SEM) Nièvre Aménagement Société Nièvre Environnement et TA Dijon 27 février 2013 Meijas de Haro et autres n°1300303 (RJE 2013-3p.), TA Rouen 10 juillet 2014 Ass. Écologie pour le Havre n°1401928, TA Nantes 6 novembre 2014 association les Amis des chemins de ronde n°1402070, TA Montpellier 3 mai 2016 FRENE 66 n°1503629 et n°1502035, CAA de Lyon 21 mars 2017 FNE et autres n° 14LY03096, CAA de Bordeaux 13 juillet 2017 n°16BX01365, FNE Midi-Pyrénées et autres n°16BX01364.

Il peut être souligné que si la CJUE ne définit pas la notion de raisons impératives d'intérêt public majeur qui est issue de la directive habitat, **elle y voit un régime d'exception qui doit donc être strictement encadré** (C-512/12 15 mai 2014 Briels ou C-399/14 14 janvier 2016 Grüne Liga Sachsen), en particulier en renvoyant toujours sur une analyse fine de l'absence d'alternative.

En l'espèce, le 7ème considérant de l'arrêté querellé dispose :

« Considérant que la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan portée par SNCF Réseau présente des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique du fait qu'elle permet d'améliorer l'offre de service ferroviaire, de favoriser le mode de déplacement ferroviaire et de favoriser le développement du territoire »

Toutefois, il ressort de l'instruction que la démonstration de la RIIPM qui serait attachée à la gare a été jugée insuffisante par les services instructeurs de la DREAL et par l'Ae.

Premièrement, la direction de l'écologie de la DREAL, en charge de l'instruction de la composante dérogation espèce protégée et agissant dans le cadre du contrôle de la complétude et de la régularité du dossier, a souligné l'insuffisance des éléments du dossier visant à démontrer la condition d'intérêt public majeur.

Une demande de complément à SNCF réseau sur ce point a été formalisée une première fois par un courrier du Préfet du Gard du 12 août 2016. Dans ce courrier, le Préfet reprenait les demandes de compléments de la DREAL Occitanie concernant la dérogation destruction espèces protégées en ces termes :

En conclusion le service instructeur considère que les éléments visant à démontrer la condition d'intérêt public majeur sont insuffisants et que la démonstration n'est pas au niveau des exigences réglementaires de la procédure de dérogation au titre des espèces protégées et au titre de l'application de l'article 6.4 de la directive habitats en ce qui concerne l'impact significatif de la gare sur l'objectif de conservation des espèces d'oiseaux pour lesquelles la ZPS Costières Nîmoises a été désignée.

Suite à ce courrier, SNCF Réseau a transmis des compléments par un courrier en date du 06/09/2016 à M. le Préfet du Gard.

Par un courrier du 26 septembre 2016, Mme la directrice de l'écologie de la DREAL transmettait à la DDTM du Gard son avis sur la complétude et la régularité de la demande de dérogation espèces protégées au regard des compléments transmis par SNCF Réseau. Cette dernière précisait :

Vous avez saisi mes services pour avis, sur le caractère complet et régulier de la demande de dérogation espèces protégées en objet, dans le cadre du dossier de demande d'autorisation unique loi sur l'eau du projet de gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, en date du 06 septembre 2016. Cette demande porte sur les compléments reçus le 5 septembre 2016 de SNCF réseaux, faisant suite à la demande de compléments du 8 août 2016. Nous vous avons transmis une liste d'observations relatives à la demande de dérogation espèces protégées le 2 août 2016. C'est au regard de cette demande de compléments que nous évaluons, en annexe, la pertinence des apports de SNCF réseaux.

Après analyse de ces compléments par mes services, je conclus qu'en l'état, le dossier peut être qualifié de complet, afin de permettre la poursuite de l'instruction.

Pour autant, les éléments apportés en ce qui concerne deux des trois conditions d'éligibilité d'un projet à une demande de dérogation espèces protégées (CE L411-2) demeurent partiels :

- démonstration de l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur,
- démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante.

Les échanges avec SNCF réseaux en août 2016, faisant suite à la réunion du 29 juillet avec l'équipe de projet GNNMR, et la réponse de M. F. Bolla du 5 septembre 2016, ont permis de s'assurer que le maître d'ouvrage à connaissance de ces éléments.

Un document intitulé « Annexe évaluant la pertinence des compléments reçus » était joint au courrier de Mme la directrice de la DREAL.

Celui-ci se présente sous forme d'un tableau reprenant chaque demande de complément, indiquant si ce complément présente un enjeu technique et (ou) de sécurité juridique et indiquant, pour chaque point, le contenu de la réponse du pétitionnaire et sa pertinence. Concernant les compléments relatifs à la justification de la RIIPM, **le tableau de la DREAL soulignait que l'absence de compléments demandés présente :**

« un risque juridique majeur » (!)

pièce n°12 - Échanges entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie, le service eau et inondation de la DDTM du Gard, M. le Préfet du Gard et SNCF réseau.

Deuxièmement, l'Ae écrit dans son avis n°2016-106 concernant la RIIMP :

Ici, la justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur présentée dans le dossier reprend les arguments de l'analyse des variantes, alors que ceux-ci :

- soit ne paraissent pas directement liés au projet de gare nouvelle elle-même (mélange des avantages procurés par la ligne à grande vitesse et par la gare, amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique). Dès lors que le dossier ne porte que sur la gare et ses accès, les avantages fournis par le CNM, qui ont conduit à considérer qu'il justifiait une raison impérative d'intérêt public majeur, ne peuvent être invoqués à leur
- soit font référence à des projets que le reste du dossier ignore, notamment en termes d'impact, le projet de PUM étant présenté comme une opportunité "autour de la gare nouvelle" ;
- soit incluent des éléments du projet non présentés dans le dossier de demande de dérogation (voirie d'accès notamment).

Pour l'Ae, une raison impérative d'intérêt public majeur du projet ne peut être justifiée par un dossier qui ne porte que sur la gare et sans avoir spécifié l'intérêt du projet indépendamment des autres aménagements. En outre, les raisons impératives nécessitant la réalisation de tous les éléments du projet, la démonstration d'absence d'alternatives ayant des effets plus limités sur les espèces et les habitats doit être apportée. Or, l'analyse des solutions alternatives discutées au § 2.2 montre des insuffisances, notamment pour la voirie.

L'Ae recommande de reprendre, avant l'enquête publique, le dossier de demande de dérogation régie par les dispositions de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement afin de faire porter sur l'ensemble des éléments nécessaires au fonctionnement de la gare, eux mêmes susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées, et d'appuyer la démonstration de raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant la réalisation du projet par des arguments et des données qui lui sont spécifiques.

Ainsi, l'Ae rappelle très justement que :

- la démonstration de la RIIPM particulière de la gare ne peut s'appuyer sur les avantages spécifiques du CNM. Autrement dit, pour justifier d'une RIIPM, la GNNMR doit présenter des avantages autres que ceux obtenus grâce à l'aménagement du CNM,
- la démonstration de la RIIPM de la GNNMR ne peut se fonder sur les opportunités que cette dernière ouvre en terme d'aménagement du territoire dès lors que ces opportunités ne sont pas évaluées (notamment en terme d'impact sur l'environnement) dans le dossier.

Malgré la recommandation de l'Ae, SNCF Réseau n'a pas apporté de compléments au dossier soumis à enquête publique .

Le document mémoire en réponse précise concernant cette recommandation de l'Ae :

4.2.6 Périmètre du dossier de demande de dérogation

(p.21) « L'Ae recommande de reprendre, avant l'enquête publique, le dossier de demande de dérogation régie par les dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement afin de la faire porter sur l'ensemble des éléments nécessaires au fonctionnement de la gare, eux-mêmes susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées, et d'appuyer la démonstration de raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant la réalisation du projet par des arguments et des données qui lui sont spécifiques. »

Comme précisé au §1 du présent mémoire en réponse, « La gare et ses voiries d'accès font l'objet d'une étude d'impact unique et d'enquêtes préalables à la DUP simultanées. En revanche, si l'enquête liée à la demande d'autorisation unique pour la gare est menée en parallèle de la DUP, la procédure d'autorisation unique pour les voiries d'accès n'aura lieu qu'à l'issue des études routières, actuellement en cours de validation. ». En conséquence, le dossier de demande de dérogation (intégré à la demande d'autorisation unique) ne porte que sur la gare nouvelle. Le projet routier fera l'objet d'une demande d'autorisation ultérieure.

Le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées de la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature en date du 23 novembre 2016. Cet avis est joint au dossier d'enquête publique, dans le présent mémoire.

Il est manifeste que la réponse ne traite qu'un aspect des remarques de l'Ae - celui du traitement de la voirie d'accès dans un dossier ultérieur de demande d'autorisation unique différent de celui de la GNNMR.

A l'issue de la procédure d'instruction, force est de constater que le dossier ne démontre pas que la GNNMR présente un caractère exceptionnel qui rend sa réalisation indispensable. Ainsi, contrairement à ce qu'affirme le 7ème considérant de l'arrêté contesté :

- **il n'est pas démontré dans le dossier que la GNNMR va améliorer les conditions du transport ferroviaire ,**
- **il n'est pas démontré dans le dossier que la GNNMR présente un intérêt en terme de développement du territoire gardois.**

III.1.1.1/ Sur l'absence de démonstration de l'amélioration des conditions du transport ferroviaire

Selon SNCF Réseau, la GNNMR permet plusieurs avantages en termes de transport ferroviaire.

Sur le gain de temps sur les trajets entre Montpellier - Nîmes

SNCF Réseau affirme que la GNNMR va permettre aux trains qui circulent sur le CNM entre Nîmes et Montpellier de gagner 10 minutes de temps de transport par rapport aux trains qui circulent sur la ligne historique entre Nîmes et Montpellier en desservant ces deux agglomérations.

Toutefois, cet avantage en termes de temps de transport n'est pertinent que dès lors que SNCF Réseau démontre que la GNNMR est suffisamment accessible par les voyageurs. En effet, il convient de s'assurer que les temps d'accès des voyageurs à la GNNMR ne font pas disparaître le gain de temps obtenu grâce à la grande vitesse rendu possible par la circulation sur le CNM.

Ainsi, pour que l'avantage en termes de gain de temps transport soit vérifié, il convient de s'assurer que la majeure partie de la population gardoise peut accéder en moins de 10 minutes à la GNNMR. Cette réflexion sur les temps pour venir et repartir de la gare de GNNMR doit être menée en termes :

- de transport individuel (voiture, vélo ...),
- de transport collectif, en particulier entre la GNNMR et Nîmes centre car les voyageurs en provenance de Montpellier mais aussi de Paris auront - compte tenu de l'emplacement de la GNNMR (à 13 km du centre-ville de Nîmes) - besoin de transports en commun pour terminer leur voyage vers leur destination finale.

De plus, le gain de temps de 10 minutes mis en avant par SNCF Réseau ne doit pas être « annulé » par les temps de correspondance entre les deux gares de Nîmes. A titre d'illustration, il convient de s'assurer qu'un voyageur arrivant en gare de Nîmes centre en provenance d'Alès et qui souhaite continuer son voyage vers Montpellier pourra accéder suffisamment rapidement à la GNNMR pour ne pas perdre le bénéfice de 10 minutes que va lui offrir les trains qui empruntent le CNM.

Ainsi, il convient de démontrer que l'organisation des correspondances - rendues nécessairement plus délicate en présence de deux gares éloignées – ne sera pas une source de perte de temps importante pour les voyageurs et donc de dégradation du transport ferroviaire.

En l'espèce, comme cela a été soulevé à de nombreuses reprises lors de l'instruction, les éléments fournis par SNCF Réseau concernant l'accessibilité de la GNNMR et l'organisation des correspondances entre la gare historique et la gare nouvelle, ne sont pas suffisants pour démontrer que la GNNMR permettra d'améliorer les temps de transport en train.

Sur l'accessibilité de la GNNMR

Selon les chiffres INSEE de 2013 rappelés par la DREAL, la répartition de la population dans les villes impactées ou desservies ou ciblées est la suivante : Nîmes 154 000 habitants, Alès 42 000 hab, Arles 53 600 hab, Lunel 25 300 hab, Uzès 9 000 hab, Beaucaire 16 200 hab, Saint-Gilles 13 800 hab et Vauvert 11 400 hab.

La ville de Nîmes comprend quasiment autant d'habitants que la totalité des autres villes prises en compte.

Or, comme le souligne la DREAL dans son tableau, si l'on compare avec la gare historique de Nîmes, seuls les habitants de Beaucaire sont plus près de la GNNMR que de la gare centre. (voir pièce n°12 précitée)

Il ne peut donc être soutenu que la GNNMR permet une meilleure accessibilité au réseau ferré que la situation actuelle. Selon les éléments du dossier de demande de dérogation espèces protégées présenté par SNCF réseau, pour la majorité des villes citées ci-dessus, et la majorité de la population concernée, le temps de trajet est allongé pour se rendre à la gare de Manduel par rapport à la gare de Nîmes Centre.

pièce n°13 : dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées pour le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan

Dans son avis n°2016-106, l'Autorité environnementale rappelait notamment que l'accès à la gare nouvelle de Manduel nécessitera un temps supplémentaire de **l'ordre de 30 minutes** pour les habitants de Nîmes, par comparaison à l'accès à la gare de Nîmes-centre.

Ainsi par exemple pour l'ensemble des habitants de Nîmes qui représente une part importante de la population intéressée par les trajets vers Montpellier ou Paris, l'usage de la GNNMR se traduira par une perte de temps par rapport à l'usage de la gare historique.

SNCF Réseau est manifestement informée des difficultés d'accès au site de Manduel compte tenu de la distribution des populations sur ce territoire. L'étude n°4 produite par la SNCF dans le cadre du débat public sur la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) rappelait sans ambiguïté que la gare de Nîmes-centre est nettement plus accessible que toute éventuelle gare nouvelle, et que le site de Manduel est le moins accessible de tous (point 2.4, p. 19) :

« La figure ci-après permet de comparer l'accessibilité tous modes à la gare centre de Nîmes et aux trois sites de gare nouvelle étudiés, à horizon 2020.

[Figure 13 - Accessibilité comparée des différents sites de gares de Nîmes (tous modes - 2020)]

En conclusion, les courbes ci-dessus amènent les commentaires suivants :

sur la totalité de la plage de temps d'accès 0/60 minutes (plages ①, ②, ③ sur la figure ci-dessus), l'accessibilité tous modes à horizon 2020 est sensiblement meilleure pour la gare centre de Nîmes que celles des trois sites de gare nouvelles étudiés.

Le site de Campagnolle présente une accessibilité meilleure que Manduel et Campagne sur la plage 15/30 minutes (plage ②), alors que le site de Campagne présente une accessibilité meilleure que Manduel et Campagnolle sur la plage 30/60 minutes (plage ③).

En moyenne, le site de Manduel est moins accessible que les autres. »

pièce n°14 – études rendues dans le cadre du débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Les raisons d'intérêt public majeur de la gare invoquées par SNCF Réseau sont remises en cause par sa faible accessibilité et des temps d'accès augmentés par rapport aux gares existantes. Il est notable, en effet, que les gares excentrées et sans correspondance sont désertées par les voyageurs, comme la gare Amiens-TGV Haute Picardie, Vendôme-TGV ou Lorraine-TGV.

La Cour des Comptes dénonce d'ailleurs dans son rapport de 2014 « *La grande vitesse ferroviaire: un modèle porté au-delà de sa pertinence* » la tendance contestable à financer des infrastructures qui risquent de rester inutilisées.

« *la recherche de cofinancements a conduit à avaliser des choix d'investissements contestables, en particulier la gare TGV Lorraine, implantée en rase campagne sans interconnexion avec le réseau de transport régional* »

(https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf)

Concernant l'organisation des correspondances

Selon SNCF Réseau, l'aménagement de la GNNMR permettra « un doublet de gare » améliorant l'organisation du trafic ferroviaire.

Dans son mémoire en réponse à l'issue de l'enquête publique, SNCF Réseau indique que la GNNMR sera desservie par une partie des trains à grande vitesse (TAGV) en provenance et à destination de Paris et Montpellier.

La Gare de Nîmes-centre continuera d'accueillir des TAGV en provenance et à destination de Paris et Montpellier, tout en accueillant la totalité du trafic TER .

A l'horizon 2020, les chiffres avancés sont les suivants :



(pièce n°8 précitée)

A la lecture de ces chiffres, il apparaît clairement que l'aménagement d'un doublet de gare à Nîmes appelle des moyens efficaces de correspondance entre les deux gares. En effet, les voyageurs empruntant les TER et arrivant en gare historique doivent pouvoir accéder à la GNNMR pour profiter des TAGV en direction de Montpellier ou de Paris qui s'y arrêteront. De la même manière, les voyageurs arrivant à la GNNMR en provenance de Paris ou Montpellier devront pouvoir rejoindre la gare de Nîmes centre pour continuer leur voyage vers leur destination finale via les TER.

Ainsi les avantages du « doublet de gare » sont manifestement fonction de l'efficacité des moyens de transport collectifs entre les deux gares.

Or la présence et l'efficacité des moyens de transport entre la gare historique et la future GNNMR ne sont jamais démontrés sérieusement dans le dossier.

Concernant les modes de transport doux (marche, vélo) qui peuvent être utilisés pour effectuer le trajet entre les deux gares, l'étude de localisation de la gare TGV de l'agglomération de Nîmes rendue dans le cadre du débat public sur la LNMP de 2009 concluait à propos des sites de Campagnolle, Campagne et Manduel :

«Le potentiel de desserte en 2 roues de chacun des sites est extrêmement limité : aucune des gares n'est située en zone urbanisée ou à proximité de secteurs densément peuplés (...) L'accessibilité marche à pied est quasi-inexistante et hors de propos étant donnée la localisation des différents sites ».

SNCF Réseau ne peut ignorer ces conclusions, dont elle est l'auteur.

(pièce n°14 précitée)

Concernant le transport par bus

SNCF Réseau indique qu'il n'existe que deux lignes de bus périurbaines qui peuvent être empruntées (lignes 31 et 32) pour faire le trajet entre la gare centre de Nîmes et la future GNNMR. Ces lignes ont une fréquence très faible (1 à 2 passages par heure) et des temps de trajet longs (allant de 20 à 45 minutes selon les trajets). Dissuasives, ces conditions ne sont pas de nature à répondre aux attentes de célérité et de facilité des clients. A ce jour cette offre de transport apparaît manifestement insuffisante pour assurer des correspondances efficaces et rendre l'utilisation de la GNNMR intéressante en terme de gain de temps.

Dans son mémoire en réponse aux observations des commissaires enquêteurs, SNCF Réseau se contente d'affirmer que la fréquence de ces bus sera adaptée par Nîmes Métropole en fonction de l'évolution des besoins, sans plus expliciter les modalités de ces adaptations, ni leur coût.

En toute hypothèse, même si l'offre de trajet en bus devait augmenter à l'avenir, une augmentation du nombre de bus circulant et s'arrêtant à la gare nouvelle de Manduel ne ferait pas disparaître l'inconvénient lié aux longs temps de trajet de ce mode de transport.

Il n'est donc pas démontré dans le dossier que les liaisons en bus sont une solution efficace pour assurer la liaison entre les deux gares.

Concernant la possibilité d'une correspondance en train

SNCF Réseau indique que les correspondances pourraient être assurées par les 44 TER qui circulent aujourd'hui sur la ligne Tarascon - Nîmes en direction ou en provenance de Nîmes-centre.

Dans son mémoire en réponse aux observations des commissaires enquêteurs, SNCF Réseau indique :

La gare nouvelle est implantée au croisement entre la ligne ferroviaire existante et le Contournement de Nîmes et Montpellier. Elle est conçue pour permettre dès sa mise en service les liaisons entre les TER et les Trains à Grande Vitesse (TAGV). La halte TER de Manduel sera déplacée et ses nouveaux quais seront construits sous la gare nouvelle afin de permettre l'arrêt des trains au plus proche des quais TAGV.

Au droit de la gare nouvelle, 44 TER par jours passent actuellement en direction ou en provenance de Nîmes Centre, seulement 13 TER s'arrêtent à la halte actuelle Manduel-Redessan. L'arrêt de la plupart de ces 44 TER au niveau de la gare nouvelle est probablement envisageable ; un travail portant sur les horaires de desserte TER a été engagé afin d'offrir une interconnexion FER /FER pertinente.

Là encore, si une possibilité de correspondance semble exister elle n'a pas été encore véritablement étudiée si ce n'est sur le plan du potentiel de TER mobilisable puisque SNCF Réseau indique :

La répartition horaire de ces trains tend à montrer que les correspondances aux heures de pointe seront de bonne qualité (2 à 3 TER par heure et par sens). A l'inverse, aux heures creuses (1 à 2 TER par sens et par heure), une attention particulière sera portée sur l'ordonnancement des dessertes. La Région, autorité organisatrice des TER, pourra décider de l'arrêt des trains et des ajustements horaires si besoin.

Ainsi s'il ne peut être contesté qu'il y a des possibilités de correspondances via les TER, SNCF Réseau ne démontre pas que celles-ci sont pertinentes en proposant une évaluation – par exemple - des scénarios de synchronisation des correspondances.

Là encore, la démonstration de la possibilité de correspondances efficaces entre les deux gares est renvoyée à plus tard. Ce faisant, la possibilité réelle d'organiser les correspondances - via les TER - entre les deux gares n'est pas démontrée.

Par ailleurs, les difficultés de liaison entre la gare de Nîmes-centre et la gare de Manduel font apparaître la nécessité pour une exploitation correcte – en cas d'évolution du trafic à la hausse - de mettre en place une navette ferroviaire qui consisterait en la réalisation d'une 3^{ème} voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes-centre.

Sur ce point SNCF Réseau écrit dans son mémoire en réponse aux observations des commissaires enquêteurs :

3^{ème} VOIE A QUAI

L'aménagement complémentaire d'une « 3^{ème} voie à quai » consiste en la création d'une voie ferrée localisée en zone de gare avec son quai. Cet aménagement pourrait se justifier dans le cas d'un besoin d'évolution des dessertes TER.

En effet, la fonction ferroviaire de cet aménagement serait de pouvoir organiser des TER terminus au niveau de la gare nouvelle. Il s'agirait alors d'une nouvelle offre TER vers Nîmes centre dont la gare de départ et d'arrivée serait la gare nouvelle.

Pour l'instant, le programme de la gare nouvelle ne comprend pas cet équipement.

Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude prospective, technique et de desserte a été engagée début 2017 afin de permettre aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre en fonction des besoins et des coûts d'exploitation.

L'opportunité et l'intérêt de la 3^{ème} voie à quai seront examinés lors de cette étude.

Encore une fois, l'étude précise et l'évaluation de cette solution pour organiser les correspondances sont renvoyées à plus tard. On ne sait pas à partir de quelle évolution du trafic cet aménagement deviendra nécessaire. On ne connaît pas non plus son coût, bien qu'il apparaît qu'elle engendrera des coûts d'investissement et d'exploitation très élevés (création d'une voie TER terminus à Manduel, création d'un nouveau quai à Nîmes, achat du matériel roulant). Par ailleurs, rien n'est dit sur le risque important de saturation de la gare de Nîmes-centre puisqu'elle nécessite la transformation de sa 5^{ème} voie en voie de stationnement pour la navette.

Pour mémoire, dans son avis du 21 décembre 2016 l'Ae recommandait que l'étude d'impact soit complétée pour :

- ***indiquer les impacts possibles, en cas de mise en service de la troisième voie de la ligne Arles-Tarascon.***

En l'absence de ces éléments il est impossible d'envisager les avantages et inconvénients du projet de GNNMR dans une hypothèse d'augmentation du trafic ferroviaire qui appellerait la mise en service d'une telle navette ferroviaire.

En ne démontrant pas que la gare de Manduel est facilement accessible, ni qu'il existe ou existera les transports collectifs nécessaires pour assurer efficacement les correspondances entre la gare historique et la future GNNMR, SNCF Réseau ne prouve pas l'intérêt du projet sur le plan du trafic ferroviaire.

Au regard de la fragilité des démonstrations développées par SNCF Réseau, il existe même un risque pour la future GNNMR d'être désertée.

Sur la saturation de la ligne historique.

Selon SNCF Réseau l'aménagement de la GNNMR permet « *le rééquilibrage des circulations entre la ligne classique et le CNM.* »

Concernant le rééquilibrage des trains vers le CNM, il convient de préciser qu'il ne pourrait être dû qu'en partie à la GNNMR.

En effet, depuis la déclaration d'utilité publique du CNM en 2005 il a toujours été prévu que le trafic de trains de marchandises (fret) serait très majoritairement reporté de la ligne historique vers le CNM. La GNNMR n'apporte rien à ce report rendu possible uniquement par la création du CNM. Selon SNCF Réseau, les trains de fret correspondent à 25 % du trafic ferroviaire.

De la même manière, depuis la décision d'aménager la gare nouvelle de Montpellier sur le tracé du CNM, une partie des trains de voyageurs faisant le trajet Montpellier – Valence, Lyon et/ou Paris peuvent emprunter le CNM sans toutefois s'arrêter à Nîmes. A ce jour SNCF Mobilités envisage deux trains à grande vitesse (TAGV) au départ de la gare nouvelle de Montpellier et deux TAGV à l'arrivée de la gare nouvelle de Montpellier. Là encore, la GNNMR n'apporte rien à ce report qui est uniquement rendu possible par le CNM et la gare de Montpellier.

L'intérêt de la GNNMR en terme de rééquilibrage du trafic entre la ligne historique et le CNM serait lié au fait qu'environ la moitié des TAGV desservant actuellement la gare historique soient reportés vers le CNM en desservant la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan.

Dans son mémoire en réponse aux observations des commissaires enquêteurs SNCF Réseau écrit :

La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'un basculement plus important des circulations Grandes Lignes (TAGV, Intercités) de la ligne classique vers le CNM. **Ces basculements de trains de voyageurs libéreront de manière significative de la capacité sur la ligne classique, notamment aux heures de pointe et permettra donc d'améliorer les conditions de circulations sur la ligne historique**, tout en préservant la possibilité d'un développement de l'offre sur cet axe.

Toutefois, le gain en termes d'organisation du transport ferroviaire est, là encore, conditionné à la capacité d'organiser les correspondances entre la GNNMR et la gare centre de Nîmes. En effet, les passagers qui arriveront à la GNNMR via un TAGV en provenance de Montpellier ou de Paris doivent pouvoir rejoindre la gare historique de Nîmes pour pouvoir bénéficier du trafic TER et rejoindre leur destination finale.

Encore une fois, aucun élément n'est apporté sur cette question centrale des moyens pour aller d'une gare à l'autre.

D'une part, SNCF Réseau ne précise par le nombre de TER nécessaires pour assurer la correspondance entre la GNNMR et la gare historique aux heures de pointe. D'autre part, SNCF Réseau ne précise pas la capacité de la gare historique à accueillir ces TER surtout dans l'hypothèse où une navette ferroviaire serait jugée nécessaire (hypothèse de la troisième voie à quai).

Enfin et surtout, SNCF Réseau ne dit rien sur la capacité des TER qui circulent entre Tarascon et Nîmes aux heures de pointe et qui sont censés assurer la correspondance entre la GNNMR et la gare centre tant qu'il n'y aura pas de navettes ferroviaires. Or aux heures de pointe, ces trains sont déjà pleins et ils auront du mal à permettre la correspondance des passagers arrivant à la GNNMR et souhaitant prendre un TER vers la gare centre.

De la même manière aucun élément n'est fourni sur les temps de correspondance en bus aux heures de pointes...

Sur l'étude socio-économique

Faute de prouver l'amélioration du trafic ferroviaire par la procuration d'avantages aux usagers, la raison d'être de la GNNMR est essentiellement de faire fonctionner le CNM et la gare nouvelle de Montpellier, en permettant que l'itinéraire alternatif du CNM gagne en pertinence et soit plus largement utilisé.

Or, en faisant de la GNNMR la condition nécessaire au bon fonctionnement du CNM et de la gare de Montpellier, SNCF Réseau semble remettre en cause l'intérêt intrinsèque de chacun de ces aménagements.

Pourtant, le CNM et la gare nouvelle de Montpellier ont fait l'objet d'études socio-économiques présentées par RFF ou SNCF Réseau qui démontraient de leur intérêt propre, indépendamment de la Gare Nouvelle de Nîmes.

Il n'est pas possible de considérer à la fois que la GNNMR est nécessaire au fonctionnement du trafic ferroviaire du CNM et que les études socio-économiques du CNM et de la gare de Montpellier aient correctement conclu à leur intérêt propre sans que ces derniers soient conditionnés à la réalisation de la GNNMR. En effet, l'étude d'impact du CNM ne prévoyait la nécessité de l'aménagement d'une gare sur le CNM dans la zone de Nîmes (au contraire, elle l'excluait explicitement), et la gare nouvelle de Montpellier a été accordée à un stade où rien ne garantissait que la GNNMR puisse à son tour être autorisée. Ceci implique que dans les évaluations faites à chaque étape, le CNM avait une pertinence propre, non conditionnée à la construction de gares nouvelles, et la gare nouvelle de Montpellier avait elle aussi une pertinence propre même dans le cas où la GNNMR n'aurait pas été construite.

Ainsi l'étude socio-économique de la GNNMR produite par SNCF Réseau ré-intègre, au profit de la gare nouvelle de Nîmes -Manduel, des avantages qui avaient déjà justifiés initialement le CNM et la gare de Montpellier. Les avantages socio-économiques de la GNNMR en sont par là même majorés. Cette dérive a justement été dénoncée par l'Autorité environnementale dans une note du 13 septembre 2017 sur l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructures linéaires de transport qui soulignait :

De manière plus significative encore, le dossier de la gare nouvelle de Nîmes⁴⁶ la présente comme la clé de voûte d'un ensemble comprenant le contournement ferroviaire Nîmes - Montpellier et les deux gares nouvelles de Montpellier puis de Nîmes. Il repose en effet sur l'hypothèse que les deux premiers éléments (ligne ferroviaire et gare nouvelle de Montpellier) n'ont pas ou peu d'utilité, pour le trafic de passagers, en l'absence de cette dernière gare. Par conséquent, la VAN de la dernière gare incorpore la majorité des avantages de l'ensemble du programme, pour le coût réduit d'une seule gare. Selon ce raisonnement, les deux projets précédents n'auraient dû mettre en avant que de faibles augmentations de trafic – ce qui n'avait pas été le cas.

Pièce n° 15 – Note de l'Ae n°2017-N-05

Dans son mémoire en réponse aux commissaires enquêteur SNCF Réseau affirme sur ce point :

UN BILAN SOCIO-ECONOMIQUE FORTEMENT POSITIF

Le résultat du bilan socio-économique de l'opération s'apprécie par un indicateur principal : la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE).

La VAN-SE valorise en euros le bilan des effets du projet pour la collectivité sur 50 ans (y compris les effets non monétaires). Il atteint pour la gare nouvelle Nîmes Manduel Redessan, 1,7 milliards d'euros (CE 2012), ce qui classe ce projet parmi les plus créateurs de valeur pour la collectivité. A titre de comparaison, la VAN-SE du projet GPSO est de 0.6 milliards d'euros (CE 2013).

Ce résultat démontre clairement que **l'investissement initial de 95M€ consenti par les partenaires de l'opération relève d'une utilisation très efficace de l'argent public.**

FNE LR note que SNCF Réseau n'a pas cru bon de répondre aux observations de l'Ae sur la Valeur Actualisée Nette.

La réponse fournie aux observations des commissaires enquêteurs semble confirmer que la VAN de la GNNMR intègre les avantages de la totalité du programme de travaux (CNM, Gare nouvelle de Montpellier et GNNMR) pour le coût du seul projet de gare.

Il apparaît donc insincère de conclure, comme le fait SNCF Réseau, que l'investissement initial de 95 M euros qui ne concerne que la GNNMR « relève d'une utilisation très efficace de la l'argent public ».

Là encore, l'analyse des avantages et des inconvénients liés à la GNNMR produite par SNCF Réseau n'est manifestement pas de nature à démontrer son intérêt public majeur.

En ne démontrant pas les avantages propres de la GNNMR pour le trafic ferroviaire et en omettant systématiquement de présenter les inconvénients qu'elle va nécessairement entraîner pour les usagers du fait de son éloignement des centres de vie et de la gare historique de Nîmes, SNCF Réseau ne démontre pas que la GNNMR présente une raison impérative d'intérêt public majeur.

Cela entache d'illégalité la décision contestée.

III.1.1.2/ Sur l'absence de démonstration de l'intérêt en terme de développement du territoire gardois

SNCF Réseau présente le projet GNNMR comme un vecteur de structuration de l'aménagement du territoire, offrant l'opportunité de créer un pôle urbain multimodal autour de la gare et de faire ainsi écho à la volonté politique de la collectivité territoriale de revitaliser son tissu économique. Le projet de gare présenterait donc un intérêt en terme d'aménagement et de développement économique du territoire gardois.

Dans le même temps, SNCF Réseau présente le projet dit de PUM ou de Magna porta qui accompagne la gare comme un projet incertain. Dans son mémoire en réponse aux avis obligatoires en février 2017, elle mentionnait encore un « éventuel développement de l'urbanisation » et indiquait son caractère hypothétique en ces termes :

4.3.4 Développement de l'urbanisation

(p.34) « L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare, liés à l'urbanisation des ZAC de Manduel et de Redessan »

Les impacts « indirects » du projet en matière d'urbanisation induite par le projet sont exposés au [chapitre 12, pages 476 à 478 de l'étude d'impact](#), conformément au code de l'environnement. Ce chapitre a été directement repris et complété dans le dossier d'étude d'impact.

Nîmes Métropole a effectivement la volonté politique de porter un pôle de développement permettant de revitaliser et de diversifier son tissu économique, l'implantation de la gare constituant un moteur de développement justifiant que la réflexion se soit portée sur ce secteur. Pour autant, le périmètre et le contenu du projet d'urbanisation que porte la Communauté d'agglomération n'est pas arrêté. Le projet initial PUM n'est d'ailleurs pas maintenu et fait l'objet d'une refonte sous le nom de MAGNA PORTA. L'étude Reichen, évoquée dans l'étude d'impact, n'est pas aboutie et ses principes doivent être revus.

Ainsi, le projet gare et voies accès fonctionne indépendamment du futur projet MAGNA PORTA, projet dont le temps de maturation est sans rapport avec celui de la gare et de ses voies d'accès.

En revanche, les effets environnementaux de cet éventuel développement de l'urbanisation seront traités dans l'étude d'impact de la (les) ZAC qui seraient créée(s), de même que les effets cumulés de cette urbanisation avec le projet de gare nouvelle et les voiries d'accès, et ce conformément au code de l'environnement.

Ce faisant en arguant du caractère hypothétique du projet Magna porta, SNCF Réseau refuse de se livrer à l'évaluation des incidences de la GNNMR en terme de développement urbain.

Ainsi SNCF Réseau explique dans le même temps que :

- la gare présente une opportunité en terme de développement urbain,
- les développements urbains sont trop incertains pour que leurs conséquences sur l'environnement soient étudiés au moment de l'autorisation de la GNNMR.

Cela ne peut convaincre.

Premièrement, il doit être souligné qu'en toute hypothèse, l'aménagement d'une gare conduit à des développements urbains. Une gare appelle au minimum des services aux usagers et ne peut pas sérieusement se concevoir en dehors de tout lieu de vie.

Ainsi, au stade de l'autorisation de l'aménagement de la gare, il convient au minimum de s'assurer que ce développement urbain inévitable car nécessairement induit par la gare est possible compte tenu des enjeux environnementaux qui caractérisent la zone (biodiversité, enjeux pour la ressource eau, possibilité de développer des transports en commun....) .

Deuxièmement, il ne peut pas être sérieusement soutenu qu'une gare autour de laquelle aucun développement urbain ne serait prévu ou envisagé puisse être déclarée d'intérêt public majeur. Isolée dans un territoire agricole et présentant une accessibilité limitée, la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, sans aucun développement urbain associé, souffrirait incontestablement de la critique de « gare des betteraves », à l'instar de la gare TGV Haute-Picardie, installée au milieu de parcelles agricoles et très modestement fréquentée (60 000 voyageurs y ont transité en 2013, selon les derniers chiffres de SNCF Gares & Connexion).

Troisièmement, la soi-disant incertitude liée au projet Magna Porta doit manifestement être relativisée.

Concrètement, le projet est délimité et il apparaît être une priorité de l'agglomération de Nîmes Métropole.

En effet, il s'inscrira nécessairement dans une zone d'aménagement différée (ZAD) d'environ 280 ha confirmée définitivement par arrêté du préfet du Gard du 29 mars 2016.

Le 12 septembre 2017, Yvan LACHAUD, Président de Nîmes Métropole, déclarait devant la presse à propos du PUM, rebaptisé MAGNA PORTA qu' « Avant décembre 2019, un grand nombre d'équipements sont prévus. »

pièce n°16 – article de presse de la revue Objectif Gard « Gare TGV et Magna Porta...Nîmes Métropole fait sa rentrée » du 14 septembre 2017

Un site internet de Nîmes Métropole, dédié à Magna Porta, confirme la réalité du projet, en employant un vocabulaire sans équivoque et en présentant des projections claires sur le contenu du projet : « *Magna Porta associera activités industrielles, agricoles, tertiaires et une plate-forme technologique et touristique, le long de l'ancienne Via Domitia* ».

pièce jointe n°17 – Site internet de Magna Porta

Nîmes Métropole a procédé à la certification environnementale ISO 14001 du site, a adhéré à l'association nationale pour la qualité environnementale et le développement durable des territoires d'activité et a nommé une direction générale dédiée à Magna Porta. Celle-ci travaille sur une stratégie concernant la mise en œuvre du projet, notamment au travers des groupes de travail regroupant des élus, éco-constructeurs, consulaires, représentants de l'État, professionnels de l'agriculture, de l'agro-alimentaire, PME.

Quatrièmement, SNCF Réseau ne peut à la fois affirmer que la GNNMR présente un intérêt en termes de développement urbain et éviter toute évaluation des impacts indirects sur l'environnement de l'urbanisation que la GNNMR appelle en termes de maintien des espèces protégées présentes sur la zone, d'atteinte des objectifs du site Natura 2000 des *COSTIÈRES NÎMOISES* et de protection de la ressource en eau (nappe phréatique du Vistre-Vistrenque) .

Refuser d'évaluer les conséquences des développements urbains induits par la GNNMR, tout en les présentant comme une opportunité revient, in fine, à ne présenter que les avantages du projet de GNNMR sans présenter ses inconvénients.

Or, ces inconvénients existent manifestement.

D'une part, les aménagements urbains induits par la GNNMR sont susceptibles d'impacter la ressource en eau utilisée pour l'alimentation en eau potable.

En effet, comme les projets de gare et de voirie, les aménagements urbains induits par la gare vont surplomber 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 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 de la surface du sol ce qui la rend plus sensible aux pollutions éventuelles.

L'imperméabilisation entraînée par la gare, mais aussi par les voies 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 d'aggraver sa pollution en concentrant les polluants lessivés par les pluies.

Les inconvénients pour la recharge et la protection contre les pollutions de la masse d'eau souterraine « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières » liés à l'imperméabilisation des sols qui découlera des aménagements urbains induits par la GNNMR n'ont pas été présentés par SNCF Réseau.

D'autre part, les aménagements urbains induits par la GNNMR sont susceptibles d'impacter la biodiversité menacée de la zone.

Pour s'en convaincre il suffit de rappeler que toute la partie de la ZAD devant accueillir le projet urbain située au sud de la future avenue de la gare se situe dans le périmètre du site Natura 2000 *FR 9112015 COSTIÈRES NÎMOISES*.

Or ce site a été désigné en raison de la présence de nombreuses espèces protégées. Plus particulièrement la présence de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*) a très largement motivé la création du site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES* qui abrite un quart de la population française de cet oiseau. Cette espèce protégée au titre de l'article L 411-1 du code de l'environnement est 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).

Or, 16 % des effectifs présents sur le site Natura 2000 ont déjà été affectés par le CNM.

En ce qui concerne les effets cumulés des projets connus et pouvant affecter les populations d'Outardes du site Natura 2000, l'étude d'incidence mentionne le CNM pour une surface de 1362 ha, 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 ayant un impact sur l'Outarde et son habitat dans ce périmètre de protection.

Selon les données provisoires de l'association Meridionalis et du bureau d'études Biotope, l'effectif de mâles chanteurs dans la ZPS en 2016 est de 564. Ces chiffres doivent être comparés aux chiffres de :

- 678 mâles chanteurs en 2012,
- 512 en 2014, après les travaux de terrassement du CNM.

Aujourd'hui on constate une diminution de 14,02 % par rapport aux effectifs connus en 2012 avant le lancement des travaux du CNM. Cela correspond à la perte 92 mâles chanteurs sur le site Natura 2000. La ZPS enregistre ainsi la plus forte perte d'individus de tout l'arc méditerranéen français ; soit une diminution de -21,95 % des effectifs en 2014 suivie par une faible remontée des effectifs de mâles entre 2014 et 2016. Aujourd'hui, la population n'atteint toutefois pas le niveau de 2012 malgré les mesures compensatoires mises en œuvre pour le CNM (près de 1500 ha acquis et/ou gérés). On ignore si et quand il sera possible de retrouver les effectifs antérieurs à la réalisation du CNM. Les premières conclusions des analyses des effectifs de 2014 à 2016 sont plutôt celles d'une perte définitive de la capacité d'accueil de la ZPS de -14 %.

Ces données sont corroborées par les données mises au jour par Monsieur DECOUVROUX Pierrick dans le cadre de sa thèse intitulée « *Conséquences et impacts prévisibles d'une perte d'habitat majeure sur une espèce menacée aux exigences écologiques complexes : effets de la mise en place du contournement ferroviaire à grande vitesse Nîmes-Montpellier sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière des Costières de Nîmes* » et soutenue en 2014.

Cette thèse a été financée par RFF par le biais d'une convention CIFRE afin de répondre au besoin d'expertise scientifique pour rechercher et éviter les impacts prévisibles du CNM sur les Outardes canepetières.

Les analyses d'effectifs et d'habitats réalisés dans ce cadre conduisent l'auteur à conclure à l'occasion du **Compte-rendu du comité de suivi final « Suivi de l'impact du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière des Costières de Nîmes, préconisations de gestion 2018-2037 » du 8 novembre 2017 qui s'est tenu en présence d'un représentant de SNCF Réseau que** : « *« la Costière nîmoise avait probablement atteint sa limite en termes de possibilités de compensation*, et que le potentiel d'habitat favorable et améliorable à proximité (dans le Sud du Gard) était très réduit. C'est pourquoi des suivis complémentaires sont envisagés en parallèle du renouvellement de l'occupation des sols sur Sud Gard, pour déterminer sur les (rares) patches d'habitat favorables où aucune outarde n'a été détectée pour l'instant s'il s'agit d'une absence d'oiseaux ou d'une absence de recherche ciblée de l'espèce. Les futures stratégies d'aménagement ne peuvent plus se permettre de compter sur la compensation uniquement pour implanter de nouveaux projets, il est essentiel de privilégier les premières étapes de la séquence ERC. Les politiques publiques en matière d'aménagement vont devoir intégrer ce paramètre à leur réflexion et leurs choix futurs. ». (partie soulignée et mise en gras par l'auteur des présente)

pièce 18 : Compte-rendu du comité de suivi final « Suivi de l'impact du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière des Costières de Nîmes, préconisations de gestion 2018-2037 » Centre d'Écologie Fonctionnelle et Évolutive de Montpellier Campus CNRS – Petite salle de réunion - Mercredi 08 Novembre 2017 à 13h30.

La nécessité d'éviter les impacts sur la population d'Outarde canepetière est confirmée par le comptage national des mâles chanteurs de l'espèce qui a eu lieu en 2016 et a mis en exergue une diminution nationale du nombre d'individus. Les résultats provisoires de ce comptage font état d'un total d'individus d'Outarde canepetières situé entre 2 424 et 2 706 en 2016, par rapport au effectifs estimés entre 2 577 et 2 677 individus en 2012. (voir en ce sens N. Gendre – coordinateur national PNA Outarde, LPO France)

En Languedoc-Roussillon, alors même que l'espèce était en constante expansion numérique et géographique depuis 1998, on relève également une diminution de l'effectif régional d'Outardes. On dénombre entre 1142 et 1176 individus estimés (par rapport à 1 225 à 1 299 individus estimés en 2012), et l'effectif gardois s'élève entre 762 et 763 individus (par rapport à 885 à-891 individus en 2012). **Ainsi, au-delà des impacts du CNM, les populations gardoises comme héraultaises ou provençales sont toutes en diminution de 10 à 20 % entre 2012 et 2016.**

Si SNCF Réseau a choisi de ne pas évaluer les impacts indirects liés à l'aménagement de la gare, il apparaît qu'un aménagement urbain qui interviendrait sur le périmètre de la ZAD impacterait directement et indirectement le lek¹ de 9 mâles d'Outarde ainsi que les femelles qui y nichent.

¹ Les outardes sont des oiseaux coloniaux et grégaires avec un comportement social très marqué. « *ELLES ONT UN COMPORTEMENT DE PARADE EN ARÈNE, APPELÉE LEK (REGROUPEMENTS EN FONCTION DE FACTEURS SOCIAUX ET TERRITORIAUX). DANS LE CAS DE LA CANEPETIÈRE, IL S'AGIT DE LEK ÉCLATÉ.* » (BOUTIN & MÉTAIS, 1995). « *CHAQUE MÂLE DÉLIMITE SON TERRITOIRE, SOUVENT D'UNE SUPERFICIE ALLANT DE 1 À 3 HECTARES.* » (SCHULTZ, 1987) et s'efforce d'y attirer les femelles. Ces dernières choisissent l'un d'eux pour s'accoupler et recherchent ensuite un couvert favorable pour nicher. Cela peut être à proximité du territoire du mâle comme en être éloigné parfois de plusieurs kilomètres. Elles assurent seules la couvaison et l'élevage des jeunes. Le nid, simple cuvette aménagée au sol, est le plus souvent localisé dans une jachère enherbée ou une luzerne, parfois dans d'autres lieux herbeux (prairie, ray-grass, bords de chemin, friches...).

Dans un tel contexte l'aménagement de la GNNMR et les développements urbains qu'elle induit ne peuvent que remettre en cause le maintien des populations d'Outarde dans un état de conservation favorable au sens du 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement. **En toute hypothèse, en refusant d'évaluer les conséquences des aménagements urbains induits par la gare nouvelle, SNCF Réseau ne peut apporter la démonstration que ces derniers n'auront pas pour conséquence de remettre en cause le maintien des populations d'outardes canepetières.**

Au-delà de l'Outarde canepetière, il est incontestable que l'espèce suivante serait impactée par les aménagements urbains induits par la GNNMR :

- L'Ædicnème criard, espèce protégée en application de l'article L 411-1 du code de l'environnement, 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.

Là encore, il s'agit d'une espèce qui a justifié la création du site *COSTIÈRES NÎMOISES* et c'est une espèce fortement impactée par le CNM, mais avec peu de mesures compensatoires dédiées, si bien que dans un contexte de grignotage important du site Natura 2000, l'atteinte qui peut lui être portée par la GNNMR et ses développements urbains induits est susceptible de remettre en cause la cohérence globale du réseau Natura 2000 au sens du VII de l'article L.414-4 du code de l'environnement.

De plus, outre l'avifaune qui a justifié la création du site Natura 2000, le périmètre de la ZAD abrite plusieurs espèces protégées de reptiles, d'amphibiens ou d'insectes qui seront nécessairement impactées : Rollier d'Europe, Lézard ocellé, Chiroptères...

En refusant d'évaluer les impacts sur la biodiversité liés aux aménagements urbains induits par la GNNMR et d'envisager leur évitement, réduction ou compensation, SNCF Réseau n'a procédé à aucune évaluation des inconvénients liés aux aménagements urbains que la GNNMR appelle nécessairement.

Dès lors, en omettant de présenter et d'évaluer les inconvénients liés aux développements urbains induits par la GNNMR, SNCF Réseau ne démontre pas que cette dernière présente une raison impérative d'intérêt public majeur.

De plus, il convient de souligner qu'en refusant d'évaluer les effets sur les espèces protégées des aménagements urbains induits par la GNNMR, SNCF Réseau et le Préfet du Gard ne sont pas en mesure de démontrer que la dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Ainsi il est démontré que deux des trois conditions fixées au 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement n'apparaissent pas remplies si bien que la décision querellée devra être annulée.

III.1.2/ Sur la condition d'absence d'autre solution alternative à l'aménagement de la GNNMR

Cette condition implique que le pétitionnaire :

1. ait étudié les différentes solutions envisageables pour répondre aux objectifs de son projet,
2. ait comparé les conséquences des différentes solutions envisagées pour les espèces qui bénéficient de la protection prévues à l'article L 411-1 du code de l'environnement.

La jurisprudence de la Cour de Justice exige une motivation précise de l'absence d'alternative. Voir CJUE C-342/05 14 juin 2007 Commission c. Finlande qui précise au point 31 « *de telles décisions, (...) qui, d'autre part, ne comportent pas une motivation précise et adéquate quant à l'absence d'une autre solution satisfaisante, sont contraires à l'article 16, paragraphe 1, de la directive habitats.* »

L'étude des différentes solutions envisageables et la comparaison de leurs conséquences propres sur les espèces protégées doit figurer dans le dossier de demande.

Le juge administratif contrôle la suffisance du dossier sur l'étude d'autres solutions satisfaisantes. Voir en ce sens : CE 24 décembre 2012 n°363422 SEM Nièvre aménagement, TA Pau 28 janvier 2014 FNE et autres n° 1201756, TA Toulon 11 janvier 2016 LPO PACA n° 1504187, TA Montpellier 3 mai 2016 FRENE 66 n°1502035, CAA de Lyon 21 mars 2017 FNE et autres n° 14LY03096, TA Rennes 7 juillet 2017 n°1500727 – 1501595 Association Bretagne Vivante, CAA de Bordeaux 13 juillet 2017 FNE Midi-Pyrénées et autres n°16BX01365,16BX01364.

En l'espèce, le huitième considérant de l'arrêté querellé dispose :

Considérant qu'après analyse fonctionnelle il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et considérant qu'une comparaison de trois implantations possibles de la gare nouvelle a permis de retenir le site de Manduel, du fait de son interconnexion avec le réseau ferré existant ;

Toutefois, si SNCF Réseau n'arrive pas à convaincre que la GNNMR présente une RIIPM c'est aussi parce qu'elle a systématiquement refusé d'étudier **la variante dite « sans gare nouvelle » consistant à maintenir la seule gare historique de Nîmes sans la raccorder au CNM en direction de Montpellier.**

Cette carence dans l'évaluation des autres solutions alternatives a été soulevée à de nombreuses reprises :

- par la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie en charge de l'instruction de la composante dérogation destruction espèce protégée de la demande d'autorisation unique loi sur l'eau déposée par SNCF Réseau. **La DREAL allant même jusqu'à indiquer que l'absence de véritable étude de la variante sans gare « présente un risque juridique majeur » (!),** (voir pièce n°12 précitée)
- par l'Ae dans son avis n°2016-106 rendu sur le projet de gare nouvelle.

Puisque elle a refusé d'étudier le scénario « sans gare nouvelle », SNCF Réseau n'est pas en mesure de démontrer que le maintien de la gare historique de Nîmes n'est pas à même de garantir un service ferroviaire de qualité pour les usagers. Dès lors, SNCF Réseau comme le huitième considérant de l'arrêté contesté, ne peuvent affirmer que la GNNMR est la seule solution satisfaisante pour assurer correctement un service ferroviaire de qualité.

III.1.2.1/ Descriptif du scénario sans gare et sans raccordement

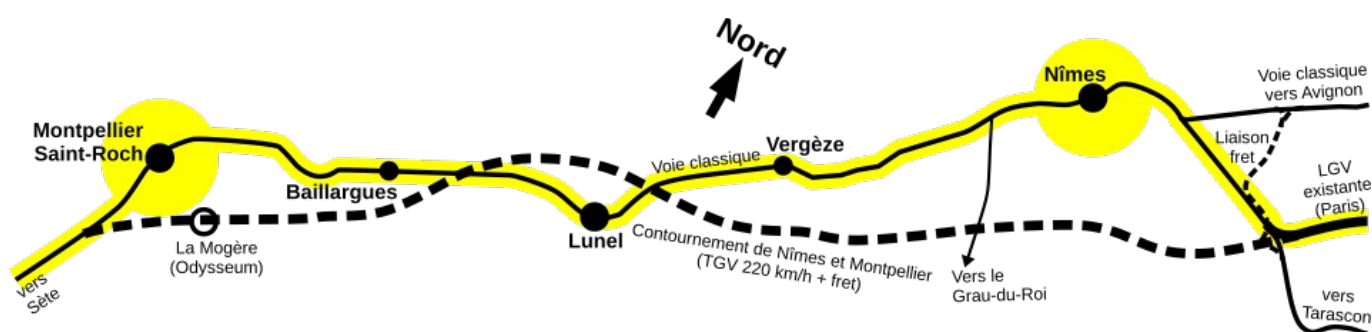
Selon FNE LR, il existe un scénario dit « sans gare et sans raccordement au CNM en direction de Montpellier » qui est susceptible de permettre un bon niveau de service ferroviaire pour les usagers. Il est même tout à fait possible que celui-ci présente un intérêt supérieur à celui qui découlera de l'aménagement de la GNNMR.

En toutes hypothèses, un tel scénario, qui n'appelle pas l'aménagement d'une gare nouvelle sur le tracé du CNM ou l'aménagement d'un raccordement de la ligne historique vers le CNM à l'ouest de Montpellier, n'impacte pas la biodiversité, la ressource en eau et ne présente a priori que peu de conséquences en termes d'aménagements urbains.

Si les conséquences d'un tel scénario - notamment en termes de service ferroviaire ou d'intérêt économique n'est pas décrit dans le dossier - sa description est possible .

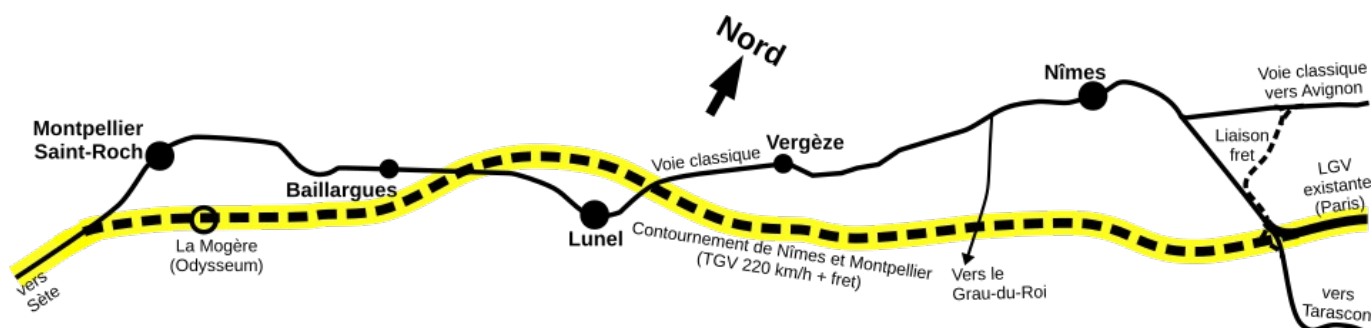
Premièrement, les TAGV venant de Paris continueront à accéder à Nîmes-centre en empruntant le raccordement existant à Manduel, comme ils le font aujourd'hui. Le CNM passant nettement à l'écart de Nîmes, les TGV qui desservent Nîmes-centre continuent sur la voie classique jusqu'à Montpellier-centre.

Il apparaît qu'un éventuel raccordement au CNM à l'ouest de Nîmes n'apporterait aucun gain de temps, car il ne permettrait qu'un gain de vitesse marginal (220 km/h sur le CNM contre 160 km/h sur la ligne historique) qui serait annulé par le surcoût de distance imposé pour rejoindre le CNM, en plus d'être particulièrement coûteux et techniquement délicat. Voir le schéma ci-dessous :



depuis la LGV de Paris, desserte de Nîmes-centre et Montpellier-centre par la voie classique

Deuxièmement, une partie des TGV pourra emprunter le CNM et éventuellement desservir la gare nouvelle de Montpellier. A ce jour on ignore encore le potentiel réel de clientèle de cette gare TGV excentrée et mal connectée aux transports urbains de Montpellier. Voir le schéma ci-dessous :



TGV ne desservant pas l'agglomération de Nîmes, avec ou sans arrêt à Montpellier – La Mogère

Troisièmement, **les trains de fret emprunteront très majoritairement le CNM à partir de sa mise en service en décembre 2017**, car les agglomérations de Nîmes et de Montpellier ne génèrent pratiquement aucun fret ferroviaire (faute de gare de marchandises en activité), assurant une liaison à longue distance via l'arc méditerranéen (exemple : Allemagne-Espagne). Sur ce point, le scénario ici décrit est identique à la situation de référence prévue par SNCF Réseau. Voir le schéma ci-dessous :

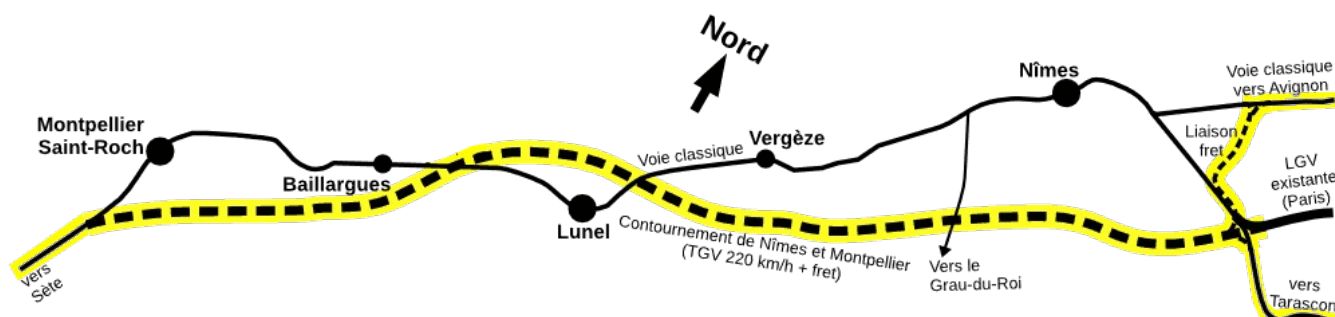


Schéma du trafic fret à partir de décembre 2017, via le CNM

III.1.2.2/ Sur l'absence d'étude du scénario sans gare et sans raccordement

Premièrement, dans le cadre du contrôle de la complétude et de la régularité du dossier, la direction de l'écologie de la DREAL a souligné la nécessité de compléter le dossier de demande par une étude approfondie de la variante « sans gare nouvelle ». Cette demande de complément a été formalisée à travers plusieurs courriers précités échangés entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie, le service eau et inondation de la DDTM du Gard, M. le Préfet du Gard et SNCF réseau.

Par un courrier précité à l'attention de SNCF Réseau du 12 août 2016, M. le Préfet reprenait les demandes de complément de la DREAL Occitanie concernant la dérogation destruction espèces protégées en ces termes :

Le service instructeur attire donc l'attention sur le fait qu'aucun élément en faveur de la gare nouvelle ne ressort du comparatif mené, concernant les accès en transport en commun ou en véhicule particulier.

Il est donc nécessaire d'établir l'impossibilité de maintenir la gare centre de Nîmes comme principale desserte des TGV, pour démontrer que le projet ne présente pas d'autre solution satisfaisante et ainsi consolider le dossier.

A cette fin la démonstration réalisée dans le dossier p43 doit être développée et étayée de façon concrète et précise.

Suite à ce courrier, SNCF Réseau a transmis des compléments par un courrier précité en date du 06/09/2016 à M. le Préfet du Gard.

Par un courrier précité du 26 septembre 2016, Mme la directrice de l'écologie de la DREAL transmettait à la DDTM du Gard son avis sur la complétude et la régularité de la demande de dérogation espèces protégées au regard des compléments transmis par SNCF Réseau. Le document intitulé « Annexe évaluant la pertinence des compléments reçus » joint au courrier de Mme la directrice de la DREAL reprend sous forme d'un tableau chaque demande de complément, indiquant si ce complément présente un enjeu technique et (ou) de sécurité juridique et indiquant, pour chaque point, le contenu de la réponse du pétitionnaire et sa pertinence. **Concernant les compléments relatifs à la condition d'absence d'autre solution satisfaisante, le tableau de la DREAL indique que les réponses fournies par SNCF Réseau sont :**

« *non pertinente – risque de sécurité juridique* »

(Voir pièce n° 12 précitée)

Deuxièmement, dans son avis du 1er juin 2015 n°2015-25 sur la demande de cadrage préalable de SNCF Réseau relative à la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, l'Ae écrivait :

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.

(voir pièce n°6 précitée)

Dans son avis du 21 décembre 2016 sur la demande déposée par SNCF Réseau, l'Ae constatait que les préconisations de son cadrage préalable n'avait pas été respectées. Dans un paragraphe intitulé : « 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu » l'Ae écrit :

Dans un premier temps, le dossier développe une argumentation pour justifier la nécessité d'une gare nouvelle. Cette argumentation est principalement qualitative. Il est difficile d'apprécier dans quelle mesure les chiffres avancés sont spécifiques au projet, indépendamment des décisions déjà prises (CNM, gare de Montpellier)⁴⁴.

L'étude d'impact présente ensuite l'analyse des variantes du projet en étudiant, dans un premier temps, une variante sans gare nouvelle, puis, après avoir écarté cette hypothèse, en effectuant une comparaison entre les trois sites potentiellement retenus pour l'installation de la gare nouvelle (Manduel, Campagne, Campagnolle). Cette présentation conduit de fait à ne pas comparer le scénario de maintien de la seule gare existante avec chacun des trois scénarios de gare nouvelle.

Le scénario sans gare nouvelle retenu par le maître d'ouvrage comprend un raccordement à créer en direction de Montpellier (estimé à 140 millions d'€), permettant à des TGV de desservir la gare de Nîmes Centre depuis et vers le CNM en direction de Montpellier. Le maître d'ouvrage l'écarte essentiellement pour des raisons de coût, d'une part, de faisabilité ferroviaire, d'autre part. Cette présentation peu étayée⁴⁵ ne traite pas de ce scénario avec les mêmes critères que les autres. Par ailleurs, le tableau de synthèse de l'accessibilité (p. 248) semble indiquer que l'ensemble des temps d'accès à la gare nouvelle en véhicule particulier, depuis les différentes villes du territoire sont augmentés (à l'exception d'Uzès et de Beaucaire sachant que, pour ce secteur, la gare existante d'Avignon TGV est d'ores et déjà située à une distance similaire)⁴⁶. Le scénario sans gare nouvelle ni raccordement nouveau n'est pas étudié.

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.

Si l'Ae a souligné la nécessité d'étudier et d'évaluer les conséquences sur l'environnement d'un scénario sans gare en amont (cadrage préalable) et en aval (avis sur le dossier) du dépôt du dossier, SNCF Réseau n'a jamais développé ce scénario.

En effet, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de février 2017, SNCF Réseau indique que le scénario sans gare nouvelle et sans raccordement a été écarté sans être étudié. La justification est la suivante :

Le scénario sans gare nouvelle sans raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier a été écarté. Dans ce scénario, après l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs, les entreprises ferroviaires qui décideront d'utiliser la performance et la régularité offerte par la nouvelle infrastructure ferroviaire du Contournement de Nîmes et Montpellier ne pourront pas desservir le territoire Gardois. Dans ce cas, les habitants du territoire devront aller prendre ces trains à grande vitesse en gare d'Avignon TGV ou en gare de Montpellier Sud de France. L'offre de trains à grande vitesse continuant à emprunter la ligne existante et à desservir la gare de Nîmes Centre pourrait progressivement se réduire de moitié. Il s'agit donc d'un scénario de réduction des dessertes ferroviaires qui a été écarté.

(voir pièce n° 7)

La réponse de SNCF Réseau se fonde sur une hypothèse qui peut se résumer ainsi: dans un avenir proche les entreprises ferroviaires utiliseront nécessairement le CNM et en l'absence d'une gare dans le secteur de Nîmes rattachée au CNM, elles choisiront de ne plus desservir ce secteur.

Or, il n'est pas sérieux d'écarter une demande claire des services instructeurs et de l'Ae concernant l'étude du scénario sans gare et sans raccordement sur la base d'une hypothèse dont la pertinence n'est manifestement pas démontrée. En effet, les choix futurs des entreprises ferroviaires dans un contexte par nature évolutif - d'autant plus qu'il s'ouvre à la concurrence - et sur lesquels SNCF Réseau n'a aucune prise directe, **sont par nature difficiles à prédire.**

Les difficultés actuelles de desserte de la gare nouvelle de Montpellier témoignent du fait que les choix des entreprises ferroviaires sont fonction de nombreux paramètres (organisation des correspondances, arrêts possibles dans d'autres bassins de vie ...) qui, à ce jour, ont conduit SNCF Mobilités à ne prévoir par jour que deux TAGV à l'arrivée.

Même en l'absence de la GNNMR, RFF annonçait en 2012, 11 TAGV par jour à la gare nouvelle de Montpellier :

- Evolution prévisionnelle du trafic voyageurs global d'ici 2050 dans les deux gares de Montpellier (source : RFF- mai 2011) -

		SITUATION ACTUELLE	ETAPE 1	ETAPE 2	ETAPE 3	SITUATION A LONG TERME
		2011	Offre CNM / PEM Montpellier 2016	Offre CNM / PEM Mtp et Nîmes 2020	Offre LNMP 2025	2050
<i>Horizon</i>						
Offre gare St-Roch	Nb de lignes TAGV	22 A/R	33 A/R	11 A/R	13 A/R	13 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	6,9	7,2	6,8	6,8
Offre gare nouvelle	Nb de lignes TAGV	-	11 A/R	33 A/R	50 A/R	50 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	-	1,6	4,8	6,2	10,0
TOTAL	Nb de lignes TAGV	22 A/R	44 A/R	44 A/R	63 A/R	63 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	8,5	12,0	13,0	16,8

Tableau de mai 2011, présenté à la réunion du 23 octobre 2012 de la CoTITA = Conférence Technique Interdépartementale des Transports et de l'Aménagement -

pièce n° 19 :Émergence d'une opération de pole d'échange Montpellier – Odysseum 23 octobre 2012 – DGP/GN/RL

Cela confirme mal l'hypothèse faite par SNCF Réseau selon laquelle les entreprises ferroviaires voudront nécessairement utiliser le CNM en lieu et place de la voie historique. En tout état de cause, les entreprises ferroviaires sont avant tout sensibles aux attentes de leur clientèle (coût, temps d'accès, correspondances possibles). SNCF le démontre elle-même en ne choisissant pas de desservir la gare de la Mogère à compter de 2018 au-delà de 4 TGV par jour.

C'est donc sur le terrain du service rendu au voyageur que la pertinence de tel ou tel scénario doit être, avant tout, analysée.

Ainsi, pour répondre à l'obligation de démontrer que la GNNMR est la seule solution satisfaisante, SNCF aurait dû, au minimum, étudier et présenter pour le cas du scénario sans gare nouvelle et sans rattachement :

- le gain ou la perte de temps qu'apporte aux usagers le maintien de cette gare centre par rapport à l'aménagement de la GNNMR,
- le gain ou la perte en terme de correspondance ferroviaire que permet le maintien de cette gare centre par rapport à l'aménagement de la GNNMR ,
- la capacité de la gare et de la ligne historiques à fonctionner de manière satisfaisante dans la situation actuelle et en cas d'augmentation du trafic sans l'aménagement d'une nouvelle gare sur le CNM,
- les avantages et inconvénients sur le plan économique pour la gare et la ligne historique,
- les avantages et inconvénients en terme d'aménagement du territoire.

Il ne peut être contesté que le maintien de la gare historique est une option dont les avantages méritent d'être étudiés.

Cela était d'ailleurs particulièrement bien expliqué par Réseau Ferré de France (RFF, aujourd'hui SNCF Réseau) lorsque le CNM a été déclaré d'utilité publique en 2005. En effet, l'étude socio-économique jointe au dossier de déclaration d'utilité publique précisait :

« *Évaluation économique et sociale, volume 2 - Prévisions de trafic et bilans* », p. 11 :

« Il convient ici de rappeler le choix délibéré de l'Etat, de la SNCF et de RFF de maintenir la desserte TGV aux centres-villes de Nîmes et Montpellier. Plusieurs raisons ont présidé à ce choix :

- *le renforcement des pôles de centralité constitués par les gares situées au cœur des agglomérations, qui correspond à une logique forte en matière d'aménagement du territoire ;*
- *la très grande difficulté à faire coexister deux gares TGV, ce qui signifie qu'en cas de création de gare(s) nouvelle(s), c'est l'ensemble du trafic qui y serait reporté ;*
- *la perte de clientèle du fait de l'éloignement des lieux de vie ; ainsi, une analyse faite par la SNCF a montré que le remplissage des trains serait significativement inférieur à Manduel (site potentiel de gare nouvelle au sud de Nîmes) par rapport à la gare de Nîmes centre ;*
- *le coût des gares nouvelles.*

Cette non-pertinence s'explique par le fait qu'aujourd'hui les flux TGV sont orientés quasi exclusivement vers le nord. Cette situation sera modifiée avec l'achèvement de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon (section Montpellier-Perpignan) qui amènera un rééquilibrage des flux. C'est à cette échéance que devra s'apprécier la question de l'opportunité de création de gares nouvelles.

En tout état de cause, la desserte TGV de Nîmes ne sera pas réduite du fait de la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier. »

pièce n° 20 – Évaluation socio-économique jointe au dossier de déclaration d'utilité publique du CNM en 2005

A la lecture de cet extrait de l'étude socio-économique présentée par RRF en 2005, il apparaît improbable qu'en 2017, malgré l'intervention des service instructeurs, SNCF Réseau n'ait pas cherché à évaluer en détail le scénario sans gare nouvelle et sans raccordement.

L'absence d'évaluation du scénario sans gare nouvelle et sans raccordement empêche toute conclusion quand au fait que la GNNMR serait la seule solution satisfaisante.

La condition de démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante n'est pas remplie, si bien que la décision querellée devra être annulée.

III.2/ SUR ABSENCE D'OPPOSITION EN APPLICATION DU VI DE L'ARTICLE L. 414-4 (NATURA 2000)

Dans le cadre de l'expérimentation au titre de l'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, l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 a prévu à son article 3 que l'autorisation unique ne puisse être délivrée qu'en cas de « respect des conditions mentionnées à l'article L. 414-4 du code de l'environnement relatif aux sites Natura 2000. »

C'est au regard de ces conditions que l'arrêté litigieux, pris en application de cette ordonnance, doit être examiné.

III.2.1/ Sur le cadre juridique :

Les points 3 et 4 de l'article 6 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages dite « directive habitat » disposent :

« 3. Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public.

4. Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impérieuses d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'État membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée. L'État membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées. »

Ces dispositions sont transposées à l'article L.414-4 du Code de l'environnement.

Premièrement, concernant la soumission des projets à l'évaluation d'incidence Natura 2000, cet article prévoit:

« I. – Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après " Évaluation des incidences Natura 2000 " :

2° Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations ;

(...)

III. – Sous réserve du IV bis, les documents de planification, programmes ou projets ainsi que les manifestations ou interventions soumis à un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000 ne font l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 que s'ils figurent :

1° Soit sur une liste nationale établie par décret en Conseil d'Etat ; (...) »

La liste nationale précitée est codifiée à l'article R 414-19 du code de l'environnement qui dispose :

« I. – La liste nationale des documents de planification, programmes ou projets ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 en application du 1° du III de l'article L. 414-4 est la suivante : (...)

3° Les projets soumis à évaluation environnementale au titre du tableau annexé à l'article R. 122-2 ; »

Conformément au point 5° b) du tableau annexé à l'article R 122-2 dans sa version applicable à l'espèce, la création de gares ferroviaires de voyageurs et de marchandises est soumise à évaluation environnementale et donc à évaluation d'incidence Natura 2000.

En l'espèce, le projet de GNNMR s'inscrit au sein de la zone de protection spéciale (ZPS) classée au titre de l'article 4 de la directive du 2 avril 1979 n°79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages par arrêté du ministre de l'écologie et du développement durable du 6 avril 2006 portant désignation du site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES* (zone de protection spéciale) NOR : DEVN0650214A. La réalisation et l'exploitation de la GNNMR est manifestement susceptible d'affecter les espèces d'oiseaux justifiant la désignation du « site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES* », il est donc soumis à évaluation d'incidence Natura 2000.

Deuxièmement, le point VI. de l'article L414-4 dispose :

« L'autorité chargée d'autoriser, d'approuver ou de recevoir la déclaration s'oppose à tout document de planification, programme, projet, manifestation ou intervention si l'évaluation des incidences requise en application des III, IV et IV bis n'a pas été réalisée, si elle se révèle insuffisante ou s'il en résulte que leur réalisation porterait atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000. »

Ainsi, l'autorité chargée d'approuver le projet doit contrôler le caractère suffisant de l'étude d'incidence au titre de Natura 2000 avant d'approuver tout projet susceptible d'affecter un site Natura 2000.

En l'espèce, FNE LR soutient que l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 produite au soutien de l'autorisation unique contestée est insuffisante, si bien que le projet de GNNMR n'aurait pas dû être autorisé.

Troisièmement, dès lors que l'évaluation d'incidences même suffisante conclut qu'un projet porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000, ce dernier est soumis à un régime prévu au point VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement qui dispose :

« VII. – Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. La Commission européenne en est tenue informée. »

Comme en matière d'espèces protégées, la Cour de justice de l'union européenne indique que ce régime dérogatoire est d'interprétation stricte :

« Cette disposition, qui permet, sous certaines conditions, de réaliser un plan ou un projet ayant donné lieu à des conclusions négatives dans le cadre de l'évaluation prévue à l'article 6, paragraphe 3, première phrase, de la directive habitats, doit, en tant que dérogation au critère d'autorisation énoncé à la seconde

phrase dudit paragraphe 3, faire l'objet d'une interprétation stricte » - CJUE, C-239-04, 26 oct. 2006, csd. 35.

En l'espèce, il ressort de l'étude d'incidence Natura 2000 menée par SNCF Réseau que les effets cumulés du projet de GNNMR et de CNM portent atteinte à la conservation de plusieurs espèces d'oiseaux (Outarde Canepetière et Œdicnème criard en particulier) justifiant la désignation du « site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES* ».

Le projet de GNNMR est donc soumis au point VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement.

Or, FNE LR soutient qu'en raison des importantes insuffisances de l'étude d'incidence Natura 2000 réalisées au soutien de la demande d'autorisation unique, M. le préfet de Gard n'a pas été en mesure de s'assurer que des mesures compensatoires pourront être prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.

III.2.2/ Sur l'incomplétude de l'évaluation d'incidence au titre de Natura 2000 – l'absence d'évaluation des effets indirects liés à la réalisation du projet urbain

Lorsqu'elle statue sur le paragraphe 3 de l'article 6 de la directive Habitat, la Cour de justice de l'union européenne rappelle qu'il convient d'étudier de manière précise les effets indirects et cumulés d'un projet sous le contrôle du juge national.

C'est par exemple le cas aux points 40 et 44 de son arrêt du 11 avril 2013 n° C-258/11 :

« 40° L'autorisation d'un plan ou d'un projet, au sens de l'article 6, paragraphe 3, de la directive «habitats», ne peut, dès lors, être octroyée qu'à la condition que les autorités compétentes, une fois identifiés tous les aspects dudit plan ou projet pouvant, par eux-mêmes ou en combinaison avec d'autres plans ou projets, affecter les objectifs de conservation du site concerné, et compte tenu des meilleures connaissances scientifiques en la matière, aient acquis la certitude qu'il est dépourvu d'effets préjudiciables durables à l'intégrité de ce site. Il en est ainsi lorsqu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets (voir, en ce sens, arrêts précités du 24 novembre 2011, Commission/Espagne, point 99, ainsi que Solvay e.a., point 67). »

« 44 En ce qui concerne l'évaluation effectuée au titre de l'article 6, paragraphe 3, de la directive «habitats», il convient de préciser qu'elle ne saurait comporter des lacunes et doit contenir des constatations et des conclusions complètes, précises et définitives, de nature à dissiper tout doute scientifique raisonnable quant aux effets des travaux qui sont envisagés sur le site protégé concerné (voir, en ce sens, arrêt du 24 novembre 2011, Commission/Espagne, précité, point 100 et jurisprudence citée). Il incombe à la juridiction nationale de vérifier si l'évaluation des incidences sur le site correspond à ces exigences. »

La nécessité d'étudier les effets indirects d'un projet sur un site Natura 2000 est transposée au point II de l'article R 414-23 du code de l'environnement qui dispose :

« Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 est établi, s'il s'agit d'un document de planification, par la personne publique responsable de son élaboration, s'il s'agit d'un programme, d'un projet ou d'une intervention, par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire, enfin, s'il s'agit d'une manifestation, par l'organisateur.

Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence. (...)

*II. Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou **indirects**, que le document de planification, le programme ou le projet, la manifestation ou l'intervention peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification, le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels ou des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites. »*

Ainsi, en application de cet article, si le maître d'ouvrage n'est pas tenu d'évaluer les effets cumulés sur un site Natura 2000 avec d'autres projets dont il n'est pas le maître d'ouvrage, il doit, dans tous les cas, évaluer les effets indirects de son projet sur un site Natura 2000.

Dans le domaine proche de celui de l'évaluation d'incidences Natura 2000, par un jugement N° 1307619, 1404665, 1502266 du 27 avril 2017, le tribunal administratif de Marseille a récemment annulé un arrêté préfectoral d'autorisation d'une installation classée pour la protection de l'environnement pour insuffisance de l'étude d'impact, au motif qu'elle n'intégrait pas ces effets indirects.

Dans ce dossier relatif à l'arrêté du 29 novembre 2012 par lequel le préfet des Bouches-du-Rhône a autorisé la société E.ON - Société Nationale d'Electricité et de Thermique – à poursuivre l'exploitation des installations de la centrale de Provence et à exploiter la biomasse sur la tranche n°4 le juge a considéré :

« qu'en égard à l'importance des prélèvements de l'installation sur les ressources forestières locales disponibles, estimés à au moins 25% des ressources disponibles, et à ses incidences prévisibles sur l'environnement, les requérants sont fondés à soutenir que l'étude d'impact n'est pas proportionnée à l'importance et à la nature du projet ; qu'il appartenait à l'entreprise d'analyser les effets indirects de l'installation sur les sites et les paysages et sur les milieux naturels et les équilibres biologiques ainsi que le prévoient les dispositions précédemment citées de l'article R. 512-8 du code de l'environnement ; que cette insuffisance de l'étude d'impact, qui revêt un caractère substantiel, a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population à l'occasion de l'enquête publique, en ce qu'elle occulte un point essentiel de l'impact du projet sur l'environnement ; qu'elle a également eu pour effet de nuire à l'analyse par l'administration de l'impact du projet en cause ; que, par suite, les requérants sont fondés à soutenir que l'étude d'impact est entachée d'insuffisance en ce qu'elle ne comporte aucune analyse des incidences des prélèvements de bois nécessaires au fonctionnement de la centrale »

En l'espèce, l'étude d'incidences Natura 2000 jointe à la demande d'autorisation unique loi sur l'eau contestée évalue les conséquences directes du projet de GNNMR sur le site Natura 2000 FR 9112015 *COSTIÈRES NÎMOISES* en tenant compte – au titre des effets cumulés - des importants effets du CNM.

A l'inverse cette étude ne présente pas les effets indirects des aménagements urbains induits par la GNNMR (pôle urbain multimodal (PUM) – ou quartier Magna Porta) sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 des *COSTIÈRES NÎMOISES*.

Or, l'obligation d'étudier les effets du projet d'aménagement urbain **au titre des effets indirects découlant de la création de la gare nouvelle** était soulignée par l'Ae dans son avis du 21 décembre 2016.

Dans la synthèse de son avis l'Ae recommande de :

- revoir l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet pour la conservation de l'Outarde canepetière et de l'Oedicnème criard, en prenant en compte les effets indirects du projet ;

Dans le corps de son avis l'Ae précise :

Le dossier ne porte pas sur le PUM initialement prévu par la demande de cadrage préalable.

Dans le droit fil de son avis n°2015-25, l'Ae en déduit plusieurs choses :

- les aménagements couverts par ce dossier peuvent être fonctionnels, indépendamment de développements urbains futurs. On pourrait donc considérer que l'ensemble (gare, voirie, PUM) ne constitue pas un programme de travaux. Néanmoins, au vu des documents qui envisagent et permettent la réalisation de ces développements¹⁰, et tout particulièrement des informations du dossier rappelés dans les notes 8 et 10 du présent avis, il s'agit pour l'Ae d'effets induits par le projet et dont les impacts doivent être considérés dans tout le dossier comme des impacts indirects de la création de la gare nouvelle ;
- plusieurs pièces du dossier – y compris, parfois, postérieures à 2015 – se réfèrent, de temps à autres, au PUM, sans que celui-ci soit clairement et explicitement défini ;

– les terrains de cette ZAD sont, en partie, situés en site Natura 2000¹¹. Reprenant ce qu'elle avait indiqué dans son avis de cadrage préalable, l'Ae rappelle que cette urbanisation sera conditionnée, en tant que telle et indépendamment de la nouvelle gare, à la démonstration que les trois critères définis par l'article 6-4 de la directive "Habitats, Faune, Flore", (justification de raisons impératives d'intérêt public majeur, de l'absence d'alternative raisonnable et suffisance des mesures de compensation envisagées), s'appliquant également à la directive "Oiseaux", sont satisfaits simultanément.

A l'inverse de l'Ae, SNCF Réseau estime qu'il n'est pas nécessaire d'évaluer les incidences des aménagements urbains induits pas la GNNMR sur le site Natura 2000 en raison des incertitudes qui pèsent encore sur le projet dit « Magna Porta » de la communauté d'agglomération de Nîmes.

Toutefois, comme cela a déjà été souligné dans la partie du mémoire relative à la dérogation destruction espèce protégée (voir paragraphe III.1.1.2/), au-delà de la question de l'état d'avancement du projet urbain de la métropole de Nîmes, **il ne peut être contesté que l'aménagement de la GNNMR appelle nécessairement des aménagements urbains importants** sauf à constater l'absence d'intérêt public majeur d'une gare construite loin de tout centre de vie en pleine zone agricole et naturelle et donc en conséquence, l'illégalité de l'autorisation unique environnementale.

En conformité avec l'article R 414-23, et en vue d'assurer la pertinence du projet de gare, **les effets indirects sur le site Natura 2000 liés au développement d'un projet urbain aussi important que celui envisagé, doivent donc nécessairement être étudiés au moment de la demande d'autorisation de la GNNMR.**

En effet, si l'évaluation des impacts des aménagements urbains induits par la GNNMR devaient intervenir après l'aménagement de la gare, seulement au moment des demandes d'autorisation spécifiques à l'aménagement urbain, il y aurait un risque qu'elle conclue à l'impossibilité de maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000 ou l'état de conservation des populations d'Outarde canepetière et d'Oedicnème criard. Dans une telle hypothèse, la zone urbaine ne pourrait être construite et la GNNMR aménagée ne pourrait être accompagnée du projet urbain qui la justifie.

Elle deviendrait une gare « des betteraves » ou plus exactement « une gare site Natura 2000 » ...

L'hypothèse d'une impossibilité d'aménager la zone urbaine en raison de la gravité de ses conséquences sur le site Natura 2000 et les espèces protégées ne peut être écarté a priori compte tenu de l'importance des impacts du CNM qui traverse de part en part le site Natura 2000 **COSTIÈRES NÎMOISES** et des pressions urbanistiques qui pèsent déjà sur ce site Natura 2000. Sur ce point il est renvoyé aux développements du paragraphe III.1.1.2.

A titre d'illustration, le juge des référés du tribunal administratif de Nîmes, statuant dans un dossier relatif à l'ouverture d'une carrière dans le site Natura 2000 **COSTIÈRES NÎMOISES** afin de fournir en matériaux le GIE Oc'Via en charge de l'aménagement du CNM avait considéré :

« qu'il est constant que le périmètre des dérogations accordées en application de l'article L. 411-2 précité ne recouvre pas entièrement le périmètre de la carrière, la surface d'habitat de l'outarde impactée par la carrière et non comprise dans la dérogation étant de l'ordre de 20 hectares, sur les 39 hectares du projet ; que les interdictions de destruction, d'altération ou de dégradation des habitats découlant de l'article L. 411 -1, lequel transpose des obligations communautaires, font obstacle à la délivrance de l'autorisation d'aménager et d'exploiter une carrière, lorsque cette autorisation aurait un effet significatif dans une zone de protection ; que la destruction d'une vingtaine d'hectares d'habitat ne saurait avoir en l'espèce qu'un effet significatif ; que le moyen tiré de la violation de l'article L. 411-1 I du code de l'environnement en l'absence de dérogation légalement octroyée dans le cadre de l'article L. 411-2 pour une partie du terrain d'emprise, est propre en l'état de l'instruction à créer un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté du 3 avril 2014 ; »

Dans ces conditions, les conséquences en terme d'aménagement urbain du projet de gare auraient dû faire l'objet d'une évaluation d'incidence Natura 2000 au titre des effets indirects et cela dans le cadre de la demande d'autorisation unique de la GNNMR contestée.

Il peut être souligné qu'aucune difficulté d'ordre technique ne rendait impossible l'évaluation des impacts de la future zone urbaine sur le site Natura 2000 dès lors qu'il ne peut être contesté que le projet urbain dit PUM ou Magna Porta s'inscrira en tout ou partie dans la zone d'aménagement différée de 280 ha dont la délimitation est confirmée par arrêté du préfet du Gard en 2016.

FNE LR demande donc au tribunal administratif de Nîmes de constater que l'étude d'incidence Natura 2000 produite au soutien de la demande d'autorisation unique est insuffisante en ce qu'elle ne présente pas les effets indirects sur le site Natura 2000 **COSTIÈRES NÎMOISES** des aménagements urbains nécessairement induits par la gare contrairement aux dispositions de l'article R414-23 II du Code de l'environnement. En outre, si cette évaluation globale des effets directs et indirects avait été réalisée, l'incapacité à en compenser les impacts aurait dû conduire M. le Préfet du Gard, conformément au point VI de l'article L.414-4 du code de l'environnement à s'opposer à l'autorisation du projet et SNCF réseau à renoncer à sa réalisation, faute de pouvoir en assumer les conséquences sur l'environnement.

La décision contestée est entachée d'illégalité et devra être annulée.

III.2.3/ Sur l'impossibilité de s'assurer que des mesures compensatoires seront prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000

Malgré ses insuffisances, il ressort de l'étude d'incidence Natura 2000 menée par SNCF Réseau que les effets cumulés du projet de GNNMR et de CNM portent atteintes à la conservation de plusieurs espèces d'oiseaux (Outarde Canepetière et Edicnème criard en particulier) justifiant la désignation du « site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES* ».

Ainsi alors même que SNCF Réseau n'a pas cherché à analyser les effets indirects liés à l'aménagement urbain de la GNNMR le point VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement s'applique au projet de gare nouvelle.

La GNNMR ne peut donc être autorisée que si :

- il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes,
- il est justifié par des raisons impératives d'intérêt public majeur,
- **des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.**

Pour les mêmes raisons que celles exposées dans la partie relative à la composante dérogation à la destruction d'espèces protégées de l'autorisation unique (paragraphe III.1/), FNE LR estime que les critères d'absence de solutions alternatives et de démonstration de raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant la GNNMR ne sont pas remplies.

Concernant la dernière condition, le dossier présente les mesures destinées à compenser les effets directs de la GNNMR afin de « maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000 » au sens du point VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement.

Toutefois, comme cela vient d'être précisé, les aménagements urbains et viaires induits par le projet de GNNMR – dont les impacts seront cumulés avec les impacts du CNM et de la GNNMR - porteront nécessairement atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000 *COSTIÈRES NÎMOISES*.

Les aménagements urbains projetés seront donc nécessairement soumis au point VII du L 414-4 précité qui impose notamment de déterminer les mesures compensatoires à même de maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Or, selon FNE LR, en raison des nombreuses mesures de compensation mises en œuvre dans le cadre du CNM mais aussi de différents projets d'aménagement, il n'existe plus suffisamment de zones pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outarde canepetière qu'appellent nécessairement les aménagements urbains induits par la gare.

En effet, le dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées inclus dans la demande d'autorisation environnementale portée par Nîmes Métropole pour la réalisation de l'avenue de la Gare montre que la compensation des impacts du CNM, de la GNNMR et de l'avenue de la gare ne sont d'ores et déjà pratiquement plus possibles.

Pour compenser les impacts de l'avenue de la gare sur la faune protégée qui constitue les objectifs du site natura 2000 des costière Nîmoise, Nîmes métropole propose trois scénario de compensation dont la réalisation est reportée à un futur indéterminé :

- acquisition de 6 à 7,5 ha en Costière Nîmoises (scénario 1),
- conventionnement avec agriculteurs sur une surface nettement supérieure de 6 à 22,5 ha (scénario 2)
- report de compensation de l'avenue de la gare à plusieurs dizaines de kilomètres du site Costières Nîmoise, dans la plaine de Saint-Chaptes, pour une surface de 30 à 40 ha (scénario 3)

pièce n°21 : Dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégées concernant l'avenue de la gare

Dans le cadre du contrôle de la complétude et de la régularité de ce dossier de demande de dérogation, après avoir demandé des compléments dans un courrier du 26 avril 2017 et réception de compléments le 7 juillet 2017 de Nîmes Métropole, le service compétent de la DREAL, constatait dans un courrier du 19 juillet 2017 qu'aucune réponse n'avait été apportée à la question de l'acquisition de parcelle pour les mesures compensatoires indiquant le tableau joint au courrier : « *le changement aboutit à aucune proposition concrète de parcelles pour l'instruction* ».

pièce n°22 : Échanges entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie, le service eau et inondation

Dans son rapport au Conseil national de protection de la nature (CNPN) le même service indiquait sur ce point :

Le programme de compensation se déroulera in fine sur des terrains qui seront acquis par Nîmes Métropole. Au stade du dépôt du dossier de demande, Nîmes Métropole ne présente toutefois aucun terrain sur lequel la prospection foncière a permis d'identifier des parcelles éligibles.

Le dossier est donc présenté avec plusieurs scénarios (cf p192-194) :

- le scénario 1 acquisition de 6 à 7,5ha en Costières Nîmoises,
- le scénario 2 conventionnement de 6 à 22,5ha en Costières Nîmoises,
- le scénario 3 acquisition de 30 à 40 ha en Gardonnenque, dans la plaine de Saint-Chaptes.

Pour le service instructeur, le scénario 1 est le plus favorable tant d'un point de vue écologique, que d'un point de vue réglementaire.

En effet, devoir exporter les mesures compensatoires de l'avenue de la gare de Nîmes- Manduel en dehors des Costières Nîmoises reviendrait implicitement à constater l'incapacité de ce territoire à accueillir la compensation du programme CNM (LGV, gare et avenue de la gare). Ce site étant classé en ZPS pour Natura 2000, la question du maintien de la cohérence du réseau Natura 2000 serait posée par un tel scénario, sauf à désigner le territoire de la Gardonnenque en ZPS, ce qui n'est pas à l'ordre du jour, ni pour les collectivités ni pour l'Etat.

A ce stade, la maîtrise foncière pour réaliser les compensations est inexistante.

Il est indiqué p190 que Nîmes Métropole s'engage à acquérir à minima 50 % de la surface compensatoire nécessaire au plus tard lors du lancement de l'enquête publique pour le présent dossier.

A défaut de possibilité d'acquisition dans le délai nécessaire, serait mis en œuvre le scénario 2, par conventionnement avec des propriétaires sous forme de mesures agri-environnementales.

Enfin, le 3^e scénario en Gardonnenque serait ensuite activé. Toutefois, compte-tenu des surfaces nécessaires pour le scénario 3, et l'absence de prospection foncière active sur ce secteur, il n'est pas vraisemblable que celui-ci constitue une alternative aux deux premiers scénarios à court terme.

pièce n° 23 : Rapport de la DREAL Occitanie au CNPN

Dans son avis sur le dossier de demande de dérogation en vu de l'aménagement de l'avenue de la gare le CNPN écrivait :

C'est pourquoi un avis favorable est apporté à cette nouvelle demande sous les conditions impératives suivantes :

- s'assurer que les mesures préconisées par le CNPN pour le dossier de la gare de Nîmes-Manduel ont bien été toutes prises en considération ;
- s'efforcer de rechercher des espaces de compensation à proximité du site au sud de la ligne LGV pour permettre le report à terme de l'ensemble des populations d'outardes qui y demeurent sur une surface d'une dizaine d'hectares en acquisition (scénario 1), et de 20 à 25 hectares de conventionnement avec des agriculteurs en Costières nîmoises (scénario 2).

pièce n°24 : Avis du CNPN relatif à la demande de dérogation à la destruction des espèces protégées relatif à l'avenue de la gare

Il ressort de ces éléments, qu'en l'état de l'instruction, soit juste avant l'enquête publique, Nîmes métropole, n'a pas été en capacité de proposer une seule parcelle pour compenser les impacts de l'avenue de la Gare sur la faune protégées qui constitue les objectif du site Natura 2000.

Dans ces conditions, si Nîmes métropole n'arrive pas à trouver le foncier pour compenser les impacts liés à l'aménagement de l'avenue de la gare sur une surface de 6 ha, on voit mal comment elle parviendra à compenser les impacts du projet d'urbanisation qui porterait sur plusieurs dizaine d'hectares (150 selon le dossier de demande de dérogation relatif à l'avenue de la gare).

Cette incapacité à compenser les impacts de l'avenue de la gare démontre l'insuffisance de l'évaluation des incidences de GNNMR sur Natura 2000 due au découpage des responsabilité entre SNCF et Nîmes Métropole.

Elle préfigure, de plus, l'incapacité à compenser les impacts à venir du projet urbain qui accompagnera la réalisation de la GNNMR.

FNE soutient, pour cette raison, que le projet ne pourra pas se réaliser en maintenant la cohérence du réseau Natura 2000 d'une part et en assurant, d'autre part, le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées, en particulier l'outarde canepetière et l'Œdicnème criard.

La décision de non opposition au titre de Natura 2000 qui méconnaît l'ensemble des conditions fixées au point VII de L 414-4 devra être annulée.

PAR CES MOTIFS

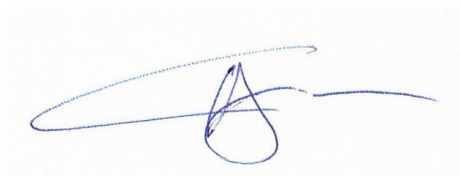
Et sous réserve de tout autre à déduire ou suppléer, il est demandé au Tribunal de :

- DIRE la requête de l'association FNE LR recevable ;
- ANNULER l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEI-20170713 portant autorisation unique au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, en application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 concernant la gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan ;
- CONDAMNER l'Etat à payer 1500 euros à FNE LR au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

Le 16 novembre à Montpellier

Olivier GOURBINOT

Représentant de FNE LR



BORDEREAU DE PRODUCTIONS

- **Pièce n°1** : Arrêté préfectoral n° DDTM-SEI-20170713 portant autorisation unique au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, en application de l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 concernant la gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan.
- **Pièce n°2** : Avis de l'autorité environnementale sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, sur la voirie d'accès depuis la RD3 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ces aménagements n°2016-106 du 21 décembre 2016
- **Pièce n°3** : Avis du Ministère de l'écologie relatif à une délibération du 26 novembre 2009 sur la poursuite des études relatives à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, NOR : DEVT1014503V, 15 décembre 2010
- **Pièce n°4** : Convention de financement et de réalisation du CNM du 25 avril 2012
- **Pièce n°5** : Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de gare nouvelle de Montpellier n°2014-28 du 23 avril 2014
- **Pièce n°6** : Avis de l'autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel n°2015-25 du 10 juin 2015
- **Pièce n°7** : Mémoire en réponse à l'avis délibéré de l'autorité environnementale par la SNCF Réseau et Nîmes Métropole de février 2017
- **Pièce n°8** : Mémoire en réponse de la SNCF réseau aux observations des commissaires enquêteurs du 6 avril 2017
- **Pièce n°9** : Délibération du bureau de FNE LR du 18 septembre 2017
- **Pièce n°10** : Mandat d'Olivier Gourbinot du 18 septembre 2017
- **Pièce n°11** : Statuts de FNE
- **Pièce n°12** : Échanges entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie, le service eau et inondation de la DDTM du Gard, M. le Préfet du Gard et SNCF réseau.
- **Pièce n°13** : Dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées pour le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan, février 2017.
- **Pièce n°14** : Etudes des gares nouvelles produite dans le cadre du débat public sur la ligne nouvelle de Montpellier-Perpignan en octobre 2008
- **Pièce n°15** : Note de l'autorité environnementale sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport n°2017-N-05 du 13 septembre 2017
- **Pièces n°16** : Article de presse « Gare TGV et Magna Porta...Nîmes Métropole fait sa rentrée » d'Objectif Gard en date du 14 septembre 2017
- **Pièce n°17** : Site internet de Magna Porta, consultable ici : <http://www.magna-porta.nimes-metropole.fr/>
- **Pièce n°18** : Compte rendu du comité de suivi final « suivi de l'impact du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier sur la dynamique de la population d'Outarde canepetière des Costières de Nîmes, préconisations de gestion 2018-2037 » du 8 novembre 2017
- **Pièce n°19** : Dossier « Émergence d'une opération de pôle d'échange de Montpellier – Odysseum », 23 octobre 2012 DGP/GN/RL
- **Pièce n°20** : Évaluation socio-économique du CNM jointe au dossier d'enquête publique de 2005
- **Pièce n°21** : Dossier de saisine du CNPN relatif à la demande de dérogation espèce protégée de l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessans et accès modes doux depuis la RD3 de Nîmes Métropole de juin 2017.

- **Pièce n°22** : Échanges entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie, le service eau et inondation dans le cadre de l'instruction de la demande de dérogation espèce protégée pour l'avenue de la GNNMR
- **Pièce n°23** : Rapport de la DREAL Occitanie au CNPN pour l'avenue de la gare nouvelle de Nîmes
- **Pièce n°24** : Avis du CNPN du 28 septembre 2017