



RÉPONSE À ENQUÊTE PUBLIQUE

Avenue de la Gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès mode doux depuis la RD3.

I. RAPPEL CONTEXTUEL SUR LE DOSSIER SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE.

Le projet de Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a été déclaré d'utilité publique en mai 2005 et, à ce stade, il ne prévoyait pas l'aménagement de nouvelle gare sur son tracé.

Le CNM s'intègre dans un projet global visant à interconnecter, à terme, le réseau ferroviaire grande vitesse et FRET espagnol au réseau français sous réserve de la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Ce projet de LNMP a fait l'objet d'un débat public, de mars à juin 2009, qui a notamment porté sur l'opportunité et les sites d'implantation possibles de gares nouvelles sur le CNM et la LNMP. Ce débat a 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* », mais **que les choses étaient plus sujettes à débat pour Nîmes.**

Dans le même temps, le financement du CNM s'est organisé à travers un partenariat entre l'État, RFF (Réseau Ferré de France, aujourd'hui SNCF Réseau) et les collectivités territoriales concernées. Leur accord de financement, signé le 2 décembre 2009, a été modifié le 7 février 2011 pour tenir compte de l'évolution du projet et notamment entériner la programmation de l'aménagement de deux nouvelles gares proches de Nîmes et de Montpellier.

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 pertinent, 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. **Ces nouvelles gares ont donc été intégrées a posteriori au sein d'un projet qui ne les avait initialement pas envisagées.**

La gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (GNNMR) a effectivement fait l'objet d'une autorisation unique le 21 juillet 2017.

Cette gare ainsi que la voie d'accès la reliant à la route départementale 3 avaient été déclarées d'utilité publique par arrêtés préfectoraux du 12 juin 2017.

La voie d'accès a fait l'objet d'un dossier de demande d'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau distinct de celui de la gare. C'est ce dossier qui est aujourd'hui soumis à la participation du public dans le cadre de la présente enquête publique.

II. FRACTIONNEMENT DU PROJET ET ABSENCE D'APPROCHE GLOBALE...

Isolée en terrains agricoles et présentant une faible accessibilité, la GNNMR implique nécessairement la réalisation d'un programme d'aménagement viarie permettant d'y accéder. Le dossier soumis à enquête publique précise que **«l'avenue de la gare est rendue nécessaire pour la création de la future gare»**.

Pourtant, le même dossier prétend que ce projet d'avenue n'aurait pas pu être soumis à une procédure commune avec la GNNMR, aux motifs avancés qu'il n'aurait pas fait l'objet d'un degré de précision suffisant, et que les deux projets ont connu un état d'avancement trop différent pour que le dossier d'enquête publique de la gare comporte les éléments techniques nécessaires à l'élaboration de la demande d'autorisation de l'avenue de la gare.

Par un traitement cloisonné des différentes tranches d'un programme de travaux cohérent, découpé artificiellement, et par manque de prévision, SNCF Réseau a par conséquent empêché toute étude globale des impacts sur l'environnement induits par le projet de GNNMR et n'a pas pu s'assurer que les développements appelés par la gare étaient réalisables, notamment compte tenu des enjeux environnementaux qui caractérisent la zone.

Cette attitude qui minimise la perception des impacts environnementaux est un mode opératoire récurrent concernant ce vaste programme de travaux, puisque le projet de gare (et par induction, le projet de voiries d'accès) a été évalué :

- **d'une part**, indépendamment de ses impacts cumulés avec le projet plus global de CNM dans lequel il prétend pourtant s'intégrer. (I. 1)
- **d'autre part**, indépendamment du projet d'extension urbaine qu'il induit et qui est indispensable à sa justification : création du pôle urbain multimodal dit « MAGNA PORTA » à Nîmes-Manduel. (I. 2)

Cela est d'autant plus regrettable que l'étude des trois scénarios d'implantation géographique de l'avenue de la gare a conduit à retenir, non pas le scénario présageant du moindre impact environnemental, non pas celui favorisant la meilleure accessibilité de la gare, mais bien celui qui offre les meilleures garanties d'aménagement de MAGNA PORTA.

II.1. SUR LE REFUS DE PRENDRE EN COMPTE LE PROJET FERROVIAIRE GLOBAL (CNM / GARES)

Nous rappelons les observations que nous avons formulées lors des enquêtes publiques décidées par arrêté préfectoral n° 30-2017-01-02-005 et qui se sont déroulées du 06 février 2017 au 17 mars 2017, et qui restent d'actualité.

Il apparaît que la démarche consistant à évaluer les incidences d'une gare et de sa desserte viarie sans prendre en compte l'ensemble de ses conséquences cumulées avec l'ensemble du projet ferroviaire réalisé concomitamment, ne saurait répondre à l'esprit et à lettre de la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et au droit français qui la transpose.

Le processus d'évaluation environnementale tel que réformé en 2016 en vue de la plus grande conformité au droit de l'Union européenne doit désormais conduire à analyser les incidences environnementales d'un projet dans leur globalité, *« y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité des maîtres*

d'ouvrage » (voir article L. 122-1 du Code de l'environnement). Cette étude globale doit non seulement concerner l'état initial (par exemple, des espèces menacées du site concerné par l'ensemble des travaux), mais aussi la consistance des différentes phases constituant le projet (par exemple, en termes de services pour les usagers), ou leurs effets (par exemple, en termes de flux de voyageurs et de dessertes des gares).

En d'autres termes et comme le souligne le Commissariat général au développement durable dans son Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 publié en 2017 : « *Même si, pour des raisons de financement ou de calendrier, le projet doit être réalisé en plusieurs phases et, même s'il relève de plusieurs maîtres d'ouvrage et d'un processus décisionnel complexe (plusieurs autorisations), l'ensemble de ses effets sur l'environnement doit être étudié le plus en amont possible (l'évaluation environnementale est une aide à la conception du projet) et les impacts qu'il n'a pas été possible d'étudier en amont doivent l'être au plus tard (l'étude d'impact est alors complétée) lors de la délivrance de la dernière autorisation (...)* Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés (...) »

Comme le prévoit le Code de l'environnement, cette étude d'impact doit présenter les effets directs, indirects et cumulés des différentes phases du projet lors des travaux et de l'exploitation. L'étude d'impact de la première demande d'autorisation ne se rapporte pas à la seule composante concernée mais est, dès ce stade, la plus exhaustive possible. A défaut d'information sur les phases postérieures du projet, l'étude d'impact devra être actualisée et le maître d'ouvrage devra apprécier les conséquences environnementales à l'échelle globale du projet.

(voir <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Guide%20d%E2%80%99interpr%C3%A9tation%20de%20la%20r%C3%A9forme%20du%203%20ao%C3%Bt%202016.pdf>, en particulier p. 21 et 22)

Aucune étude actualisée n'est pourtant disponible à ce jour, aucune évaluation globale des effets directs, indirects et cumulés n'a été réalisée et présentée au public si bien qu'il n'a pas pu bénéficier des garanties fixées à l'article 6 de la directive n°2011/92/UE.

II. 2. SUR LE REFUS DE PRENDRE EN COMPTE LE PROJET MAGNA PORTA

L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique n'intègre pas le programme urbain dit « MAGNA PORTA » prévu à proximité de la gare de Nîmes Manduel Redessan. Or, le projet d'avenue de la gare nouvelle a été réfléchi non seulement pour la desserte de la gare nouvelle, **mais également pour permettre le développement à plus long terme de ce futur pôle économique (cf. p.29)** dont le projet justifie - au moins en partie - l'utilité publique attachée au projet de GNNMR.

FNE LR estime que si la gare nouvelle de Nîmes, à laquelle se rattachent fonctionnellement ses voiries d'accès, appelle un projet urbain d'ampleur, il convient d'analyser dès maintenant les effets induits du projet MAGNA PORTA sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau.

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

- les surfaces de sols susceptibles d'être artificialisées par le projet de gare et de MAGNA PORTA, quel que soit leur usage, sont importantes (plusieurs centaines d'hectares),

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

Dans ces conditions FNE LR estime que l'ensemble des effets cumulés du projet MAGNA PORTA, de voiries et de gare devraient être abordés dans l'étude d'impact soumise à l'enquête.

A l'inverse, le défaut d'anticipation et le refus d'adopter une approche globale a conduit à présenter aujourd'hui des projets qui ne sont pas conformes à la législation environnementale. Le dossier tel que versé à l'enquête est incomplet et nuit à la bonne information du public quand à l'étendue des conséquences de la décision.

III. L'IMPOSSIBILITÉ DE COMPENSER LES ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ.

L'évaluation environnementale de l'avenue de la gare conclut à l'existence d'impacts réels au stade des travaux et lors de la phase d'exploitation (destruction d'habitats, destructions de spécimens, dérangement, pollution, etc.) **sur les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises » et notamment la présence au sein de ce site du quart de la population française d'Outardes canepetières (*Tetrax tetrax*), espèce protégée au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement et listée parmi les espèces menacées d'extinction en France (arrêté ministériel du 9 juillet 1999).**

De la même manière, ce projet va impacter l'Oedicnème criard, protégé au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement, figurant sur la liste rouge des espèces nicheuses en France, avec un statut « quasi menacé » et dont la présence a également justifié la création du site Natura 2000 des Costières Nîmoises. Cette espèce en déclin a été 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 l'avenue de la gare 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 d'oiseaux, de reptiles, d'amphibiens ou d'insectes qui seront nécessairement impactées : Rollier d'Europe, Lézard ocellé, chiroptères...

Or, en raison de leur cumul avec les impacts de la GNNMR, et du projet urbain, les conséquences dommageables de l'avenue de la gare sur la zone de protection spéciale, et en particulier sur les populations d'Outardes et d'œdicnème criard, sont devenues impossibles à compenser.

1- LE MAINTIEN DANS UN ÉTAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES POPULATIONS D'OUTARDES N'EST PAS ASSURÉ

En vertu de l'article L. 411-2 4° du Code de l'environnement, une dérogation pour la destruction d'espèce protégée ne peut être délivrée que si trois conditions cumulatives sont remplies :

- ✓ il n'existe aucune autre solution alternative,
- ✓ il existe une raison impérative d'intérêt public majeur,
- ✓ la dérogation ne nuit pas **au maintien dans un état de conservation favorable des populations dans leur aire de répartition naturelle.**

Concernant l'Outarde canepetière, FNE LR souhaite particulièrement rappeler au commissaire enquêteur que:

- cette espèce subit de forts impacts cumulés avec ceux du CNM et de la GNNMR, au point que le **site des Costières Nîmoises enregistre aujourd'hui la plus forte perte d'individus de tout l'arc méditerranéen français**. On note une diminution de 22 % des effectifs en 2014, suite aux travaux du CNM, suivie d'une faible remontée des effectifs entre 2014 et 2016 et actuellement la population n'atteint pas le niveau de 2012 malgré les mesures compensatoires mises en œuvre pour le CNM, soit près de 1 500 ha acquis et/ou gérés,
- au-delà des impacts du CNM, les populations d'Outardes poursuivent leur diminution au niveau national (voir en ce sens N. Gendre – coordinateur national Plan National d'Action Outarde, LPO France) et, au niveau régional, ont été réduites de 10 à 20% entre 2012 et 2016 (années d'enquête nationale). Cette espèce répandue dans toute la France au 18ème siècle est donc toujours gravement menacée de disparition de notre pays.

En raison de la fragilité de ces populations, la plus grande attention doit donc être accordée aux impacts des différents projets et au choix des mesures ERC (éviter-réduire-compenser) propres à remédier à ces atteintes, et au maintien des populations d'Outardes relictuelles dans un état de conservation favorable.

Le projet de l'avenue de la gare est de nature à aggraver le déclin connu par les populations d'Outardes dans et aux abords d'un site majeur pour leur protection. Aussi, compte-tenu de l'absence de garantie concernant la compensation effective de ces impacts (cf *infra*), la dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées – désormais incluse dans l'autorisation unique - ne devrait pas être délivrée pour ce projet.

2- LA COHÉRENCE GLOBALE DU RÉSEAU NATURA 2000 N'EST PAS MAINTENUE

De la même manière, l'article L. 414-4 du Code de l'environnement suppose qu'un projet qui porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ne puisse être autorisé que si les trois conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- ✓ il n'existe aucune autre solution alternative satisfaisante,
- ✓ il existe une raison impérative d'intérêt public majeur,
- ✓ **des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.**

Outre l'insuffisance des démonstrations concernant l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence de démonstration de l'inexistence de solution alternative satisfaisante, **il est manifeste que les mesures compensatoires nécessaires au maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000 proposées par Nîmes Métropole ne peuvent pas être mises en œuvre et sont donc ineffectives.**

Nîmes Métropole propose bien trois scénarios de compensation :

- 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 en Gardonnenque pour une surface de 30 à 40 ha (scénario 3).

Mais pour l'heure, le dossier soumis à enquête publique ne précise ni le choix de scénario retenu ni la localisation des parcelles permettant la mise en œuvre des mesures compensatoires. Nîmes Métropole s'engageait pourtant à avoir acquis 50 à 75% des parcelles nécessaires à la mise en œuvre du premier scénario au lancement de l'enquête publique. A défaut, c'est le scénario de conventionnement avec des agriculteurs voire de compensation hors des Costières Nîmoises, sur le territoire de la Gardonnenque, qui serait mis en œuvre.

Il apparaît aujourd'hui que Nîmes Métropole ne dispose pas de la maîtrise foncière nécessaire pour mettre en œuvre les scénarios de compensation 1 ou 2.

Cette carence s'explique par la difficulté matérielle d'acquérir de telles parcelles pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outarde canepetière en Costières Nîmoises.

Selon FNE LR, en effet, de telles zones n'existent plus, en raison des nombreuses mesures de compensation mises en œuvre dans le cadre du CNM et des autres différents projets d'aménagement réalisés sur ce site Natura 2000. (1362 hectares impactés par le CNM, 45 pour la ZAC de la Farigoule, 39 pour la ZAC Mitra, ...)

Alors que le CNM a entraîné une perte de la capacité d'accueil importante de la ZPS Costières Nîmoises pour sa principale espèce cible, le monde scientifique tire la sonnette d'alarme. Ainsi, la thèse de Pierrick Devoucoux 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'Outard canepetière des Costières de Nîmes* » soutenue en 2014 et financée par Réseau Ferré de France, a conduit le comité de suivi du CNM, en présence d'un représentant SNCF, à conclure dans ses préconisations de gestion 2018-2037 que :

« la Costière Nîmoise a 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) est très réduit » [...] « 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. »

(voir pièce n°1 - compte-rendu du comité de suivi final du 8 novembre 2017)

En l'absence d'information concrète dans le dossier soumis à l'enquête concernant les scénarios 1 et 2, seul le troisième scénario de compensation semble pouvoir être mis en œuvre à ce stade.

Or, FNE LR souligne que:

- **D'une part**, des mesures compensatoires mises en œuvre à l'extérieur du site des Costières Nîmoises, sur le territoire de la Gardonnenque (scénario 3) **ne permettront pas de compenser les impacts de l'avenue de la gare sur la faune protégée ayant justifié la désignation de ce site Natura 2000 spécifique** et ne sont ainsi pas de nature à assurer la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Le Comité National pour la Protection de la Nature (CNPN) souligne en effet que :

« Les mesures de compensation sont insuffisantes pour les espèces de plaine car l'expérience des impacts d'infrastructure prouve qu'à 10 ans le morcellement des habitats devient insupportable pour des oiseaux qui demandent de la tranquillité comme l'outarde »

et recommande en conséquence de *« 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 E du dossier soumis à enquête publique, « avis des services relatifs au dossier d'autorisation », p. 11)

Puisque le scénario 3 n'est pas de nature à compenser les atteintes causées aux Outardes canepetières du site Natura 2000 impacté, *a fortiori*, la cohérence globale du réseau Natura 2000 ne peut être considérée comme maintenue dans ces circonstances. C'est d'ailleurs le sens de l'avis de la DREAL qui estime :

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 Nimoises 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.

(voir pièce 2 – Rapport d'instruction – avis du directeur régional de la DREAL pour examen par le CNPN commission Faune, 1^{er} août 2017, § V.3. Localisation des mesures compensatoires et maîtrise foncière)

- **D'autre part**, en l'absence de telles mesures compensatoires, l'article L. 414-4 IV du Code de l'environnement empêche que le projet d'avenue de la gare soit autorisé en l'état.

Ces difficultés sont également à mettre en perspective avec le projet d'aménagement de MAGNA PORTA, induit par le projet de GNNMR et ses voiries d'accès, qui va là encore nécessiter des mesures de compensation et mettre en évidence de manière accrue l'impossibilité de conserver la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Cette perspective ne fait que renforcer la nécessité de l'évaluation globale que nous réclamions déjà avant l'autorisation de la gare, et dont l'absence ne fait que fragiliser l'ensemble du projet au point d'en faire un cas d'école et un symbole à l'échelle nationale.

IV. DES RISQUES POUR LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Les effets induits par la gare sur la ressource en eau et les milieux aquatiques, du fait de l'aménagement de l'avenue de la gare, interrogent également quant à la mise en œuvre des législations protectrices de l'eau et à l'atteinte de l'objectif de bon état des eaux, poursuivi par la directive 2000/60/CE dite directive-cadre sur l'eau.

- **D'une part**, les pollutions en phase de travaux et les pollutions chroniques issues de la circulation des véhicules sur les voiries et les parkings en phase d'exploitation peuvent impacter :
 - les eaux souterraines et particulièrement la masse d'eau « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costière » qui est considérée par le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 comme une ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau potable. Cette nappe est relativement proche de la surface du sol ce qui la rend plus sensible aux pollutions éventuelles.
 - les eaux superficielles dont le Tavermolle qui est le principal exutoire des eaux superficielles du projet.
- **D'autre part**, l'aménagement de l'avenue de la gare présente des inconvénients pour la recharge des nappes phréatiques, en raison de l'imperméabilisation qu'il entraîne (3 hectares, qui s'ajoutent aux 6 déjà imperméabilisés par la GNNMR)

Bien qu'un aménagement viaire apparaisse nécessaire pour rejoindre une gare totalement excentrée, ses effets sur le milieu aquatique n'ont pas été étudiés au moment de la demande d'autorisation de la GNNMR. La SNCF Réseau ne s'est donc pas assurée qu'elle pourrait réduire au minimum l'impact résiduel de cette avenue ni que les mesures ERC seraient réalisables compte tenu du milieu considéré.

A titre d'illustration, Nîmes Métropole propose un système de gestion des eaux pluviales de la voirie par collecte à l'aide de noues. Deux d'entre elles sont raccordées au réseau communal de Manduel et la troisième, ne pouvant pas l'être, a été dimensionnée pour collecter les eaux pluviales par une infiltration totale. Les eaux du bassin versant, elles, sont collectées à l'aide de fossés. Sur la partie ouest de la voie ferrée, les eaux seront redirigées dans un exutoire au niveau de la RD3 et à l'est, elles seront gérées par l'ouvrage de collecte du CNM et auront pour exutoire un fossé existant.

Toutefois, les avis joints au dossier d'enquête publique soulignent qu'il n'est pas certain que cet ouvrage de collecte ait été dimensionné pour prendre en charge les eaux pluviales du bassin versant intercepté, le calcul de dimensionnement des ouvrages n'ayant pas été produit.

Compte tenu que le fond des noues égale ou approche le niveau permis par la hauteur des hautes eaux (cf. p.55), le système prévu ne présente aucune garantie en termes du respect des distances sécuritaires nécessaires entre le fond

des noues et le plafond de la nappe phréatique. Les distances annoncées pourront difficilement être respectées compte tenu de la topographie de la zone et les transferts vers la nappe favorisés par les pressions hydrauliques en fond de noues les plus profondes. Cela est d'autant plus grave que « *concernant le projet de voirie aucune donnée piézométrique n'est disponible à ce stade* ».

Il semble pour le moins incertain de considérer que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts puissent être efficaces et effectives en l'absence de données scientifiques sur le milieu auquel elles s'appliquent. En l'espèce donc, rien ne permet de s'assurer que les nappes phréatiques sont effectivement protégées contre les risques de pollution par transfert, puisque le risque qu'elles entrent en contact avec le fond des noues ne peut pas être écarté.

Une nouvelle fois, ces insuffisances interpellent quant aux impacts cumulés du projet MAGNA PORTA à venir.

Concernant MAGNA PORTA les documents soumis à l'enquête publique précédente (artificiellement réduite au sous-projet de gare) précisaient :

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

Compte tenu de l'importance des ouvrages de drainage, collecte et infiltration des eaux liés à la seule voirie d'accès à la gare, FNE LR estime qu'il convient d'analyser dès maintenant :

- ➔ les effets induits du projet MAGNA PORTA sur l'environnement et plus particulièrement sur la biodiversité et la qualité de la ressource en eau ;
- ➔ la faisabilité et la justification du projet MAGNA PORTA.

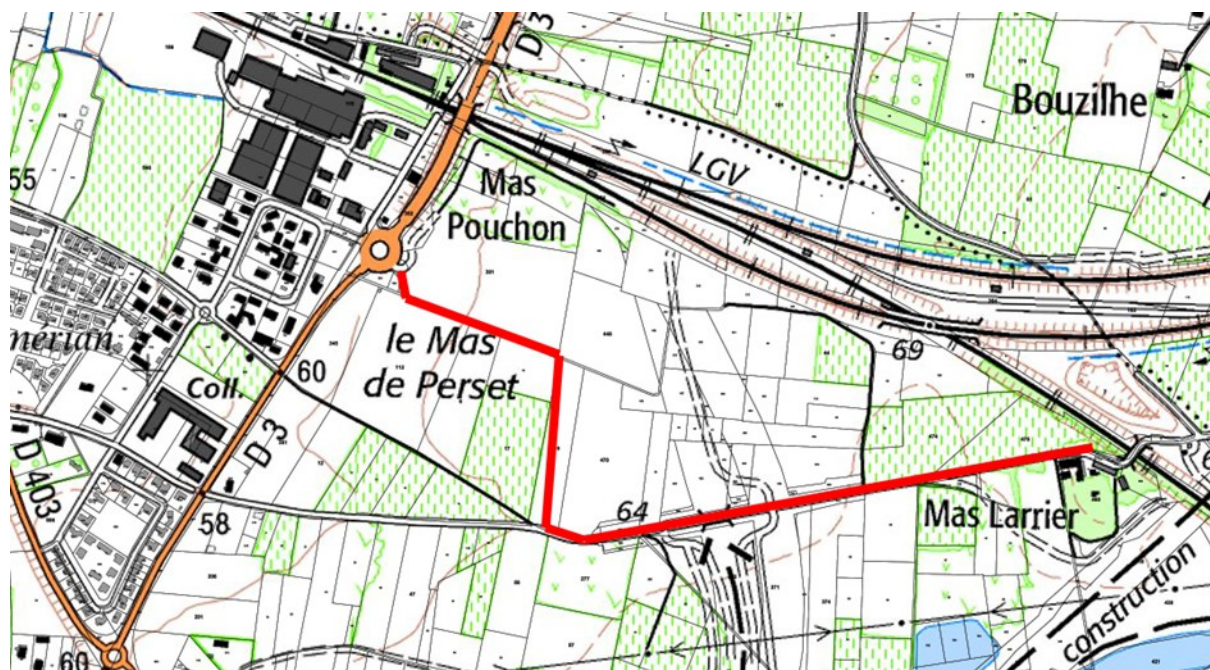
V. LA MÉCONNAISSANCE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.

Pour conclure, FNE LR souhaite insister sur le fait que les insuffisances dénoncées dans la présente contribution sont la résultante d'une démarche de conception des projets menée dans l'ignorance des considérations environnementales.

Le choix de la variante de l'implantation de l'avenue de la gare, comme cela avait déjà été fait concernant la GNNMR elle-même, a été arrêtée définitivement au stade de la demande de déclaration d'utilité publique, sur le fondement de critères établis à partir d'un raisonnement dont nous ignorons la teneur exacte mais qui méconnaissent manifestement les impératifs propres aux diverses réglementations applicables.

A propos des variantes proposées

Nîmes Métropole présente un tableau résumant les avantages et inconvénients de trois tracés étudiés (p. 30 de la demande d'autorisation). La variante 1 est écartée car elle traverse en « biais » des parcelles agricoles. Or, cet inconvénient peut fortement être réduit en privilégiant un tracé au plus près du chemin du Mas de Peset comme en atteste une vue cadastrale.



Le fait qu'une telle option traverse une zone 1AUa destinée finalement à urbanisation serait même un atout en matière d'économie d'espace agricole, ainsi que de réduction des impacts environnementaux.

L'assertion du maître d'ouvrage selon laquelle « l'insertion des cyclistes dans des carrefours giratoires est plus dangereuse que dans des carrefours à feux » (p. 30) est non avenue puisque le giratoire comme le trafic cycliste (notamment vers le collège) préexistait au projet. De même que celle selon laquelle « l'insertion des flux de véhicules dans un carrefour giratoire est moins fluide (flux venant des différentes branches de différentes grandeurs) », peut se justifier certainement lorsque se pose la question de la conception d'un carrefour mais ne peut se rapporter à un giratoire existant (au pire, il faudrait alors le supprimer !) d'autant que le flux de la RD3 est appelé à augmenter, étant donné que « la commune de Manduel souhaite réduire le trafic de transit dans le centre du village par un nouveau plan de circulation imposant le contournement de la commune par le chemin Saint Paul au sud de la commune » (p. 32)

Ainsi la solution d'implantation préférentielle du maître d'ouvrage ne paraît plus « insérée au mieux dans le territoire existant ».

Elle n'est pas non plus la plus pertinente vis-à-vis des enjeux environnementaux. La variante 1 d'implantation de la gare présentée dans l'étude d'impact a moins d'incidences sur les espèces patrimoniales et leurs habitats que la variante préférentielle et aurait ainsi permis d'éviter les difficultés liées à l'impossibilité de compenser les atteintes aux objectifs de conservation du site des Costières Nîmoises. De même, cette variante 1, qui présente un terrain naturel plus haut, évacue certaines complexités relatives à la gestion des eaux et permettait une plus grande conformité aux objectifs de la loi sur l'eau.

Le CNPN relève d'ailleurs à ce sujet que « la variante choisie (en anticipation d'une future ZAD de 159 hectares) est celle qui présente le plus d'impact. »

La vocation de l'évaluation environnementale est d'être itérative et de permettre un remodelage progressif d'un projet en fonction des impératifs environnementaux.

Ce processus doit permettre la meilleure application de la séquence ERC, au premier rang de laquelle se situe la démarche d'évitement. L'honnêteté de cette démarche suppose d'intégrer tous les critères à prendre en compte le plus en amont possible, d'interroger l'intérêt public d'un projet et de ses variantes pour réaliser une balance des intérêts authentique et de choisir le scénario au moindre impact environnemental. Il ne s'agit pas de verrouiller des partis pris d'aménagement par anticipation, mais bien de les analyser au gré des diverses contraintes qui apparaissent.

A l'inverse, cette propension au « saucissonnage » des opérations contraint les porteurs du projet à devoir corriger au cas par cas et au fil de l'eau divers problèmes qui se font jour sans être anticipés plutôt que de penser globalement le projet, ce qui conduit à des situations complexes voire incohérentes, des pertes de temps, d'argent et des impacts environnementaux évitables.

Cette attitude n'est pas sans rappeler celle qui a été dénoncée par le rapport d'information édité par le Sénat le 28 septembre 2016 concernant les infrastructures de transport :

*« nombre de projets, parfois très importants (des lignes ferroviaires à grande vitesse par exemple), progressent non pas au cours d'un processus encadré et structuré, mais **par « PETITS PAS », au fil des effets d'annonces, jusqu'à progressivement devenir irréversibles, leur véritable évaluation socio-économique intervenant à un stade si tardif que tout renoncement aurait un coût politique et financier considérable.***

*De façon plus globale, la direction générale du Trésor a évoqué devant le groupe de travail la nécessité **de favoriser une meilleure structuration, tant au niveau ministériel qu'interministériel, de la gouvernance des projets d'infrastructures de transport, au stade de leur sélection comme à celui de leur instruction, pour que les décisions finales puissent être véritablement rationnelles et non pas le fruit d'une succession d'engagements mal maîtrisés.** »*

(voir <http://www.senat.fr/rap/r15-858/r15-8581.pdf>, p. 24)

La question de la sécurité des collégiens en est un exemple probant. Renonçant à la variante 1 qui était pourtant considérée comme la moins impactante pour les collégiens, Nîmes Métropole a préféré la variante qui les contraint à traverser la RD3, faisant ainsi courir un risque très important à leur sécurité et à leur vie. La commission d'enquête publique de la DUP de l'avenue de la gare avait d'ailleurs émis un avis favorable sous réserve de la réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière d'aménagement d'une passerelle de franchissement de la RD3 en vue d'améliorer la sécurisation des collégiens. Rien ne nous permet de savoir aujourd'hui si cette solution a effectivement été évaluée ou non, et si le projet sera modifié en ce sens. Rien ne nous permet donc non plus d'être assuré que le projet n'a pas vocation à être à nouveau modifié, après sa soumission à enquête publique, et donc en privant le public de son droit à une information complète et à la participation, pourtant fondamental dans le cadre d'une évaluation des incidences réussie.

De la même manière, Nîmes Métropole s'est rendue compte *a posteriori* qu'un unique point de franchissement permettait de traverser la RD3 pour se rendre à la gare, a estimé qu'il s'agissait d'un mode d'accès à la gare insuffisant, et a décidé le 19 septembre 2017 (soit après que la DUP n'ait été délivrée !) d'engager les procédures relatives à la réalisation de l'étude d'une nouvelle passerelle. Pourtant, celle-ci n'est pas mentionnée dans le présent dossier soumis à enquête publique, pas plus qu'elle ne l'était lors de l'évaluation du CNM. Doit-on craindre, dans ces circonstances, que le projet sur lequel se prononce le public soit significativement modifié par la suite?

Une nouvelle fois, FNE LR regrette que seule la réalisation du projet Magna Porta ait motivé le choix d'implantation de l'avenue de la gare et appelle le commissaire enquêteur à requérir de Nîmes Métropole l'étude d'un projet plus intelligemment conçu et plus honnête..

PIÈCES JOINTES:

- **Pièce n°1** : compte-rendu du comité de suivi final du 8 novembre 2017
- **Pièce n°2** : avis du directeur régional de la DREAL pour examen par le CNPN commission Faune, 1^{er} août 2017, § V.3. Localisation des mesures compensatoires et maîtrise foncière