

Collectif Ecocitoyen

Association Loi 1901 affiliée à

France Nature Environnement Languedoc Roussillon

Fédération des Associations Cévenoles Environnement Nature



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

Villeneuve lez Avignon, le 17 mars 2017

Objet : Gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

Monsieur le Président,

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques dite uniques portant d'une part sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (Gard) et d'autre part sur la réalisation d'une avenue d'accès à cette gare nouvelle depuis la commune de Manduel.

Cette enquête intervient avant même la publication de l'arrêté dit « autorisation loi sur l'eau » qui pourrait être prononcé après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST).

Vous voudrez bien trouver ci-après nos observations détaillées (12 pages) relative à ces dossiers relevant d'un même programme et qui **nous conduisent à vous suggérer d'émettre un avis défavorable à chacun d'eux tel que soumis.**

Le Président

Jean Belmonte

Enquête publique unique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan

Contexte

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une liaison ferroviaire prévue pour un usage mixte (voyageurs et fret) en cours de construction entre Manduel, commune du Gard située à l'est de Nîmes, et Lattes, commune de l'Hérault située au sud-est de Montpellier. Elle raccordera la future ligne Montpellier-Perpignan à la LGV Méditerranée.

La ligne s'intègre dans un projet plus vaste visant à relier la frontière espagnole à la ligne de Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV). Ce projet global nécessite la réalisation d'une ligne future de Lattes à Perpignan afin de rejoindre la Ligne de Perpignan à Figueras (LGV), déjà réalisée, qui franchit la frontière franco-espagnole au niveau du Perthus et interconnecte le réseau ferroviaire grande vitesse espagnole au réseau français.

A l'occasion de la réalisation du CNM, la construction de la gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France a été réclamée par la communauté d'agglomération de Montpellier. De même la communauté de Nîmes-Métropole a réclamé la construction d'une nouvelle gare en l'associant à un « *projet économique ambitieux* » ou Pôle Urbain Multimodal encore mal défini y compris dans la définition de son emprise au sol finale (330 ha ? 180 ha ? 158 ha ? ...).

Par arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017, M. le Préfet du Gard a ouvert deux enquêtes publiques dites uniques portant d'une part sur le projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan (Gard) et d'autre part sur la réalisation d'une avenue d'accès à cette gare nouvelle depuis la commune de Manduel ; ces projets étant respectivement portés par SNCF Réseau et Nîmes-Métropole agissant en qualité de maîtres d'ouvrage.

Concernant le périmètre global de l'opération

A la lecture des documents présentés à l'enquête publique il s'avère que le projet constitue un complément aux réalisations en cours du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Ce complément étend le projet global à :

- la réalisation d'un pôle d'échange (PEM) ou gare nouvelle Nîmes-Manduel par la SNCF (2 ha) ;
- la réalisation par Nîmes-Métropole d'une voirie d'accès entre la commune de Manduel et la gare nouvelle projetée ;
- la réalisation par Nîmes-Métropole d'un pôle urbain (PUM) projeté en plusieurs phases. Un périmètre de Zone à Aménagement Différé pour une surface de 158,66 ha a été défini à cette fin par arrêté préfectoral n° 30-2016-03-29-001 du 29 mars 2016.
- la création éventuelle d'une 3^{ème} voie entre Nîmes-Manduel et Nîmes-Centre, dite « origine-terminus » (page 15 de l'avis de l'Autorité environnementale).

Ce sont donc les effets de l'ensemble de tous ces projets ainsi que la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de leurs impacts qui doivent être étudiés :

- CNM et Gare nouvelle de Montpellier
- PEM
- Voirie d'accès
- PUM
- 3^{ème} voie « origine-terminus ».

SNCF Réseau indique en page 19 de son étude d'impact :

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

et reconnaît que :

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

Seul le développement de l'urbanisation induite par le PUM est évoqué au chapitre 12 de l'étude d'impact sans porter d'information élémentaire telle que l'importance des surfaces appelées à artificialisation.

⇒ *Force est de constater que l'étude d'impact ne répond pas aux dispositions prévues à l'article L.122-1-II du Code de l'Environnement.*

Par ailleurs la pièce G – de juin 2016 - présentée en appui à la demande d'autorisation unique portant sur les espèces protégées présentée par le maître d'ouvrage, et son complément de septembre 2016 se réduisent au seul projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel. En page 4 du mémoire en réponse aux avis obligatoires le maître d'ouvrage soutient que la gare nouvelle de Nîmes – Manduel – Redessan ne constitue pas un programme de travaux ni avec le CNM parce que décidé bien antérieurement, ni avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France parce que répondant à des besoins locaux.

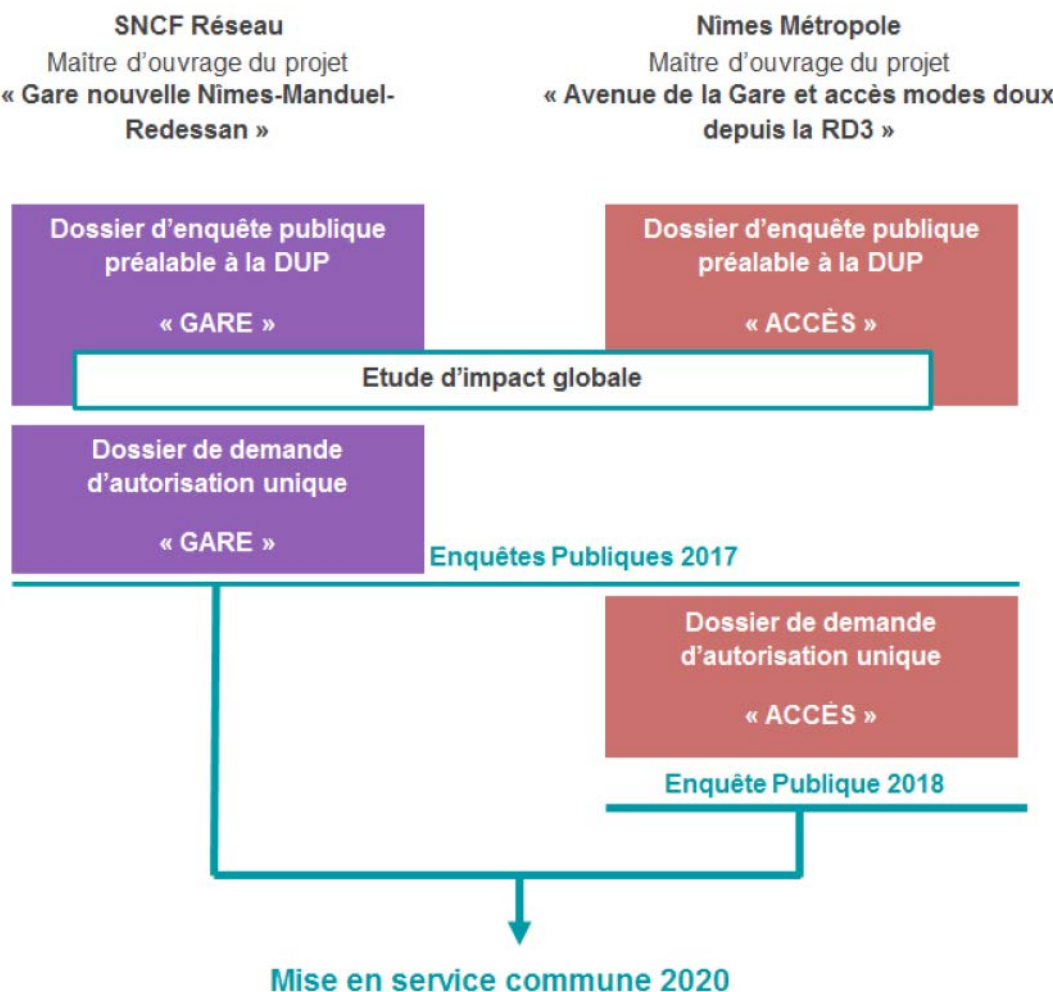
Or la justification de la gare de Nîmes-Manduel repose essentiellement sur l'opportunité offerte par la réalisation du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Que ces réalisations aient été décidées et autorisées antérieurement au projet de gare nouvelle de Nîmes – Manduel ne soustrait pas le maître d'ouvrage à l'obligation imposée par l'article L 122-3 d'étude des effets cumulés de ces

projets ainsi que des autres projets connus et/ou de révision et mise à jour des études précédemment réalisées (CNM et gare nouvelle de Montpellier).

⇒ *Le contenu de ces pièces ne comprend pas l'étude des effets cumulés de l'ensemble des projets connus, ni celle des mesures de leur Evitement – Réduction - Compensation, en ignorance de l'article L.122-3 du Code de l'Environnement.*

Concernant la structure des dossiers

Les fonctionnalités et services attendus de l'arrêt Nîmes-Manduel sont tributaires d'une part de la réalisation d'une gare et d'autre part des accès à cette gare. Les deux projets sont indissociables ; ce que confirme la date de mise en service simultanée des 2 ouvrages. Les impacts de chacun de ces deux projets, même si conduits par différents maîtres d'œuvre, sont susceptibles d'interactions et d'effets cumulatifs, ou même de dispositions communes. Or les enquêtes publiques ouvertes par les arrêtés n° 30-2017-01-02-005 et n° 30-2017-01-02-004 du 2 janvier 2017 n'intègrent pas le dossier de demande unique se rapportant au projet de voirie d'accès à la gare nouvelle.



Extrait de la pièce "Avis obligatoires et mémoire en réponse"

Il doit ici être rappelé que l'article L.122-1 du Code de l'Environnement réclame que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ». En conséquence la demande d'autorisation unique doit être commune à l'ensemble du projet.

Il est à noter que dans leur mémoire en réponse aux avis obligatoires, les maîtres d'ouvrage s'obstinent à ne pas prendre en compte les voies ferrées du CNM comme une composante du projet tel que demandé par l'Autorité Environnementale.

⇒ Le dossier de demande d'autorisation unique n'est pas conforme à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement.

Concernant les solutions de substitution

Dans son étude d'impact comme dans son mémoire de réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, SNCF Réseau écarte de facto le scénario sans gare nouvelle sans raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier au motif du choix probable des opérateurs ferroviaires ne plus desservir Nîmes Centre et Montpellier Centre.

Selon l'actualité récente SNCF Mobilités a fait pour l'heure le choix inverse (seulement 4 TGV aller-retour / jour en gare nouvelle de Manduel) montrant ainsi une analyse différente de celle de SNCF Réseau.

D'autre part SNCF Réseau refuse d'analyser sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire. Pourtant, sur les mêmes hypothèses que retenues par SNCF Réseau (temps de parcours de base utilisés sont issus du site internet viamichelin.com ; majorés de 10 % pour tenir compte de la congestion, et de 20 % quand le trajet requiert la traversée du centre-ville de Nîmes) les tableaux que SNCF Réseau refuse de produire montreraient que dans la plupart des configurations l'accès à la Grande Vitesse par la gare nouvelle de Manduel nécessiterait un temps supplémentaire de l'ordre de 30 mn pour les habitants de Nîmes ou Alès, de l'ordre de 5 à 10 mn pour ceux de Saint Gilles et Vauvert.

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

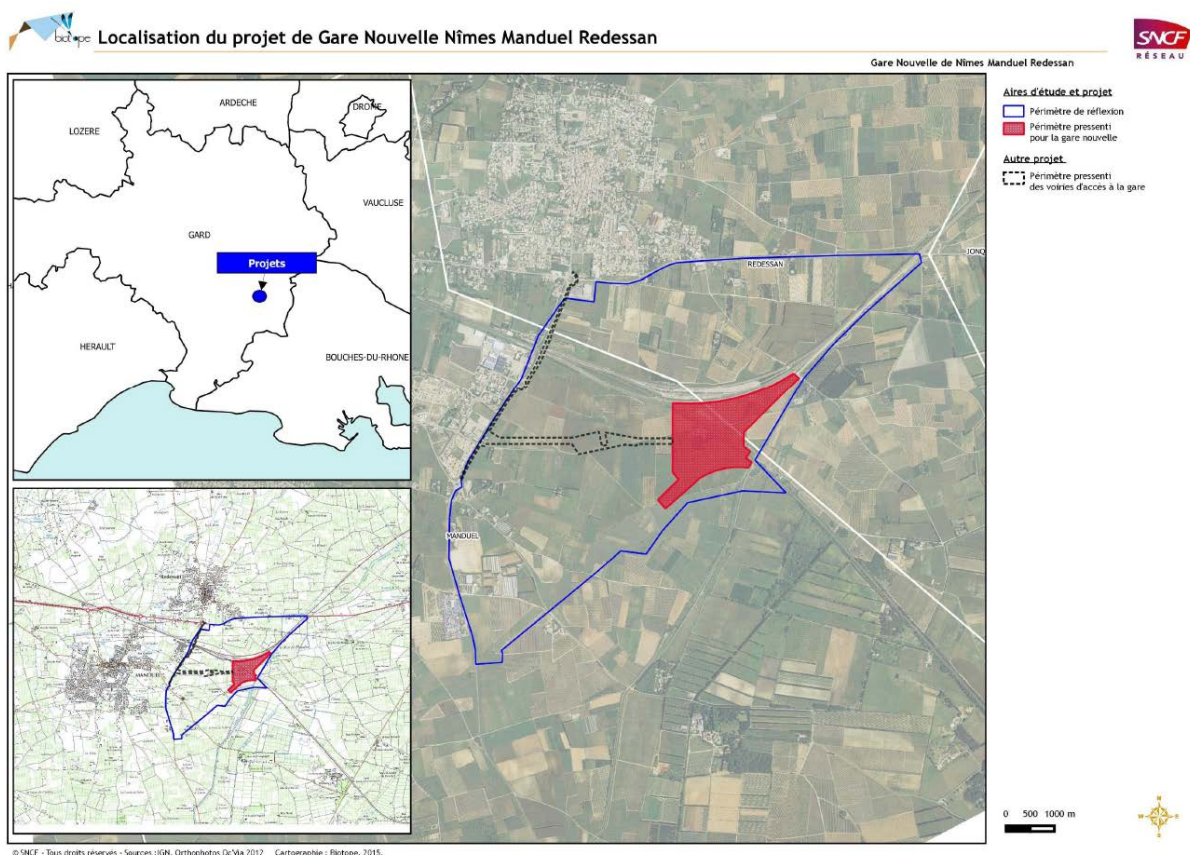
En ce qui concerne les voyageurs faisant le choix des transports en commun entre Nîmes et la gare nouvelle de Manduel, ces temps d'accès seraient plutôt au minimum d'une heure du fait des ruptures de charge, des temps d'attente des navettes et d'achat des titres de transport, et des temps d'acheminement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

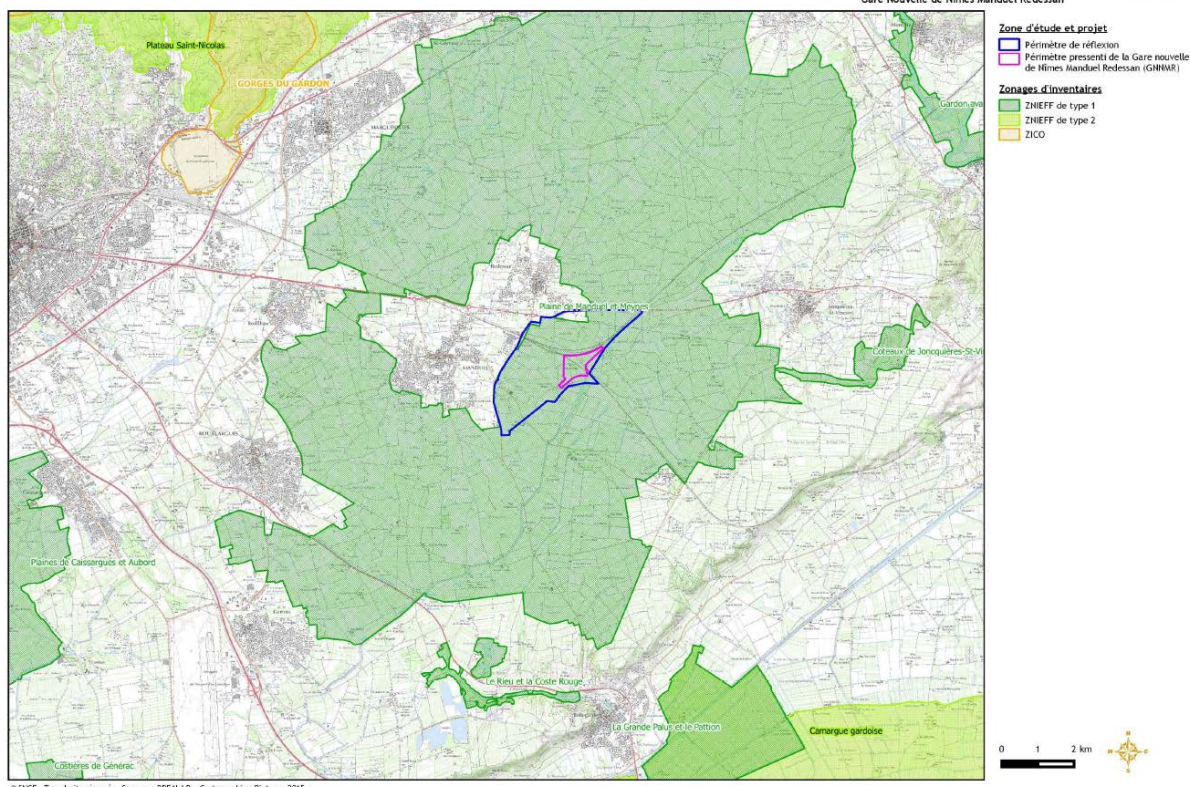
⇒ L'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage n'est pas de bonne foi ni même honnête. En effet SNCF Réseau refuse l'établissement et l'étude des variantes demandée par l'Autorité environnementale. Or il apparaît que l'examen de celles-ci est susceptible de mettre en évidence des incidences notables du programme sur l'environnement et d'apporter un éclairage différent sur le discours de facilité d'accès à la Grande Vitesse et donc l'intérêt du projet.
Le dossier de demande d'autorisation unique n'est pas conforme à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement.

Concernant la compatibilité avec le SCoT « Sud du Gard »

L'orientation 1-2 du Document d'Orientations Générales (DOG) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) « Sud du Gard » approuvé le 7 juin 2007 prend en compte le CNM et l'implantation d'une gare nouvelle pour lesquels « *on veillera qu'elle préserve les continuités écologiques entre plaine du Vistre et Costières* »

Le dossier G présenté par la SNCF à l'appui de sa demande d'autorisation unique présente des planches situant le projet de gare nouvelle et le périmètre d'étude par rapport à la proximité des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique.





Ces planches sont à rapprocher de la figure suivante représentant le projet d'urbanisation et de gare nouvelle :

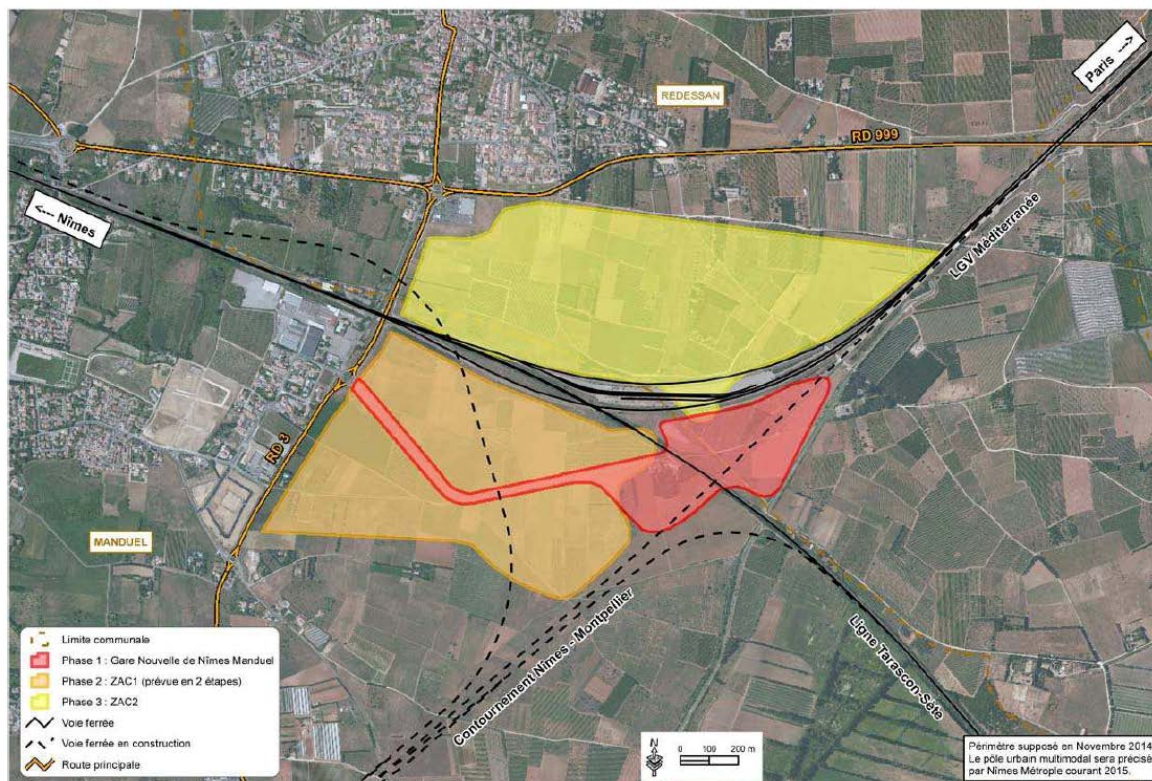


Figure 3 : Phases opérationnelles du pôle d'échange multimodal et du pôle urbain multimodal
Source : dossier de cadrage préalable

On remarquera à la lecture de ces documents :

- 1) Les projets de réalisation du pôle d'échange et du pôle urbain conduisent à l'artificialisation d'une grande surface de près de 190 ha ;
- 2) Que cette surface correspond peu ou prou au périmètre réduit de réflexion retenu par la SNCF pour sa demande de dérogation ;
- 3) Que la réalisation du pôle d'échange et du pôle urbain conduit à une brèche dans l'ensemble naturel d'intérêt écologique faunistique et floristique et préfigurant sa scission en 2 ensembles réduits, l'un au nord, l'autre au sud des aménagements prévus.

⇒ *Le programme de réalisation de pôle urbain associé à celle d'une gare nouvelle est contradictoire à l'orientation de préservation des continuités écologiques.*

⇒ *Il est constant que :*
- l'étude produite par SNCF Réseau pour sa demande de dérogation n'est pas pertinente puisque fondée sur un périmètre promis à disparition puisque destiné à un autre projet.
- l'étude des effets cumulés doit être faite au regard de l'ensemble des projets.

Concernant la compatibilité avec le PDU

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

⇒ *Si le choix de l'implantation de la gare garantit de fait une possible correspondance ferroviaire vers le centre-ville de Nîmes, aucune analyse des flux, aucune présentation des liaisons prévues et de leur fréquence ne sont présentées en vue d'une contribution à la diminution du trafic automobile, au développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux.*

Concernant la ZPS des « Costières Nîmoises »

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

*« Le document d'orientations générales se fixe également pour objectif d'apporter des réponses aux besoins de l'économie endogène. En dehors des pôles d'intérêts majeurs et secondaires et des réserves foncières à long terme, les documents d'urbanisme pourront préconiser l'extension ou la réalisation de zones d'activités d'intérêt communal et communautaire. Ceci pour répondre aux besoins de l'économie locale qui ne pourraient être satisfaits dans des sites urbains en raison de nuisance ou de gêne pour les résidants. **Ces extensions ou créations de zones d'intérêt local porteront sur une superficie maximale de cinq hectares par commune.** Il pourra être dérogé à ce maximum pour l'implantation d'une activité directement liée aux ressources propres du territoire. Pour éviter une multiplication de petites zones d'activités, les EPCI pourront mutualiser ces surfaces en une ou plusieurs zones, dans la limite de quinze ha. En outre, de nouvelles zones pourront être créées pour permettre la délocalisation d'entreprises situées en zone à risque, sous réserve que celles-ci retrouvent leur vocation naturelle ou agricole.*

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

Si le projet de Pôle Urbain Multimodal adopté par décision du février 2015 de Nîmes Métropole porte sur environ 180 ha, le § 1.2.4 du DOCOB¹ (page 37/125) de septembre 2011 révèle « Une réflexion est menée sur un projet de ZAD autour du projet de gare à Manduel. Aujourd'hui le périmètre de ZAD évoqué est de 330 Ha, pour partie dans la ZPS. Ce projet sera soumis à des procédures réglementaires dont les études d'incidences. »

¹ Le DOCOB constitue le document de gestion ou d'objectifs, arrêté par le préfet du département, pour mettre en œuvre les Directives Habitats et Oiseaux. La Communauté d'Agglomération de Nîmes-Métropole est l'opérateur assurant la réalisation et l'animation générale du dossier des Costières Nîmoises.



Plan masse paru dans la presse régionale

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

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

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

Qualité de l'air & Bilan GES

SNCF Réseau présente (page 346 de l'étude d'impact) une cartographie de l'impact du trafic automobile en identifiant les seuls gaz d'échappement des véhicules des usagers du train comme aspect environnemental significatif, tout en les minimisant au regard du report modal - non démontré - de la voiture vers le train.

L'approche retenue ne permet pas d'évaluer globalement des impacts sur les gaz à effets de serre des scénarios envisagés et choix effectués tel qu'attendu par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Les études de SNCF Réseau et Nîmes Métropole aurait du permettre des comparaisons en termes d'émissions de GES. Ainsi à titre

d'exemple : « Quelles sont les conséquences du choix de réalisation d'une gare nouvelle ? De l'implantation du PUM ? D'une liaison inter-gares par véhicules automobiles ou par navette ferroviaire (3^{ème} voie) ? Quelles sont :

- les émissions des déplacements de population dus aux évolutions et des zones d'emploi, des zones d'activité (PUM) et zones d'habitat (le PUM n'étant pas destiné à la réalisation de logements),
- l'évolution de la desserte en transports communs ;
- les émissions liées au rabattement des voyageurs d'une gare à l'autre ;
- les émissions dues à l'usage du bâti et du tertiaire à construire ;
- les émissions dues au changement d'affectation des sols (déstockage du carbone séquestré dans les sols et la végétation) ;
- la production locale de chaleur urbaine ;
- les émissions dues aux transports de marchandises (achalandise du PUM, ...) ».

⇒ Cette étude présentée incomplète, ne démontre pas la prise en compte de l'article L.101 du Code de l'Urbanisme et ne permet de démontrer la pertinence du programme de travaux.

Périmètre de l'étude d'impact / Effets cumulés

Il s'agit de prendre en compte non seulement les impacts de la réalisation de la gare nouvelle et des ZAC du Pôle Urbain Multimodal, de la desserte de cet ensemble, mais aussi leur combinaison avec ceux de la CNM (60 km entre Manduel et Lattes)

Effets pervers

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

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

⇒ Ainsi, malgré la recommandation de l'Autorité environnementale ni SNCF Réseau, ni Mîmes Métropole ne présentent les clairement les dispositions prévues pour le stationnement.

Impact éventuel 3^{ème} voie « origine-terminus » Manduel-Nîmes

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

⇒ Même si non d'actualité l'impact d'un tel projet mérite d'être analysé dans le cadre global du programme de travaux CNM - Gares nouvelles – PUM plutôt que de faire l'objet d'un « saucissonnage ».

Justification du projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel

La justification de la gare nouvelle Nîmes-Manduel ne peut se résumer à la seule analyse de l'offre d'accès à la Grande Vitesse. Cette justification nécessite de prendre en compte l'ensemble des coûts & dommages / bénéfices & avantages présentés par la globalité des 6 projets pour un trafic annoncé à ce jour (4 TGV aller-retour / jour selon déclaration du 26/10/2016 par SNCF Mobilités).

Nota : On peut noter que le tableau d'analyse des temps et distances d'accès à la Grande Vitesse comporte quelques erreurs: ainsi il est présenté pour un trajet Beaucaire / Nîmes-Manduel une distance de 10 km et un temps de trajet de 15 mn au lieu de 15 km et 22 mn. A l'inverse le trajet Beaucaire/Avignon TGV est indiqué pour 27 km et 40 mn au lieu de 23 km et 33 mn. De tels biais apportés dans les présentations d'études peuvent avoir pour effet de fausser leurs conclusions.