



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel

n°Ae: 2015-25

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 juin 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, la demande de cadrage préalable de la gare de Nîmes-Manduel.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Galibert, Ledenvic, Lefebvre, Letourneux, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Steinfelder, M. Orizet

* *

L'Ae a été saisie pour une demande de cadrage préalable par le préfet du Gard, le dossier ayant été reçu complet le 3 avril 2015

Cette saisine étant conforme aux articles L.122-1-2 et R. 122-4, et R.122-6 du code de l'environnement relatifs respectivement aux cadrages préalables et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévus à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courrier en date du 13 avril 2015 :

- le préfet de département du Gard,
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 21 mai 2015,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Avant la réalisation de son étude d'impact, le pétitionnaire peut solliciter auprès de l'autorité chargée d'approuver le projet un cadrage préalable ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le document présent expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis délibéré

Le cadrage préalable de l'évaluation environnementale des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

L'Ae rappelle qu'au-delà de sa contribution au cadrage préalable, sa fonction de garant de la qualité de l'évaluation environnementale du projet, qu'elle exprimera le moment venu par l'avis qu'elle émettra sur l'étude d'impact, lui interdit toute position de co-construction de ce document avec le pétitionnaire. Par ailleurs, l'avis de l'Ae exprimé ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté. Les analyses figurant dans sa présente contribution au cadrage préalable ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en matière d'étude d'impact.

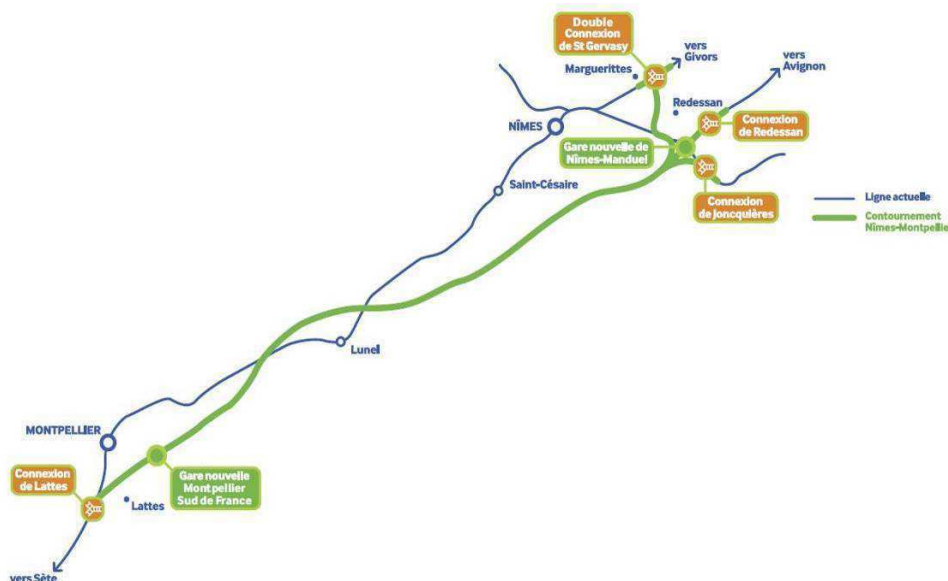
L'Ae a été saisie d'un dossier de cadrage préalable qui comporte une question principale relative au contour du programme de travaux (voir partie I). Préalablement à l'étude de ce dossier par l'Ae, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau², l'a complété (« Compléments à la demande de l'Ae », 31 mars 2015). Dans le cadre de l'instruction de la demande, plusieurs autres documents ont été transmis aux rapporteurs, à leur demande. Le maître d'ouvrage a alors soulevé d'autres questions concernant certains impacts, et plus particulièrement concernant la description de l'état initial (biodiversité, air et bruit, notamment ; voir partie II).

Ainsi, après avoir clarifié la réponse à la première question, ce cadrage préalable en tire différents corollaires, en reprenant l'essentiel des rubriques d'une étude d'impact (article R.122-5 II du code de l'environnement), dès lors que le choix des contours du projet et du programme de travaux ont des conséquences pour l'ensemble de l'étude d'impact.

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement

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.



² Ex-RFF (Réseau ferré de France) depuis fin 2014.

Figure 1 : Tracé du CNM et localisation des gares. Source : dossier de cadrage préalable

RFF a attribué le 7 juin 2012 à la société de projet Oc'Via, un contrat de partenariat public privé (PPP) pour la réalisation d'une ligne nouvelle. Les travaux de terrassement sont actuellement en cours, et prévus jusqu'à fin 2015. Ce contournement comprend 80 km de ligne nouvelle, dont 60 km entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier).

En 2006, le ministre chargé des transports a demandé à RFF d'engager les études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), qui a fait l'objet d'un débat public, de mars à juin 2009. Ce débat public a également porté sur l'opportunité et les sites de gares nouvelles du CNM et de la LNMP. Le débat public a alors conclu, notamment, 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 ». 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 ».

Le 25 avril 2012, l'Etat, l'AFITF³ et les collectivités concernées (conseil régional Languedoc-Roussillon, communautés d'agglomération de Montpellier et de Nîmes-Métropole) ont signé une convention de financement et de réalisation dont l'objet était de « définir la répartition entre les collectivités publiques et Réseau ferré de France de la prise en charge des investissements nécessaires à la réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel » et « les engagements respectifs des collectivités territoriales concernées et de Réseau ferré de France sur la qualité urbaine et architecturale du projet et sur les modalités de définition de gouvernance et d'exploitation de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel ». Elle précise la consistance du projet de gare (infrastructure ferroviaire, bâtiment voyageur et investissements connexes, mesures d'intégration périurbaine et aménagements permettant des liaisons avec les autres modes de transport). Elle précise également que « la réalisation du projet de gare nouvelle de Nîmes-Manduel s'inscrit au sein d'un programme d'ensemble comprenant également la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et celle de la gare nouvelle de Montpellier-Odysseum, dont l'ouverture interviendra dès la mise en service de la ligne nouvelle ». La gare nouvelle de Montpellier a fait l'objet d'un avis de l'Ae n°2014-28, d'une enquête publique du 22 septembre au 24 octobre 2014, d'un « rapport, conclusions et avis » du commissaire enquêteur le 24 novembre 2014. Le président de Réseau ferré de France a signé la déclaration de projet le 31 décembre 2014. La gare de Nîmes constitue ainsi le dernier projet de ce programme d'ensemble.

L'Ae a été informée par le maître d'ouvrage des décisions ministérielles des 14 novembre 2011 et 15 décembre 2013 relatives aux études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. La seconde décision précise notamment les choix de desserte par une nouvelle gare pour les villes de Béziers et de Narbonne et par la gare existante pour la ville de Perpignan. Il n'a pas été porté à la connaissance de l'Ae l'existence d'une décision similaire pour la desserte de la ville de Nîmes.

1.2 Projet de gare nouvelle et de pôle d'échange multimodal (PEM)

Le projet de gare nouvelle se situe au croisement entre la ligne existante Tarascon-Sète via Nîmes-centre et le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) juste après le décrochement de la ligne à grande vitesse existante en provenance de Paris : actuellement, tous les trains à grande vitesse (TGV) rejoignent la gare de Nîmes-centre ; à l'avenir, une proportion croissante de TGV poursuivront leur course sur le CNM, sans passer par la gare de Nîmes-centre, certains s'arrêtant en gare nouvelle de Nîmes.

Le CNM a, par ailleurs, été conçu comme une ligne mixte TGV / fret : le CNM comporte ainsi deux branches de voie ferrée en construction, pour relier d'une part le réseau fret existant débouchant au nord de la rive droite du Rhône, et d'autre part le réseau fret existant en provenance du port de Marseille-Fos au sud, permettant ainsi aux trains de marchandises d'éviter les centres-villes de

³ Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Nîmes et de Montpellier, mais également la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, le raccordement se réalisant à l'ouest de celle-ci.

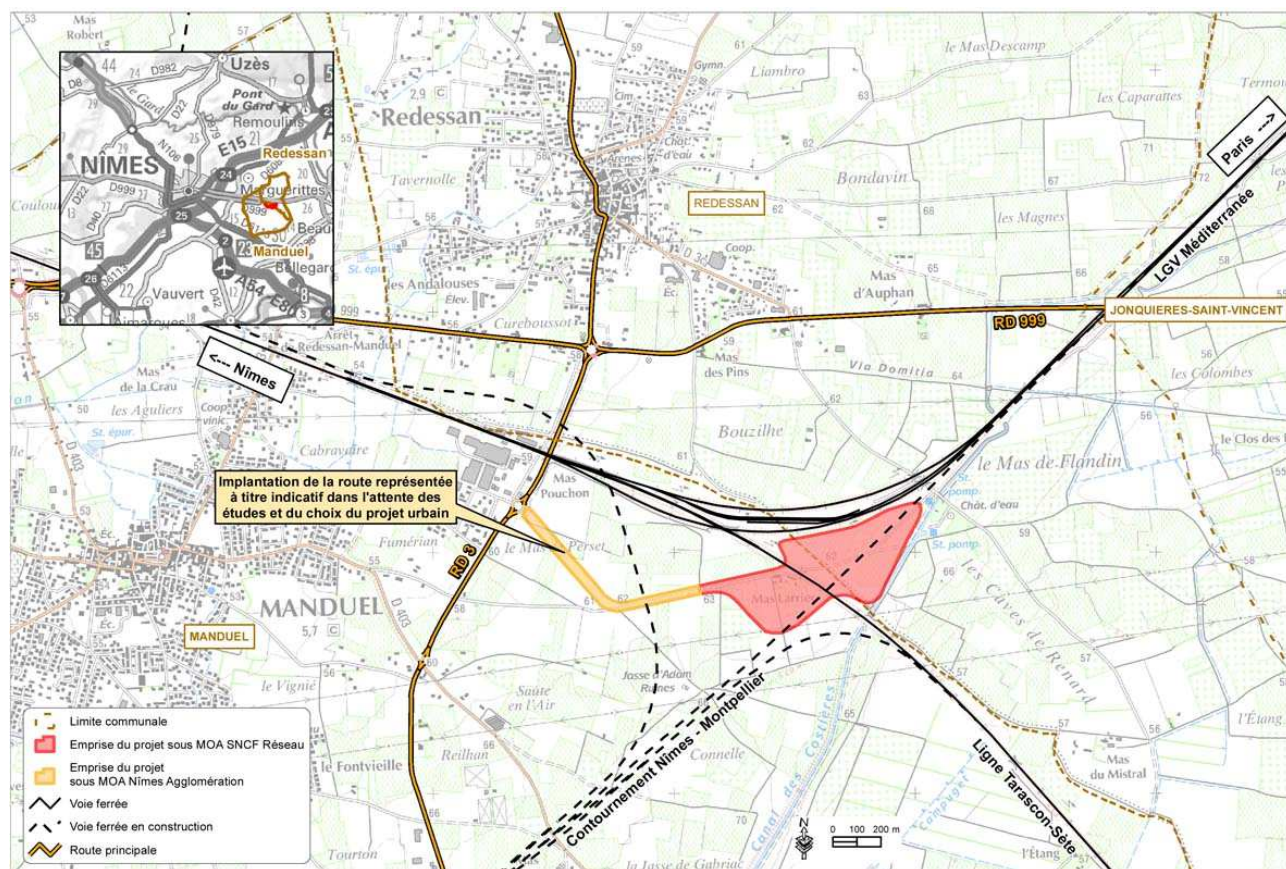


Figure 2 : Plan de localisation générale ; Source : dossier de cadrage préalable

La construction de toutes les composantes du CNM était largement avancée lors de la visite des rapporteurs de l'Ae. Certaines mesures présentées comme « conservatoires » ont également été incluses dans des procédures spécifiques (notamment « loi sur l'eau » et « demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées » conduites dans le cadre du CNM – voir § 1.5 ci-dessous) ; c'est notamment le cas des terrassements des futurs quais de la gare nouvelle, en remblais par rapport à la topographie du site.

Selon les informations complémentaires adressées aux rapporteurs et communiquées le jour de leur visite, le pôle d'échanges (PEM) devrait comporter (voir emprise globale sur la figure 2 au titre de la « phase 1 ») :

en niveau supérieur

- 2 voies latérales disposant d'un quai, de part et d'autre de 2 voies du CNM ;
- 2 quais TGV de 400 mètres et leurs accès par rampe, au milieu des quais, ainsi que des escaliers (fixes ou mécaniques) ;

en niveau inférieur

- 2 quais sur la ligne historique existante Tarascon-Sète, afin d'assurer les correspondances notamment vers Nîmes-centre. La halte de Manduel-Redessan serait également déplacée sur le pôle d'échange. Une emprise est également réservée en prévision de la réalisation éventuelle d'une troisième voie « origine – terminus », en complément des circulations prévues sur la ligne historique, pour compléter et optimiser les connexions entre la gare nouvelle et le centre de Nîmes.

Les emprises au sol du projet, telles qu'elles résultent à ce stade des études préliminaires sont :

- au maximum 3 000 m² au maximum pour la surface plancher totale de la gare, dont
 - 900 m² d'espace de circulation dédié aux voyageurs ;
 - 400 m² consacré aux services de la clientèle ;
 - 800 m² de surface réservée à l'exploitation / gestion ;
 - 300 m² de surface réservée aux commerces ;

- 500 m² pour d'autres services
- 20 hectares pour l'ensemble des surfaces occupées par la gare seule, y compris les parkings, insérés entre le CNM et les autres voies ferrées, au nord du CNM. Ces espaces sont actuellement occupés par des vignes et des propriétés en relation avec les activités agricoles.

Le projet inclut également la voirie d'accès au PEM à partir des RD 999 et RD 3, le RD 999 étant l'axe existant à 2x2 voies reliant Nîmes à Beaucaire et Tarascon.

Selon le calendrier retenu à ce stade par SNCF Réseau, une concertation doit être engagée avec le public dans le courant du mois de juin 2015. L'enquête publique est prévue au 1^{er} semestre 2017. Les travaux seraient alors engagés une fois obtenues les différentes autorisations nécessaires (voir *infra*). Le CNM ayant vocation à être mis en service en 2017, les travaux devraient donc se dérouler postérieurement à cette mise en service⁴.

1.3 Projet de pôle urbain multimodal (PUM)

La principale question soulevée par le maître d'ouvrage dans son dossier de cadrage préalable porte sur la définition du programme de travaux à considérer dans l'étude d'impact de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel, notamment sur l'inclusion ou non du PUM.

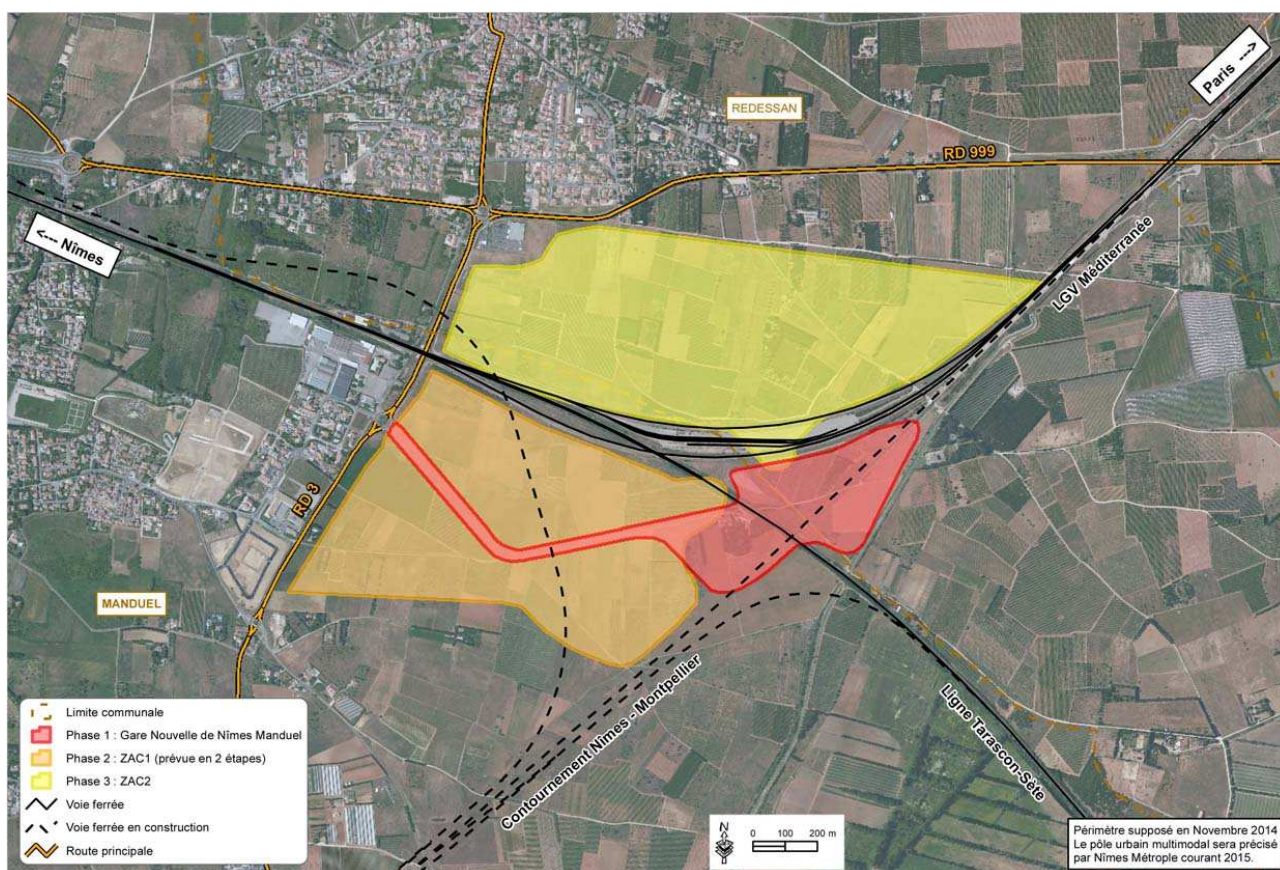


Figure 3 : Phases opérationnelles du pôle d'échange multimodal et du pôle urbain multimodal
Source : dossier de cadrage préalable

Ce projet de PUM est présenté par la demande de cadrage préalable comme un « véritable projet de territoire à la hauteur » [...] « de la future gare, qui constitue un moteur puissant de développement ». Il confirme notamment que « l'emprise du projet de gare TGV ne doit pas se limiter à la seule interface nécessaire à la construction de l'édifice et de ses équipements (parkings et accès). Il s'agit de prévoir un projet comprenant l'installation quasiment concomitante : d'une

⁴ Ce qui est le principal argument invoqué pour la réalisation anticipée des terrassements des quais, pour limiter la perturbation du service par les travaux.

gare et des équipements nécessaires à son fonctionnement ; d'un projet de territoire dont le dimensionnement est étroitement lié à l'équipement ferroviaire, qui s'intègre parfaitement dans la stratégie de développement de l'agglomération de Nîmes-Métropole et qui se veut en harmonie avec les différents documents d'urbanisme ».

Le 8 février 2010, la communauté d'agglomération a déclaré d'intérêt communautaire la zone située autour du site de la future gare nouvelle de Nîmes-Manduel⁵. Nîmes-Métropole a lancé un dialogue compétitif pour la réalisation du « PUM de Nîmes-Métropole LGV » et a retenu une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine le 15 janvier 2015. En avril 2014, une zone d'aménagement différé provisoire a été créée sur les communes de Redessan et de Manduel en vue d'accueillir le projet de PUM, le titulaire du droit de préemption étant Nîmes-Métropole.

Réseau ferré de France et Nîmes-Métropole ont cosigné, le 7 janvier 2015, un protocole d'accord pour la « mise en œuvre du projet urbain multimodal et la création de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel », dont l'objet est de « préciser les engagements réciproques d'une part de RFF, propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et maître d'ouvrage de future gare nouvelle de Nîmes-Manduel, et d'autre part de la communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole, maître d'ouvrage des futurs aménagements urbains dans le cadre du projet urbain multimodal (PUM) et pour partie nécessaires au fonctionnement de la gare »⁶. Selon le dossier transmis à l'Ae début avril, ce projet était échelonné selon plusieurs phases :

- en lien direct avec la gare, la création d'une route d'accès à la gare qui devra être mise en service en 2020 ;
- une première phase de réalisation du projet urbain dont la livraison est prévue en 2020 et un échelonnement des constructions entre 2020 et 2030 ;
- une ou plusieurs autres phases d'urbanisation, à plus long terme, dont l'échéance de réalisation n'est pas définie.

A l'occasion de leur visite sur site, les rapporteurs ont été informés d'un projet de délibération discuté en conseil communautaire de Nîmes-Métropole le 26 mai 2015. A ce stade, ce projet de délibération rappelle les objectifs généraux du projet, sans échéance ni phasage, ni zonage.

1.4 Le contexte environnemental

Le projet est implanté au sud des communes de Manduel et de Redessan, sur le secteur des Costières au sud-est de Nîmes. Il est localisé à peu près à mi-distance de Nîmes et de Beaucaire, loin des zones urbanisées.

Compte tenu de ce contexte humain, le projet présente deux enjeux particuliers : ses effets induits en termes de développement de l'urbanisation ; ses modalités de desserte.

- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) « Sud du Gard » approuvé le 7 juin 2007 prend en compte le CNM, « dont on veillera qu'il préserve les continuités entre plaine du Vistre et Costières, ainsi que le foncier nécessaire à l'implantation d'une gare nouvelle à Manduel-Redessan ou sur le plateau de Campagne ». Il précise néanmoins que les secteurs des Costières « seront principalement maintenus dans leur vocation agricole et environnementale car ils représentent des secteurs à fortes potentialités agronomiques et bénéficient de réseaux d'irrigation. Ils sont également couverts par une appellation d'origine contrôlée ». Ce principe de préservation conduit ainsi à ne pas ouvrir ces secteurs à l'urbanisation en discontinuité avec l'urbanisation existante, à l'exception des secteurs identifiés pour l'implantation d'une gare nouvelle.

⁵ Pour une superficie de 158,66 ha dont 91,32 ha sur la commune de Manduel et 67,34 ha sur la commune de Redessan.

⁶ Le préambule de ce protocole rappelle l'appartenance de la gare nouvelle au programme d'ensemble CNM + gare nouvelle de Montpellier + gare nouvelle de Nîmes-Manduel, pour une mise en service de la première gare en 2017 et de celle de Nîmes-Manduel au plus tard fin 2020. Il indique également que, conformément à ce qui avait été anticipé dans le SCOT « Sud du Gard » réservant un emplacement pour la gare nouvelle, « Nîmes-Métropole a souhaité mettre en place un projet de territoire ambitieux à travers la création d'une nouvelle centralité. Equipement structurant, la gare constitue un puissant moteur de développement mais ne peut suffire à lui-même. Dans ce cadre, Nîmes-Métropole a initié dès 2010 et en partenariat avec RFF un programme d'études économiques et urbaines, en parallèle d'une démarche de programmation du pôle d'échanges, afin de définir les grandes lignes programmatiques du projet urbain multimodal ». Selon ce même préambule, ce projet urbain devrait être « une « destination » qui porte une ambition économique et touristique à l'échelle européenne, en proposant une double composante : une composante économique, avec le développement à terme d'un pôle technopolitain autour d'une fertilisation croisée entre l'industrie touristique et culturelle et les filières du numérique ; une composante d'offres marchandes de « loisirs / culture / tourisme », à la fois complémentaire à l'offre culturelle nîmoise et capable de renforcer le positionnement de Nîmes, en tant que porte d'entrée d'un territoire touristique plus large « Provence-Cévennes-Camargue » ».

- le plan de déplacements urbains de Nîmes-Métropole approuvé le 6 décembre 2007 ne prévoit, à ce stade, aucune modalité de desserte particulière pour la gare nouvelle. Néanmoins, le choix de l'implantation de la gare garantit de fait une correspondance ferroviaire vers le centre-ville de Nîmes.

La vigne est la culture prédominante du secteur, suivie par celle des fruits et légumes. Le bâti est éparé, les maîtres d'ouvrage du CNM et de la gare nouvelle ayant d'ores déjà procédé à plusieurs acquisitions amiables.

Les nappes libres sont vulnérables aux pollutions de surface, résultant principalement de ces activités agricoles. Deux captages d'alimentation en eau potable sont identifiés non loin de l'aire d'étude, mais sans l'intercepter. Le dossier de cadrage prévoit de surcroît un inventaire exhaustif des puits privés et des réseaux d'irrigation.

L'emplacement retenu pour la future gare se trouve sur un très léger relief ; la gare et les quais sont en remblai par rapport aux champs environnants. L'ensemble de l'aire d'étude se situe hors zone inondable.

La zone d'étude présentée par le maître d'ouvrage dans la note de cadrage recoupe de nombreuses zones naturelles à enjeux (voir figure suivante) :

- zone de protection spéciale (ZPS) des « Costières nîmoises » (FR9112015). Le document d'objectifs (DOCOB) a été validé en avril 2012⁷. Ce DOCOB comporte un volet spécifique relatif aux mesures compensatoires liées au CNM ;
- ZNIEFF de type 1 « Plaine de Manduel et Meynes » (n°0000-2124)⁸ ;
- espace naturel sensible « Plaine de Nîmes » au Nord de la RD3 ;
- espace naturel sensible « Haute vallée du Vistre » à Redessan au nord de la voie ferrée.

Elles concernent des habitats d'espèces protégées, principalement d'oiseaux.

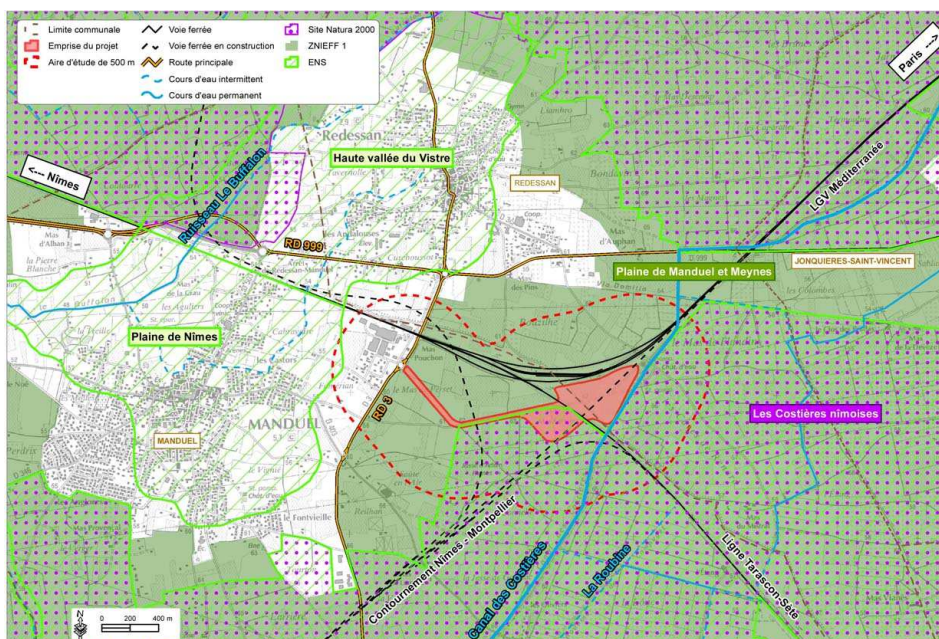


Figure 3 : Zones du patrimoine naturel. Source : Dossier de cadrage préalable

⁷ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS)
 SIC site d'importance communautaire
 ZPS zone de protection spéciale
 ZSC zone spéciale de conservation.

⁸ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

La « via Domitia », voie romaine tracée en 118 avant notre ère reliant les Alpes aux Pyrénées, a été inscrite sur la liste des monuments historiques en 1987. Elle borde le nord de la zone d'étude.

Enfin, les rapporteurs ont pu constater lors de leur visite sur site qu'une ligne électrique à haute tension surplombe la surface terrassée en vue d'accueillir les quais de la gare nouvelle.

1.5 Procédures relatives au projet

S'agissant d'une gare nouvelle, le projet est soumis à étude d'impact, conformément à la rubrique 5° b) de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Le dossier de cadrage préalable liste différentes procédures qui pourraient s'avérer nécessaires en vue de la réalisation de la gare :

- une demande de déclaration d'utilité publique (DUP)⁹, pour le cas où certaines parcelles devraient faire l'objet d'une expropriation¹⁰, une procédure d'acquisition à l'amiable étant actuellement en cours. Le périmètre de cette demande devrait tenir compte à la fois du périmètre retenu pour le projet (voir 2.1), ainsi que de celui de la zone d'aménagement différé créée en 2014 ;
- une mise en compatibilité des documents d'urbanisme¹¹, cohérente avec le périmètre retenu pour la procédure précédente ;
- une demande d'autorisation de défrichement. A ce stade, les surfaces défrichées seraient limitées à celles d'un mas dont SNCF Réseau vient de faire l'acquisition à l'amiable. Il reste donc à préciser si les surfaces totales susceptibles d'être défrichées sur l'ensemble du périmètre du projet nécessitent une telle demande. Dans la négative, ceci n'exonère pas les maîtres d'ouvrage d'intégrer cette composante du projet à l'étude d'impact ;
- un avis du service régional d'archéologie.

Le dossier évoque également plusieurs procédures environnementales :

- demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau »¹² : cette demande viserait notamment la rubrique 2.1.5.0¹³ ;
- dossier d'incidences Natura 2000, d'autant plus que le projet est en partie localisé dans la ZPS des « Costières nîmoises » ;
- demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées, au moins pour ce qui concerne l'Outarde canepetière¹⁴. Selon le dossier, d'autres espèces pourraient également être concernées.

Les services de l'Etat conduisent en région Languedoc-Roussillon depuis le 16 juin 2014 une expérimentation pour les projets soumis à la loi sur l'eau, leur permettant d'obtenir une autorisation environnementale unique. Le projet étant vraisemblablement soumis à la rubrique 2.1.5.0 au titre de cette nomenclature, compte tenu de la surface de bassin versant intercepté par le projet, le maître d'ouvrage prévoit de constituer un dossier en vue d'une telle demande. Par conséquent, le maître d'ouvrage prévoit de demander une autorisation environnementale unique, en rattachant à la demande d'autorisation « loi sur l'eau », les autres procédures environnementales pertinentes ainsi que l'autorisation de défrichement.

1.6 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Dans l'état actuel des informations communiquées aux rapporteurs, l'Ae estime que les enjeux

⁹ Articles L.11-1 et R.11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

¹⁰ Articles L.11-8 et R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

¹¹ Conformément à l'article L.11-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

¹² Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

¹³ « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant supérieure ou égale à 20 ha ».

¹⁴ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement

principaux de ce projet sont :

- les atteintes aux habitats de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, notamment l'Outarde canepetière et l'Oedicnème criard, ainsi que, plus généralement, les atteintes aux milieux naturels ;
- les effets du projet sur le développement de l'urbanisation et ses conséquences induites, que ce soit en terme d'artificialisation de zones agricoles et naturelles ou sur les paysages des Costières ;
- l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération de Nîmes-Métropole et les effets induits sur les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et la santé des riverains et futurs occupants ;
- les effets induits, à une échelle plus large, par le programme constitué par le CNM et les deux gares nouvelles, notamment vis-à-vis des territoires traversés par la ligne historique et des gares des centres-villes de Nîmes et de Montpellier, compte tenu des conséquences induites par la réorganisation des services ferroviaires de voyageurs et de marchandises.

Par ailleurs, la concomitance du pôle d'échange multimodal et de développements urbains liés nécessitent de prendre en compte les impacts directs, indirects et induits par le projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que vis-à-vis des occupants de cette zone, en particulier en termes de bruit et de pollution de l'air.

Il appartient à l'étude d'impact de vérifier la pertinence et la hiérarchisation de ces enjeux, et d'apporter, le cas échéant, la démonstration d'une grille d'analyse des enjeux hiérarchisés plus pertinente.

2 Eléments du cadrage préalable demandé

2.1 Contours du programme de travaux

La principale demande du maître d'ouvrage porte sur la « *définition du programme de travaux* » à considérer dans l'étude d'impact de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel. Cette demande fait explicitement référence aux dispositions prévues à l'article L.122-1 II du code de l'environnement :

« Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2.

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

Avant de répondre à la question posée, l'Ae relève que le terme de « programme de travaux » utilisé dans les différents documents adressés par le maître d'ouvrage peut recouvrir des périmètres différents : sa question concerne exclusivement un secteur au sein de l'agglomération de Nîmes, alors que les documents présentés dans la partie I font bien référence à un programme ferroviaire d'ensemble. L'Ae souligne également que cette terminologie est spécifique au droit français, la directive européenne ne faisant référence qu'à la notion de « projet »¹⁵. Pour ces raisons, dans la suite de cet avis, le terme de « projet » fait référence au programme de travaux détaillé ci-dessous, l'étude d'impact étant nécessairement attachée à ce « projet ». L'Ae en analyse le contour au vu des éléments transmis.

¹⁵ Directive 2011/92/UE, récemment modifiée par la directive 14/52/UE, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement

Dans le précédent avis qu'elle avait rendu pour un autre aménagement du même programme (gare nouvelle de Montpellier, avis Ae n°2014-28), l'Ae avait d'ores et déjà apporté des premiers éléments de réponse applicables à ce projet qui présente de nombreuses similitudes :

- l'Ae prend bonne note que le dossier de cadrage préalable propose d'ores et déjà d'inclure les voiries et les autres espaces viaires nécessaires au fonctionnement de la gare dans le projet, notamment les parkings, tant ceux actuellement prévus que ceux qui s'organiseraient spontanément du fait d'une offre de desserte insuffisante ;
- l'interconnexion ferroviaire est assurée et le projet comporte les aménagements qui l'organisent. L'étude d'impact devrait également prendre en compte les autres moyens de transport en commun nécessaires à la desserte de la gare, à un niveau de précision que l'Ae n'est pas en mesure d'apprécier au vu du dossier ;
- à ce stade, le dossier de cadrage préalable n'aborde pas la question des « mobilités douces », notamment les réseaux et stationnements qui pourraient être nécessaires pour l'accès aux vélos ou aux autres modes doux de déplacement. Ce point mériterait d'être précisé, comme partie intégrante du projet ;
- tous les travaux préalables à la réalisation de ces différents aménagements (terrassements, défrichements, etc..) doivent également être considérés comme des composantes du même projet. Ceci vaut notamment pour ceux de ces travaux qui auraient déjà été réalisés ;

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

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

L'Ae relève par ailleurs que tous les projets ultérieurs susceptibles de détruire des habitats ou des individus d'espèces protégées ne pourront être autorisés que sous réserve de la démonstration de leur intérêt public majeur, de l'absence d'alternatives et de mesures compensatoires adaptées à leur impact, cumulé avec ceux de tous les autres projets, tenant notamment compte de ceux du CNM. Ceci ne peut qu'encourager les maîtres d'ouvrage intéressés à retenir un périmètre de projet qui soit le plus à même de répondre globalement à ces conditions impératives.

Vis-à-vis des enjeux de conservation des espèces qui ont justifié la désignation de la ZPS « Costières nîmoises », compte tenu du fait que le CNM est une composante indissociable du projet et qu'il a fait l'objet de notes de transmission d'informations¹⁶ de la France à la Commission au titre de l'article 6 paragraphe 4 de la directive Habitats, et dans l'hypothèse d'une nouvelle transmission, la question du périmètre d'analyse des impacts de l'ensemble de ses composantes sera un élément déterminant.

Il semble donc difficile à l'Ae de répondre *a priori* à la question relative aux composantes du PUM devant être considérées comme faisant partie du même programme, cette réponse dépendant encore de choix qui incombent conjointement à Nîmes-Métropole et à SNCF Réseau. Néanmoins, l'Ae ne peut que recommander de retenir un périmètre qui permette une analyse pertinente des

¹⁶ Selon la note transmise par la France à la Commission européenne le 24 juillet 2014, seules les incidences du CNM sur la ZPS « Costières nîmoises » entrent dans le champ de la procédure d'information de la Commission européenne, après avoir mentionné que le CNM n'avait pas d'incidences significatives sur tous les sites Natura 2000 qu'il traverse ou qu'il est susceptible d'affecter. Elle précise également : « les projets de gares de Montpellier sud d'une part et de Nîmes-Manduel d'autre part ne sont pas encore aboutis. C'est pourquoi il n'y a pas d'éléments concrets à ce jour susceptibles d'être intégrés à l'analyse des impacts ».

impacts cumulés des projets concernés, tout particulièrement au regard des sites Natura 2000. Compte tenu du caractère structurant du CNM pour le projet proposé, chaque procédure nécessaire à son autorisation pourrait faire l'objet d'un dossier constitué de l'étude d'impact actualisée du CNM enrichie des éléments spécifiques à la procédure concernée. L'obtention d'une autorisation environnementale unique nécessite néanmoins que le périmètre retenu tienne compte des différents enjeux couverts par cette autorisation (eau, Natura 2000, espèces protégées).

2.2 Conséquences générales pour l'étude d'impact

2.2.1 Actualisation de l'étude d'impact du CNM

Le CNM et la gare nouvelle de Montpellier étant en cours de réalisation, l'actualisation de l'étude d'impact du CNM requise par l'article R.122-8 du code de l'environnement concerne les évolutions éventuelles des deux aménagements, pour chacun des items listés par l'article R.122-5 du code de l'environnement pour lequel elle s'avèrerait pertinente. Cette actualisation serait nécessaire, pour un enjeu donné :

- en cas de modification significative de l'état initial, hors effet escompté des travaux et constructions liés aux projets ;
- en cas de modification significative de la consistance des projets, induite par la gare nouvelle de Nîmes ;
- en cas de modification significative des effets des différents projets.

Elle devrait également comporter les parties relatives aux dispositions nouvelles introduites dans le code de l'environnement, depuis que le CNM et la gare de Montpellier ont été autorisés.

Pour la complète information du public, pour pouvoir appréhender les impacts spécifiques de la gare nouvelle, les modifications liées au CNM et à la gare nouvelle de Montpellier devraient être présentées de façon distincte de celles du projet de gare nouvelle de Nîmes.

Les incidences de cette remarque pour ce qui concerne la description de l'état initial sont précisées ci-dessous au 2.3. Les effets du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier étant ceux figurant dans leurs études d'impact respectives, l'étude d'impact de la gare nouvelle de Nîmes selon le périmètre retenu par les maîtres d'ouvrage devra alors présenter les effets cumulés des trois projets, en identifiant ceux liés à la gare nouvelle et les mesures d'évitement et de réduction éventuelles à prévoir découlent des impacts correspondants.

Cette actualisation porte principalement sur le périmètre retenu par les maîtres d'ouvrage pour le dossier de la gare nouvelle. Néanmoins, si la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes devait conduire à des effets sur tout ou partie du CNM, notamment en termes de report de trafic ferroviaire, ils auraient vocation à être également présentés.

A titre d'exemple pour ce qui concerne les incidences sur le site Natura 2000 et les espèces protégées, l'actualisation de l'étude d'impact devrait permettre de connaître l'impact du CNM sur l'ensemble de son tracé susceptible d'affecter l'état de conservation des espèces concernés, puis de préciser les impacts cumulés liés au projet de gare nouvelle de Nîmes sur la zone d'étude correspondant au périmètre du projet.

2.2.2 L'analyse des variantes

De façon erronée pour les raisons exposées ci-dessus (voir § 1.1, page 4), le dossier de cadrage préalable indique que le débat public relatif au projet LNMP « *a ainsi conclu sur l'intérêt de construire préalablement deux gares nouvelles sur le contournement Nîmes-Montpellier, ce projet étant soutenu par les élus locaux* ».

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit en son alinéa 5° que l'étude d'impact doit contenir : « *Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* ».

A ce stade, le dossier de cadrage préalable rappelle que « *lorsque le tracé d'une ligne nouvelle est éloigné des zones denses des agglomérations, celles-ci peuvent être desservies grâce à des points de connexion entre lignes nouvelles et lignes classiques permettant la desserte des gares actuelles, bien situées au centre des villes* ». Il présente ensuite le cas de l'agglomération de Nîmes et indique les critères de localisation d'une gare nouvelle avant une présentation des variantes étudiées (scénario sans gare puis différentes options de localisation de la gare nouvelle). En revanche, les informations fournies tant pour justifier le choix d'implanter une gare nouvelle à Nîmes, que pour sa localisation, ne contiennent pas d'éléments relatifs aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, y compris ceux découlant de l'usage des voitures individuelles pour l'accès à la gare en fonction des conditions de desserte par les transports publics.

De surcroît, une gare nouvelle, y compris les aménagements urbains qui lui sont liés, constitue un ensemble d'aménagements supplémentaires, dont il convient d'analyser les incidences propres vis-à-vis du site Natura 2000 afin de pouvoir apprécier de leur caractère significatif ou non. L'analyse des variantes doit donc également permettre de pouvoir comparer les incidences des différentes variantes vis-à-vis de ce site, au besoin pour démontrer, s'il y a lieu, l'absence d'alternative à la variante proposée, y compris pour ce qui concerne les aménagements urbains proposés.

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.

2.3 Questions complémentaires soulevées par le maître d'ouvrage

Dans son envoi du 31 mars 2015, le maître d'ouvrage a sollicité l'Ae sur trois questions complémentaires :

- états initiaux de référence en matière de biodiversité ;
- définition de l'ambiance sonore du site en situation initiale ;
- méthodologie d'évaluation des émissions polluantes.

2.3.1 Etat initial de référence en matière de biodiversité

Pour les diverses raisons développées ci-dessus (appréciation des impacts cumulés, compatibilité avec les enjeux liés au site Natura 2000, contenu de la demande d'autorisation unique au titre la loi sur l'eau), le périmètre à retenir pour l'état initial concernant les milieux naturels et la biodiversité doit permettre une analyse pertinente des impacts cumulés du programme de travaux, tout particulièrement au regard de la ZPS des « Costières nîmoises » et de l'état de conservation des espèces qui ont motivé sa désignation. Cette analyse, et donc la détermination du périmètre étudié, devront notamment prendre en compte l'éventuelle remise en cause du bon accomplissement des cycles biologiques des espèces protégées, qui doit être analysé à la fois en terme de perte nette définitive de site de reproduction ou d'aire de repos et de fonctionnalité de ceux-ci, mais également en terme de sensibilité d'une espèce eu égard à sa rareté et aux menaces la concernant à différentes échelles.

Selon SNCF Réseau, une campagne d'inventaires exhaustifs sur toute la bande DUP du CNM a été commandée par RFF en 2010. Elle a été complétée et réactualisée en 2012 pour la constitution du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats du CNM. Pour la gare nouvelle de Nîmes, une campagne spécifique d'inventaire vient d'être lancée sur l'ensemble du périmètre de la Gare nouvelle et du PUM, de façon conjointe par les deux maîtres d'ouvrage, selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs lors de la visite de terrain. Ce périmètre paraît à l'Ae être le périmètre minimal à retenir pour la réalisation de ces inventaires¹⁷.

¹⁷ C'est-à-dire, pour le PUM, au moins le périmètre concerné par la déclaration d'intérêt communautaire du 08 février 2010, augmentée le cas échéant selon l'étendue du projet de Nîmes métropole.

Pour ce qui concerne la ZPS des « Costières nîmoises », le dossier de cadrage préalable rappelle l'intérêt de ce secteur naturel et agricole, en insistant tout particulièrement sur le cas de l'Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*)¹⁸. Il indique que « pour le CNM, le Comité de l'Observatoire de l'Environnement, sous l'égide de la DREAL Languedoc-Roussillon, a fait état de l'avancement en septembre 2014 de près de 90 % des prescriptions du programme validé par le conseil national de protection de la nature (CNPN) ». Une évaluation approfondie des incidences du CNM est prévue dans le document d'objectifs du site. Cette étude doit intégrer les résultats disponibles du suivi mis en place dans le cadre du CNM, tout particulièrement les conséquences sur l'évolution de l'état de conservation de l'Outarde canepetière. A ce stade, le DOCOB prévoit néanmoins que ces éléments ne seront disponibles qu'en 2016, une seconde évaluation devant être réalisée en 2020.

Par ailleurs, si la gare nouvelle (PEM) et le PUM, entraînent la destruction d'habitats ou d'individus d'espèces protégées, l'Ae rappelle qu'ils devront, soit simultanément soit de façon disjointe, dans le cadre d'une éventuelle demande de dérogation à leur interdiction de destruction répondre aux trois conditions cumulatives tirées de l'article L.411-2-4° du code de l'environnement, à savoir :

- l'absence d'autre solution satisfaisante ;
- le fait 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 ;
- le fait que la dérogation à l'interdiction de destruction est prise ... « pour (des) 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 ».

Ainsi :

- au regard de la directive « Oiseaux », de la directive « Habitats, Faune, Flore » et des dispositions relatives à la protection des espèces, compte tenu de l'état de conservation de l'Outarde canepetière¹⁹ mais aussi, le cas échéant, d'autres espèces d'ores et déjà identifiées par SNCF Réseau,
- et afin de bien distinguer les effets des projets d'ores et déjà autorisés de ceux du projet de gare nouvelle,

l'état initial devrait s'appuyer, en termes de biodiversité, sur les informations les plus récentes, notamment et autant que possible celles résultant du dispositif de suivi du documents d'objectifs du site des « Costières nîmoises », concernant l'état de conservation des différentes espèces visées par la demande d'autorisation unique, y compris les perspectives d'évolution des mesures d'ores et déjà mises en œuvre. Cette référence apparaît en effet nécessaire pour pouvoir apprécier les effets propres du projet de gare nouvelle et remplir les conditions nécessaires aux différentes autorisations.

L'évaluation de l'état initial de la biodiversité devra également prendre en compte les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame verte et bleue inscrite au schéma régional de cohérence écologique.

2.3.2 Etude acoustique de la gare et pollution de l'air

Pour l'étude acoustique de la gare, SNCF réseau a indiqué, dans ses documents complémentaires au dossier de demande de cadrage préalable, prévoir une campagne de mesure pour définir l'ambiance sonore du site. L'étude prendrait en compte les circulations actuelles sur la ligne Tarascon-Sète et serait réalisée en dehors des périodes de travaux sur le CNM. Elle serait complétée par la modélisation avec les hypothèses de circulation sur le CNM.

Pour les rejets dans l'air, SNCF Réseau propose de réaliser une évaluation des émissions polluantes sur la base de la fréquentation prévue du PEM, en prenant en compte les dessertes actuellement prévues ainsi que la proximité avec d'autres infrastructures routières et ferroviaires existantes ou en construction (notamment fret).

¹⁸ Mais aussi de certaines autres espèces d'oiseaux (Oedicnème criard, notamment).

¹⁹ Classée parmi les espèces menacées d'extinction en France par l'arrêté du 9 juillet 1999 modifié fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.

Dans les deux cas, l'étude d'impact devrait notamment comporter plusieurs éléments, que ce soit pour des raisons réglementaires ou pour une complète information du public :

- l'étude d'impact, notamment son état initial, devrait également porter sur la gare actuelle de Nîmes. En effet, la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel aura plusieurs effets sur cette gare, directement par la modification du service ferroviaire conduisant à répartir les circulations des trains entre les deux gares, et indirectement du fait des modifications de fréquentation de la gare actuelle (circulation automobile, autres modes, etc.). Le dossier doit donc présenter ces effets qui concerneront notamment les riverains de la gare actuelle. Sans prétendre à l'exhaustivité, sont concernés les effets sur
 - la pollution de l'air,
 - le bruit,
 - les émissions de gaz à effet de serre,
 - les déplacements autour de la gare, y compris ceux entre les deux gares selon les modalités de desserte prévues,
 - etc...
- le périmètre d'étude devra donc être précisé autour des deux gares, en fonction de l'ensemble des effets du nouvel équipement.
- les éléments méthodologiques de définition de l'état initial tels que proposés par le maître d'ouvrage semblent pertinents. Toutefois, l'étude des impacts pour ces thématiques devra pouvoir s'appuyer sur des mesures et des modélisations proportionnées à ces enjeux, en veillant à identifier les secteurs les plus sensibles (zones éventuelles de dépassement des valeurs de référence, points noirs de bruit,...) sur les zones d'étude appropriées. Selon une logique similaire à celle qu'elle avait développée dans son avis n°2014-28 et de façon cohérente à ce qui a été développé au 2.2.1, l'Ae rappelle également que, au moins pour ces deux thèmes, l'état initial doit être décomposé selon les principales étapes de développement du projet : avant la mise en service du CNM, avant la mise en service de la gare nouvelle avec le CNM en service, puis par une projection aux échéances ultérieures tenant compte de la réalisation des projets autorisés (CNM et gare nouvelle de Montpellier, notamment), ainsi que du phasage du PUM. Selon le périmètre du PUM et de ses aménagements, il importera d'être en capacité de déterminer l'exposition future des populations présentes (résidents et usagers) au voisinage de la gare nouvelle. Ceci suppose d'être en mesure de définir d'une part les caractéristiques de trafic, à la fois ferroviaire et automobile, d'autre part les implantations préférentielles (ou au moins celles à éviter) par rapport aux nuisances induites par le CNM et par la gare, tout particulièrement par les différentes voies sur lesquelles circuleront les trains de fret.

Dans le même esprit, il sera également nécessaire d'intégrer l'hypothèse de la mise en service de l'éventuelle troisième voie, dite « origine-terminus », reliant Nîmes-Manduel à Nîmes-centre.

Ces différents commentaires pourraient devoir conduire à revoir la définition des zones d'étude, telle qu'elle est présentée à la page 27 du dossier de cadrage préalable, pour ces thèmes, mais également, de façon plus spécifique, en fonction de chaque thème étudié.

2.3.3 Autres commentaires de l'Ae relatif à l'état initial

L'Ae rappelle que les données de l'état initial concernant les différents champs thématiques de l'environnement doivent être suffisamment précises pour que l'identification des enjeux, des impacts du projet et, par conséquent, des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation soient définies sur chaque périmètre pertinent pour le thème concerné dans l'étude d'impact.

L'analyse du dossier de cadrage préalable conduit l'Ae à appeler l'attention du maître d'ouvrage sur quelques points de la description de l'état initial, qui, sans prétendre à l'exhaustivité, sont d'ores et déjà identifiés comme nécessitant des précisions importantes ou des corrections au stade de l'étude d'impact :

- selon les éléments portés à la connaissance de l'Ae²⁰, le dossier de cadrage comporte une erreur dans l'identification des périmètres de protection d'eau potable. Le projet est en

²⁰ Notamment dans l'avis de l'Agence régionale de santé de la région Languedoc-Roussillon du 03 avril 2015.

effet inclus dans le périmètre de protection éloigné du champ captant de Peyrouse (Marguerittes-Nîmes métropole) ;

- le dossier de cadrage préalable relève à juste titre qu'un des enjeux majeurs du secteur est la transformation de terres agricoles (des vignobles classés en AOC, notamment). Pour l'Ae, les impacts environnementaux induits par cette transformation devront être pleinement pris en compte dans l'étude d'impact ;
- enfin, le dossier relève la sensibilité du secteur vis-à-vis du patrimoine culturel et archéologique, en particulier le fait que la *Via Domitia* longe le projet du PUM et que son périmètre de protection intercepte l'aire d'études. Pour l'Ae, les impacts induits par le projet et le programme de travaux sur ce patrimoine doivent être précisément présentés dans l'étude d'impact.