



**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Nîmes, le **11 OCT. 2018**

Le préfet du Gard

A

Madame le Président
Mesdames et Messieurs les Conseillers
du Tribunal administratif de NÎMES
16 avenue Feuchères
CS 88010
30 941 NÎMES cedex 09

Objet : mémoire en réponse.

Pour le préfet du Gard.

Contre :

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon

Association de la Loi 1901, domiciliée 18 rue des Hospices , 34090 MONTPELLIER

En présence de :

SNCF réseau, établissement industriel et commercial de l'État, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le n° 412 280 737, dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001
93418 La Plaine Saint Denis cédex.

MÉMOIRE RÉCAPITULATIF

Réf : DOSSIER n° 1703534-4.

**« FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT LANGUEDOC-ROUSSILLON
c/ PRÉFECTURE DU GARD »**

Je vous prie de bien vouloir trouver mon mémoire en défense contre la requête de France Nature Environnement dans le dossier n° 1703534-4

LES FAITS :

Le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan (GNNMR) n'est pas né lors de la réflexion autour du contournement Nîmes Montpellier (CNM), mais postérieurement, soit en 2009.

C'est à l'occasion du débat public autour du CNM qu'a été évoqué ce nouvel équipement. Ainsi, des études, en concertation avec les élus, ont été menées jusqu'en 2015.

Suite à ces études, et conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, SNCF Réseau a mis en place la concertation avec les habitants et futurs usagers, portant sur le projet de GNNMR.

La GNNMR a vocation à être un pôle d'échange multimodal de par sa situation à l'intersection de la ligne « classique » TARASCON-SETE et de la ligne nouvelle à grande vitesse CNM. Cette gare aura pour effet d'améliorer l'accessibilité pour les Gardois à la grande vitesse et de fluidifier la circulation sur la ligne « classique ».

Parallèlement à la gare proprement dite, est prévue l'« Avenue de la gare » qui est un axe routier avec piste cyclable et trottoirs.

De même, l'aménagement de la route départementale (RD) « 3 » consistera à créer une voie piétonne et cyclable avec carrefour avec l'Avenue de la gare. L'« Avenue » et l'aménagement de la RD constituant avec la GNNMR un programme de travaux au sens de 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. »

À l'occasion de cette nouvelle gare, Nîmes Métropole a conçu un projet de développement économique appelé projet urbain multimodal (PUM).

Compte tenu de l'importance du projet, SNCF Réseau et Nîmes-Métropole ont saisi l'autorité environnementale d'une demande de cadrage préalable afin de savoir si la GNNMR, l'avenue de la gare, l'aménagement de la RD3 ainsi que le PUM constituaient un « programme de travaux ».

À cette question l'A. Environnementale a répondu :

« 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 impacts cumulés des projets concernés. » (Production 2 de SNCF Réseau).

Au vu de la réponse de l'autorité environnementale et compte tenu que le PUM de Nîmes Métropole n'était pas stabilisé, SNCF Réseau et Nîmes-Métropole ont décidé de ne pas l'intégrer au programme de travaux.

Ainsi, la **gare nouvelle** et **l'avenue de la gare** avec son aménagement ont constitué un « programme de travaux », lequel a fait l'objet d'une **étude d'impact unique** (Production 10 de SNCF Réseau).

L'autorité environnementale a rendu son avis sur l'étude d'impact le 21 décembre 2016 (Production 3 de SNCF Réseau).

SNCF Réseau a donc présenté un dossier d'enquête publique préalable à la DUP de son projet de gare nouvelle, à la cessibilité et à l'approbation de nouvelles dispositions d'urbanisme ainsi qu'un dossier de demande d'autorisation IOTA et deux dossiers de demande de permis.

Nîmes Métropole a présenté seulement un dossier d'enquête publique pour l'Avenue de la gare.

Chaque maître d'ouvrage a sollicité une enquête publique environnementale unique régie par les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du code de l'environnement.

Les deux enquêtes publiques ont été réalisées ensemble pour mettre en avant la cohérence des projets. Elles se sont déroulées du 6 février 2017 au 17 mars 2017.

Le 12 juin 2017 je déclare par arrêté préfectoral le projet de **nouvelle gare** d'utilité publique.

Le 13 juillet 2017 je signe l'arrêté préfectoral DDTM-SEI-20170713 (Production 8 de SNCF Réseau) qui porte uniquement sur la gare nouvelle et qui tient lieu :

- D'autorisation au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement
- D'autorisation de défrichement au titre du code forestier
- D'accord au titre du VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement (Natura 2000)
- De dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement.

C'est la décision attaquée par France Nature Environnement Languedoc-Roussillon (FNE LR).

C'est en l'état que se présente aujourd'hui ce dossier à votre Juridiction.

DISCUSSION :

I SUR LA DÉROGATION « ESPÈCES PROTÉGÉES »

L'article L 411-1 du code de l'environnement énonce des interdictions :

« I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat;

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ; »

Cependant l'article L 411-2 prévoit des dérogations à condition que :

- Le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM)
- La dérogation ne nuise pas au maintien des populations d'espèces protégées
- Et qu'aucune autre solution alternative ni variante satisfaisante n'existe.

1) SUR LA RAISON IMPÉRATIVE D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR :

L'arrêt du Conseil d'État invoqué par la FNE est un arrêt intervenant en appel d'une ordonnance de référé. Cet arrêt ne saurait, contrairement à ce qui est avancé, constituer un arrêt de principe (CE 9 octobre 2013 n° 366803).

L'enseignement de cet arrêt est limité ; le juge administratif ne commet pas d'erreur en suspendant un arrêté préfectoral autorisant un projet certes « *d'intérêt public incontestable* » mais ne constituant « *... pas pour autant un cas exceptionnel dont la réalisation se révélerait indispensable.* »

SNCF Réseau avance dans son mémoire en défense un arrêt qui renseigne beaucoup plus et bien mieux sur ce que doit être la RIIPM (CE 30/12/2015 n° 371748).

« ... en se fondant sur la seule circonstance que l'extension de l'installation de stockage de déchets non dangereux obligeait à procéder à la destruction des populations de deux espèces végétales protégées et au déplacement de deux espèces animales protégées pour en déduire que l'intérêt public s'attachant à la continuité du traitement des déchets dans le centre du département du Var ne pouvait être regardé comme revêtant le caractère d'une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens des articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, la cour, qui n'a pas recherché si la dérogation à l'interdiction de destruction et de déplacement des espèces concernées pouvait être justifiée par un tel motif, a entaché son arrêt d'erreur de droit »;

Il ressort nettement de cet arrêt que l'appréciation de l'existence ou non d'une RIIPM est liée à l'évaluation de l'utilité du projet pour lequel la dérogation est demandée et à l'évaluation des intérêts environnementaux « pénalisés » par cette même dérogation.

Ainsi, la Cour de Douai, dans un arrêt du 15 octobre 2015 (n° 14DA02064) a-t-elle considéré que le projet de réhabilitation d'anciennes friches industrielles assurant le développement de l'urbanisation du Havre, permettant l'extension d'une entreprise et l'accueil de deux autres sur le site, bien que favorisant des activités privées, pouvait être regardé comme présentant un intérêt public majeur au sens des dispositions du 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement.

La Cour évoque ensuite la perturbation par le projet de deux espèces de reptiles, d'une espèce d'amphibien et de 32 espèces d'oiseaux protégés. Elle note cependant que l'arrêté préfectoral prescrit des mesures d'évitement et de réduction et des mesures compensatoires de reconstitution.

Enfin, la Cour conclut :

« Considérant qu'il résulte des points 4 et 5 que les travaux destinés à l'aménagement des friches industrielles du Havre et à l'implantation ou à l'extension des entreprises peuvent être regardés comme une raison impérative d'intérêt public majeur justifiant d'accorder la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement, après que ce projet a été mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels et de la faune sauvage, poursuivi dans le secteur; »

Pour le cas d'espèce qui nous préoccupe aujourd'hui, il ne fait que peu de doute que le besoin d'une gare nouvelle soit sérieusement discutable, la pièce jointe n° 1, annexée au mémoire de SNCF Réseau en atteste.

A SUR LA PRÉTENDUE ABSENCE DE DÉMONSTRATION PORTANT SUR L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORT :

Dans sa requête en annulation FNE nie l'avantage que présenterait la GNNMR.

Sur le gain de temps

Il n'est pas douteux que la GNNMR aura pour effet de diminuer le temps de parcours de 10 mn environ sur l'itinéraire Nîmes-Montpellier (Page 64, pièce 12 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau).

De plus, les trains de long parcours, en étant basculés sur la CNM gagneront en temps et en régularité.

Si, comme le reconnaît de façon honnête le maître d'ouvrage, « *Pour les Nîmois il n'y aura pas de gain de temps sur les trajets Nîmes-Paris.* », en revanche, **les voyageurs en transit, eux, « gagneront » 10 à 20 mn sur leur trajet.**

Sur l'accessibilité de la GNNMR

Selon la FNE la GNNMR ne favoriserait nullement l'accessibilité au réseau ferré.

La nouvelle gare favorisera l'accès au TGV aux Gardois du sud-est et aux habitants du nord-ouest des Bouches du Rhône lesquels s'orientent, respectivement, vers les gares d'Avignon TGV et d'Aix-en-Provence TGV.

En outre, depuis Ales, par la RN 106 et ensuite par l'autoroute A 54, la GNNMR sera facilement desservie.

Cette nouvelle offre fera que les voyageurs auront la possibilité de prendre leur train sur le site le mieux adapté à leur situation géographique d'habitation et à leur mode de déplacement.

Les griefs de FNE ont été nettement écartés par la commission d'enquête (Pages 47 et 115 de la pièce 6 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau).

Sur le grief tenant au fait que la GNNMR devrait, selon toute hypothèse, de part sa situation « excentrée », souffrir d'un déficit de fréquentation ; Il sera répondu que les exemples cités par la requérante sont totalement différents dans la mesure où ces gares ne sont pas « interconnectées » avec le TER, à la différence du cas qui nous préoccupe aujourd'hui.

Sur l'interconnexion et sur les correspondances

Sur la saturation de la ligne historique

Sur ces deux sujets éminemment techniques, je m'en remets aux écritures documentées et pertinentes de SNCF Réseau.

B SUR LA PRÉTENDUE ABSENCE DE DÉMONSTRATION DE L'INTÉRÊT DU PROJET EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE GARDOIS

Selon la FNE, en ne prenant pas en compte les inconvénients inhérents au développement urbain, SNCF Réseau n'a pas eu une approche sincère du projet de gare nouvelle.

Avant toute chose, votre Juridiction constatera que l'ensemble du projet a été évalué, tant sous ses aspects positifs que négatifs dans l'étude d'impact.

Tout d'abord, comment ne pas relever l'incohérence des arguments de la requérante figurant dans la page 30 de son mémoire.

Dans un premier temps FNE conclut à l'illégalité de mon arrêté parce qu'une gare sans aucun développement urbain autour ne saurait être déclarée d'intérêt public majeur. Dans un deuxième temps, la Fédération conclut de même à l'illégalité de l'arrêté parce qu'il serait illusoire de croire que *Magna Porta* ne sera pas réalisé. Lorsqu'on querelle une décision, encore faut-il opter pour une position intellectuelle et s'y tenir.

En ce qui concerne les effets des éventuels développements urbains

Ces effets sont envisagés dans l'étude d'impact, précisément en page 476 de la pièce 10 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau. Le périmètre de la ZAD ayant été adopté par arrêté préfectoral et définitivement arrêté le 29 mars 2016. Il est à noter que cette ZAD ne préfigure en rien les limites du futur pôle de développement économique. Elle a seulement vocation à lutter contre la spéculation foncière.

Le PUM ou Magna Porta

Comme le rappelle la FNE, Magna Porta ne fait pas partie du « programme de travaux » composé des projets de GNNMR et Avenue de la gare.

Pour la Fédération, l'absence de référence à ce projet est de nature à entacher d'illégalité mon arrêté.

Il va sans dire que j'ai suivi attentivement toutes les étapes de ce projet, et notamment la demande de cadrage préalable par SNCF Réseau auprès de l'Autorité Environnementale (AE).

Compte tenu de la réponse de l'AE (pièce n°2 annexée au mémoire en réponse de SNCF Réseau), et compte tenu de l'incertitude manifestée par NÎMES-METROPOLE à la fin 2015 sur le projet Magna Porta, je considère que le porteur de projet de la gare n'a donc pas commis d'erreur en n'élargissant pas le périmètre d'étude. C'est une application de la jurisprudence qui considère que pour être qualifié de « programme », des travaux, ouvrages ou aménagements doivent avoir été arrêtés de façon nette et précise.

Le Conseil d'État a jugé dans ce sens dans l'arrêt du 21 mai 2011 (n° 211461).

« que cette opération, prévue par le schéma directeur routier national approuvé par le décret susvisé du 1er avril 1992, est distincte de celle, non encore arrêtée, consistant à prolonger l'autoroute A432 vers le Nord en vue d'assurer la jonction des autoroutes A42 et A46; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le dossier d'enquête publique, en ne mentionnant pas et en n'étudiant pas les effets de cette prolongation, a méconnu l'article R. 11-3 du code de l'expropriation publique, l'article 2 du décret du 12 octobre 1977 et l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs »;

La commission d'enquête a du reste confirmé la position de SNCF Réseau sur le périmètre soumis à l'étude :

« La commission d'enquête considère que le périmètre du programme des travaux retenu par le MO est pertinent à l'état actuel de la réflexion sur Magna Porta. » (Pièce n°6 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau).

Contrairement à ce qui est affirmé par la fédération, les impacts du projet PUM n'avaient donc pas à être évalués.

L'autre texte qui aurait pu nécessiter d'étudier les conséquences du projet PUM est l'article R 122-5 du code de l'environnement et notamment les dispositions suivantes :

« e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

– ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique;

– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Pour ce qui est de Magna Porta, lors du dépôt de l'étude d'impact et de l'étude des incidences Natura 2000, le projet n'était qu'une hypothèse politique. À ce stade-là d'avancement du PUM, les dispositions réglementaires précitées n'imposaient donc pas que l'étude d'impact ni que l'étude d'incidence Natura 2000 portent sur ledit projet.

La commission d'enquête a confirmé la position de SNCF Réseau (Pièce n°6 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau page 103).

Le grief selon lequel SNCF Réseau aurait dû étudier les impacts sur l'environnement de Magna Porta est donc infondé.

Que la gare nouvelle favorise l'économie locale n'est pas discutable et ce, indépendamment du projet de développement urbain qui lui, accentuera l'essor économique lorsqu'il se fera jour.

Il ressort des écritures précédentes ainsi que des écritures de SNCF Réseau que les raisons impératives d'intérêt public majeur ont été démontrées justifiant la GNNMR.

2) SUR LA CONDITION D'ABSENCE D'AUTRE SOLUTION ALTERNATIVE A L'AMÉNAGEMENT DE LA GNNMR :

Il m'est reproché dans le recours en annulation de la FNE, d'avoir pris l'arrêté querellé alors que SNCF Réseau n'aurait pas envisagé le scénario « *sans gare nouvelle et sans raccordement* » (pages 34 à 41).

Lorsque la réalisation d'un projet suppose la délivrance d'un « arrêté dérogation espèces protégées », le porteur de projet doit, en effet étudier d'autres sites que celui qui a été retenu.

Cependant, ce projet correspond à des besoins ferroviaires précis, au croisement du CNM et de la ligne «classique ». Il n'est donc pas envisageable d'envisager un tel projet « *sans gare nouvelle et sans raccordement* ».

SNCF Réseau a étudié plusieurs scénarii sans gare nouvelle, certes, mais avec raccordement de la gare de Nîmes sur la ligne nouvelle.

La commission d'enquête a confirmé dans son rapport final (Pièce n°6 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau) que ces scénarii ont effectivement été étudiés mais qu'ils sont à la fois plus onéreux et ne répondent pas aux objectifs ferroviaires tels que la fluidité. Le grief ne sera donc pas retenu.

3) SUR LA CONDITION DE MAINTIEN DANS UN ÉTAT DE CONSERVATION FAVORABLE DES ESPÈCES PROTÉGÉES DANS LEUR AIRE DE RÉPARTITION NATURELLE

Selon la fédération, mon arrêté n'aurait dû être pris qu'après qu'aient été évaluées sur les espèces protégées, les conséquences des aménagements urbains qui seront liés à la GNNMR.

Dans mes précédents développements, j'ai démontré que les éventuels aménagements urbains n'avaient pas à être étudiés dans le cadre de la gare nouvelle.

II SUR L'ABSENCE D'OPPOSITION AU TITRE DE NATURA 2000.

1) SUR LA PRÉTENDUE INCOMPLÉTUDE DE L'ÉVALUATION D'INCIDENCE AU TITRE DE NATURA 2000 :

Selon la fédération, le dossier Natura 2000 serait incomplet en ce que les aménagements urbains ne seraient pas étudiés. J'ai répondu plus haut à ce grief, il est inopérant.

Les effets indirects de ces éventuels aménagements urbains sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 seront examinés, en tant que de besoin, si le projet Magna Porta voit le jour. On voit par là que ce dossier ne souffre pas non plus d'une quelconque insuffisance.

Cette position ne saurait être interprétée comme étant de nature à contourner la loi. Lorsque Magna Porta sera un véritable projet, alors Nîmes-Métropole déposera les autorisations nécessaires. La GNNMR sera alors un élément à prendre en compte et aura une incidence sur le projet urbain.

2) SUR LA PRÉTENDUE IMPOSSIBILITÉ DE S'ASSURER QUE DES MESURES COMPENSATOIRES SERONT PRISES POUR MAINTENIR LA COHÉRENCE GLOBALE DU RÉSEAU NATURA 2000 :

Selon la fédération, les effets cumulés du CNM¹ et du projet GNNMR porteraient atteinte à la conservation de plusieurs espèces d'oiseaux.

Compte tenu que le CNM a « consommé » de nombreuses zones affectées à la compensation, il n'y en aurait plus suffisamment pour compenser les aménagements urbains induits par la nouvelle gare.

A ce titre, l'article L 414-4 VII, trouverait à s'appliquer :

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

A Il sera tout d'abord répondu à la fédération requérante que la GNNMR n'a qu'un faible impact sur les espèces et les habitats du site « ZPS Costières Nîmoises ». Je n'en veux pour preuve que les pages 103 et 104/186 de la pièce n°13 annexée au mémoire en défense de SNCF Réseau. Certes, en additionnant les effets cumulés de la CNM et de la GNNMR on constate des effets significatifs sur les oiseaux, cependant, il faut garder à l'esprit que c'est le seul CNM qui a un effet important.

B En réponse à l'argument de la fédération selon lequel on sera dans l'impossibilité de trouver des zones supplémentaires pouvant accueillir des mesures de compensation pour l'outarde lorsque les aménagements urbains seront arrêtés :

- Tout d'abord, et je l'ai évoqué plusieurs fois plus haut, on ne connaît rien des éventuels aménagements urbains de sorte qu'on ne saurait sérieusement anticiper sur leur impact environnemental.

- Ensuite, il ressort des dispositions de l'article L 414-4 II précité que l'autorité compétente n'a pas à anticiper sur les possibilités futures de compensation.

- Enfin, rien ne prouve, aucune étude ne démontre qu'il n'y aurait plus assez de zones pouvant accueillir des mesures de compensation pour les atteintes aux habitats d'outardes.

CONCLUSION :

Sous le bénéfice de ces observations, je conclus à ce qu'il plaise à votre Tribunal de ne pas annuler mon arrêté n° DDTM-SEI-20170713 du 13 juillet 2017.

Enfin, vous ne condamnerez pas l'État au titre de l'article L 761-1 du code de justice administrative.

le préfet,

Pour le Préfet,
le secrétaire général

François LALANNE