



TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NÎMES

16 Avenue Feuchères CS 88010

30 941 NÎMES cedex 09

Dossier n°1703534-4
FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
LANGUEDOC ROUSSILLON (FNE LR) c/
PRÉFECTURE DU GARD

MÉMOIRE RÉCAPITULATIF

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

POUR :

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

voir pièces n°9 :délibération du bureau, n°10 : mandat du président et n°11 : statuts de FNE LR du mémoire introductif d'instance

CONTRE :

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

voir pièce n° 1 du mémoire introductif d'instance

- le Préfet du Gard

- SNCF Réseau

PLAISE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NÎMES

Par une requête enregistrée au greffe du tribunal administratif le 12 novembre 2017 sous le numéro n°1703534-4, FNE LR a demandé l'annulation de l'arrêté n°DDTM-SEI-20170713 portant autorisation unique de la gare nouvelle Nîmes - Manduel – Redessan.

Par un mémoire du 13 mars 2018, SNCF Réseau a présenté des observations en défense sur la requête de l'association FNE LR. L'association y a répondu par un « mémoire en réplique n°1 » enregistré au greffe du tribunal le 23 mars 2018.

Par un mémoire du 24 avril 2018, M. le Préfet du Gard a présenté, à son tour, des observations en défense sur le mémoire introductif d'instance de FNE LR enregistré le 12 novembre 2017. L'association y a répondu par un « mémoire en réplique n°2 » enregistré au greffe du tribunal le 29 mai 2018.

Par un mémoire du 3 juillet 2018, SNCF Réseau a présenté de nouvelles observations en défense sur le mémoire en réplique n°1 de FNE LR. FNE LR y a répondu par un « mémoire en réplique n°3 » enregistré au greffe du tribunal le 27 juillet 2018.

Par un courrier daté du 18 octobre 2018, Mme. le magistrat rapporteur demandait à FNE LR la production d'un mémoire récapitulatif en application de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative. Par le présent mémoire FNE LR entend produire un mémoire récapitulatif conformément à la demande de Mme le magistrat rapporteur.

SOMMAIRE

I. Sur les faits.....	3
I.1/ Le contexte.....	3
I.2/ Le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan et la décision contestée.....	4
II. Discussion.....	5
II.1/ Concernant l'autorisation de déroger aux interdictions relatives aux espèces protégées.....	5
II.1.1/ Sur la raison impérative d'intérêt public majeur.....	5
II.1.1.1/ L'appréciation par le juge de la raison impérative d'intérêt public majeur.....	5
II.1.1.2/ Sur l'intérêt de la GNNMR en vue d'améliorer l'offre de service ferroviaire et de favoriser le mode de déplacement ferroviaire.....	6
II.1.1.3/ Sur l'intérêt de la GNNMR en terme de développement du territoire.....	11
II.1.1/ Sur l'absence d'autre solution satisfaisante.....	12
II.1/ Concernant la décision de non opposition au titre de Natura 2000.....	13

I. SUR LES FAITS

I.1 / LE CONTEXTE

La ligne nouvelle dite « contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier » (ci-après CNM) a été déclarée d'utilité publique en 2005 et mise en service le 10 décembre 2017.

Si la déclaration d'utilité publique du CNM ne prévoyait pas la création de gare sur son tracé, la possibilité d'aménager deux gares à proximité de Montpellier et de Nîmes a émergé en 2009 à l'occasion du débat public portant sur le projet d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan (ci-après LNMP). Le débat public de 2009 avait conclu, qu'en cas de réalisation de la LNMP, Montpellier était le seul site où s'imposait la construction d'une gare nouvelle alors que « **les choses étaient plus débattues pour Béziers, Narbonne et Nîmes** ». (Rappelé par l'Autorité environnementale dans son avis n°2016-106 - pièce N°2 du mémoire introductif d'instance)

Le financement du CNM s'est organisé à travers un partenariat entre l'État, Réseau Ferré de France et les collectivités territoriales concernées. Le 25 avril 2012, alors que le projet de LNMP en est encore au stade des études préalables, les partenaires ont signé une nouvelle convention de financement et de réalisation du projet de CNM précisant :

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

(pièce n°4 du mémoire introductif d'instance – Convention de financement et de réalisation du CNM du 25 avril 2012)

La gare nouvelle de Montpellier Odysseum, dite aujourd'hui « gare Sud de France » a été déclarée d'intérêt général dans le cadre d'une procédure de « déclaration de projet » par le président de Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) le 31 décembre 2014 après un avis très critique de l'Autorité environnementale (ci-après Ae) (pièce n°5 du mémoire introductif d'instance – avis de l'Ae n°2014-28 du 23 avril 2014).

Cette gare a été mise en service le 7 juillet 2018.

Conçue pour accueillir 50 trains par jour, elle accueille aujourd'hui seulement 4 allers-et-retours par jour (1 TGV, 1 OuiGo, 2 Intercités). Compte tenu de cette faible fréquentation, la collectivité territoriale régionale Occitanie a décidé de suspendre le financement de la gare.

Les défauts et inconvénients de cette gare, les nombreuses difficultés d'accès en voiture comme en transport collectif, et le temps perdu pour rejoindre les correspondances en gare centre de Montpellier sont largement relatés par les usagers et la presse. A propos de son véritable intérêt, malgré les avantages présentés dans le cadre de son étude d'impact au soutien de la déclaration d'intérêt général, M. Guillaume PEPY, directeur de la SNCF, reconnaissait le 21 septembre 2018 :

" S'il fallait reprendre cette décision aujourd'hui, il faudrait vraiment y regarder à 2 fois, 3 fois, 10 fois. (...) "

I.2/ LE PROJET DE GARE NOUVELLE DE NÎMES MANDUEL REDESSAN ET LA DÉCISION CONTESTÉE

Le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan (ci-après GNNMR) est prévu dans une zone agricole à l'intersection formée par la ligne ferroviaire « classique » Tarascon -Sète et le CNM à l'est de Nîmes.

Ce projet implique :

- un programme d'aménagement viaire destiné à permettre l'accès à la future gare,
- un **projet d'aménagement urbain d'importance** successivement désigné « Projet Urbain Multimodal (PUM) » et « Magna porta » qui s'étendra sur une superficie de l'ordre de 280 ha autour de la GNNMR et sera composé de quartiers nouveaux dédiés aux activités, aux logements et aux équipements structurants.

Sur demande de SNCF réseau, l'Ae a rendu un avis n°2015-25 du 10 juin 2015 valant cadrage préalable de l'étude d'impact de la GNNMR. (pièce n°6 du mémoire introductif d'instance)

Dans un avis n° 2016-106 du 21 décembre 2016, l'Ae a rendu un avis extrêmement critique sur le projet de GNNMR (pièce n°2 du mémoire introductif d'instance).

Le 6 février et 17 mars 2017 une enquête publique portant notamment sur la demande de déclaration d'utilité publique et « l'autorisation unique loi sur l'eau » de la GNNMR était organisée.

Par un arrêté du 12 juin 2017 la GNNMR était déclarée d'utilité publique.

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

Conformément à l'ordonnance n°2014-619 du 12 juin 2014 cette autorisation vaut :

- autorisation loi sur l'eau au titre de l'article L 214-3 du code de l'environnement puisque le projet est concerné par les rubriques 2.1.5.0 et 3.2.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement,
- autorisation de défrichement au titre du code forestier de 92 ha de bois situées sur la commune de MANDUEL,
- autorisation de déroger aux interdictions concernant les espèces protégées prévues à l'article L 411-2 point 4° du code de l'environnement puisque le projet concerne 5 espèces d'amphibiens, 6 de reptiles, 10 de mammifères et 29 d'oiseaux,
- décision de non opposition au titre de Natura 2000 en application de l'article L 414-4 point VII du code de l'environnement.

Les griefs développés ci-dessous concernent l'autorisation de déroger aux interdictions concernant les espèces protégées prévues à l'article L 411-2 point 4° du code de l'environnement et la décision de non opposition au titre de Natura 2000 en application de l'article L 414-4 point VII du code de l'environnement.

II. DISCUSSION

II.1/ CONCERNANT L'AUTORISATION DE DÉROGER AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPÈCES PROTÉGÉES

Le point 4° de l'article L 411-2 du code de l'environnement est une transposition « mot pour mot » de la directive de l'Union européenne dite « habitats » de 1992 (92/43/CCE). Celui-ci ouvre la possibilité de déroger aux interdictions relatives aux espèces protégées fixées en application de l'article L 411-1 du même code sous réserve que trois conditions cumulatives soient remplies :

- le projet doit présenter une raison impérative d'intérêt public majeur ;
- il ne doit pas exister d'autre solution satisfaisante que le projet retenu ;
- la dérogation ne doit pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Selon la décision du Conseil d'État du 9 octobre 2013 n°366803 : « *l'absence de l'une des trois conditions, qui sont cumulatives, fait obstacle à ce que la dérogation puisse être légalement accordée* ».

Selon la Cour de justice de l'Union Européenne, ce régime est d'interprétation stricte (CJUE, 15 mars 2012, commission contre Pologne, affaire C46/11, point 29). En cohérence, le juge administratif exerce un contrôle normal et non un simple contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation (voir en ce sens les conclusions de Mme la rapporteur public sous la décision du Conseil d'État du 9 octobre 2013 n°366803 précitée).

En l'espèce, FNE LR maintient que le dossier déposé au soutien de la demande d'autorisation au titre de l'article L 411-1 ne présente pas les éléments permettant de démontrer sérieusement que les 3 conditions précitées sont remplies.

II.1.1/ Sur la raison impérative d'intérêt public majeur

II.1.1.1/ L'appréciation par le juge de la raison impérative d'intérêt public majeur

Il ressort de la jurisprudence que la condition de « raison impérative d'intérêt public majeur » (ci-après RIIPM) implique de s'assurer que l'intérêt d'un projet est suffisant pour justifier les atteintes portées par ce dernier aux espèces protégées concernées. Toutefois, il ne s'agit pas seulement de contrôler que l'intérêt public du projet soit présent, et la jurisprudence, conformément à la lettre du L 211-2 4°, vérifie que le dossier déposé au soutien de la demande comprend les éléments suffisants pour démontrer que cet intérêt est **majeur** et, plus encore, qu'il relève d'une **raison impérative**.

Si il s'en réfère à la jurisprudence européenne, votre tribunal pourra constater que, lorsqu'elle est confrontée à la notion de « raison impérative d'intérêt public majeur » issue de la directive habitat, la cour de justice de l'Union Européenne se garde de la définir, tout en y voyant un régime d'exception qui doit donc être strictement encadré (C-512/12 15 mai 2014 Briels ou C-399/14 14 janvier 2016 Grüne Liga Sachsen). Plus précisément, la jurisprudence de la CJUE semble systématiquement associer la possibilité de dérogation à la démonstration précise de l'absence de solution alternative qui peut seule conduire à attribuer un caractère impératif à un projet (CJUE C-342/05 14 juin 2007 Commission c. Finlande).

Ainsi, dans un bon nombre de décisions, le juge national s'assure que le projet litigieux présente « un caractère exceptionnel qui en rend sa réalisation indispensable » - voir en ce sens : TA Dijon 27 février 2017 n°130033 ; CE 9 octobre 2013 n° 366803 ; TA Rouen 10 juillet 2014 n° 1401928 ; TA Toulouse 8 avril 2026 n°1304811 ; CAA Nantes, 13 juillet 2018, n°15NT00013.

Au-delà des termes de la jurisprudence, il ne s'agit pas d'affirmer *a priori* que tel ou tel projet présente par nature une RIIPM en raison de son « soi-disant caractère structurant », **mais de contrôler que les éléments présentés au soutien de la demande de dérogation permettent à l'autorité compétente de conclure sérieusement à l'existence d'une RIIPM.**

En l'espèce, l'arrêté querellé dispose :

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

A l'issue des différents mémoires produits dans le cadre de la présente instance, FNE LR maintient que les éléments présentés au soutien de la demande de dérogation tels qu'éclairés par les avis du service instructeur de la DREAL et les avis de l'Ae, sont, soient entachés d'erreurs matérielles manifestes, soient ne permettent pas de démontrer sérieusement les avantages attribués par M. le Préfet au projet.

Plus particulièrement, le tribunal notera que M. le préfet n'a pas tenté de justifier les divergences d'appréciation entre les services de la DREAL et SNCF Réseau sur le caractère complet et régulier du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées et, cela, alors que la direction de l'écologie de la DREAL n'a pas manqué d'exprimer à plusieurs reprises les « risques juridiques » attachés à l'absence de démonstration sérieuse d'une RIIPM comme en témoigne la pièce 12 du mémoire introductif d'instance de la requérante. (Voir pièce n°12 du mémoire introductif d'instance - Échanges entre la direction de l'écologie de la DREAL Occitanie et le service eau et inondation de la DDTM). Par le silence qu'il oppose à ce moyen et aux constats de fait qui l'étayent, l'État confirme que l'autorisation de la GNNMR a été délivrée sur la base d'un dossier dont ses propres services ont souligné le caractère incomplet et le manque de sérieux, sans d'ailleurs que SNCF Réseau n'ait apporté la moindre réponse à ces critiques.

Le tribunal notera aussi que dès la synthèse de son avis n°2016-106 sur le projet de GNNMR, l'Ae recommandait de « compléter la justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur » sans que les demandes de compléments formulées par l'AE tout au long de son avis n'aient obtenu de réponse de SNCF réseau.

II.1.1.2/ Sur l'intérêt de la GNNMR en vue d'améliorer l'offre de service ferroviaire et de favoriser le mode de déplacement ferroviaire

Votre tribunal constatera que contrairement aux recommandations répétées de l'Ae, SNCF Réseau refuse d'évaluer les impacts globaux sur le trafic ferroviaire du programme de travaux constitué par l'aménagement du CNM, de la gare nouvelle de Montpellier et de la gare nouvelle de Nîmes.

Pour mémoire, dans son avis délibéré n° Ae 2015-25 valant cadrage préalable, l'Ae recommandait :

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).

L'Ae pouvait-elle être plus claire quant à ses recommandations pour une bonne évaluation des conséquences du projet en terme de trafic ferroviaire ?

Malgré cela, dès les premières lignes de son avis n°2016-106 sur le dossier de GNNMR, l'Ae regrettait :

« Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'Ae valant cadrage préalable. Contrairement à ce qui avait été indiqué dans cet avis, le dossier ne prend pas en compte le CNM, antérieurement autorisé et en cours de réalisation, sauf pour l'analyse de certains impacts cumulés. »

Alors qu'il n'existe aucune démarche d'évaluation des impacts sur le trafic ferroviaire de l'ensemble CNM et gares, les différents intérêts attribués à la GNNMR ne sont jamais sérieusement démontrés.

- sur le gain de temps pour les passagers, l'amélioration de l'accessibilité à la grande vitesse des gardois et l'amélioration de l'offre ferroviaire

Selon le dossier, la GNNMR doit faire gagner du temps aux passagers en transit.

Or, l'aménagement de la gare va imposer aux trains qui circulent déjà sur le CNM de s'arrêter ce qui ne peut leur faire gagner du temps.

Selon SNCF réseau, la GNNMR va entraîner le basculement de plus de trains sur le CNM ce qui va permettre aux passagers « en transit » (qui ne descendent pas à Nîmes) qui vont circuler dans ces « trains basculés » de gagner 10 minutes de transport en train par rapport à un passage par la ligne historique. Selon SNCF Réseau, le gain de temps des passagers « des trains basculés » est significativement plus important que la perte de temps due à un arrêt supplémentaire en GNNMR que subiront les passagers qui circulent aujourd'hui déjà sur le CNM, mais sans s'arrêter à Nîmes. SNCF Réseau nous invite à conclure que la GNNMR fait « majoritairement » gagner du temps aux usagers en transit.

SNCF Réseau affirme que la perte de temps qu'implique l'aménagement de la GNNMR pour les passagers des trains basculés qui partiront de la GNNMR ou s'arrêteront à la GNNMR, soit qu'elle constitue leur point de départ ou d'arrivée, soit qu'elle constitue le lieu de leur correspondance, sera de « 10 minutes » pour les nîmois et « sera en moyenne inchangé pour les autres habitants du territoire gardois ».

Toutefois, premièrement, ces dernières conclusions relatives aux passagers qui emprunteront la GNNMR sont manifestement erronées compte tenu des temps d'accessibilité à la GNNMR de la majorité des gardois.

A l'issue des mémoires échangés devant le tribunal de Nîmes, il ressort que :

- Les habitants de Beaucaire sont véritablement plus près de la GNNMR que de la gare centre de Nîmes. Cela représente 2,1 % de la population gardoise.
- Les habitants d'Arles sont plus près de la GNNMR. Si ils décident d'accéder à la GNNMR en train, ils gagneront 8 minutes par rapport à l'accès à la gare centre de Nîmes. Si ils décident d'accéder à la GNNMR en voiture, ils gagneront 3 minutes. Cela représente 7,3 % de la population. Il convient de souligner que les personnes qui habitent à Arles sont aussi proches de la gare TGV d'Avignon.
- Les habitants d'Uzès ou de Saint-Gilles ont le même temps d'accès en voiture individuelle qu'ils se rendent à la GNNMR ou à la gare centre de Nîmes, cela représente 2,9 % de la population gardoise qui accédera dans les mêmes temps au train que la GNNMR soit aménagée ou pas.
- Les habitants d'Alès sont plus loin de la GNNMR que de la gare centre de Nîmes. Si ils décident d'accéder à la GNNMR en voiture, ils perdront 16 minutes par rapport à l'accès à la gare centre. Si ils décident d'accéder à la GNNMR en train ils perdront 8 minutes auxquelles il faut ajouter les temps liés aux ruptures de charge (voir développement ci-après sur les correspondances). Cela représente 5,3 % de la population qui perdra du temps.
- Les habitants de Nîmes sont plus loin de la GNNMR que de la gare centre. L'Ae, dans son avis N°2016-106, soulignait que l'accès à la GNNMR nécessitera un temps supplémentaire de l'ordre de 30 minutes pour les habitants de Nîmes par rapport à l'accès à la gare centre de Nîmes. Alors qu'une partie importante de la population gardoise habite à Nîmes, cela représente 20%¹ de la population gardoise qui perdra du temps.

Dans ces conditions, le dossier qui soutient que la GNNMR va entraîner une perte de 10 minutes pour les nîmois ou que les temps d'accès seront en moyenne inchangés pour les autres habitants de Gard est manifestement insincère.

Pour tenter de justifier l'accessibilité de la GNNMR par rapport à la gare centre, SNCF Réseau mentionne la congestion du trafic routier. Toutefois, le dossier ne présente aucun élément chiffré permettant d'évaluer et de comparer la congestion du trafic selon que l'on souhaite accéder à l'une ou l'autre des gares et omet que la GNNMR et sa future zone d'activité, conçues pour la voiture, induisent un trafic automobile important et donc, potentiellement, des embouteillages agavés...

Les éléments fournis lors de l'instruction de la requête n'ont finalement rien changé à l'appréciation faite par la DREAL qui indiquait dans le cadre de l'instruction de la demande au titre de l'article L 411-2 4° qu'il n'était pas démontré dans le dossier que la GNNMR serait plus accessible pour les gardois que la gare centre (voir pièce n°12 du mémoire introductif d'instance).

Le manque d'accessibilité de la GNNMR ne saurait d'ailleurs surprendre puisque, l'étude N°4 produite par la SNCF dans le cadre du débat public sur la LNMP rappelait sans ambiguïté que la gare centre est nettement plus accessible que toute éventuelle gare nouvelle et que le site de Manduel est le moins accessible de tous ! (citation page 22 du mémoire introductif d'instance de la pièce N° 14).

A l'inverse, il ressort que la GNNMR va manifestement faire perdre du temps aux nîmois qui seront obligés de prendre les trains basculés sur le CNM, soit que les horaires de ces trains correspondent à leurs contraintes de déplacement (horaires de travail...) soit que ceux-ci ont pour destination une autre ville que Montpellier (SNCF réseau affirme que seuls les trains qui ont pour terminus la gare centre de Montpellier passeront par Nîmes centre). Dès lors que la plus

1 l'ensemble de ces pourcentage ont été calculé au regard des chiffres de l'INSEE pour 2015 : population gardoise 738 159, population Beaucaire 16 094, population Arles 52 886, population Uzès 8 540, population Saint Gilles 13 477, population Alès 39 535 et population Nîmes 150 672.

grande majorité des gardois (en particulier la population nîmoise) sont plus proches de la gare centre de Nîmes que de la GNNMR, il s'ensuit, contrairement à ce que soutient le dossier, une perte de temps pour une majorité de gardois.

Enfin, en l'absence d'évaluation du temps perdu par la majorité des gardois et de comparaison avec le temps « gagné » par les passagers en transit, il est impossible de conclure sur l'intérêt de la GNNMR en terme de gain de temps pour l'ensemble des passagers.

Deuxièmement, les gains de temps attribués à la GNNMR sont remis en cause par l'absence totale de certitude quand à la possibilité d'organiser des correspondances efficaces entre la gare centre et la GNNMR.

Concernant les correspondances en bus, le dossier renvoie à plus tard et à Nîmes Métropole le soin de mettre en place des lignes de bus efficaces. Cela ne peut suffire. Les difficultés actuellement constatées pour assurer les correspondances entre la gare nouvelle de Montpellier et la gare centre de Montpellier témoigne des importants problèmes posés par l'organisation de correspondance en bus (importante rupture de charge : temps d'attente, accès au bus, impossibilité à prendre en charge un grand nombre de passagers et leurs bagages...). Or, si le dossier présente des temps de correspondances importants de 20 à 45 minutes entre les deux gares il ne dit rien quant aux temps de rupture de charge et sous-estime le temps global de correspondance via le bus.

Concernant les correspondances en train, le dossier ne présente qu'un graphique des fréquences de TER entre la gare centre et la GNNMR en avril 2017. Ce graphique permet de constater qu'il peut s'écouler une heure avant qu'un TER ne s'arrête à la GNNMR, ou alors, que pendant certaines heures, la GNNMR ne sera desservie que par un seul TER.

Là encore, le dossier renvoie à plus tard et à d'autres (Etat, Région, entreprises ferroviaires...) la responsabilité d'organiser des correspondances efficaces. Or, les opérateurs TGV décident de la répartition et du passage des TGV dans une gare en fonction de logiques commerciales et des sillons (créneaux disponibles pour la circulation des trains). La collectivité territoriale régionale, en tant qu'autorité organisatrice, décide quant à elle de la fréquence des TER en fonction de logiques de déplacements pendulaires notamment et elle est largement contrainte par les exigences du cadencement TER qui rigidifient le système. Les logiques commerciales et de service public de ces deux catégories d'acteurs ne sont pas nécessairement compatibles et rien dans le dossier ni dans les observations produites en défense ne présente d'élément susceptible d'évaluer la qualité des correspondances qui pourront être assurées par les TER.

Là encore, le dossier présente un temps de trajet entre les deux gares de 8 minutes que le train met pour effectuer la distance entre Manduel et Nîmes. En réalité, il faut ajouter à ces 8 minutes le temps lié aux ruptures de charge : temps pour la descente du train, temps de parcours entre les trains et montée dans le train. Ce dernier n'est jamais présenté, tout au plus SNCF réseau affirme qu'elle a pensé la circulation des passagers. La sincérité aurait du conduire à présenter un temps de trajet entre les deux gare de l'ordre de 20 minutes dans le cas d'une correspondance optimale entre TER et TGV !

Enfin concernant la navette ferroviaire (troisième voie à quai), là encore, le dossier renvoie à plus tard l'étude de sa faisabilité, de son coût et de ses impacts alors que cela était expressément demandé par l'Ae dans son avis n°2016-106 sur le dossier de GNNMR et que cela conditionne manifestement le bon fonctionnement de la gare notamment en cas d'augmentation du trafic.

En conclusions, l'intérêt du point de vue du gain de temps de transport pour la majorité des passagers, l'amélioration de l'offre ferroviaire locale, la meilleure accessibilité du territoire gardois à la grande vitesse ne sont pas démontrés dans le dossier.

- sur la saturation de la ligne historique

Il ressort des mémoires échangés dans la présente instance que :

- le CNM seul permet le basculement de la totalité des trains de fret et libère 24 % du trafic sur la ligne historique et 15 % en période de pointe,
- la gare « Sud de France » de Montpellier doit permettre de libérer 5,5 % du trafic sur la ligne historique, selon les projections présentées par SNCF réseau (5 aller/ retour par jour annoncés dans le cadre de l'enquête publique menée sur cette gare).

Le dossier affirme que malgré cette libération importante du trafic sur la ligne historique, la GNNMR est nécessaire pour lutter contre la saturation de la ligne historique aux heures de pointe.

Dans le même temps, le dossier se garde bien de présenter un scénario sans gare nouvelle et sans rattachement de la gare centre de Nîmes au CNM, dans lequel aurait pu être véritablement évaluées les possibilités de modernisation et d'augmentation de la capacité de la ligne historique. Cela avait pourtant expressément été recommandé par l'Ae au même titre qu'une évaluation globale des impacts ferroviaires du programme d'ensemble constitué par le CNM, la gare « sud de France » et la GNNMR. Une telle évaluation aurait permis de connaître l'intérêt, mais aussi les inconvénients, de l'aménagement de la GNNMR sur la saturation de la ligne historique en fonction des prévisions d'augmentation de trafic et des nécessités d'assurer plus de correspondances ferroviaires entre les deux gares.

En conclusion, la nécessité de la GNNMR concernant la lutte contre la saturation de la ligne historique aux heures de pointe n'est pas sérieusement démontrée.

- sur l'étude socio-économique

Comme l'a très bien souligné l'Ae dans son avis n°2016-106, différents avantages attribués à la GNNMR (les gains de temps, les reports modaux de la route et de l'aérien vers le fer, d'émission de gaz à effet de serre...) ainsi que le calcul de la valeur actualisée nette (VAN) ré-intègrent au profit de la GNNMR des avantages qui avaient déjà justifié le CNM ou la gare Sud de France.

La requérante note qu'à l'issue des mémoires échangés dans la présente instance aucun élément sérieux de réponse aux critiques de l'Ae n'a été présenté. Alors que les compétences de l'Ae ne peuvent être remise en cause (voir pièce n°15 du mémoire introductif d'instance) et compte tenu de la précision des critiques exprimées, la simple affirmation que l'Ae aurait une analyse erronée ne saurait convaincre.

La requérante maintient que l'étude socio-économique ne permet pas de caractériser sérieusement les avantages socio-économiques prêtés à la GNNMR.

II.1.1.3/ Sur l'intérêt de la GNNMR en terme de développement du territoire

Le dossier affirme que la GNNMR présente un intérêt en terme de développement du territoire : « effets d'image, tourisme, développement des activités économiques, structuration du territoire, levier pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement ».

Toutefois de tels avantages ne sont possibles que si la gare nouvelle s'inscrit dans une zone urbanisée. En effet, il ne peut être sérieusement soutenu qu'une gare aménagée au milieu des champs, sans services aux usagers peut améliorer l'image d'un territoire, favoriser le tourisme ou servir de levier pour le développement des activités économiques et la structuration du territoire. Plus généralement, une gare est un lieu de vie qui appelle nécessairement des développements urbains à même d'accueillir les services nécessaires à son bon fonctionnement (Hébergement, restauration, transports). En l'espèce, les développements urbains induit par la gare ont été envisagés sous la forme d'un projet porté par Nîmes Métropole dit « PUM » puis renommé « Magna porta » présenté initialement par SNCF Réseau comme une composante essentielle du projet GNNMR (voir avis de cadrage de l'Ae n°2015-25).

Il ressort des avis de l'Ae qu'il appartenait à SNCF Réseau d'étudier, au titre des « effets indirects », dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, les impacts sur l'environnement des aménagements urbains induits par la gare nouvelle (voir en ce sens les développements page 16 à 20 du mémoire en réplique n°1 de la requérante). Cette recommandation de l'Ae est conforme à l'obligation d'évaluer les effets indirects des projets sur l'environnement prévue au point 3° de l'article R.122-5 dans sa version applicable à l'espèce qui intervient en transposition de la directive 2011/92/UE du 13 novembre 2011 *concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement* et, plus particulièrement, de son article 3 ainsi que du point 4° de son annexe IV. La cour de justice de l'Union Européenne ayant rappelé le caractère impératif de l'évaluation environnementale des effets indirects d'un projet (voir : CJUE C-50 du 3 mars 2011 ; CJUE C-404/09 du 24 novembre 2011, point 79 et 197 ; CJUE C-560/08 du 15 décembre 2011, point 106) et plus particulièrement, la nécessité d'évaluer au titre des effets indirects, les effets sur l'environnement des nouvelles infrastructures induites par un projet (voir : CJUE C-560/08 précité, point 86).

Toutefois, sous prétexte que le projet urbain de la métropole de Nîmes n'était pas assez avancé au moment de l'instruction de la décision contestée, le dossier ne présente pas les impacts environnementaux des aménagements urbains nécessairement induits par le projet de gare.

Or, ces aménagements urbains impacteront plusieurs espèces menacées d'extinction et protégées au titre de l'article L 411-1 du code de l'environnement et présenteront des inconvénients importants pour la ressource en eau (voir en ce sens les développements page 30 à 33 du mémoire introductif d'instance).

En n'évaluant pas les impacts sur l'environnement des aménagements urbains induits le dossier n'a pas présenté les inconvénients pour le développement du territoire liés à l'aménagement de la gare.

Dès lors :

- si le tribunal estime que la GNNMR n'appelle pas nécessairement d'aménagement urbain, comme la défense semble le soutenir, il devra constater qu'une gare aménagée au milieu des champs ne peut présenter un intérêt pour le développement du territoire,
- si le tribunal estime que la GNNMR appelle nécessairement des aménagements urbains comme le soutient la requérante, il devra constater que les impacts de ces derniers sur l'environnement n'ont pas été étudiés et que dans ces conditions, M. le Préfet ne pouvait conclure à l'intérêt la GNNMR pour le développement du territoire. Dans cas, le Tribunal devra aussi conclure qu'il est impossible d'affirmer que la dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

En conclusion, FNE LR demande au tribunal de constater, dans le cadre du contrôle normal qu'il exerce en la matière que le dossier présente des insuffisances et des erreurs matérielles qui empêchent le préfet de conclure que la GNNMR « présente des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique du fait qu'elle permet d'améliorer l'offre de service ferroviaire, de favoriser le mode de déplacement ferroviaire et de favoriser le développement du territoire ».

II.1.1/ Sur l'absence d'autre solution satisfaisante

Cette condition implique que le dossier présente les différentes solutions envisageables et qu'il compare les conséquences de ces solutions afin de retenir la moins impactante pour les espèces et les habitats protégées au titre de l'article L 411-1 du code de l'environnement

La cour de justice européenne exige que le dossier présente une motivation précise de l'absence d'alternative (voir CJUE C-342/0, 14 062007, point 31) et, en cohérence, le juge interne s'assure que le dossier présente une recherche sérieuse de solutions alternatives (voir TA Pau n°1201756 du 28 janvier 23014, TA Toulon n°1504187 du 11 janvier 20016, TA Montpellier n°1202035 du 3 mai 2016, TA de Rennes n°1500727 -1501595 du 7 juillet 2017, CAA de Bordeaux n°16BX01365, 16BX0113 juillet 2017).

En l'espèce, l'arrêté querellé dispose :

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

La requérante maintient que la comparaison des trois sites possibles pour implanter la gare nouvelle n'était pas suffisante dès lors que le dossier ne présente pas la variante dite « sans gare nouvelle ».

Là encore la requérante s'appuie :

- sur les éléments produits par la DREAL dans le cadre de l'instruction indiquant que l'absence de véritable étude de la variante sans gare « présente un risque juridique majeur » (pièce n°12 du mémoire introductif d'instance) ;

- sur les recommandations de l'Ae dans ses avis n°2015-25 et n°2016-106 qui soulignent la nécessité de présenter le scénario sans gare nouvelle sur la base des « mêmes critères que les autres scénarios » ;
- sur les éléments contenus dans l'évaluation économique et sociale du CNM qui soulignent « la très grande difficulté de faire coexister deux gares TGV » ainsi que « sur la perte de clientèle du fait de l'éloignement des lieux de vie » (pièce n°20 du mémoire introductif d'instance) ;
- et sur l'« étude des gares nouvelles » présentée dans le cadre du débat public sur la LNMP en 2009 qui estimait que le bâtiment voyageur de la gare centre « devait permettre une augmentation du trafic voyageurs de l'ordre de 40 à 50 % », au-delà de la mise en service de la ligne nouvelle, sans gare nouvelle à Nîmes ». (Pièce n°3 du mémoire en réplique n°1). En défense il est précisé que cette étude soulignait aussi le sous-dimensionnement des espaces de stationnement de la gare centre de Nîmes. En réponse il convient de souligner que l'étude d'un scénario sans gare nouvelle aurait justement permis d'évaluer la possibilité de résoudre ce problème de stationnement en cas d'évolution du trafic à la hausse par la réduction de l'usage de la voiture (développement des moyens d'accès à la gare centre par les transports en commun...)

FNE LR demande au tribunal de constater que le dossier devait étudier la variante sans gare nouvelle et qu'en l'absence de cette étude, le préfet ne pouvait conclure qu'il n'existait pas d'autre solution satisfaisante à l'aménagement de la GNNMR.

II.1/ CONCERNANT LA DÉCISION DE NON OPPOSITION AU TITRE DE NATURA 2000

Conformément aux articles L 414-4 et R 414-19 du code de l'environnement, pris en transposition de l'article 6 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 dite « directive habitat », la GNNMR est soumise à évaluation d'incidence au titre de Natura 2000.

L'objet de cette procédure est d'évaluer l'ensemble des effets du projet de GNNMR sur les objectifs du site Natura 2000 « COSTIÈRES NÎMOISES » désigné en vue de la protection d'une avifaune menacée d'extinction et protégée, afin que l'autorité compétente s'oppose à l'autorisation de la GNNMR notamment dans le cas où le contenu de l'évaluation se révèle insuffisante.

L'article L 414-23 du code de l'environnement prévoit notamment que l'évaluation d'incidences doit notamment comprendre une analyse des effets indirects du projet sur l'état de conservation des habitats naturels ou des espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000. La cour de justice de l'union européenne rappelle que conformément aux termes de la directive habitat il convient d'étudier les effets indirects d'un projet et que l'évaluation ne « *saurait comporter de lacunes et doit contenir des constatations et des conclusions complètes, précises et définitives de nature à dissiper tout doute scientifique raisonnable* » (CJUE n°C-258/11 du 11 avril 2013). Voir aussi CJUE, C6560/08, 15 décembre 2011 point 133 et 134.

Or, la requérante maintient que l'étude d'incidences Natura 2000 de la GNNMR est incomplète et ne permet pas de conclure sur les effets de l'aménagement de la GNNMR sur les objectifs du site Natura 2000 des « Costières Nîmoises »

dès lors que cette étude n'évalue par les conséquences sur le site Natura 2000 des aménagements urbains induits par la gare nouvelle au titre des effets indirects.

Là encore, la requérante se fonde sur les recommandations exprimées par l'Ae qui soulignait dès la synthèse de son avis n°2016-106 la nécessité « revoir l'évaluation des incidences Natura 2000 en prenant en compte les effets indirects du projet sur l'Outarde Canepetière et l'Oedicnème criard ».

La requérante souligne de plus qu'une telle évaluation des effets des aménagements induits par la GNNMR étaient d'autant plus nécessaires que :

- une partie importante des parcelles situées à proximité immédiate de la GNNMR est couverte par le site Natura 2000 et comprend des habitats et des espèces qui ont justifié la création du site
- le CNM a déjà eu pour conséquence d'impacter lourdement les objectifs de conservation du site Natura 2000 au point que toute nouvelle destruction d'habitat de l'Outarde canepetière ou de l'Oedicnème criard aurait nécessairement un effet significatif sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 (voir en ce sens TA de Nîmes – ordonnance du 3 juin 2014 n°54-035-02 (cité page 47 du mémoire introductif d'instance)

FNE LR demande au tribunal de constater que l'évaluation des incidences Natura 2000 qui n'a pas étudié les effets des aménagements urbains induits par la gare nouvelle au titre des effets indirects est incomplète si bien que M. le préfet devait s'opposer à l'autorisation de la GNNMR en application du point VI. de l'article L 414-4.

Par ces motifs et sous réserve de toute autre à déduire ou à suppléer, FNE LR persiste de plus fort dans ses conclusions précédentes.

Le 15 octobre 2018, à Montpellier

Olivier GOURBINOT

Représentant de FNE LR



