

# TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NIMES

---

## MEMOIRE EN DEFENSE COMPLEMENTAIRE ET RECAPITULATIF

**POUR :**

**SNCF Réseau**, établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat, 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 Cedex

Ayant pour avocat :

**AdDen avocats** – Nicolas Nahmias – Jean-Joseph Giudicelli – avocats à la cour  
31 rue de Bellefond – 75009 Paris  
Tél. : 01 44 90 04 70 – Fax : 01 44 90 04 77

**CONTRE :**

**France Nature Environnement Languedoc-Roussillon**  
Association Loi 1901, domiciliée 18 rue des Hospices, 34090 Montpellier

**EN PRESENCE DE :**

**Le préfet du Gard**

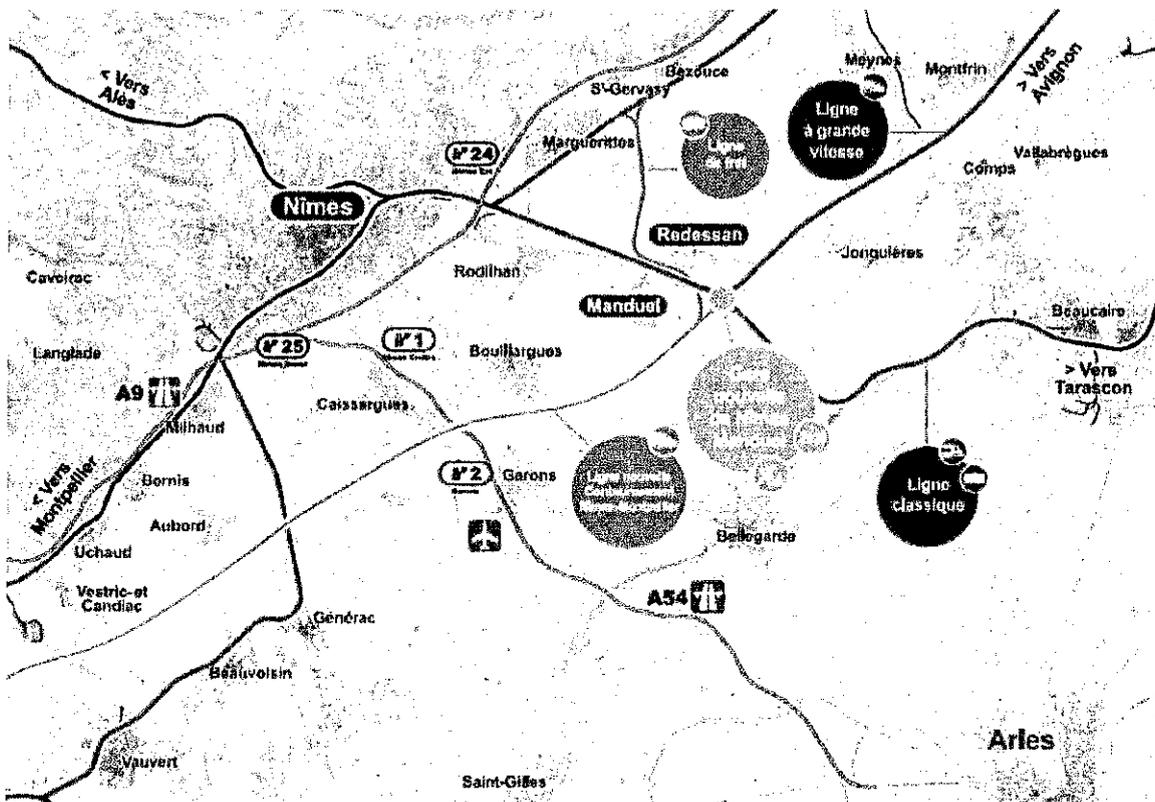
Sur la req. n° 1703534-4

Il est précisé, à titre liminaire, que « Réseau ferré de France » a changé de dénomination sociale et est devenu « SNCF Réseau » depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, par l'effet de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014, portant réforme ferroviaire. Le présent mémoire fait en conséquence référence à « Réseau ferré de France » pour les faits antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## 1 FAITS

### 1.1 Le projet de gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan (ci-après « GNNMR ») et ses objectifs

1.1.1 Ce projet consiste en la construction d'une gare nouvelle, positionnée au carrefour de la ligne classique « Tarascon-Sète » et de la ligne nouvelle « Contournement Nîmes-Montpellier » (CNM) sur les territoires des communes de Manduel et de Redessan.



Ce projet n'était pas prévu lorsque la déclaration d'utilité publique du CNM a été adoptée le 16 mai 2005.

Il a émergé en 2009, à l'occasion du débat public du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, les échanges au cours des réunions publiques organisées dans le Département du Gard ayant notamment porté sur l'opportunité de la réalisation d'une gare nouvelle pour l'agglomération nîmoise et son site d'implantation sur le tracé du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (ci-après « CNM »).

A la suite du débat public, Réseau ferré de France a décidé, en novembre 2009, en accord avec les élus locaux, de poursuivre les études et concertations nécessaires à la construction d'une gare nouvelle sur le site de Manduel.

C'est ainsi qu'en 2015, faisant suite aux études préliminaires, SNCF Réseau a engagé la concertation réglementaire du projet de gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan en application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, avec pour objectifs de présenter le projet aux habitants et futurs usagers de la gare, et de recueillir leurs avis afin de concevoir et construire une gare qui réponde au mieux aux besoins de tous.

**1.1.2** La GNNMR a vocation à être un pôle d'échanges multimodal destiné à favoriser une liaison entre les différentes fonctions de transport TGV, TER, bus, cars, voitures, vélos, etc., en créant une synergie entre les enjeux et les besoins de transports et de développement du territoire.

La gare projetée proposera un double service, à la fois d'offre de trains à grande vitesse et Intercités et d'offre TER (44 TER et 28 trains Grandes Lignes à la mise en service). Cette polyvalence, qui contribuera à connecter le territoire à des fonctionnalités à la fois nationales et locales, est due à sa localisation sur l'intersection d'une ligne nouvelle du réseau européen à grande vitesse et de la ligne classique.

Ainsi, le projet de la nouvelle gare a pour objectifs :

- ▶ une meilleure accessibilité à la grande vitesse pour le territoire gardois ;
- ▶ une amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique ;
- ▶ des temps de parcours diminués pour les trafics en transit ;
- ▶ une offre de transport localement améliorée.

(Pièce B Notice explicative du projet, p. 7 – **production 1**).

**Ces objectifs sont propres à l'implantation de cette nouvelle gare et sont distincts notamment de ceux du CNM.**

Ces objectifs n'intègrent pas plus la réalisation d'un projet urbain autour de la gare nouvelle dont les contours ne sont d'ailleurs nullement définis en l'état (voir point 1.3).

## 1.2 Le projet connexe « Avenue de la Gare et accès par les modes doux depuis la RD3 » porté par Nîmes Métropole

Le projet d'aménagement de la gare nouvelle s'accompagne, sous la maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole, de la création d'une voie d'accès spécifique « l'Avenue de la gare » et, par délégation du Conseil départemental du Gard, de l'aménagement du raccordement à la Route Départementale n° 3 ainsi que de la réalisation d'accès en mode doux le long de cette dernière. Ce projet a pour vocation de desservir la nouvelle gare de Manduel/Redessan en la reliant au réseau viaire existant.

Le projet comprend la réalisation des infrastructures suivantes :

- ▶ L'avenue de la gare : constituée par un axe routier 2 fois une voie, pour les véhicules légers et les bus, bordée par une piste cyclable d'un côté et par un trottoir des 2 côtés. Une bande « végétal-minéral » sépare la voie de circulation de la piste cyclable. La collecte des eaux pluviales est effectuée par des noues situées le long de l'avenue. Une séparation par muret donne un aspect architectural de « route digue ». Des plantations d'arbres à grand développement permettent l'insertion paysagère. Le principe d'aménagement des différentes voies est conservé au franchissement de la ligne fret du CNM.
- ▶ L'aménagement de la RD3 : le projet consiste à ajouter une voie réservée aux cycles et aux piétons du côté Est de la route. Un espace végétalisé sépare la voie routière de la voie mode doux. La traversée de la voie ferrée Tarascon-Nîmes en mode doux se fera par une passerelle adjacente dédiée à cet usage. Le carrefour de la RD3 et de l'avenue de la gare est régulé par des feux tricolores. Il assure à la fois la continuité des voies mode doux et l'insertion des bus dans la circulation ainsi que la continuité de déplacement des piétons et des cyclistes entre la gare nouvelle, les villages de Redessan et Manduel et le collège Via Domitia.

Ce projet « avenue de la gare et accès par les modes doux depuis la RD3 » (ci-après « **projet avenue de la gare** ») constitue un programme de travaux au sens de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement avec le projet de nouvelle gare (nous y reviendrons).

### 1.3 Le projet distinct de développement économique porté par Nîmes Métropole

L'opportunité de la nouvelle gare a conduit Nîmes Métropole à imaginer un projet de développement urbain en lien avec la gare, appelé initialement projet Urbain Multimodal (ci-après « PUM »).

Par sécurité, SNCF Réseau et Nîmes Métropole ont saisi l'autorité environnementale début 2015 d'une demande de cadrage préalable dans le but de déterminer si ce projet constituait un programme de travaux avec les projets de gare nouvelle et « avenue de la gare ».

Lors de la visite du site par l'autorité environnementale, Nîmes Métropole avait présenté l'avancement des réflexions au sujet du projet urbain ainsi que la nécessité de concertation et d'accompagnement par les acteurs locaux.

Dans son avis en réponse de juin 2015, l'autorité environnementale a laissé les maîtres d'ouvrage libres d'intégrer tout ou partie du PUM dans le programme de travaux. En effet, consciente des délais nécessaires à la définition d'un projet d'aménagement urbain, l'autorité environnementale avait formulé ses recommandations de la manière suivante :

*« 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).*

En décembre 2015, Nîmes métropole a informé SNCF Réseau d'une remise en question du projet urbain et de délais de concertation plus importants.

Dans ce contexte, et conformément à l'avis de l'autorité environnementale qui laissait les maîtres d'ouvrage décider du meilleur choix en fonction de l'état d'avancement des projets, SNCF Réseau et Nîmes métropole ont décidé de ne pas intégrer le projet urbain au programme de travaux.

Depuis, le projet urbain tel qu'il était envisagé en 2015 a d'ailleurs notablement évolué et n'est toujours pas stabilisé à ce jour. En effet, Nîmes Métropole envisage à présent un projet de développement économique dénommé « Magna Porta ». Des réflexions sont menées sur son implantation, son programme, sa vocation, sa taille, son calendrier, etc...

Il convient par ailleurs de préciser sur ce point que la ZAD constituée aux abords de l'avenue de la gare a vocation unique à lutter contre les mouvements spéculatifs : elle ne préfigure pas les limites du futur pôle de développement économique.

## 1.4 Procédure suivie et périmètre des études

1.4.1 Ainsi que cela vient d'être précisé :

- ▶ le projet de gare nouvelle porté par SNCF Réseau et le projet « avenue de la Gare » porté par Nîmes Métropole constituent un programme de travaux ;
- ▶ le projet de développement économique porté par Nîmes Métropole (PUM ou Magna Porta) ni d'ailleurs le CNM ou encore la gare de Montpellier Sud de France ne font pas partie de ce programme de travaux.

Ainsi, conformément aux exigences du code de l'environnement et afin de prendre en compte l'effet global du programme sur l'environnement, le programme de travaux constitué par les projets de gare nouvelle et « avenue de la Gare » a fait l'objet d'une étude d'impact unique.

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

De même, l'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 - ZPS « Costières Nîmoises » a été réalisée à l'échelle du programme de la gare et de ses accès.

1.4.2 A cette époque, les études d'avant-projet détaillé (APD) de la gare nouvelle, comportaient déjà une description fine des équipements et elles ont permis d'élaborer en parallèle le dossier de demande d'autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités « IOTA » soumis à autorisation.

En revanche, les études d'avant-projet (AVP) de l'« avenue de la gare », portées par Nîmes Métropole, avaient défini la conception des ouvrages mais les modalités précises des travaux (permettant notamment de demander l'autorisation unique IOTA) étaient encore à approfondir.

Cette différence s'explique par le fait que, pour assurer la mise en service simultanée des deux projets, les travaux liés à la construction de la gare doivent être engagés plus d'un an avant les travaux de voirie. Les calendriers d'études et de procédures d'autorisation de ces deux projets étaient donc nécessairement différents.

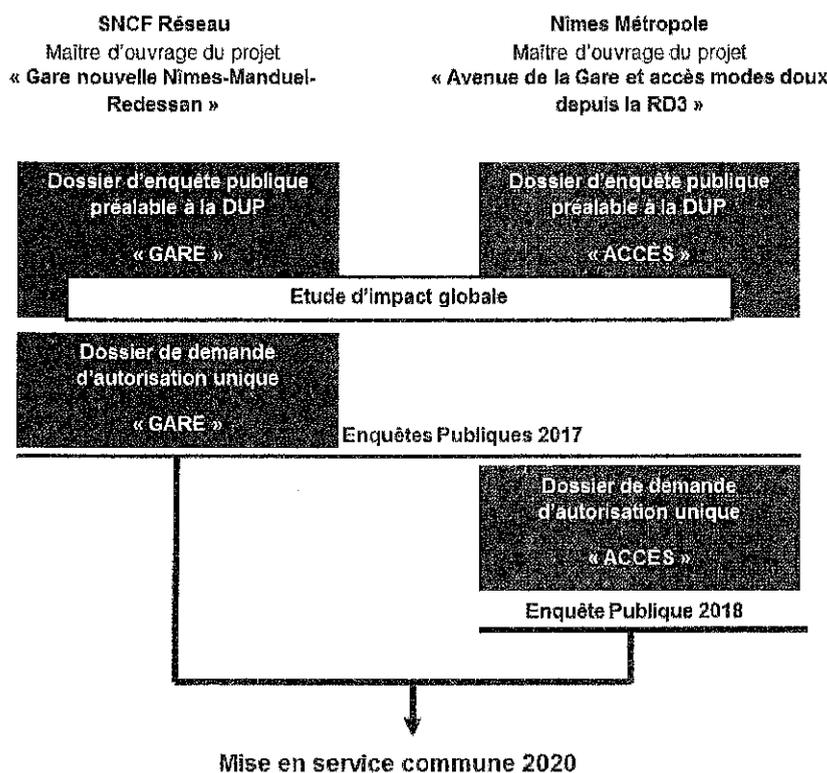
En conséquence, en accord avec les services de l'Etat :

- ▶ SNCF Réseau a présenté un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de son projet de nouvelle gare, 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 de construire (l'un sur la commune de Manduel et l'autre sur la commune de Redessan) ;
- ▶ Nîmes Métropole a présenté uniquement un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de son projet « Avenue de la gare ».

Et, chaque maître d'ouvrage a sollicité respectivement 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.

Afin de faciliter la compréhension du public, ces enquêtes publiques ont été organisées simultanément, du 6 février 2017 au vendredi 17 mars 2017 inclus.

Nîmes Métropole a ensuite préparé son dossier relatif à l'autorisation environnementale pour le projet « Avenue de la gare » une fois que les études étaient suffisamment abouties et l'enquête publique préalable à cette autorisation s'est quant à elle déroulée, du 29 janvier au 2 mars 2018.



1.4.3 Les deux enquêtes publiques menées en 2017 ont fortement mobilisé le public : le rapport d'enquête publique relève au final 351 observations sur le registre dématérialisé et 339 sur les registres physiques (tous sujets confondus, le public n'ayant pas nécessairement distingué ses observations alors même que chaque enquête unique possédait des registres propres).

1.4.4 S'agissant du projet de gare nouvelle, la synthèse des observations de la commission d'enquête a été remise à SNCF Réseau le 23 mars 2017 (**production 4**), qui a répondu à ces observations dans un mémoire en réponse en date du 6 avril 2017 (**production 5**).

Dans son rapport final (**production 6**), **la commission d'enquête a émis des avis favorables sur tous les sujets soumis à son appréciation :**

- ▶ un **avis favorable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation du projet de la gare nouvelle ;**
- ▶ un avis favorable sur l'expropriation des parcelles nécessaires à la réalisation du projet de gare nouvelle sur le territoire de la commune de Manduel, assorti d'une réserve;
- ▶ un avis favorable sur l'expropriation des parcelles nécessaire à la réalisation du projet de gare nouvelle sur le territoire de la commune de Redessan ;
- ▶ un avis favorable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Manduel, assorti de quatre réserves ;
- ▶ un avis favorable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Redessan, assorti de quatre réserves ;
- ▶ **un avis favorable au titre du code de l'environnement pour la réalisation des travaux de la gare de Nîmes Manduel Redessan ;**
- ▶ un avis favorable à la demande de permis de construire déposée sur le territoire de la commune de Manduel assorti d'une réserve ;
- ▶ un avis favorable à la demande de permis de construire déposée sur le territoire de la commune de Redessan assorti d'une réserve.

1.4.5 Le projet de nouvelle gare a été déclaré d'utilité publique par un arrêté préfectoral du 12 juin 2017 (**production 7**).

1.4.6 La demande d'autorisation unique a quant à elle fait l'objet d'un rapport du service instructeur de la direction départementale des territoires présenté à la réunion CODERST du Gard du 11 juillet 2017. A l'occasion de cette commission, celui-ci a **délibéré favorablement sur ce rapport et sur le projet d'arrêté qui lui était soumis.**

Le préfet du Gard a signé au bénéfice de SNCF Réseau, l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEI-20170713 du 13 juillet 2017 (production 8) qui tient lieu :

- ▶ d'autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;
- ▶ d'autorisation de défrichement au titre des articles L. 214-13 et L. 341-3 du code forestier ;
- ▶ d'accord au titre du VII de l'article L.414-4 du code de l'environnement (site 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 (ci-après « FNE LR »), qui a introduit un recours en annulation devant le tribunal de céans le 16 novembre 2017.**

1.4.7 Le projet « Avenue de la gare » de Nîmes Métropole a quant à lui été déclaré d'utilité publique par un second arrêté préfectoral du 12 juin 2017 (production 9).

C'est en cet état que SNCF Réseau présente ses observations en défense dans le cadre de la présente instance.

## 2 DISCUSSION

FNE LR prétend que :

- ▶ les conditions prévues par l'article L. 411-2 4° relatives à la dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées ne sont pas remplies ;
- ▶ la décision de non-opposition au titre de Natural 2000 méconnaît les conditions fixées au point VII de l'article L. 414-4.

**Ainsi que cela sera démontré, ces moyens ne sont pas fondés.**

### 2.1 Sur la dérogation « Espèces protégées »

L'article L. 411-2 du code de l'environnement prévoit la possibilité de réaliser une demande de dérogation à l'article L. 411-1 du même code et des différents arrêtés de protection des espèces. L'autorisation de destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées ne peut être accordée à titre dérogatoire, qu'à la triple condition suivante :

- ▶ le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ou de sécurité publique ;
- ▶ la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d'espèces protégées ;
- ▶ aucune autre solution alternative ni variante satisfaisante n'existe.

Le tribunal de céans ne pourra que constater que ces conditions sont manifestement remplies et qu'aucun des arguments de la requérante sur ce point n'est fondé.

#### 2.1.1 Sur la démonstration de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM)

La requérante fonde une grande partie de son argumentation sur une décision du Conseil d'Etat de 2013 (CE 9 octobre 2013 *SEM Nièvre aménagement*, req. n° 366803) qu'elle présente comme une décision de principe et dont elle dévoie, à l'évidence, la portée.

Or, cette décision d'espèce (rendue dans le cadre d'un pourvoi sur une ordonnance de référé par une sous-section jugeant seule) n'a aucune portée générale et n'a ainsi nullement pour objet ni pour effet de fixer les critères d'interprétation de la notion de RIIPM retenue par le juge administratif.

Et, la décision de la Cour administrative d'appel de Nantes du 13 juillet 2018 citée par la requérante dans son mémoire en réplique n° 3 n'est que la suite de cette interprétation erronée de l'article L. 411-2.

En réalité, l'arrêt du Conseil d'Etat du 30 décembre 2015 rendu postérieurement à l'arrêt de 2013 en sous-sections réunies « *Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie* » (req. n° 371748) confirme que, contrairement à ce prétend la requérante, le juge administratif ne contrôle pas la condition de RIIPM d'un projet sur le fondement d'un « *caractère exceptionnel qui rend sa réalisation indispensable* » (sic).

Cet arrêt retient ainsi :

*« qu'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 impérieuse 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 »*

Si la démonstration d'un « caractère exceptionnel du projet qui rend sa réalisation indispensable » était le critère d'interprétation de la RIIPM, cet arrêt y aurait nécessairement fait référence en reprochant à la cour de ne pas avoir vérifié que le projet remplit ou non ce critère.

Or, tel n'est manifestement pas le cas.

Cette interprétation est encore confirmée par exemple par une des décisions citées par FNE LR dans laquelle la cour se contente de vérifier si le projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur suffisante pour justifier, en l'espèce, l'atteinte portée par ce projet au maintien dans un état de conservation favorable des populations d'espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle (CAA Bordeaux 13 juillet 2017 *FNE Midi-Pyrénées et autres*, req. n° 16BX01364).

**Surtout, elle vient encore d'être exprimée par la Haute Juridiction dans une décision très récente, également rendue en sous-sections réunies, le 25 mai 2018 (SAS PCE et la SNC Foncière Toulouse Ouest, req. n° 413267).** Non seulement cet arrêt prend le contre-pied de la jurisprudence « *Nièvre Aménagement* » puisqu'il ne mentionne aucune condition de caractère exceptionnel ni de réalisation indispensable, mais encore il donne une lecture de l'article L. 411-2 du code de l'environnement sous forme d'un considérant de principe pour les projets de construction et d'aménagement porté, notamment, par les personnes privées :

« [...] un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu notamment du projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » (CE 25 mai 2018 SAS PCE et la SNC Foncière Toulouse Ouest, req. n° 413267).

**Ainsi, même pour les projets portés par des personnes privées (et donc a fortiori pour les projets portés par des personnes publiques), il n'existe aucune condition que le projet présente un caractère indispensable.**

L'appréciation de l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur suppose donc uniquement de mettre en balance l'utilité du projet pour lequel la dérogation est sollicitée et les autres intérêts susceptibles d'être en partie atteints par la réalisation dudit projet (CJUE 16 février 2012 *Solvay cf région Wallonne*, affaire C-182/10, point 74 –CE 30 décembre 2015 *ministre de l'écologie*, req. n° 371748).

Appliquant ces principes, le juge administratif a ainsi considéré que présentaient un intérêt public majeur qui pouvait être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels et de la faune sauvage :

- ▶ l'extension d'une usine de stockage et de traitement des déchets non dangereux (CAA Marseille 12 juillet 2016 *ministre de l'écologie*, req. n° 16MA00071) ;
- ▶ un projet de nature privée destiné à la réhabilitation d'anciennes friches industrielles afin de permettre l'implantation d'entreprises (CAA Douai 15 octobre 2015 *Association « Ecologie pour Le Havre »*, req. n° 14DA02064) ;
- ▶ l'édification du musée mémorial (CAA Marseille 25 octobre 2016 *FRENE 66*, req. n° 15MA01400) ;
- ▶ la création d'un Center Parcs (CAA Lyon 16 décembre 2016 *Union régionale Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature*, req. n° 15LY03097).

En l'espèce, s'agissant de la création d'une gare nouvelle, projet public structurant au niveau local et régional, dont l'intérêt public va largement au-delà de la construction d'un centre de vacances privé (cf. arrêt précité CAA Lyon 16 décembre 2016 *Union régionale Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature*, req. n° 15LY03097), le tribunal de céans ne pourra que constater qu'il n'existe aucune insuffisance du dossier sur ce point, celui-ci démontrant de façon parfaitement détaillée et suffisante l'intérêt public majeur du projet qui doit être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels et de la faune sauvage.

En effet, tout d'abord, le dossier présente les constats suivants à partir desquels le besoin de création d'une nouvelle gare a émergé :

*« L'analyse de la situation du transport de voyageurs et de marchandises en Languedoc-Roussillon a mis en lumière une croissance régulière des besoins en déplacement. Cette tendance s'est dessinée d'une part avec le fort développement démographique et économique de ce territoire dans les années 1990, et d'autre part avec son positionnement stratégique pour les flux de transit entre l'Espagne et le couloir rhodanien.*

*Au début des années 2000, pour faire face au fort accroissement de la demande, le nombre de circulations de trains a fortement progressé. L'activité TER a connu notamment entre cette période et aujourd'hui une croissance des circulations de l'ordre de 60% sur l'axe Nîmes Montpellier. Bien que la crise économique de la fin des années 2000 soit à l'origine d'une stagnation des circulations sur l'axe entre 2007 et 2011, on constate depuis 2011 une reprise significative de l'activité fret de cet axe.*

*Le nombre de circulations à l'heure de pointe entre 2000 et 2015 a fortement augmenté à tel point que le réseau ferré actuel est en voie de saturation. Il en résulte une limite dans le développement de l'offre de transport pour les marchandises et les voyageurs, notamment pour*

*les déplacements régionaux. De plus, le cumul sur une même ligne de trafics importants et hétérogènes par leurs vitesses et leurs arrêts entraîne une dégradation de la fiabilité du système ferroviaire global sur l'axe languedocien et plus spécifiquement au niveau du tronçon le plus utilisé, entre Nîmes et Montpellier » (Pièce B Notice explicative, § 3.1 – **production 1**).*

En outre, il ressort également de l'étude d'impact (p. 193 – **production 10**) que :

- ▶ « La gare de Nîmes Feuchères dispose de 5 voies dont 4 voies à quai. Ces voies ne sont pas toutes exploitables de la même façon pour tous les itinéraires et ne peuvent pas toutes recevoir les mêmes types de train ».
- ▶ « Avec près de 3,4 millions de voyageurs en 2013, la gare de Nîmes Feuchères représente la centralité du réseau de l'étoile ferroviaire nîmoise. Comme le montre l'histogramme ci-dessous, ce trafic, qui a fortement évolué au cours des 10 dernières années, était de 2,5 millions de voyageurs en 2003. Il a connu une croissance de près de 35 % en 10 ans ».

Et de l'évaluation socio-économique (p. 22) que :

*« L'activité TER a connu notamment entre cette période et aujourd'hui une croissance des circulations de l'ordre de 60% sur l'axe Nîmes Montpellier. Bien que la crise économique de la fin des années 2000 soit à l'origine d'une stagnation des circulations sur l'axe entre 2007 et 2011, on constate depuis 2011 une reprise significative de l'activité fret de cet axe.*

*Le nombre de circulations à l'heure de pointe entre 2000 et 2015 a fortement augmenté à tel point que le réseau ferré actuel est en voie de saturation. Il en résulte une limite dans le développement de l'offre de transport pour les marchandises et les voyageurs, notamment pour les déplacements régionaux. De plus, le cumul sur une même ligne de trafics importants et hétérogènes par leurs vitesses et leurs arrêts entraîne une dégradation de la fiabilité du système ferroviaire global sur l'axe languedocien et plus spécifiquement au niveau du tronçon le plus utilisé, entre Nîmes et Montpellier ».*

Ensuite, le dossier motive l'intérêt du projet en termes de nécessaire réorganisation des fonctionnalités d'ordre nationales et régionales dans l'analyse stratégique du dossier d'évaluation socio-économique (Partie 2 du dossier d'évaluation socio-économique, pièce E du dossier DUP – **production 11**).

Enfin, l'ensemble des raisons impératives d'intérêt public majeur sont présentées dans le dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées (pièce G du dossier « autorisation unique », partie 2, § 4, p. 63 – **production 12**) :

- ▶ L'amélioration de l'offre de service ferroviaire :
  - ▶ une meilleure accessibilité à la gare vitesse pour le territoire gardois ;
  - ▶ une amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique ;

- ▶ des temps de parcours diminués pour les trafics en transit ;
- ▶ une offre de transport ferroviaire localement améliorée ;
  
- ▶ Pour favoriser le mode de déplacement ferroviaire :
  - ▶ une amélioration de la sécurité routière ;
  - ▶ une réduction de la pollution
  - ▶ une réduction de la congestion routière ;
  
- ▶ Pour le développement du territoire :
  - ▶ les effets d'image ;
  - ▶ une opportunité de structuration du territoire ;
  - ▶ le développement des activités économiques ;
  - ▶ le tourisme.

Et, ces raisons d'intérêt public majeur sont détaillées dans l'évaluation socio-économique (partie 5 « Effets sociaux et économiques du projet » – **production 11**, p. 32).

**Ainsi, contrairement à ce qui est soutenu, le dossier démontrait de façon complète les raisons d'intérêt public majeur du projet de nouvelle gare.**

En tout état de cause, les arguments de la requérante sur ce point ne sauraient convaincre.

(A) Sur la prétendue absence de démonstration de l'amélioration des conditions de transport ferroviaire

FNE LR tente de critiquer les avantages du projet en termes d'amélioration des conditions du transport ferroviaire, au prix d'une déformation des informations données par SNCF Réseau ou en faisant état d'informations tronquées ou inexactes.

(i) *Sur le gain de temps*

La requérante affirme dans sa requête que :

- ▶ « cet avantage en termes de temps de transport n'est pertinent que dès lors que SNCF Réseau démontre que la GNNMR est suffisamment accessible par les voyageurs » et « qu'en effet il convient de s'assurer que la majeure partie de la population gardoise peut accéder en moins de 10 minutes à la GNNMR » ;
- ▶ « il convient de s'assurer qu'un voyageur arrivant en gare de Nîmes centre en provenance d'Alès et qui souhaite continuer son voyage vers Montpellier pourra accéder suffisamment rapidement à la GNNMR pour ne pas perdre le bénéfice de 10 minutes que va lui offrir les trains qui empruntent le CNM » (p. 21).

Or, ce gain de temps concerne les « voyageurs en transit déjà présents dans les TGV » (Pièce G dossier de demande de dérogation espèces protégées, p. 64 – **production 12**), c'est-à-dire les voyageurs qui ne descendent pas des TGV à la GNNMR et qui empruntent des trains qui n'ont pas leur terminus dans le Gard.

En effet, grâce à son positionnement, la GNNMR offre une attractivité supérieure à l'itinéraire *via* la ligne nouvelle CNM. Ainsi, le projet de gare nouvelle s'accompagne d'un basculement plus important des trains de long parcours sur le CNM (10 trains en l'absence de GNNMR et 28 suite à sa création). Ces trains, qui, en l'absence de la gare nouvelle, resteraient sur la ligne historique pour des raisons commerciales de desserte de la zone de chalandise de Nîmes, profiteront alors, suite à la mise en service de la gare nouvelle, de la performance permise par le CNM (gains de temps et de régularité).

En toute transparence, le maître d'ouvrage a même indiqué que :

*« Pour les Nîmois, il n'y aura pas de gain de temps sur les trajets Nîmes-Paris. Soit ils utiliseront les TGV en gare de Nîmes Centre avec des temps de parcours inchangés, soit ils viendront en gare de Nîmes Manduel avec un temps de parcours total augmenté de 10mn environ. Mais en moyenne pour les habitants du territoire gardois, le temps de parcours total (accès à la gare + trajet en train) sera inchangé »* (Pièce G dossier de demande de dérogation espèces protégées, p. 64 – **production 12**).

Mais ce point ne remet pas en cause l'avantage du projet pour les voyageurs en transit qui gagneront 10 à 20 minutes sur leurs trajets.

**Cet avantage du projet pour les voyageurs en transit est incontestable et il n'est en aucun cas pertinent de le comparer avec le temps de parcours pour les voyageurs au départ du territoire gardois. Il ne s'agit tout simplement pas des mêmes acteurs.**

Ceci est d'autant plus vrai que l'ensemble des trains ne sera pas transféré vers la GNNMR, cette dernière n'ayant aucunement vocation à remplacer la gare de Nîmes Feuchères. Ces deux gares seront au contraire complémentaires :

- ▶ les trains de long parcours, disposeront d'un service plus performant offert par la nouvelle infrastructure, avec notamment des temps de parcours plus compétitifs (de 10 à 20 minutes de gains de temps en fonction de la politique d'arrêt) et une meilleure régularité des trains ;
- ▶ à l'inverse, les TGV, ayant un terminus au sein du Languedoc, notamment à Montpellier, continueront à desservir les gares centre de Nîmes Feuchères et de Montpellier Saint Roch.

Au regard de la répartition actuelle des TGV (trains à vocation locale et trains en transit), plus de la moitié des circulations resteront sur la ligne classique actuelle et desserviront les gares centre des villes de Nîmes et de Montpellier.

Les voyageurs au départ de Nîmes disposeront ainsi d'une option entre les deux gares, en fonction de leur temps de trajet vers la gare.

La requérante ajoute dans son mémoire en réplique qu'il faut distinguer deux situations (p. 5/6) :

- Les passagers qui emprunteront les trains prévus sur le CNM à la suite de l'aménagement de GNNMR qui perdront du temps en raison du ralentissement imposé par l'approche de la gare (environ 8 minutes) ;
- Les voyageurs en transit dans les trains transférés sur le CNM grâce à l'attractivité de la desserte de Nîmes GNNMR qui gagneront 10 minutes par rapport à la situation où, sans GNNMR, leur train serait resté sur la ligne historique.

Effectivement, les trains qui étaient déjà présents sur le CNM devront ralentir à l'approche de la GNNMR, ce qui induira nécessairement des temps de parcours supérieurs par rapport à la situation sans gare. Toutefois, la perte de temps estimé à 8 minutes par le requérant est surévaluée. En effet, au regard de la vitesse permise par la ligne (220km/h), qui conditionne les temps d'accélération et de décélération, et du temps d'arrêt en gare, ce temps est estimé à 5 minutes (pour une ligne circulée à 300km/h, il est proche de 7 minutes).

En outre, ce ralentissement ne concernera que les trains qui étaient déjà présents sur le CNM, soit 10 trains sur les 28 trains journaliers et, en tout état de cause, ces éléments ont bien été considérés par SNCF Réseau dans le bilan socio-économique du projet.

L'avantage du projet pour les voyageurs en transit qui gagneront plus de 10 minutes sur leurs trajets n'est donc pas remis en cause. Ainsi, avec la gare nouvelle, ce sont près de 4 millions de personnes supplémentaires (3 millions en l'absence de la gare nouvelle et 7 millions suite à sa mise en service) qui circuleront sur le contournement de Nîmes et Montpellier et qui bénéficieront des performances de cette infrastructure. Les gains de temps associés à ces usagers représentent un total de près de 700 000 heures par an dès la première année de la mise en service de la gare nouvelle. A l'inverse les passagers, qui circulaient déjà, via le CNM en l'absence de réalisation de la Gare Nouvelle de Manduel Redessan (3 millions voyageurs) connaîtront une perte de temps de l'ordre de 250 000 heures. Le bilan différentiel des deux est positif à hauteur de 450 000 heures annuelles.

(ii) *Sur l'accessibilité de la GNNMR*

(α) FNE LR prétend tout d'abord qu'« *il ne peut en aucun cas être affirmé que la GNNMR permet une meilleure accessibilité au réseau ferré que la situation actuelle* » (p. 22) dès lors que les habitants de Beaucaire seraient les seuls à être plus près de la GNNMR que de la gare de Nîmes centre.

En réalité, la GNNMR donnera accès au TGV à des populations qui, actuellement, n'utilisent pas la gare de Nîmes Feuchères. Il s'agit de voyageurs gardois du sud-est et bucco-rhodaniens du nord-ouest du département qui utilisent aujourd'hui les gares d'Avignon TGV et d'Aix-en-Provence TGV du fait de leur meilleure accessibilité.

Plus précisément, la GNNMR est non seulement plus accessible pour les habitants de Beaucaire, mais également pour ceux d'Uzès, ainsi qu'en témoigne le tableau 12 du dossier de demande de dérogation espèces protégées (Pièce G, p. 59 – **production 12**). L'accès à la GNNMR en véhicule particulier est également intéressant depuis Alès, Arles et Saint-Gilles.

Dans son mémoire en réplique, la requérante conteste l'amélioration de l'accessibilité pour les habitants d'Uzès, en indiquant que « *le temps de trajet entre Uzès et la gare centre de Nîmes est de 41 minutes alors que le temps de trajet entre Uzès et la GNNMR est de 42 minutes* » (p. 7). En réalité, si ces temps de trajet sans prise en compte du trafic sont similaires, la requérante semble oublier que la GNNMR se situe en dehors de toute agglomération urbaine. Par conséquent, les voyageurs qui souhaitent s'y rendre ne verront pas leur temps de trajet impacté par le trafic du centre-ville nîmois, fortement encombré durant les heures de pointe et ils bénéficieront de facilités de stationnement.

Finalement, la gare nouvelle présentera un avantage d'accès aux TGV pour plus de la moitié de ses utilisateurs et attirera de nouveaux voyageurs.

Avec la mise en service de la gare nouvelle, l'offre de service ferroviaire longue distance sera accessible dans deux gares de l'agglomération nîmoise. Les temps d'accès à la Grande Vitesse seront donc globalement réduits pour les populations vivant au sein du territoire gardois. Par exemple, actuellement 320 000 gardois ont accès à la grande vitesse en moins de 30 minutes. Avec deux gares TGV, ce nombre passe à 400 000 soit une augmentation très substantielle de 25 %.

Cette augmentation démontre également une meilleure accessibilité à la Grande Vitesse pour le territoire gardois.

Et, le seul fait que le temps de trajet des Nîmois vers la gare nouvelle soit augmenté ne suffit pas, ici non plus, à remettre en cause cet avantage, dans la mesure où la gare centrale n'est pas

supprimée. Un voyageur de l'agglomération nîmoise qui souhaite aller à Paris aura alors la possibilité de prendre son train soit à la gare de Nîmes Feuchères soit à la GNNMR. Il y aura d'ailleurs davantage de train vers Paris depuis la gare de Nîmes centre (6 TGV aller/retour par jour) que depuis la nouvelle gare (5 TGV aller/retour par jour).

Dans la majorité des cas, les voyageurs disposeront de la possibilité de prendre leur train sur le site le mieux adapté à leur lieu d'habitation et à leur mode d'accès en gare.

Ainsi, pour les habitants de l'est et du sud du Gard et de l'ouest de la Région PACA, les accès à la grande vitesse seront facilités.

Pour les voyageurs en provenance ou à destination de Nîmes centre, de l'ouest et du Nord du Gard ou de la Lozère, la gare centre restera le point d'accès privilégié à l'offre Grandes Lignes et les conditions d'accès associées ne seront pas (ou rarement) modifiées.

Ces voyageurs pourraient également être intéressés par un accès à la gare nouvelle au regard notamment de ses facilités de stationnement et également par des conditions de circulation moins contraintes qu'au centre-ville de Nîmes. Il est important de noter qu'actuellement plus de 60 % des voyageurs de la gare de Nîmes centre accèdent à la gare en voiture, avec une part importante de Nîmois.

La commission d'enquête a d'ailleurs rejeté les arguments tirés de prétendus inconvénients liés à la localisation de la gare soulevés par le public :

- ▶ « La localisation excentrée de la GNNMR est à priori fondée puisqu'il s'agit de permettre son positionnement sur nouvelle ligne à grande vitesse.

[...]

*Par ailleurs le caractère excentré de la GNNMR représente un atout pour les populations localisées sur un arc Est Sud-Ouest du Gard qui pourront accéder à cette infrastructure sans transiter par Nîmes centre. Seules les populations du nord de Nîmes ne pourront bénéficier pleinement du positionnement de cette nouvelle gare.*

*Les effets négatifs du report modal en matière de pollution et de sécurité routière concernent les usagers locaux. Ils sont toutefois marginaux au regard des effets positifs induits par les 3 900 000 voyageurs potentiels de la LGV » (rapport final de la commission d'enquête, p. 47 – production 6).*

- ▶ « Contrairement à l'inquiétude exprimée au travers de nombreuses observations du public, et notamment nîmois, la gare de Nîmes centre conservera une desserte TGV à hauteur de 17 allers-retours quotidiens en particulier vers l'Île de France.

*Les inconvénients liés à l'éloignement de la gare nouvelle invoqués par le public ne concernent que les liaisons circulant sur le CNM. Ils seront compensés, pour ces dessertes, par des temps*

*de trajets ferroviaires plus performants et des conditions d'accès en gare facilitées pour les usagers de l'Est et du Sud du département » (rapport final de la commission d'enquête, p. 115 – **production 6**).*

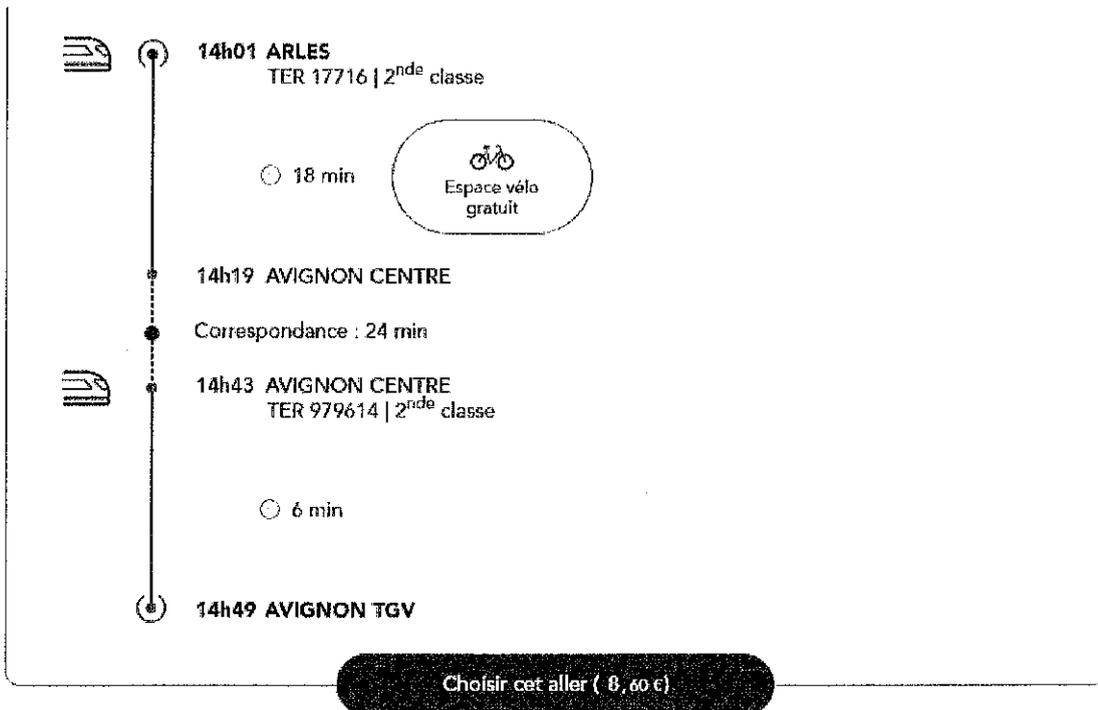
Et, à propos de la réponse apportée par SNCF Réseau à des contributions remettant en cause le modèle des gares nouvelles en périphérie d'agglomération, la commission d'enquête a souligné que, « pour le cas de la GNNMR, l'absence de gare nouvelle priverait la population d'améliorations sensibles et nécessaires de l'organisation actuelle du trafic ferroviaire local » (rapport final de la commission d'enquête, p. 107 – **production 6**).

FNE indique par ailleurs de façon caricaturale dans son mémoire en réplique que « le fait d'améliorer l'accessibilité aux trains à grande vitesse pour seulement 3,3 % des gardois ne saurait manifester un intérêt suffisant » (p. 7). Elle se fonde pour cela sur le seul temps d'accès en véhicule particulier à la gare amélioré pour les habitants de Beaucaire et Uzès.

Or, les temps de trajet ne sont pas les seuls facteurs à prendre en compte. Il a notamment déjà été indiqué qu'avec la mise en service de la gare nouvelle, l'offre de service ferroviaire longue distance sera accessible dans deux gares de l'agglomération nîmoise. Les temps d'accès à la Grande Vitesse seront donc globalement réduits pour les populations vivant au sein du territoire gardois. Par exemple, actuellement 320 000 gardois ont accès à la grande vitesse en moins de 30 minutes. Avec deux gares TGV, ce nombre passe à 400 000 soit une augmentation très substantielle de 25 %.

Par ailleurs, la requérante demande au tribunal de constater que les voyageurs en partance d'Arles et de Saint-Gilles disposent déjà d'un accès efficace à la grande vitesse par le rail :

- ▶ Elle affirme tout d'abord que « les habitants d'Arles bénéficient d'un excellent accès à la grande vitesse via la ligne TER reliant les gares d'Arles et d'Avignon TGV centre qui présente une très bonne fréquence, puis via la navette ferroviaire entre la gare d'Avignon centre et la gare TGV d'Avignon.
- ▶ Pourtant, la durée totale de ce trajet est importante (environ 50min) et il nécessite une correspondance :



- ▶ En outre, si l'on compare le trajet en TER pour les habitants d'Arles entre la gare de Nîmes centre et la GNNMR, ceux-ci gagneront 8 minutes sur leur trajet en se rendant à la gare nouvelle (et plus s'ils y rendent en voiture) et ils gagneront encore 8 minutes environ sur leur trajet en TGV en direction de Paris et 10 minutes sur leur trajet en TGV en direction de l'Espagne.
- ▶ S'agissant de la commune de Saint-Gilles, elle ne dispose pas de gare SNCF. Ses habitants n'ont donc pas d'accès direct à la grande vitesse par le rail. Pour accéder à la gare d'Avignon TGV, les habitants doivent donc se rendre en voiture jusqu'à Arles (20 minutes de trajet), prendre les deux TER précités, soit au total au moins 1h10 de trajet.
- ▶ En outre, si l'on compare le trajet en voiture pour les habitants de Saint-Gilles entre la gare de Nîmes centre et la GNNMR, il est similaire mais il sera facilité vers la GNNMR par l'absence de congestion du trafic du centre-ville nîmois et par les facilités de stationnement.

La requérante ne peut donc certainement pas soutenir que les habitants de Saint-Gilles et d'Arles disposent d'un « excellent accès à la grande vitesse via les TER » et qu'ils ne bénéficient pas d'une meilleure accessibilité à la grande vitesse grâce à la GNNMR.

Enfin, et si le choix des usagers est avant tout guidé par l'offre ferroviaire et les horaires des trains comme l'affirme la requérante, ils disposeront grâce à la GNNMR précisément d'une offre plus variée. Or, le positionnement privilégié de cette gare au sein du réseau permettra

**d'offrir aux usagers un panel de destinations plus varié**, allant de destinations internationales (Barcelone, Madrid, Londres, Bruxelles,...) et nationales (Paris, Lyon, Toulouse, Lille,...) jusqu'à des destinations locales (Montpellier, Nîmes, Arles, Tarascon, Avignon, Marseille...).

**En définitive, la GNNMR vient compléter les offres proposées par la gare d'Avignon TGV tout en permettant à la population gardoise et arlésienne de bénéficier d'une meilleure accessibilité aux lignes à grande vitesse.**

(β) Avant même d'avoir mis en avant ses « arguments » relatifs à l'organisation des correspondances, au transport par bus et à la correspondance en train (qui ne sont, en tout état de cause pas convainquant ainsi que cela sera démontré – cf. infra point iii), la requérante affirme en outre de façon péremptoire, à propos de l'organisation des correspondances, que *« les raisons d'intérêt public majeur de la gare invoquées par SNCF Réseau sont remises en cause par sa faible accessibilité et les temps d'accès augmentés par rapport aux gares existantes. Il est notable, en effet, que les gares excentrées et sans correspondance sont désertées par les voyageurs comme la gare Amiens-TGV Haute Picardie, Vendôme-TGV ou Lorraine-TGV »* (p. 23).

Si les gares citées accueillent effectivement assez peu de voyageurs, ces situations ne sont en aucun cas comparables avec la GNNMR :

- ▶ la gare Amiens-TGV Haute Picardie est située à plus de quarante kilomètres d'Amiens et plus de 48 kilomètres de Saint-Quentin ;
- ▶ la gare Vendôme-TGV est située à 6 kilomètres de la ville de Vendôme mais il n'y a aucune grande agglomération autour, la plus proche étant Blois à 40 kilomètres ;
- ▶ la gare Lorraine-TGV est située à plus de 27 kilomètres de Metz et plus de 36 kilomètres de Nancy ;
- ▶ ces gares ne sont pas interconnectées avec les services TER.

Or, en l'espèce, la GNNMR :

- ▶ est située à 12 kilomètres seulement de Nîmes, soit moins de 20 minutes en voiture ;
- ▶ est interconnectée avec le TER, qui permet de relier la gare de Nîmes centre à la GNNMR en 8 minutes seulement, ainsi que cela sera rappelé ci-dessous ;
- ▶ est située sur la ligne TGV de contournement de Nîmes et Montpellier, et les prévisions de trafic à l'horizon 2020 sont de 28 Intercités et TAGV par jour.

**Il ne peut donc en aucun cas être affirmé que cette gare est excentrée et sera désertée par les voyageurs. Près d'un million de voyageurs sont attendus à la mise en service de la gare, fin 2020. Et, les estimations de trafic prévoient une augmentation de la fréquentation comprise entre 50 % et 70 % à l'horizon 2050 étant précisé que l'horizon de la mise en service n'est pas le plus pertinent, sachant que la fréquentation et le trafic d'une gare montent sur plusieurs**

années, ce qui est parfaitement logique (un projet aussi structurant qu'une gare nouvelle est à l'évidence créé sur un horizon de moyen / long terme).

En outre, de nombreuses gares situées en dehors des agglomérations, dont les caractéristiques sont beaucoup plus proches de la GNNMR que celles citées par la requérante, connaissent une forte fréquentation : c'est par exemple le cas de Valence TGV (2 553 424 voyageurs en 2016) ou encore Avignon TGV (3 678 716 voyageurs en 2016).

(iii) *Sur l'interconnexion et l'organisation des correspondances*

Selon FNE LR, SNCF Réseau ne démontrerait pas « qu'il existe ou qu'il existera des transports collectifs nécessaires pour assurer efficacement les correspondances entre la gare historique et la future GNNMR » (p. 26).

Or, SNCF Réseau a toujours indiqué que la gare nouvelle était conçue pour permettre dès sa mise en service les liaisons entre les TER et le TGV, par son positionnement au croisement de la ligne historique interrégionale Occitanie-PACA et du contournement de Nîmes et Montpellier. Cette articulation Grande Vitesse/Grande ligne et TER a d'ailleurs été un des critères principaux dans le choix de la localisation de la gare nouvelle.

La qualité des correspondances est une des priorités du maître d'ouvrage. Elle sera assurée par :

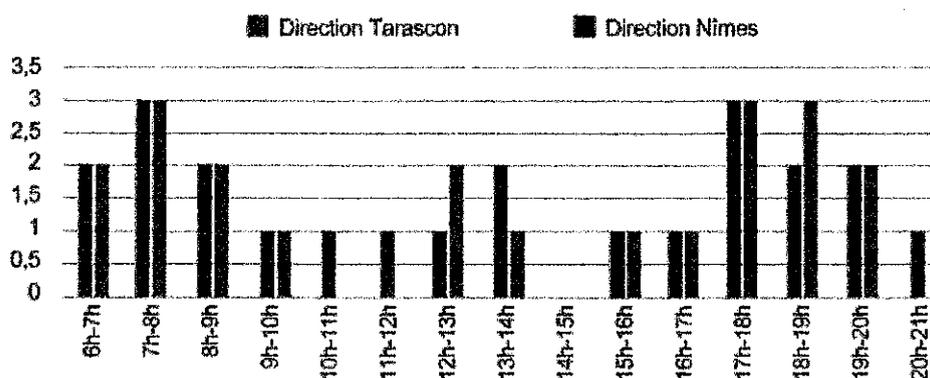
- ▶ une bonne articulation des arrêts des trains régionaux et nationaux au niveau de la gare ;
- ▶ une optimisation des cheminements piétons entre les quais TAGV et TER.

44 Trains régionaux circulent aujourd'hui au niveau du site de la gare nouvelle, et leur temps de trajet pour atteindre la gare de Nîmes centre est de seulement **8 minutes**. Les analyses en cours démontrent que les TER entre Nîmes et Tarascon disposent d'une réserve de capacité importante et le taux d'occupation des places assises aux heures de pointe dans les TER est de l'ordre de 30 % (18 % pour l'ensemble de la journée).

Et, dans la mesure où les horaires commencent à être construits seulement 2 ans avant la circulation effective des trains, le travail d'ajustement des horaires pour la mise en service de la gare est pour l'instant impossible. Plus précisément, la première réunion officielle (Comité Technique Service Annuel 2020) s'est tenue le 11 janvier 2018. Depuis, plusieurs réunions de travail se sont tenues avec les partenaires associés qui sont les Entreprises Ferroviaires (TER, TGV, Intercités/TET, Elypsos, les différentes entreprises fret) et les Autorités Organisatrices des Transports (Etat et Régions). Ce travail va se poursuivre jusqu'à janvier 2019, date à laquelle une première stabilisation de l'horaire décliné sur 24h sera retenue.

Contrairement à ce qui est affirmé par la requérante dans son mémoire en réplique n° 1 (p. 9), les études relatives aux correspondances ne sont pas renvoyées à plus tard mais sont en cours et les premiers résultats sur la base des horaires des trains actuels, mettent en évidence les nombreuses possibilités de correspondances qui pourraient être organisées tout au long de la journée (p. 40 – production 5) :

### Répartition horaire des trains TER entre Nîmes et Tarascon



Mémoire en réponse de SNCF Réseau – 6 Avril 2017

40/91

Ces correspondances seront optimisées une fois les horaires connus.

Il est donc parfaitement inexact d'affirmer comme le fait la requérante (p. 25 de la requête) :

- ▶ que la possibilité d'organiser les correspondances via les TER entre les deux gares « n'est pas démontrée » ;
- ▶ que SNCF Réseau « ne démontre pas que celles-ci sont pertinentes en proposant – par exemple – des scénarios de synchronisation des correspondances ».

Au contraire, les études déjà réalisées sur la base des horaires de trains actuels démontrent déjà qu'il existe de très nombreuses possibilités de correspondance. Et, celle-ci ne pourront qu'être améliorées une fois les horaires des trains connus.

La commission d'enquête a d'ailleurs considéré sur ce point que « Dans ces conditions de coordination le projet d'aménagement présenté permet de répondre aux besoins essentiels des usagers » (p. 45).

Au demeurant, le Tribunal ne manquera pas de constater que la requérante se garde bien de fournir le moindre élément apportant un quelconque commencement de preuve d'un éventuel problème sur les possibilités de correspondances.

S'agissant des temps de rupture de charge, SNCF Réseau n'a pas attendu la remarque de la requérante pour découvrir qu'ils existent. Au contraire, ce temps a déjà été anticipé puisqu'il est prévu d'optimiser les cheminements piétons entre les quais TAGV et TER de façon à le réduire au maximum : le bâtiment-voyageurs, situé à l'intersection des lignes TER et TAGV, est conçu de manière à permettre la simplicité et la fluidité du cheminement des voyageurs (Pièce F DUP – point 3.1.2 et 3.1.3 – p. 50).

S'agissant du transport par bus, les lignes périurbaines existantes du réseau Tango qui permettent aux Manduellois et aux Redessanais de rejoindre la Gare routière de Nîmes seront modifiées afin de desservir la gare nouvelle et les fréquences actuelles seront adaptées par Nîmes Métropole en fonction de l'évolution des besoins :

- ▶ ligne 31 : 1 passage / heure ; trajet entre 20 et 30 minutes pour Redessan selon les arrêts et trajet de 20 minutes pour la gare de Nîmes Feuchères au regard des horaires 2015 ;
- ▶ ligne 32 : 2 passages / heure ; trajet entre 30 et 45 minutes pour Manduel selon les arrêts et trajet de 40 minutes environ pour la gare de Nîmes Feuchères au regard des horaires 2015.

Les fréquences indiquées le sont à titre informatif et il ne peut bien entendu s'agir que d'une base minimale de correspondances puisque ces fréquences seront adaptées par Nîmes Métropole en fonction des besoins.

Pour compléter ces lignes, la ligne de bus interurbaine E51 du réseau départemental EDGARD permet de relier Redessan et Manduel à Beaucaire et à Nîmes par la RD999.

Enfin, FNE LR affirme que « *les difficultés de liaison entre la gare de Nîmes-centre et la gare de Manduel font apparaître la nécessité pour une exploitation correcte – en cas d'évolution du trafic à la hausse – de mettre en place une navette ferroviaire qui consisterait en la réalisation d'un 3<sup>ème</sup> voie « origine terminus » Manduel-Nîmes centre* » (p. 25).

Mais en réalité, d'une part, il a déjà été démontré ci-dessus qu'il n'existe aucune difficulté de liaison et les deux gares, et, d'autre part, la requérante indique elle-même que cette navette ne serait nécessaire qu'en cas d'évolution du trafic à la hausse.

Le besoin de navette ferroviaire n'est ainsi pas encore avéré et le programme de la gare nouvelle ne comprend pas cet équipement. C'est donc tout à fait légitimement que SNCF n'a pas étudié les impacts de ce projet éventuel (contrairement à ce que recommandait, à tort, l'autorité environnementale) et qu'elle renvoie dans son mémoire en réponse à des études en cours :

*« Au titre du Contrat de Plan Etat Région une étude prospective, technique et de desserte a été engagée début 2017 afin de permettre aux autorités organisatrices des transports de définir puis de décider des orientations de l'offre en fonction des besoins et des coûts d'exploitation. L'opportunité et l'intérêt de la 3<sup>ème</sup> voie à quai seront examinés lors de cette étude » (Production 5, p. 26).*

La requérante ne peut ainsi pas reprocher à SNCF Réseau de « refuser » d'étudier l'option de la navette ferroviaire ni de « renvoyer à plus tard » l'étude précise de la possibilité de la 3<sup>ème</sup> voie à quai, alors que ces études sont en cours.

En outre, l'augmentation de trafic attendue n'étant pas immédiate, il n'existe aucune contradiction entre le fait pour SNCF Réseau d'indiquer que les estimations de trafic prévoient une augmentation de la fréquentation de la gare à l'horizon 2050 et le fait de renvoyer à des études en cours. C'est en réalité en parfaite correspondance avec ce calendrier que les études sont réalisées.

**Enfin, et alors que la charge de la preuve lui incombe, la requérante ne démontre aucunement que l'organisation de correspondances de qualité entre la gare de Nîmes et la GNNMR est impossible et que la gare nouvelle sera donc inaccessible.**

(iv) Sur la saturation de la ligne historique

La requérante prétend que la GNNMR n'apporterait pas d'avantages en termes de rééquilibrage des circulations entre la ligne classique et le CNM ; la création de la GNNMR n'apporterait rien au report rendu possible par la création du CNM (p. 26 de la requête).

Sur ce point, FNE LR cite un court extrait du mémoire en réponse de SNCF Réseau aux observations de la commission d'enquête, alors que l'ensemble des explications données par le maître d'ouvrage (Q4, p. 30 à 35 du mémoire en réponse – **production 5**) démontre incontestablement quels sont les avantages de la création de la GNNMR en termes de rééquilibrage des circulations et d'augmentation de capacité.

Tout d'abord, il faut rappeler que :

- ▶ les conclusions du rapport de l'Observatoire de la Saturation Nîmes Perpignan, mis en place en novembre 2013 sous le pilotage du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) en collaboration avec les différents acteurs du système ferroviaire mettent en relief la forte utilisation actuelle de l'axe et son incapacité à accueillir la croissance attendue des trafics, traduisant ainsi la limite de capacité de la ligne existante : « *Les résultats confirment et objectivent une utilisation très importante de la ligne, notamment entre Nîmes et Montpellier* » [...] « *Cette forte utilisation crée [...] un verrou limitant le nombre de circulations aux heures de pointe et bridant voire empêchant les évolutions* » ;
- ▶ l'axe Nîmes Montpellier est le plus utilisé du réseau ferré en Occitanie avec plus de 54 000 circulations annuelles en 2015 et qu'il est caractérisé par une forte mixité des circulations, de politiques d'arrêt, et des vitesses pratiquées ;
- ▶ l'itinéraire littoral entre Nîmes et Perpignan n'offre aucune solution alternative en cas d'incident important sur la ligne, et ceux-ci sont fréquents ;
- ▶ le positionnement du nœud Nîmois au sein du réseau ferré, et notamment son caractère d'étoile ferroviaire à la croisée de plusieurs lignes ferroviaires majeures (Ligne classique Nîmes Montpellier, ligne à grande vitesse, Ligne fret de la Rive Droite du Rhône, lignes régionales Nîmes-Le Grau du Roi et des Cévennes) est à l'origine d'un usage important de la gare de Nîmes centre ;
- ▶ Nîmes centre est la gare régionale présentant le niveau d'utilisation le plus important de l'axe méditerranéen avec près de 80 000 mouvements de trains en gare en 2015 alors qu'elle est la gare disposant des infrastructures les moins dimensionnées avec 4 voies à quai et 1 passante.

Et, dans son mémoire en réponse, SNCF Réseau fait état en toute transparence des avantages apportés par le CNM seul et par la gare de Montpellier Sud de France, mais indique également que ces avantages doivent être relativisés et que la GNNMR est donc nécessaire pour remédier aux problèmes sus évoqués :

- ▶ « *A la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier, la majorité des trains de fret basculeront de la ligne historique vers la ligne nouvelle, venant ainsi libérer de la capacité sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier. Mais, bien que les circulations de trains de marchandise représentent 24 % des circulations de l'axe, les gains de capacité à l'heure de pointe du soir resteront faibles. En effet, les circulations de trains de marchandise en période de pointe*

représentent moins de 2 trains sur 12, soit 15% des trains circulant à cette période » (p. 33 du mémoire en réponse – **production 5**) ;

- ▶ « La mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle. Ces changements d'itinéraires permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique, mais ne concerneront que de manière marginale la période de pointe du soir » (p. 34) ;
- ▶ « La volonté du Conseil Régional Occitanie de développer un cadencement au quart d'heure sur cet axe, suite à la mise en service du CNM, entrainera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir. Le report d'itinéraire des trains de fret et de trains Grandes Lignes ne compensera pas suffisamment le besoin de capacité pour ces nouvelles circulations régionales, augmentant ainsi les contraintes associées aux conditions de circulations sur la ligne actuelle. Ainsi, la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France permettra de dégager de la capacité sur la ligne historique. Pour autant, cela ne répondra pas simultanément aux besoins de développement de l'offre régionale sur cet axe et d'amélioration significative des conditions de circulation » ;
- ▶ La mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan sera accompagnée d'un basculement plus important des circulations Grandes Lignes (TAGV, Intercités) de la ligne classique vers le CNM. Ces basculements de trains de voyageurs libéreront de manière significative de la capacité sur la ligne classique, notamment aux heures de pointe et permettra donc d'améliorer les conditions de circulations sur la ligne historique, tout en préservant la possibilité d'un développement de l'offre sur cet axe.
- ▶ Par ailleurs, avec la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan, l'itinéraire alternatif permis par le Contournement de Nîmes Montpellier gagnera en pertinence en offrant la possibilité, en cas d'incident majeur sur la ligne historique, de maintenir la desserte TAGV des villes de Nîmes et de Montpellier via un passage des trains par la ligne nouvelle.
- ▶ Cette nouvelle modalité d'exploitation ferroviaire de l'axe littoral, qui limite considérablement la rétention des trains en cas de perturbation, permettra aussi un retour plus rapide à une exploitation normale de la ligne classique.

Dans ces conditions, s'il est évident que la réalisation du CNM et la création de la gare Montpellier Sud de France présentent déjà d'importants avantages, il ne fait également aucun doute que la GNNMR présente des avantages qui lui sont propres, et sa création était indispensable pour améliorer de façon significative les conditions de circulation.

Vouloir « absorber » les intérêts et les avantages de la GNNMR dans ceux des projets de CNM voire de la nouvelle gare de Montpellier constitue donc une présentation particulièrement faussée des faits de l'espèce qui ne saurait être retenue par le tribunal de céans.

Sur ce point, la commission d'enquête ne s'y est pas trompée et a considéré que les travaux de l'Observatoire de la Saturation Nîmes Perpignan « montrent en fait que la ligne historique constitue un point d'étranglement qui rend toute évolution impossible. Le délestage du seul trafic fret sur la ligne CNM ne suffit pas pour permettre l'amélioration des liaisons TER telle qu'envisagée par la Région du fait des contraintes occasionnées par la cohabitation sur une même ligne de 2 types de trafic différents (omnibus TER et TGV). Le report d'une partie des liaisons à grande vitesse et Intercités sur la voie CNM est de nature à améliorer la fluidité du trafic sur la ligne historique » (rapport de la commission d'enquête, p. 52 – production 6).

Visiblement à court d'argument, FNE LR revient ensuite (p. 26) sur les prétendus problèmes d'interconnexion. SNCF Réseau a déjà répondu sur ce point (supra point iii).

Dans son mémoire en réplique n° 1, malgré les rappels effectués par SNCF Réseau dans son mémoire en défense sur la saturation de la ligne ainsi que les précisions apportées sur les bénéfices propres de la GNNMR, la requérante se contente d'indiquer que la mise en service du CNM et de la nouvelle gare de Montpellier « permettent donc un basculement d'environ 30 % (24 % pour le CNM + 5,5 % pour la gare nouvelle de Montpellier) des trains qui circulent entre Nîmes et Montpellier sur la ligne historique vers le CNM » et que « dans ces conditions, il n'est pas sérieux d'affirmer que la GNNMR est nécessaire pour lutter contre la saturation de la ligne historique et cela, même aux heures de pointe » (p. 11-12).

Or, tout d'abord, les 24 % font référence aux trains de frets en période normale alors qu'il a été indiqué que ces trains ne représentent que 15 % en période de pointe, et que la libération de capacité est précisément insuffisante en période de pointe. La requérante l'a d'ailleurs parfaitement compris puisqu'elle le rappelle elle-même. Mais cela ne l'empêche pas de prendre en compte les 24 % dans son calcul...

Ensuite, si la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera effectivement accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle, ces changements d'itinéraires permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique uniquement de manière marginale et à la période de pointe du soir.

Or, cette meilleure disponibilité de la ligne historique à la période de pointe du soir ne libérera pas de capacité puisque celle-ci sera utilisée pour développer un cadencement au quart d'heure des trains régionaux comme souhaité par le Conseil Régional Occitanie, ce qui entraînera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir.

Ainsi, le CNM et la gare de Montpellier ne libéreront finalement qu'une capacité marginale aux heures de pointes du matin et ne libéreront aucune capacité aux heures de pointe du soir.

Compte tenu de la saturation actuelle de ce nœud ferroviaire Nîmois, ces libérations de capacité ne sont pas suffisantes.

En tout état de cause, la requérante n'apporte aucun élément qui prouverait, au regard des conditions de saturation de la ligne historique exposées par SNCF Réseau, que le fait que le CNM et la gare de Montpellier permettent un basculement de certains trains rendent la construction de la GNNMR inutile.

(v) *Sur l'étude socio-économique*

En ce qui concerne l'évaluation socio-économique, FNE LR développe une « argumentation » étrange, faite d'affirmations péremptoires sans autre fondement que sa propre opinion, elle-même visiblement inspirée par l'analyse erronée de l'autorité environnementale. Elle ne démontre pas en quoi l'étude socio-économique valoriserait les avantages du CNM ou de la gare de Montpellier Sud-de-France autrement qu'en citant des remarques de l'autorité environnementale.

La requérante affirme notamment qu'« en faisant de la GNNMR la condition nécessaire au bon fonctionnement du CNM et de la gare de Montpellier, SNCF Réseau semble remettre en cause l'intérêt intrinsèque de chacun de ces aménagements » et que « l'étude socio-économique de la GNNMR produite par SNCF Réseau ré-intègre, au profit de la gare nouvelle Nîmes-Manduel, des avantages qui avaient déjà été justifiés initialement le CNM et la gare de Montpellier » (p. 27).

Cet argument est particulièrement faux et montre encore une fois la capacité de la requérante à déformer la réalité.

En effet, SNCF Réseau n'a jamais fait de la GNNMR la condition nécessaire au bon fonctionnement du CNM et de la gare de la nouvelle gare de Montpellier. Ces projets présentent des avantages en eux-mêmes qui ont été décrits dans leurs déclarations d'utilité publique respectives et ce n'est pas l'objet du présent litige que d'en discuter.

En revanche, et cela n'a rien de contradictoire avec la précédente affirmation contrairement à ce que tentent de laisser croire la requérante, la GNNMR présente des avantages supplémentaires propres à sa réalisation qui vont au-delà des avantages déjà existants du fait du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier.

Ainsi, il vient d'être indiqué que :

- ▶ avec la mise en service du CNM, le basculement des trains de fret entraîne des gains de capacité mais que ceux-ci sont faibles à l'heure de pointe du soir ;

- ▶ la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle, qui permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique, mais ne concerneront que de manière marginale la période de pointe du soir ;
- ▶ la mise en service du CNM a conduit le Conseil Régional Occitanie à développer un cadencement au quart d'heure sur cet axe, ce qui entrainera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir. Le report d'itinéraire des trains de fret et de trains Grandes Lignes ne compensera pas suffisamment le besoin de capacité pour ces nouvelles circulations régionales, augmentant ainsi les contraintes associées aux conditions de circulations sur la ligne actuelle. Ainsi, la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France permettra de dégager de la capacité sur la ligne historique. Pour autant, cela ne répondra pas simultanément aux besoins de développement de l'offre régionale sur cet axe et d'amélioration significative des conditions de circulation.

**Dans ce cadre, si les avantages du CNM et de la gare de Montpellier ne sont pas remis en question, il est clair que de nouvelles améliorations sont possibles.**

La GNNMR permet justement ces nouvelles améliorations, en permettant notamment :

- ▶ un basculement plus important des circulations Grandes Lignes (TAGV, Intercités) de la ligne classique vers le CNM (28 trains Grandes Lignes contre 10 trains Grandes Lignes en l'absence de la GNNMR, qui :
  - libérera de manière significative de la capacité sur la ligne classique : basculement de 18 trains, soit 12 % des circulations actuelles de l'axe (à titre de comparaison la gare de Montpellier Sud de France permettra de basculer 10 trains Grandes Lignes), notamment aux heures de pointe et permettra donc d'améliorer les conditions de circulations sur la ligne historique (et notamment sa régularité), tout en préservant la possibilité d'un développement de l'offre sur cet axe ;
  - permettra une augmentation de l'offre de transports du quotidien sur la ligne classique ;
- ▶ de maintenir la desserte de Nîmes et de Montpellier en cas d'incident majeur sur la ligne historique ;
- ▶ un retour plus rapide à une exploitation normale de la ligne classique : en effet, lorsque le niveau d'utilisation de l'infrastructure est plus faible (ligne et gare), un train en retard impacte bien moins les autres trains.

D'ailleurs, dans l'étude socio-économique, rien ne permet de penser que les avantages du CNM ou de la gare de Montpellier Sud-de-France seraient valorisés. Au contraire, la simple lecture de l'évaluation démontre que les avantages pris en compte sont uniquement ceux apportés par la création de la gare nouvelle.

1. Tout d'abord, en ce qui concerne les effets directs du projet, ont été mis en avant :

- ▶ L'amélioration de l'offre de service ferroviaire :
  - Une meilleure accessibilité à la Grande Vitesse pour le territoire gardois :  
Après la mise en service de la gare nouvelle, l'offre de service ferroviaire longue distance sera accessible dans les deux gares de l'agglomération nîmoise.  
Les conditions d'accès à la Grande Vitesse resteront les mêmes pour les habitants de l'ouest et du centre-ville à partir de l'offre Grandes Lignes présente en gare centre. Les habitants de l'est, du nord et du sud de l'agglomération auront la possibilité de rejoindre soit la gare nouvelle, soit la gare centre.  
Pour la majorité de ces territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits, améliorant ainsi l'accès à la Grande Vitesse des populations vivant au sein de ce territoire.
  - Une offre de transport régionale performante :  
La création de la gare nouvelle induira le développement d'une offre ferroviaire régionale performante et fréquente pour le futur pôle d'échange. Cela permettra de diffuser l'offre TER au sein du territoire local, qui était principalement tourné vers l'automobile pour les déplacements quotidiens en direction de Nîmes ou de Beaucaire, et entrainera une évolution des comportements en faveur du mode ferroviaire.
  - Un pôle d'échange multimodal au centre des mobilités locales :  
La mise en service de la gare et de son pôle d'échange sera à l'origine d'une réorganisation des déplacements au sein d'un périmètre élargi. Avec notamment, la restructuration des réseaux de bus urbains, TANGO, et départementaux, la réorganisation des cheminements piétons et cyclistes et les aménagements de voirie nécessaire au stationnement et à l'accès de la gare, le pôle d'échange assurera un rôle de centralité pour la diffusion et le rabattement à l'échelle locale.
  - Des temps de parcours diminués pour les trafics en transit Les TAGV empruntant le CNM bénéficient d'une réduction de leur temps de parcours de 10 min environ sur l'itinéraire Nîmes-Montpellier :

La mise en service de la gare nouvelle induira le basculement de plusieurs TAGV sur le CNM et fera donc bénéficier à tous les voyageurs ferroviaires en transit présents dans ces TAGV du gain de temps de 10 minutes. Ces gains de temps seront également à l'origine d'une augmentation des mobilités longue distance en transit, créant de nouveaux usagers du mode ferroviaire qui seront à la fois des voyageurs reportés des modes concurrents (route et air) et des trafics induits.

Ainsi, avec la gare nouvelle, ce sont près de 4 millions de personnes qui circuleront sur le contournement de Nîmes et Montpellier (contre 2,6 millions de voyageurs sans la GNNMR) et qui bénéficieront des performances de cette infrastructure. Les gains de temps associés à ces usagers représentent un total de près de 700 000 heures par an dès la première année de la mise en service de la gare nouvelle.

- Une amélioration des conditions de circulation sur la ligne classique :  
A la mise en service de la gare nouvelle, le report d'itinéraire d'une partie des trains Grands Lignes de la ligne classique vers le contournement de Nîmes et Montpellier sera à l'origine de gains de capacité sur l'axe historique et donc d'une amélioration de la régularité de cette ligne.

Les reports d'itinéraire associés à la mise en service de la gare permettront de diminuer de près de 20% les circulations sur l'axe historique et seront donc à l'origine d'un gain de régularité et de capacité pour notamment les services ferroviaires régionaux entre Nîmes et Montpellier.

► Impact du projet de gare sur l'emploi :

- Emplois concernés avant et durant la phase de construction : les emplois mobilisés par le projet sont estimés à 467 emplois directs par an (emplois nécessaires aux études et à la construction des infrastructures) et 392 emplois indirects par an (emplois impliqués dans les industries amont pour la fabrication des fournitures nécessaires à la réalisation du projet) ;
- Mesures incitatives : des dispositions peuvent être prises notamment dans l'organisation et la passation des marchés en incluant par exemple une clause relative à l'insertion sociale et locale et les retours d'expérience des projets routiers et ferroviaires montrent que l'emploi local peut également être favorisé grâce à une concertation des acteurs et à une anticipation des besoins en main d'œuvre (formation, etc.).

2. Ensuite, au titre des **effets indirects**, ont été relevés :

- ▶ Le report modal, et notamment les reports de la voiture vers les trains régionaux, suite à la mise en service d'une offre régionale performante au niveau de la gare nouvelle de Nîmes Manduel Redessan ainsi que les reports routiers et ariens des voyageurs longue distance, associés aux gains de performance des trains circulant via le contournement Nîmes Montpellier et desservant la gare nouvelle.
- ▶ Sécurité routière : la diminution du trafic routier, par report modal vers le mode ferroviaire, est source d'une baisse de l'accidentologie routière.
- ▶ Réduction de la pollution locale et de l'effet de serre : la diminution de la circulation routière et de la demande aérienne entrainera également une diminution de la pollution émise et une diminution des émissions de gaz à effet de serre, notamment du CO2 (diminution des émissions de CO2 à hauteur de 570 000 tonnes sur l'ensemble de la durée d'évaluation soit 50 ans).
- ▶ Réduction de la congestion routière : bien que le projet induise une augmentation des circulations routières aux abords de la gare nouvelle, il générera à une échelle plus large une diminution des circulations routières. Cette diminution sera donc à l'origine d'une réduction de la congestion routière.

3. Enfin, des **effets d'opportunité** :

- ▶ Les effets d'image : une gare nouvelle modifie l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert et permet à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.
- ▶ Les effets d'intégration et de structuration du territoire : le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.
- ▶ Les effets économiques :
  - Développement des activités économiques : une gare est un facteur de compétitivité du territoire au sein duquel elle s'inscrit, en permettant notamment de connecter cet espace aux autres territoires desservis par le système ferroviaire. Ainsi, elle permet d'élargir les aires de marché et peut assurer la mise en réseau des clients et fournisseurs.
  - Tourisme (étant précisé que les effets de la mise en service d'une nouvelle infrastructure sur le tourisme ne sont constatés que si des potentialités touristiques fortes préexistaient, ce qui est le cas en l'espèce).

- Foncier : la mise en service d'une gare nouvelle a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image. La gare peut donc être un facteur d'attractivité pour le territoire, entraînant l'installation de populations ou d'entreprises aux abords de celle-ci et induisant, par une augmentation de la demande de logement ou de locaux, des effets sur le marché de l'immobilier.

FNE LR fait par ailleurs état d'une note de l'autorité environnementale du 13 septembre 2017, c'est-à-dire largement postérieure à l'évaluation socio-économique du projet de GNNMR et donc totalement inopérante en l'espèce. Elle ne fait d'ailleurs que reprendre l'argument faux (ainsi que cela vient d'être largement démontré) selon lequel le projet de GNNRM incorporerait les avantages du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier.

En outre, les critiques ayant pour fondement l'avis de l'autorité environnementale exposées par la requérante dans son mémoire en réplique n° 1 sont manifestement infondées :

- ▶ il est parfaitement classique que l'horizon temporel de l'évaluation soit de 50 ans ;
- ▶ la valorisation du report modal est justifiée contrairement à ce que l'Ae a considéré : le paragraphe 5.2.1 de l'évaluation socio-économique porte précisément sur ce point (**production 11**, p. 33) ;
- ▶ il est impossible d'affirmer comme le fait l'autorité environnementale dans sa remarque citée par la requérante (p. 14) que « *le dossier affirme sans le justifier que « pour la majorité des territoires, l'accès à la gare nouvelle sera plus aisé et les temps d'accès seront réduits »* » alors que cette phrase extraite du paragraphe 5.1.1.1 de l'évaluation socio-économique (**production 11**, p. 32) n'est en réalité qu'un résumé de cet effet du projet et que l'ensemble de l'étude d'accessibilité est présentée notamment dans l'étude d'impact : **production 10**, p. 242 et suivantes.
- ▶ S'agissant des émissions de CO2, si le détail du calcul ne figure pas dans l'évaluation socio-économique, l'ensemble des sources utilisées dans l'évaluation sont citées au chapitre 1.2.1, et notamment la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, élaborée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) ainsi que les fiches outils du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, datant du 7 Octobre 2014, relative à l'évaluation des projets de transport (**production 11**, p. 7), de sorte que ces informations et leur bien-fondé étaient parfaitement vérifiables.

Aussi, la simple citation de l'avis de l'autorité environnementale sans autre raisonnement à l'appui ne saurait valoir argumentation et encore moins permettre de s'assurer de sa pertinence.

(B) Sur la prétendue absence de démonstration de l'intérêt du projet en termes de développement du territoire gardois

Au terme d'une argumentation particulièrement confuse et souvent contradictoire, FNE LR soutient qu'en omettant de présenter et d'évaluer les inconvénients liés aux développements urbains induits par la GNNMR, SNCF Réseau ne démontre pas que cette dernière présente une raison impérative d'intérêt public majeur (p. 29 à 33 de la requête).

Selon la requérante :

- « Premièrement [...] au stade de l'autorisation de l'aménagement de la gare, il convient au minimum de s'assurer que ce développement urbain inévitable car nécessairement induit par la gare est possible compte tenu des enjeux environnementaux qui caractérisent la zone » (p. 30 de la requête) ;
- « Deuxièmement, il ne peut pas être sérieusement soutenu qu'une gare autour de laquelle aucun développement urbain ne serait prévu ou envisagé puisse être déclarée d'intérêt public majeur » (p. 30 de la requête) ;
- « Troisièmement la soi-disant incertitude du projet Magna Porta doit manifestement être relativisée » (p. 30 de la requête) ;
- « Quatrièmement, SNCF Réseau ne peut à la fois affirmer que la GNNMR présente un intérêt en termes de développement urbain et éviter toute évaluation des impacts sur l'environnement de l'urbanisation que la GNNMR appelle » (p. 30 de la requête).

Ce faisant, FNE LR opère manifestement une confusion entre le projet de GNNMR et le projet de développement urbain porté par Nîmes Métropole et lie, à tort, tout avantage apporté par la gare en termes de développement du territoire gardois à ce deuxième projet distinct.

(i) Tout d'abord, le tribunal ne pourra que constater que l'ensemble des effets positifs et négatifs, directs et indirects du projet ont été étudiés dans l'étude d'impact :

7.3	EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE MILIEU PHYSIQUE.....	262
7.3.1	Le relief.....	262
7.3.2	Le climat.....	262
7.3.3	La géologie.....	263
7.3.4	Les eaux souterraines.....	268
7.3.5	Les eaux superficielles.....	270
7.3.6	Les risques naturels.....	275
7.4	EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE MILIEU NATUREL.....	276
7.4.1	Effets prévisibles du projet.....	278
7.4.2	Mesures d'atténuation.....	279
7.4.3	L'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 FR9112015 « Costières Nîmoises ».....	302
7.5	EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE MILIEU HUMAIN ET LA SOCIO-ECONOMIE.....	303
7.5.1	La population.....	303
7.5.2	L'emploi et les activités économiques.....	304
7.5.3	Le bâti et les biens matériels.....	306
7.5.4	L'activité agricole.....	308
7.5.5	Bols du Mas Larrier.....	315
7.5.6	Tourisme et loisirs.....	319
7.5.7	Les déplacements.....	319
7.5.8	Les réseaux, servitudes et les équipements.....	328
7.5.9	Les risques technologiques.....	332
7.5.10	L'ambiance sonore.....	332
7.5.11	Les vibrations.....	343
7.5.12	La qualité de l'air.....	344
7.5.13	Les déchets.....	350
7.6	EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE.....	351
7.6.1	Effets temporaires et mesures associées.....	351
7.6.2	Effets permanents et mesures associées.....	352
7.7	EFFETS ET MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE.....	354
7.7.1	Effets temporaires et mesures associées.....	354
7.7.2	Effets permanents et mesures associées.....	355
7.8	ADDITION ET INTERACTIONS DES EFFETS.....	365
7.8.1	Les effets temporaires.....	365
7.8.2	Les effets permanents.....	367
8	EVALUATION DES EFFETS SUR LA SANTE.....	369

Et, l'évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 « Costières Nîmoises » a fait l'objet d'une étude spécifique : pièces G-1 et G-2 du dossier DUP et aux pièces F-1 et F-2 du dossier de demande d'Autorisation unique.

(ii) S'agissant plus précisément des **effets des éventuels développements urbains**, ils sont présentés dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact :

Chapitre 12 : « *Conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation* », p. 476 (**production 10**).

(iii) Ensuite, s'agissant du projet PUM ou Magna Porta, il a déjà été indiqué que celui-ci ne fait pas partie du programme de travaux composé des projets GNNMR et « avenue de la gare ».

En effet, par sécurité, SNCF Réseau et Nîmes Métropole avait saisi l'Autorité Environnementale début 2015 pour une demande de cadrage préalable dans le but de déterminer si ce projet constituait un programme de travaux avec les projets de gare nouvelle et « avenue de la gare ».

Lors de la visite du site par l'Autorité Environnementale, Nîmes Métropole avait présenté à l'autorité environnementale l'avancement des réflexions au sujet du projet urbain ainsi que la nécessité de concertation et d'accompagnement par les acteurs locaux.

Dans son avis en réponse de juin 2015, l'autorité environnementale a laissé les maîtres d'ouvrage libres d'intégrer tout ou partie du PUM dans le programme de travaux. En effet, consciente des difficultés et des délais nécessaires à la définition d'un projet d'aménagement urbain, l'autorité environnementale avait formulé ses recommandations de la manière suivante :

*« 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**).

En décembre 2015, Nîmes métropole a informé SNCF Réseau d'une remise en question du projet urbain et de délais de concertation plus importants.

Dans ce contexte, et conformément à l'avis de l'autorité environnementale qui laissait les maîtres d'ouvrage décider du meilleur choix en fonction de l'état d'avancement du projet, SNCF Réseau et Nîmes métropole ont décidé de ne pas intégrer le projet urbain au programme de travaux.

**Il ne s'agissait d'ailleurs en réalité que de l'application stricte de la jurisprudence administrative, qui retient de manière constante que pour être qualifié de « programme » au sens du code de l'environnement, un ensemble de travaux, ouvrages, ou aménagements doit logiquement avoir été arrêté de manière certaine, ce qui n'était pas le cas du projet PUM** (voir par exemple CE 21 mai 2011 *Association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon-Satolas*, req. n° 211461 et CE 27 juin 2005 *Goislard de Monsabert et a.*, req. n° 262028 : Mentionné aux Tables du Rec. CE).

Sur ce point, la commission d'enquête a considéré que :

*« Les éléments apportés par le MO permettent de lever l'ambiguïté quant à l'imbrication de ce projet avec l'enquête en cours notamment en matière de calendrier de mise en œuvre, d'emprise foncière prévisible et d'impact environnemental. 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. »* (Rapport final de la commission d'enquête, p. 69 – production 6).

**Ainsi, en l'absence de programme de travaux, l'étude d'impact n'avait pas à comporter une appréciation des impacts du projet PUM.**

(iv) L'autre fondement qui aurait pu justifier une étude des impacts du projet PUM est celui de l'analyse des effets du projet avec les autres projets connus, exigée par l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui définit le contenu de l'étude d'impact.

Mais les « projets connus » qui doivent être pris en compte sont précisément définis par l'article précité comme ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'un document d'incidences ou ont fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Et il en va de même des projets à prendre en compte dans le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 (R. 414-23 du code de l'environnement), le juge administratif considérant que « si l'étude d'incidences doit tenir compte des effets cumulés du projet sur lequel elle porte avec d'autres projets existants ou en cours, il n'en va pas de même lorsque la réalisation desdits projets est encore hypothétique ou que leurs caractéristiques ne sont pas définies » (CE 21 février 2013 *association pour la protection du site de Veillas*, n°350294).

Or, en l'espèce, au moment du dépôt de l'étude d'impact et de l'étude des incidences Natura 2000, le projet PUM n'était qu'au stade de la volonté politique et donc hypothétique, il n'avait fait l'objet d'aucune décision formalisée, et encore moins d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale.

**Il n'entraîne donc pas dans la définition des « projets connus » précitée.**

**Il résulte de ce qui précède que ni l'étude d'impact ni l'étude d'incidences Natura 2000 n'avaient à étudier et présenter les impacts du projet urbain porté par Nîmes Métropole.**

**Il n'existe aucune insuffisance du dossier sur ce point.**

Depuis, le projet urbain tel qu'il était envisagé en 2015 a d'ailleurs notablement évolué et il n'est toujours pas stabilisé à ce jour. En effet, Nîmes Métropole envisagerait à présent un projet de développement économique dénommé « Magna Porta ». Des réflexions sont menées sur son implantation, son programme, sa vocation, sa taille, son calendrier, etc...

Sur ce point, la tentative de la requérante de faire passer ce projet comme certain et totalement défini (p. 30) est vaine :

- ▶ les récentes communications de Nîmes Métropole ainsi que le site internet du projet ne changent rien au fait qu'une décision formalisée n'est intervenue et que les contours du projet ne sont pas encore définis ;
- ▶ si un périmètre de zone d'aménagement différée a bien été arrêté par la préfecture, son objectif n'est pas de délimiter le projet urbain de la métropole, mais de prévenir la spéculation foncière qui aurait inévitablement lieu en amont du développement économique des environs de la gare ;
- ▶ surtout, il s'agit d'un argument totalement inopérant à l'encontre du contenu des dossiers soumis à enquête publique, la recherche des projets connus étant bien entendu réalisée juste avant le dépôt des dossiers ;
- ▶ c'est, du reste, la raison pour laquelle seuls les éléments du projet porté par Nîmes Métropole connus au moment de la réalisation de l'étude d'impact ont été intégrés dans le chapitre 12 de l'étude d'impact, intitulé « *conséquences prévisibles des projets sur le développement éventuel de l'urbanisation* » (pièce E, p. 476 – **production 10**).

La commission d'enquête ne s'y est d'ailleurs pas trompée, en relevant que « *le projet de PUM n'est pas encore abouti et que la ZAD évoquée dans la contribution qui est à l'origine de cette question, a vocation unique à lutter contre les mouvements spéculatifs. Elle ne préfigure donc pas le futur périmètre d'urbanisation* » (rapport final de la commission d'enquête, p. 103 – **production 6**).

**C'est donc sans aucun fondement et en contradiction complète avec les obligations réglementaires existantes que FNE LR affirme que SNCF Réseau aurait dû étudier les impacts sur l'environnement du projet PUM ou Magna Porta.**

(v) Dans son mémoire en réplique n° 1, contrainte de reconnaître que les projets PUM ou Magna Porta ne constituent pas un programme de travaux ni des « projets connus », FNE persiste dans son argumentation mais cette fois sans aucun fondement juridique.

Le seul argument au soutien de ce moyen est la « recommandation clairement répétée à plusieurs reprises par l'Ae dans ses différents avis » (p. 19 du mémoire en réplique n° 1).

Pourtant, il a déjà été indiqué que l'avis de cadrage de 2015 :

- ▶ a été rendu dans un contexte différent, avant la remise en cause du projet PUM et sa redéfinition en projet « Magna Porta » (qui est encore en cours de définition) ;
- ▶ laissait une importante marge de manœuvre à SNCF Réseau et à Nîmes Métropole pour retenir « un périmètre qui permette une analyse pertinente des impacts cumulés » : c'est donc en parfait accord avec cette recommandation que SNCF Réseau et Nîmes métropole ont décidé de ne pas intégrer le projet urbain au programme de travaux.

De plus, les termes mêmes des extraits de l'avis de cadrage cités par la requérante révèlent qu'en raison notamment de l'absence de définition précise du projet encore potentiel, l'autorité environnementale reste très prudente et ne formule aucune recommandation impérative :

- ▶ « 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'opération » ;
- ▶ « La première phase du projet urbain multimodal [...] semble, pour l'Ae [...] » ;
- ▶ « 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 ».

Malgré cette absence de toute recommandation impérative, FNE en tire étrangement la conclusion suivante : « Ainsi, au-delà de la question du périmètre du programme de travaux qui n'est pas soulevé par FNE LR dans la présente instance, l'Ae indiquait dès le début qu'en toute hypothèse, il convient de mesurer tout particulièrement les impacts de la GNNMR en termes de développement urbain » (p. 17 du mémoire en réplique n° 1).

Cette affirmation est inexacte.

En tout état de cause, et comme SNCF Réseau l'a déjà indiqué, il était impossible d'étudier les effets d'un projet en cours de définition : des réflexions sont menées aujourd'hui encore sur l'implantation du projet Magna Porta, son programme, sa vocation, sa taille, son calendrier, etc....

Cette argumentation infondée tant juridiquement que factuellement ne trompera pas le tribunal de céans.

(vi) Ainsi, les prétendus inconvénients mis en avant par la requérante à propos de l'impact du projet urbain sur la ressource en eau et sur la biodiversité (p. 31 à 33) sont totalement inopérants : c'est seulement au stade de l'autorisation du projet urbain que ces effets cumulés avec le projet de GNNMR seront évalués et qu'ils devront, si nécessaire, être compensés.

Il sera toutefois précisé, à titre surabondant et pour répondre de façon exhaustive aux arguments développés en demande, que :

- ▶ la tendance à la baisse des effectifs d'Outardes observée dans la région n'est pas consolidée à ce stade et, en tout état de cause, elle ne peut pas être entièrement imputée au CNM ;
- ▶ s'agissant de la thèse de M. Pierrick Devoucoux, la requérante ne met en avant que certains éléments partiels, alors que ce dernier se demandait déjà au début de sa thèse (soit avant les travaux du CNM) si la capacité de charge du milieu n'était pas atteinte pour l'espèce ;
- ▶ les mesures compensatoires du CNM sont engagées depuis 2012 mais elles n'ont réellement été mises en gestion à grande échelle que depuis 2015/2016 (1267 ha de compensation) : l'année de comptage de 2016 ne peut donc pas être considérée comme année de « référence » pour comparer la situation antérieure au CNM à la situation postérieure.

(vii) Enfin, la requérante croit utile d'indiquer que la GNNMR, « sans aucun développement urbain associé, souffrirait incontestablement de la critique de la « gare des betteraves » à l'instar de la gare TGV Haute-Picardie installée au milieu de parcelles agricoles et très modestement fréquentée » (p. 30).

Pour parvenir à cette conclusion, la requérante déforme manifestement les propos de SNCF Réseau. En réalité, le maître d'ouvrage n'a jamais présenté les avantages du projet en termes de développement du territoire comme étant conditionnés au projet Magna Porta.

Ainsi, dans le dossier de demande de dérogation espèces protégées, il est par exemple simplement fait état d'éléments généraux sur les effets d'opportunité de la création d'une gare nouvelle au sein d'un territoire, et le projet urbain porté par Nîmes Métropole n'est même pas mentionné :

« 4.4 POUR LE DEVELOPEMENT DU TERRITOIRE

*La création d'une gare nouvelle au sein d'un territoire présente des effets d'opportunité pour celui-ci. Ces effets ne sont ni directs, ni immédiats, mais la nouvelle infrastructure peut jouer un rôle d'accompagnement des dynamiques territoriales et ainsi apparaître comme un levier pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement.*

- ▶ Les effets d'image [...]
- ▶ Une opportunité de structuration du territoire [...]
- ▶ Le développement des activités économiques [...]
- ▶ Le tourisme [...]

(cf. pièce G du dossier d'autorisation unique, paragraphe 4.4, p. 65 – **production 12**).

De même, dans la note de synthèse exposant les motifs et considérations justifiant l'intérêt public du projet annexée à l'arrêté déclarant le projet de GNNMR d'utilité publique précise que :

*« La création de la gare nouvelle présente des effets d'opportunité en accompagnement des dynamiques territoriales, elle constitue un levier pour la mise en œuvre des politiques d'aménagement.*

*Accessible aux TER, aux transports collectifs routiers, aux voitures et aux modes doux, la gare nouvelle sera un véritable pôle d'échange multimodal, particulièrement attractif pour les habitants de la périphérie Sud et Est du territoire. Positionnée au carrefour du réseau ferré languedocien, la gare nouvelle favorisera le dynamisme économique et touristique du territoire gardois ».*

On sait en effet par expérience que la création d'une gare permet un développement du territoire et cet avantage potentiel suffit à être porté au crédit du projet et à renforcer sa justification.

**L'intérêt économique du projet de gare nouvelle est bien réel et indépendant du projet de développement urbain qui ne fera que renforcer cet avantage lorsqu'il interviendra.**

D'ailleurs, la commission d'enquête relève sur ce point, à propos de l'intérêt de la GNNMR pour les territoires et les populations :

*« Les effets positifs sur l'emploi en phase travaux seront temporaires et limités à la durée de l'opération de réalisation du projet. Les effets permanents sur l'économie seront associés à l'exploitation de la gare, aux activités tertiaires qui lui sont liées et au tourisme. Dans cette perspective le projet revêt concrètement un caractère d'intérêt général » (rapport final de la commission d'enquête, p. 117 – production 6).*

En tout état de cause, les défis auxquels le projet de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel sera confrontée sont entièrement différents de ceux de la gare TGV Haute-Picardie et la comparaison de ces deux gares ne peut se résumer à constater, de manière particulière réductrice, la présence de parcelles agricoles voisines.

En effet, la gare TGV Haute-Picardie est située à 50 kilomètres d'Amiens et 40 kilomètres de Saint-Quentin et a pour objectif de dynamiser l'offre de grande vitesse locale, et notamment des villes environnantes.

A l'inverse, la commune de Manduel ne se trouve qu'à 10 kilomètres de Nîmes. Le projet de la gare est, pour partie, de partager l'offre de grande vitesse avec la gare de Nîmes-centre qui arrive à saturation. Ainsi, l'offre et le besoin de grande vitesse existent déjà localement et régionalement. Le projet de gare Nîmes Manduel Redessan permettra de la compléter et de la diversifier au bénéfice, notamment, des Gardois et des populations environnantes de Nîmes. Sa fréquentation n'est pas en jeu au même titre que celle de la gare TGV Haute-Picardie, car il ne lui revient pas de faire vivre à elle seule une offre de trains grande vitesse locale. En revanche, son intérêt est certain pour le désengorgement du nœud ferroviaire local.

Du fait notamment de sa proximité avec Nîmes, la critique portant sur la ruralité et l'isolement de la gare ne peut pas non plus prospérer.

(viii) En outre, si la requérante tente, en vain, de prouver que tous les effets du projet en termes de développement du territoire seraient liés au projet Magna Porta, elle fait en réalité manifestement une confusion entre le développement du territoire et le développement de l'urbanisation. Le développement du territoire ne passe bien évidemment pas que par l'urbanisation. Et, il a d'ailleurs déjà été indiqué que le dossier présente les effets positifs de la création de la GNNMR sans mentionner le projet Magna Porta (effet d'image, opportunité de structuration du territoire et tourisme).

De plus, l'étude d'impact présente également, sans aucune considération du projet Magna Porta, les effets de la GNNMR concernant le milieu humain et la socio-économie (population, emploi et activités économiques, bâti et biens matériels (Pièce E p. 303 à 306 : production 10).

Il n'existe donc aucune contradiction entre le fait que le futur probable projet Magna Porta aura certainement des effets en termes d'urbanisation et les effets en termes de développement du territoire qui seront nécessairement induits par la nouvelle gare.

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que, conformément à ses obligations réglementaires, SNCF Réseau a suffisamment démontré les raisons impératives d'intérêt public majeur justifiant le projet de gare nouvelle dans la mesure où il s'agit d'un projet public structurant qui va permettre d'améliorer l'accessibilité à la grande vitesse pour le territoire gardois et les conditions de circulation sur la ligne classique ainsi que l'offre locale de transport, et diminuer les temps de trajet des voyageurs en transit, en allant au-delà des avantages déjà existants résultant de la construction du CNM et de la création de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

Les arguments développés en demande ne sauraient convaincre.

Le tribunal ne pourra en conséquence que constater que la condition tenant à la démonstration de RIIPM est remplie, contrairement à ce que soutient la requérante.

### 2.1.2 Sur la condition d'absence d'autre solution alternative à l'aménagement de la GNNMR

La requérante soutient que la condition tenant à la démonstration de l'absence d'autre solution satisfaisante n'est pas remplie, dans la mesure où SNCF Réseau aurait « refusé » d'étudier le scénario « *sans gare nouvelle et sans raccordement* » (p. 34 à 41 de la requête), c'est-à-dire un scénario sans réalisation du projet...

Elle commence pourtant par expliquer la condition « d'absence d'autre solution alternative » de la façon suivante : « *cette condition implique que le pétitionnaire ait étudié les différentes solutions envisageables pour répondre aux objectifs de son projet* » (p. 34).

Effectivement, rappelons que lorsque la réalisation d'un projet suppose la délivrance d'un arrêté « dérogation espèces protégées », la condition tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante, impose au porteur du projet de rechercher et de proposer d'autres lieux ou site d'implantation que celui qui a été retenu. Respecte ainsi cette condition le porteur d'un projet qui a envisagé la localisation de son projet sur cinq autres sites possibles (CAA Lyon 16 décembre 2016 *Union régionale FRAPNA et a.*, req. n° 15LY03097). Cette condition est également remplie, lorsqu'à la date à laquelle l'arrêté attaqué a été pris, il n'existait pas de site alternatif immédiatement disponible susceptible d'accueillir le projet litigieux (CAA Marseille 12 juin 2016 *Ministre de l'écologie*, req. n° 16MA00071).

Il ressort de ces décisions que l'étude de solutions alternatives à l'aménagement d'un projet suppose d'envisager et de rechercher d'autres lieux ou site d'implantation susceptibles de pouvoir accueillir le projet, pour répondre aux objectifs du projet. Cette condition ne saurait être interprétée comme imposant au porteur d'un projet d'étudier une variante sans réalisation de ce projet. En effet dans cette hypothèse, l'absence d'autre solution alternative conditionnant la délivrance d'une « dérogation aux interdictions de destruction des espèces protégées », ne trouverait pas à s'appliquer dans la mesure où, en l'absence de projet, il n'est pas nécessaire d'obtenir une telle dérogation.

En l'espèce, rappelons que les fonctionnalités du projet, présentées dans l'évaluation socio-économique (p. 22 – **production 11**) étaient les suivantes :

- ▶ positionner le territoire gardois au sein du réseau européen ;
- ▶ améliorer la diffusion de la grande vitesse au sein de ce territoire ;
- ▶ améliorer le fonctionnement du doublet de lignes ;
- ▶ développer la desserte Ter à l'échelle de l'est de l'agglomération nîmoise ;
- ▶ développer une centralité au service de l'aménagement durable du territoire.

Ainsi que SNCF Réseau l'a précisé dans son mémoire en réponse aux observations de la commission d'enquête (Q8, p. 42 et suivantes), les fonctionnalités ferroviaires attendues sont prioritaires dans la décision. En effet, les scénarios sans gare avec les différents lieux des raccordements déclinés en différentes solutions techniques pour chacun des raccordements impliquent de nombreuses études techniques. Il n'est pas possible de faire réaliser des études techniques, hydrauliques, hydrogéologiques et des inventaires écologiques de toutes ces alternatives alors qu'elles ne répondent pas aux objectifs ferroviaires initialement définis.

SNCF Réseau propose et étudie donc uniquement les alternatives qui répondent fondamentalement aux besoins ferroviaires attendus.

(A) Néanmoins, SNCF Réseau a tout d'abord étudié plusieurs scénarios sans création de nouvelle gare mais avec un raccordement sur la ligne nouvelle. L'ensemble de ces scénarios (raccordement « St Brès », raccordement « St Brès inversé », raccordement « Grau du Roi – Générac » et raccordement « Gallargues-le-Montueux ») est présenté dans le mémoire en réponse aux observations de la commission d'enquête (Q8, p. 42 et suivantes). Il est ressorti de l'analyse de ces diverses solutions de raccordement entre le CNM et la ligne classique, qui permettraient la desserte de Nîmes Feuchères sans création de la gare nouvelle, qu'elles présentent des fonctions ferroviaires assez similaires qui ne répondent pas aux objectifs fixés.

- les TAGV sortent de la LGV ou du CNM et circulent sur la ligne classique pour desservir Nîmes Feuchères :
  - les TGV desservant Nîmes ont un temps de parcours allongés par une vitesse réduite et une distance augmentée ;
  - les opérateurs ferroviaires privilégiant la performance du CNM ne desserviront plus Nîmes ;
- les TAGV circulent sur une partie de la ligne classique entre Nîmes Feuchères et Montpellier jusqu'au raccordement :
  - le développement de l'offre TER entre Nîmes et Montpellier sera contraint ;
  - la gare de Nîmes Feuchères de plus en plus utilisée, bloquera toute évolution des dessertes ferroviaires.

Et, leur coût d'investissement est très important comparativement aux bénéfices :

Raccordement	Gain de temps	Coût
St Brès inversé	2 mn	> 140 M€
Gallargues	4 mn	> 150 M€
St Césaire - Ligne Grau du Roi	7 mn	> 250 M€

De plus, s'agissant du raccordement « grau du roi », l'étude d'impact a également identifié des impacts significatifs sur :

- le foncier et les activités agricoles (emprises nécessaires dans les zones de raccordements et au doublement de la ligne) ;
- le milieu naturel (fragmentation du territoire, en particulier du site Costières Nîmoises) ;
- les zones inondables : le territoire gardois est sensible au risque inondation ; la mise en œuvre de raccordement nécessite la mise en œuvre de mesures de réduction voire de compensation, ces dernières venant impacter de nouveau le milieu naturel et les activités agricoles ;
- le paysage (impact fort des ouvrages dénivelés nécessaires aux raccordements et à la suppression des passages à niveaux) ;

- les nuisances sonores : passage de trains sur des territoires aujourd'hui non impactés par ces nuisances.

Ces scénarios ont donc logiquement été écartés en raison de l'absence d'amélioration des dessertes TER entre Nîmes et Montpellier, de leur coût dépassant largement ceux de la gare nouvelle (95 millions d'EUR) et de leurs impacts négatifs.

**En l'état de ces éléments, il était évidemment justifié d'écartier ces scénarios sans qu'il soit nécessaires de faire d'autres études les concernant.**

Sur ce point, la commission d'enquête indique dans son rapport final que :

- ▶ *« Les diverses solutions de raccordement à la CNM sans gare nouvelle, tout en préservant le maintien de la desserte de la gare de Nîmes centre par les TGV, ont bien été étudiées. Elle prend note que les choix de ces scénarios ont été écartés car ils ne permettent pas de résoudre les problèmes de saturation (Cf. O4) et qu'ils vont à l'encontre des besoins d'exploitation ferroviaire (valorisation de la voie CNM) et des attentes des partenaires financeurs. Les différentes alternatives de raccordement semblent présenter par ailleurs un coût d'investissement important bien supérieur à celui de la gare nouvelle »* (rapport final de la commission d'enquête, p. 62-63 – **production 6**).
- ▶ *« Sur des critères financiers et d'interconnexion ferroviaire (LGV/ Grande lignes et TER) le projet d'une gare nouvelle sur la commune de Manduel a été retenu en cohérence avec l'expression du public et des élus locaux. La commission observe que tous les scénarii sans gare nouvelle nuisent à la fluidité et la sécurité du trafic sur la ligne classique. »* (rapport final de la commission d'enquête, p. 115 – **production 6**).

(B) S'agissant du scénario sans gare et sans raccordement « imaginé » par FNE LR, celui-ci consiste en réalité à proposer un passage du fret par le CNM et des TGV par la ligne classique.

Bien entendu, cette solution simpliste ne permet pas de remplir les fonctionnalités du projet.

Ainsi que cela a été déjà indiqué, sans la création de la gare nouvelle de Nîmes et le basculement d'un nombre significatif de TGV sur le CNM, la ligne classique historique ne pourra permettre à la fois le développement des circulations TER (4eme sillon Lunel – Sète) et l'amélioration des conditions de circulations sur cette ligne (gains de régularité) :

- ▶ avec la mise en service du CNM, le basculement des trains de fret entraîne des gains de capacité mais que ceux-ci sont faibles à l'heure de pointe du soir ;

- ▶ la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France sera accompagnée du basculement de quelques trains Grandes Lignes de l'itinéraire historique vers la ligne nouvelle, qui permettront une meilleure disponibilité de la ligne historique, mais ne concerneront que de manière marginale la période de pointe du soir ;
- ▶ la mise en service du CNM a conduit le Conseil Régional Occitanie à développer un cadencement au quart d'heure sur cet axe, ce qui entrainera des besoins de circulation de 2 trains régionaux supplémentaires à l'heure de pointe du soir. Le report d'itinéraire des trains de fret et de trains Grandes Lignes ne compensera pas suffisamment le besoin de capacité pour ces nouvelles circulations régionales, augmentant ainsi les contraintes associées aux conditions de circulations sur la ligne actuelle. Ainsi, la mise en service du Contournement de Nîmes Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France permettra de dégager de la capacité sur la ligne historique. Pour autant, cela ne répondra pas simultanément aux besoins de développement de l'offre régionale sur cet axe et d'amélioration significative des conditions de circulation.

Cette solution, qui ne répond donc manifestement pas aux attendus du projet, doit donc être écartée et n'avait pas non plus à être étudiée.

(C) Par ailleurs, la requérante se fonde sur un rapport datant d'octobre 2008 pour affirmer que l'aménagement d'une gare nouvelle à Nîmes a été jugée inopportune.

Avant toute chose, il convient de rappeler le contexte dans lequel ce rapport final a été réalisé.

Intervenu en amont des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, ce document a été réalisé en vue de la préparation d'un débat public qui s'est tenu au printemps 2009. Il présente entre autres, les résultats principaux en termes d'analyse de l'opportunité des gares nouvelles, de leur pré-dimensionnement et de l'estimation de leur coût (pièce adverse n° 3, p. 77). Ce rapport a été établi afin d'apporter à SNCF Réseau les éclairages nécessaires sur les différentes gares nouvelles (production adverse n° 3, p. 7).

Et, si ce rapport estime que le bâtiment voyageurs devrait permettre d'accepter une augmentation du trafic voyageur, comme le relève la requérante, cette dernière oublie de citer les paragraphes suivants selon lesquels :

*« En revanche, sans réduction de l'usage de la voiture, les espaces de stationnement seraient sous dimensionnés.*

*Dans le cas où s'imposerait la nécessité de réaliser une gare nouvelle (par exemple pour des raisons de plan de circulation), trois sites ont été analysés : Manduel, Campagne et Campagnolle. Le site de Manduel est celui qui apporte à la fois le plus de population et d'emplois pour les zones de chalandise préférentielle de Nîmes et qui permet une bonne interconnexion avec le réseau classique ferroviaire. Il constitue donc le site le plus intéressant pour Nîmes ».*

Ce passage relatif au bâtiment voyageur ne saurait donc être interprété de manière isolée dès lors qu'il s'insère dans un contexte particulier, et le rapport ne conclut en réalité pas à l'absence définitive de nécessité d'une nouvelle gare à Nîmes, bien au contraire.

**Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que le rapport sur lequel s'appuie la requérante ne démontre pas en quoi le projet de la GNNMR aurait été jugé inopportun.**

**(D) En tout état de cause, conformément à l'article L. 411-1 du code de l'environnement et à la jurisprudence administrative, les alternatives permettant de répondre aux besoins ferroviaires attendus, soit trois lieux possibles d'implantation de la nouvelle gare ont été comparées.**

Cette analyse, présentée dans le chapitre 3.3.2 du dossier de demande de dérogation (p. 53 à 62 – **production 12**), a été conduite sur l'ensemble des points suivants :

- ▶ accessibilité routière ;
- ▶ accessibilité TER ;
- ▶ accessibilité aux transports en commun ;
- ▶ accessibilité aux modes doux ;
- ▶ connexion avec les principaux pôles d'échange ;
- ▶ faisabilité technique ferroviaire ;
- ▶ prise en compte des enjeux et des objectifs du territoire (Analyse de la contribution au développement local et Insertion des sites dans leur environnement, mobilité durable).

**Il résulte de ce qui précède que :**

- contrairement à ce qui est soutenu, SNCF Réseau n'avait aucune obligation d'étudier le « scénario sans gare nouvelle », qui correspond en réalité à une hypothèse sans projet ;
- conformément à ses obligations réglementaires SNCF Réseau a étudié les différentes solutions envisageables pour répondre aux objectifs de son projet ;
- ce prétendu refus systématique de SNCF Réseau d'étudier le « scénario sans gare nouvelle » était donc parfaitement justifié, et il ne saurait être utilisé ni pour démontrer que la gare ne présenterait pas un intérêt public majeur (comme le fait la requérante p. 16 de sa requête) ni pour démontrer que la condition d'absence d'autre solution alternative ne serait pas remplie.

**Le tribunal ne pourra en conséquence que constater que la requérante ne démontre pas que la condition d'absence d'autre solution alternative ne serait pas remplie et rejettera donc nécessairement ce moyen.**

### 2.1.3 Sur la condition de maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées dans leur aire de répartition naturelle

Sur ce point, FNE LR se contente d'indiquer qu'« *en refusant d'évaluer les effets sur les espèces protégées des aménagements urbains induits par la GNNMR, SNCF Réseau et le préfet du Gard ne sont pas en mesure de démontrer que la dérogation ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle* » (p. 33).

Or, il a été démontré que les effets des éventuels aménagements urbains qui seront induits par le futur projet Magna Porta n'avaient pas à être étudiés dans le cadre du projet de GNNMR.

Ce moyen qui n'est en tout état de cause pas assorti de précisions suffisantes, ne pourra en conséquence qu'être rejeté.

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que la requérante échoue à démontrer qu'il existerait une quelconque insuffisance du dossier et que la dérogation accordée en application du 4° de l'article L. 411-2 relatif aux espèces protégées ne serait pas justifiée.

En réalité, SNCF Réseau a incontestablement démontré dans son dossier soumis à enquête :

- qu'il n'existait aucune autre solution satisfaisante et que la variante retenue constitue le meilleur compromis entre les enjeux écologiques et techniques ;
- que la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées ;
- que le projet est justifié par des raisons impératives d'intérêt public majeur, notamment une meilleure accessibilité à la grande vitesse pour le territoire gardois ainsi qu'une amélioration des conditions de circulation ferroviaires sur le plan national et régional.

## 2.2 Sur l'absence d'opposition au titre de Natura 2000

FNE LR soutient que l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 serait insuffisante et qu'en raison de ces prétendues insuffisances, le Préfet du Gard n'aurait pas été en mesure de s'assurer que des mesures compensatoires pourront être prises.

Les critiques de la requérante ne pourront qu'être rejetées.

### 2.2.1 Sur la prétendue incomplétude de l'évaluation d'incidence au titre de Natura 2000

Selon la requérante, l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 serait insuffisante en ce qu'elle « ne présente pas les effets indirects des aménagements urbains induits par la GNNMR (pôle urbain multimodal (PUM) – ou quartier Magna Porta) sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 des Costières Nîmoises » (p. 46).

Elle se fonde pour cela sur l'article R. 414-23 du code de l'environnement en vertu duquel :

*« Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 comprend [...] une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le [...] projet peut avoir individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres [...] projets [...] dont est responsable le [...] pétitionnaire [...] sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites ».*

Bien entendu, si cet article impose d'analyser les effets indirects d'un projet, **il ne peut pas être interprété comme obligeant le maître d'ouvrage à faire une analyse des effets éventuels d'un projet.**

Or, il a déjà été indiqué que les aménagements urbains du projet PUM n'étaient qu'hypothétiques au moment de la réalisation de l'étude d'incidences. Aujourd'hui encore, le nouveau projet Magna Porta n'est défini ni dans son implantation, ni dans son programme, sa vocation, sa taille, ou encore son calendrier.

Et, c'est en faisant fait preuve de mauvaise foi que la requérante indique qu'« on voit mal en quoi le caractère inabouti du projet Magna Porta empêcherait SNCF Réseau d'identifier les conséquences d'un aménagement urbain autour de la gare pour le site Natura 2000 » (p. 24) : il est évident que les effets d'un projet pour lequel ne sont connues que des « lignes directrices » et des périmètres très approximatifs ne peuvent pas être étudiés.

Ce n'est que lorsque le projet Magna Porta sera suffisamment avancé que Nîmes Métropole pourra alors réaliser toutes les études nécessaires et déposer l'ensemble des demandes d'autorisation nécessaires. La GNNMR, qui aura été mise en service entre temps, sera prise en compte au titre de l'état initial lors de l'analyse des effets du projet Magna Porta, conformément aux obligations réglementaires applicables.

**Il n'était donc bien entendu pas nécessaire de présenter les effets indirects de ces futurs aménagements urbains éventuels sur les objectifs de conservation du site Natura 2000. Ceux-ci seront, le cas échéant, présentés dans l'étude d'impact et dans le dossier d'incidences Natura 2000 qui sera déposé au soutien de la demande d'autorisation du projet Magna Porta.**

En revanche, tous les autres effets directs et indirects, temporaires et permanents du programme de travaux ont été présentés dans le dossier d'incidences Natura 2000. Les effets cumulés avec les autres projets connus ont également été très développés.

**Il n'existe aucune insuffisance du dossier sur ce point.**

En outre, il a également déjà été précisé (supra point 2.1.1.1 b *iv*) que, bien entendu, les avantages du projet en termes de développement du territoire gardois ne peuvent pas être réduits aux avantages qu'apporterait le projet urbain de Nîmes Métropole. Il n'est donc pas possible d'affirmer, comme le fait la requérante de façon particulièrement réductrice qu'« *il ne peut être contesté que l'aménagement de la GNNMR appelle nécessairement des aménagements urbains importants sauf à constater l'absence d'intérêt public majeur d'une gare construite loin de tout centre de vie* » (p. 47).

Ceci est d'autant moins vrai que :

- ▶ les avantages apportés par le projet en termes de développement du territoire sont indépendants du projet de développement urbain de Nîmes Métropole ;
- ▶ la principale justification du projet est l'amélioration du service ferroviaire, et non pas les développements urbains induits.

Lorsque le projet Magna Porta sera suffisamment avancé, Nîmes Métropole déposera alors toutes les demandes d'autorisation nécessaires. La GNNMR, qui aura été mise en service entre temps, sera prise en compte au titre de l'état initial lors de l'analyse des effets du projet Magna Porta, conformément aux obligations réglementaires applicables.

**Dans ces conditions, le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'incidences Natura 2000 est voué à l'échec et sera donc rejeté par le tribunal administratif de céans.**

## 2.2.2 Sur la prétendue impossibilité de s'assurer que des mesures compensatoires seront prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000

Selon FNE LR, il ressort de l'étude d'incidence Natura 2000 que les effets cumulés du projet de GNNMR et du CNM portent atteinte à la conservation de plusieurs espèces d'oiseaux. Le projet serait donc soumis au point VII de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, c'est-à-dire à l'obligation pour l'autorité compétente de s'assurer que des mesures conservatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000.

Elle ajoute qu'en raison des nombreuses mesures compensatoires mises en œuvre dans le cadre du CNM, il n'existe plus suffisamment de zones pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outarde canepetière qu'appellent, selon elle, les aménagements urbains induits par la gare.

(A) Il sera tout d'abord précisé sur ce point qu'après la prise en compte des mesures d'atténuation, le projet de GNNMR (gare et son accès) n'entraîne que des impacts faibles sur les habitats et espèces du site d'intérêt communautaire, ainsi que cela ressort du Dossier d'évaluation des incidences (p. 103-104 – **production 13**).

C'est uniquement en prenant en compte les effets cumulés du projet avec ceux du CNM que les impacts deviennent significatifs, les effets du CNM étant à eux seuls significatifs.

Et, si SNCF Réseau a indiqué que le cumul des effets du projet avec le projet CNM avait un impact significatif sur les populations d'Outardes canepetières et d'Edicnèmes criards, c'est en application du principe de précaution et par mesure de prudence.

Ainsi, en réalité, ce ne sont pas les effets cumulés du projet de GNNMR et du CNM qui portent atteinte à la conservation de plusieurs espèces d'oiseaux mais les seuls effets du CNM.

(B) S'agissant ensuite de l'affirmation péremptoire selon laquelle il n'existerait plus suffisamment de zones pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outarde canepetière qu'appelleront, selon elle, les aménagements urbains induits par la gare :

- ▶ tout d'abord, rien ne permet d'affirmer à ce stade que ces aménagements urbains, dont ni la consistance ni le périmètre ne sont connus, nécessiteront des mesures compensatoires ;

- ▶ en outre, bien entendu, dans son appréciation des conditions posées à l'article L. 414-4 VII, l'autorité compétente n'a pas à prendre en compte les possibilités futures de compensation pour des projets postérieurs, a fortiori si ceux-ci ne sont pas définis ;
- ▶ en tout état de cause, il n'est pas démontré qu'il n'existe plus suffisamment de zones pouvant accueillir les mesures de compensation des atteintes aux habitats d'Outardes canepetière :
  - ainsi que le précise elle-même la requérante (p. 51), c'est avant l'enquête publique que Nîmes Métropole avait indiqué ne pas encore avoir identifié de terrains à acquérir en vue de la compensation ;
  - le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) était visiblement confiant sur cette possibilité dans la mesure où il a émis un avis favorable sous réserve de s'assurer que les mesures préconisées ont bien été prises en compte (pièce adverse 24) ;
  - Nîmes Métropole a atteint ses objectifs de compensation pour l'avenue de la gare et SNCF Réseau est en cours de finalisation de l'atteinte de ses objectifs. La compensation est donc toujours réalisable sur ce territoire.

Sur ce point, FNE affirme encore une fois que « *la zone dans laquelle les aménagements urbains sont envisagés et qui est délimitée par la ZAD arrêté par le Préfet comprend les milieux naturels abritant plusieurs individus d'espèces qui ont justifié la création du site Natura 2000* » alors que SNCF Réseau a déjà précisé que cette ZAD a vocation unique à lutter contre les mouvements spéculatifs et qu'elle ne préfigure pas les limites du futur pôle de développement économique.

En outre, s'agissant des conclusions du comité de suivi du 8 novembre 2017 (production adverse 18) M. Pierrick Devoucoux était volontairement resté hypothétique dans ses propos en rédigeant le compte rendu, et le mot « probablement » est d'ailleurs utilisé à plusieurs reprises. Il n'est donc pas possible de conclure, en se fondant uniquement sur ce compte-rendu, que les mesures compensatoires ne sont plus réalisables.

En tout état de cause, il a déjà été indiqué que dans son appréciation des conditions posées à l'article L. 414-4 VII, l'autorité compétente n'a pas à prendre en compte les possibilités futures de compensation pour des projets postérieurs, a fortiori si ceux-ci ne sont pas définis comme le projet Magna Porta.

**Il résulte de ce qui précède que le préfet n'avait aucune obligation de s'assurer que des mesures compensatoires pourront être prises pour les éventuels projets futurs et qu'en tout état de cause, rien ne permet d'affirmer qu'il sera impossible de mettre en œuvre d'autres mesures compensatoires.**

### 3 Sur les frais irrépétibles

Il serait particulièrement inéquitable de laisser à la charge de l'établissement SNCF Réseau le montant des frais irrépétibles qu'il a dû exposer pour assurer la défense de ses droits dans la présente instance. FNE LR sera en conséquence condamnés à lui verser la somme de 5 000 EUR au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

## PAR CES MOTIFS

L'exposante demande au tribunal administratif de Nîmes de :

- **REJETER** l'ensemble des conclusions de FNE LR ;
- **METTRE A LA CHARGE** de FNE LR le versement de la somme de 5 000 EUR sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Paris, le 18 octobre 2018



Nicolas Nahmias  
avocat à la cour

## BORDEREAU DE PIECES COMMUNIQUEES

- 1 Notice explicative du projet
- 2 Avis de cadrage de l'AE
- 3 Avis de l'AE sur l'étude d'impact
- 4 PV synthèse des observations CE
- 5 Mémoire en réponse SNCF Réseau
- 6 Rapport final de la commission d'enquête
- 7 Arrêté DUP GNNMR
- 8 Arrêté Autorisation unique GNNMR
- 9 Arrêté DUP avenue de la gare
- 10 Etude d'impact
- 11 Evaluation socio-économique
- 12 Dossier de demande de dérogation espèces protégées
- 13 Dossier d'incidences Natura 2000

Paris, 18 octobre 2018



Nicolas Nahmias  
avocat à la cour

## BORDEREAU DE PIECES COMMUNIQUEES

- 1 Notice explicative du projet
- 2 Avis de cadrage de l'AE
- 3 Avis de l'AE sur l'étude d'impact
- 4 PV synthèse des observations CE
- 5 Mémoire en réponse SNCF Réseau
- 6 Rapport final de la commission d'enquête
- 7 Arrêté DUP GNNMR
- 8 Arrêté Autorisation unique GNNMR
- 9 Arrêté DUP avenue de la gare
- 10 Etude d'impact
- 11 Evaluation socio-économique
- 12 Dossier de demande de dérogation espèces protégées
- 13 Dossier d'incidences Natura 2000

Paris, 18 octobre 2018



Nicolas Nahmias  
avocat à la cour