



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel, sur la
voirie d'accès depuis la RD 3 et sur la mise en
compatibilité des documents d'urbanisme avec
ces aménagements (30)**

Actualisation de l'avis Ae n°2016-106

n°Ae : 2017- 60

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 11 octobre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la gare nouvelle de Nîmes Manduel et la voirie d'accès depuis le RD 3 (30) – actualisation de l'avis Ae n°2016-106.

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian, Michel Vuillot.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Thierry Galibert, François-Régis Orizet

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Gard, le dossier ayant été reçu complet le 24 juillet 2017. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Ae a consulté par courriers en date du 27 juillet 2017 :

- *le préfet du département du Gard, et a pris en compte sa réponse en date du 25 août 2017,*
- *la directrice générale de l'agence régionale de santé d'Occitanie.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 27 juillet 2017 :

- *la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie.*

Sur le rapport de Thierry Galibert et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 -1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La gare de Nîmes Manduel, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, et les voiries d'accès à la gare, sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole ont été déclarés d'utilité publique par le préfet du Gard par arrêtés du 12 juin 2017. Le projet constitué de ces deux aménagements et du contournement ferré Nîmes–Montpellier (CNM) a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale² que le présent avis actualise.

Le dossier est présenté à l'appui d'une demande d'autorisation environnementale pour les voies d'accès, la demande d'autorisation pour la gare ayant été présentée conjointement au dossier de déclaration d'utilité publique. L'introduction commune à toutes les pièces du dossier précise que la demande porte également sur le réaménagement de la RD3 entre la RD403 au sud et à la RD999 au nord, afin de permettre la circulation des modes doux, dont les caractéristiques et les impacts spécifiques n'étaient pas précisés dans l'étude d'impact initiale.

Il comporte une évaluation d'incidences au titre de la loi sur l'eau, une évaluation des incidences Natura 2000 et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. L'étude d'impact a été actualisée en cohérence avec le contenu de ces évaluations. Elle apporte peu de réponses satisfaisantes aux autres recommandations, moins directement concernées par cette nouvelle demande d'autorisation (bruit et qualité de l'air notamment). Par ailleurs, comme dans l'étude d'impact initiale, les voies ferrées du CNM, déjà autorisées et réalisées restent traitées à part, notamment via l'analyse des impacts cumulés.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les atteintes aux habitats de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, notamment l'Outarde canepetière et l'Oedicnème criard, ainsi que, plus généralement, les atteintes aux milieux naturels ;
- le fonctionnement hydraulique (superficiel et souterrain) de la zone ;
- les effets du projet sur le développement de l'urbanisation et ses conséquences induites, y compris celles vis-à-vis des occupants des zones d'aménagement différé prévues.

Les éléments présentés par Nîmes Métropole pour les deux premiers points répondent globalement aux observations faites par l'Ae dans son avis initial. En revanche, les impacts en termes de bruit ne sont toujours pas correctement appréhendés, la question étant celle de l'exposition des populations à l'ensemble des nuisances induites par le projet (circulations ferroviaires et routières), vis-à-vis du bâti situé le long de la RD3, et des mesures appropriées de protection.

² Avis Ae 2016-106 du 21 décembre 2016.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Historique du projet. Rappel du contexte

La gare de Nîmes-Manduel s'inscrit dans un ensemble de travaux, qui inclut également le contournement Nîmes-Montpellier (CNM), ligne à grande vitesse mixte voyageur-fret positionnée dans le prolongement de la ligne existante en provenance de Paris, déclarée d'utilité publique le 16 mai 2005 et aujourd'hui réalisée, et la gare nouvelle de Montpellier³, qui a fait l'objet d'une déclaration de projet de Réseau ferré de France le 31 décembre 2014.

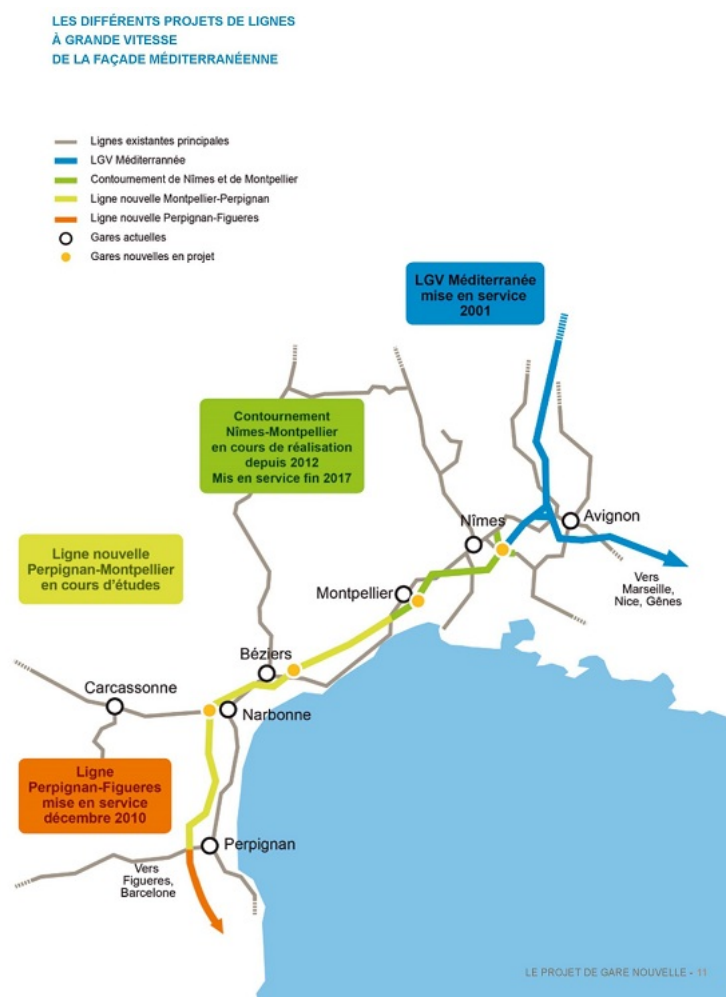


Figure 1 : Schéma de principe des projets ferroviaires majeurs du territoire languedocien. Source : dossier

La création de la « gare de Nîmes Manduel », sous maîtrise d'ouvrage SNCF, et « de la voirie d'accès depuis la RD3 » (avenue de la gare), sous maîtrise d'ouvrage de Nîmes Métropole (voir figures page suivante), ont fait l'objet d'une demande conjointe de déclaration d'utilité publique (DUP)⁴. L'enquête publique s'est tenue entre le 6 février et le 17 mars 2017 et a fait l'objet d'un avis favo-

³ Voir avis Ae n° 2014-28 du 23 avril 2016

⁴ Voir avis Ae n°2016-106 du 21 décembre 2016

nable, sans réserve ni recommandation, de la commission d'enquête⁵. La gare et « *la voie d'accès reliant la future gare ferroviaire de Nîmes Manduel Redessan à la route départementale 3* »⁶ ont été déclarées d'utilité publique par le préfet du Gard par arrêtés du 12 juin 2017.

L'enquête publique portait également sur :

- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Manduel et de Redessan ;
- une demande d'"*autorisation environnementale unique*"⁷ pour la gare nouvelle, mais n'incluant pas l'avenue de la gare, et des demandes de permis de construire sur chaque commune. Cette autorisation a été accordée par le préfet par l'arrêté du 13 juillet 2017.



Figure 2 : La gare nouvelle et ses accès. Source : étude d'impact

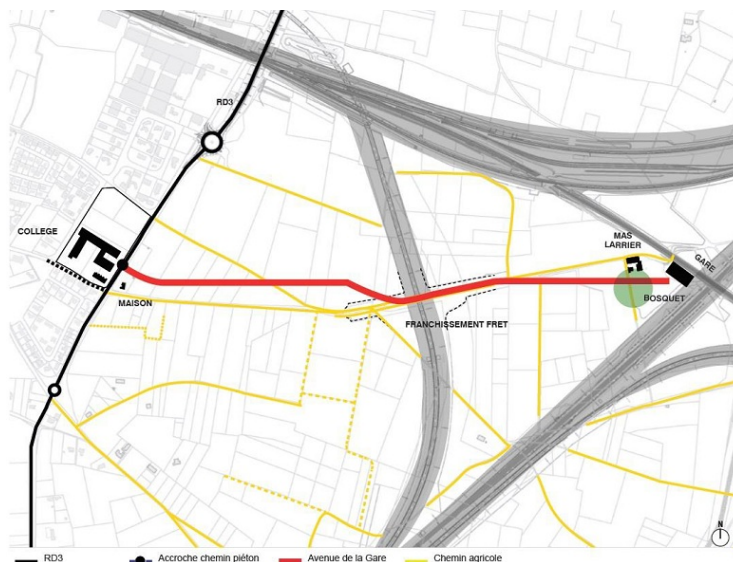


Figure 3 : Tracé de l'avenue de la gare et de la RD 3. La DUP du CNM porte à la fois sur la ligne nouvelle à grande vitesse (orientée sud-ouest / nord-est) et sur la voie de raccordement fret de cette ligne à la ligne Tarascon-Sète (orientée sud / nord). Source : étude d'impact

⁵ https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewi-2vGij6_WAhVLVxoKHbXcXIQFghBMAQ&url=http%3A%2F%2Fgaretv.fr%2FepManduel%2F2017-04-21-Rapport_final_enquete_Gare_SNCF-Index.pdf&usq=AFQjCNF7udzhiFZUMzE6zeVgaRRb5_9kEA

La SNCF a produit un mémoire en réponse à l'avis de l'Ae. Voir pièce K à l'adresse <http://enquetepublique.gare2-nimesmanduel.com/page/toutes-les-pieces-dup>

⁶ L'article 1^{er} de ce deuxième arrêté précise que la réalisation de cette avenue s'accompagne également d'un réaménagement de la route départementale 3 à partir de laquelle seront réalisés les accès modes doux.

⁷ Désormais "autorisation environnementale" au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement

Dans son avis Ae n°2016-106, l'Ae avait recommandé de faire porter la demande d' "autorisation environnementale unique" sur le contour de l'ensemble des opérations faisant l'objet de la demande de déclaration d'utilité publique (donc y compris l'avenue de la gare). Dans son mémoire en réponse à l'avis, le maître d'ouvrage indiquait : « Les principales mesures des impacts, notamment concernant la flore et la faune, l'agriculture et la thématique de l'eau, ont été conçues pour l'ensemble des deux projets. Toutefois, pour l'avenue de la gare, les modalités de travail du prestataire des études et les modalités de validation de ces études par les collectivités concernées (Nîmes Métropole et le Conseil Départemental du Gard pour les aménagements de la RD3) entraînent un décalage du planning de la procédure d'autorisation unique. Mais ce décalage est sans conséquence sur la date de mise en service commune, car les travaux sur les voiries d'accès dureront moins longtemps que les travaux sur la gare nouvelle ».

1.2 Objet de ce second dossier – évolution du périmètre du projet

Ce second dossier est présenté à l'appui d'une demande d'autorisation environnementale⁸ pour les voies d'accès. L'introduction commune à toutes les pièces du dossier précise que la demande porte également sur le réaménagement de la RD3 entre la RD403 au sud et à la RD999 au nord, afin de permettre la circulation des modes doux.

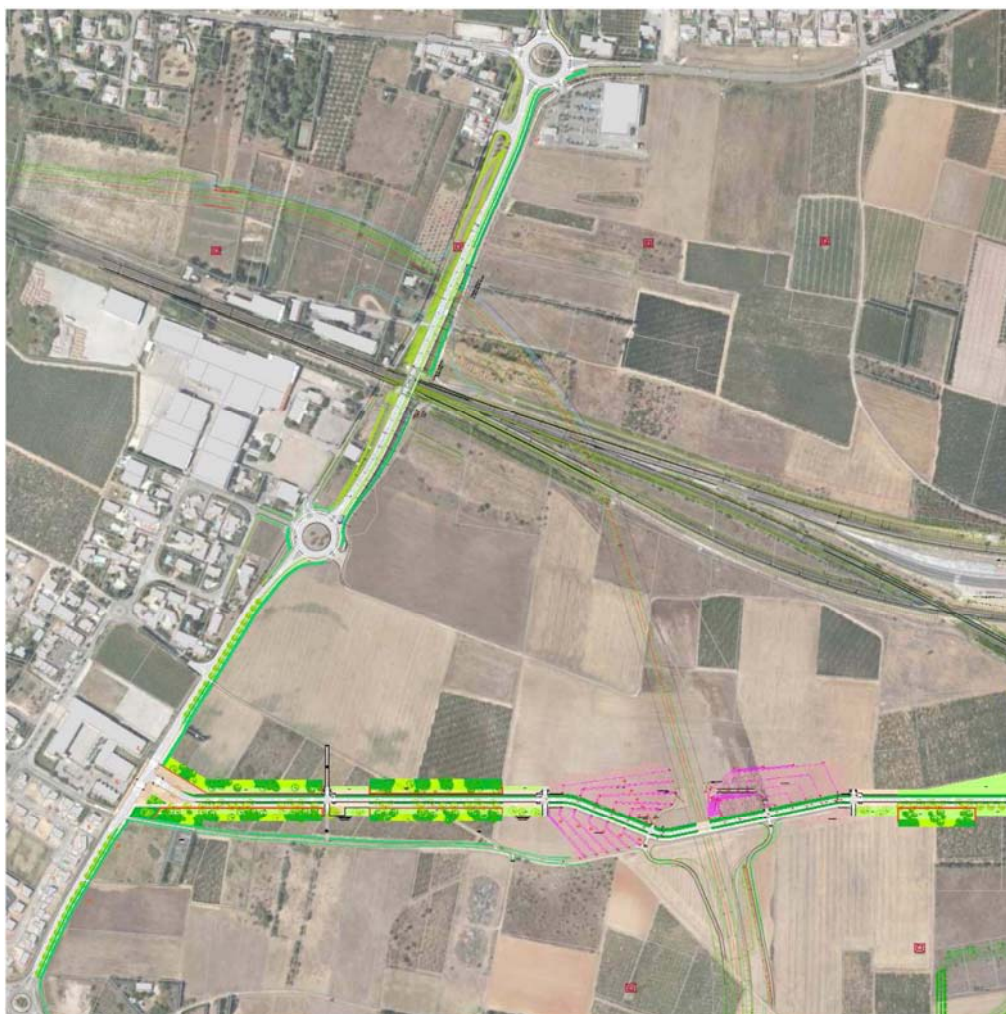


Figure 4 : Plan des aménagements : de droite à gauche, l'avenue de la gare ; de haut en bas, la piste cyclable le long de la RD3. Source : dossier loi sur l'eau

⁸ Article L. 181-1 du code de l'environnement

Il comporte une évaluation d'incidences au titre de la loi sur l'eau⁹, une évaluation des incidences Natura 2000¹⁰, principalement sur la zone de protection spéciale (ZPS) des « Costières nîmoises » (FR9112015), et une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées¹¹, qui portent sur l'avenue de la gare et le réaménagement de la RD3¹².

L'étude d'impact initiale a été actualisée. À cette occasion, elle a été étendue aux aménagements de la RD3, dont les caractéristiques et les impacts spécifiques n'étaient pas précisés dans l'étude d'impact initiale. Comme l'étude d'impact initiale, les voies ferrées du CNM, déjà autorisées et réalisées restent traitées à part, notamment via l'analyse des impacts cumulés, mais pas comme une composante du projet¹³. L'Ae précise dans la suite de cet avis la portée de ce choix du maître d'ouvrage, en grande partie atténuée par une approche plus globale de la plupart des enjeux environnementaux.

Conformément aux dispositions prévues à l'article R.122-8 du code de l'environnement, cet avis actualise l'avis Ae n°2016-106. Dès lors que le projet n'a été modifié qu'à la marge, il en reprend la structure et analyse la façon dont les recommandations ont été prises en compte.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les enjeux environnementaux du projet sont :

- les atteintes aux habitats de plusieurs espèces protégées d'oiseaux, notamment l'Outarde canepetière et l'Oedicnème criard, ainsi que, plus généralement, les atteintes aux milieux naturels ;
- le fonctionnement hydraulique (superficiel et souterrain) du périmètre de réflexion ;
- les effets du projet sur le développement de l'urbanisation et ses conséquences induites, y compris celles vis-à-vis des occupants des zones d'aménagement différé prévues ;
- l'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération de Nîmes-Métropole ;
- à une échelle plus large, les effets indirects liés aux trafics du programme constitué par le CNM et les deux gares nouvelles.

⁹ Article L.214-3 du code de l'environnement

¹⁰ Article L.414-4 du code de l'environnement

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

¹¹ Articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement.

¹² Ce dossier renouvelle la confusion que l'Ae avait soulignée dans son avis Ae n°2016-106 : il qualifie de "projet", la gare d'une part, "l'avenue de la gare et l'accès par les modes doux depuis la RD3" d'autre part. Cette confusion a néanmoins une portée limitée, dès lors que l'étude d'impact initiale qui portait sur le projet incluant ces deux composantes a été actualisée et est jointe au dossier.

¹³ Argumenté, dans le mémoire en réponse de la SNCF, de la façon suivante : « La gare nouvelle de Nîmes - Manduel - Redessan répond à des objectifs locaux d'accessibilité, de desserte et d'aménagement du territoire », motivation qui ne répond pas complètement à l'analyse formulée par l'Ae dans son avis selon laquelle « une gare ne saurait être fonctionnelle indépendamment de la ligne qui la traverse ».

2 Analyse de l'étude d'impact

Le dossier comporte l'étude d'impact actualisée, ainsi que les évaluations d'incidence nécessaires à l'autorisation environnementale et les réponses apportées aux services de l'État dans le cadre de l'instruction du dossier. Ces dernières pièces apportent des compléments et précisions bienvenus qui permettent, pour la plupart, de répondre de façon satisfaisante à la plupart des recommandations de l'avis initial de l'Ae. En revanche, l'étude d'impact n'a été actualisée qu'*a minima*, tout en étant cohérente avec le contenu de ces évaluations, notamment en prenant en compte les aménagements de la RD3¹⁴. Elle apporte peu de réponses satisfaisantes aux recommandations relatives aux autres enjeux environnementaux (bruit et qualité de l'air notamment).

Périmètres d'étude

L'Ae avait recommandé, pour la complète information du public, de mieux justifier la définition de ce que l'étude d'impact appelle « périmètre de réflexion », qui sert de base à plusieurs études environnementales du dossier. Aucune réponse n'a été apportée à cette recommandation. Au vu de ce nouveau dossier – et notamment de l'analyse des impacts liés aux eaux pluviales –, le périmètre de réflexion inclut une grande partie des surfaces exposées aux principaux effets du projet (et notamment des périmètres des ZAD¹⁵), à l'exception toutefois des zones d'effet du CNM (ce que l'Ae avait déjà relevé dans l'avis n°2016-106), mais aussi des quartiers à l'ouest de la RD3, plus concernés par les évolutions de trafic générées par le projet et par leurs impacts.

2.1 Analyse de l'état initial

L'Ae avait formulé peu de remarques sur ce volet de l'étude d'impact. Il n'en appelle pas de nouvelle.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'Ae avait recommandé que la comparaison des variantes soit effectuée avec le scénario sans gare nouvelle, y compris sur les aspects relatifs aux temps d'accès depuis les différentes villes du territoire. Le mémoire en réponse indique que « *d'un point de vue méthodologique, les fonctions ferroviaires des scénarios alternatifs sont totalement différentes du projet envisagé. L'intégration de leur analyse dans le tableau qui compare les 3 sites d'implantation d'une gare nouvelle n'apporterait pas l'éclaircissement souhaité* »¹⁶.

L'analyse relative à l'avenue de la gare avait été développée dans le dossier de demande de DUP. Elle est reprise dans les différentes pièces du dossier soumis à l'Ae. En particulier, le tracé préférentiel est principalement motivé par le fait qu'il « *correspond le mieux à l'accompagnement de l'avenue de la future gare et à la structuration du futur projet de développement* » sur la commune de Manduel (voir figure 5 page suivante).

Pour ce qui concerne les parkings, le dossier ne fait que rappeler le dimensionnement et la localisation des espaces envisagés. L'option d'aménagement de parking à étage (sur un niveau) et sa

¹⁴ Parfois en contradiction avec certaines réponses du mémoire en réponse au premier avis de l'Ae

¹⁵ Zones à aménagement différé.

¹⁶ L'argumentaire repose principalement sur un argument de coût, le raisonnement sur les fonctionnalités ferroviaires ne s'appuyant pas sur des hypothèses explicites de service et de desserte des différentes gares.

pertinence en fonction de l'évolution de la fréquentation de la gare et des besoins de stationnement a été étudiée. Le dossier ne comporte toujours aucune analyse de variante, le texte de l'étude d'impact présentant même une ambiguïté : « *le projet a prévu les zones d'extensions potentielles des parkings à l'intérieur des emprises du projet, soit au niveau du terrain naturel soit en étage* », la question pouvant alors se poser de terrains naturels qui seraient alors affectés, sur lesquels les impacts n'ont, à ce stade, pas été étudiés.

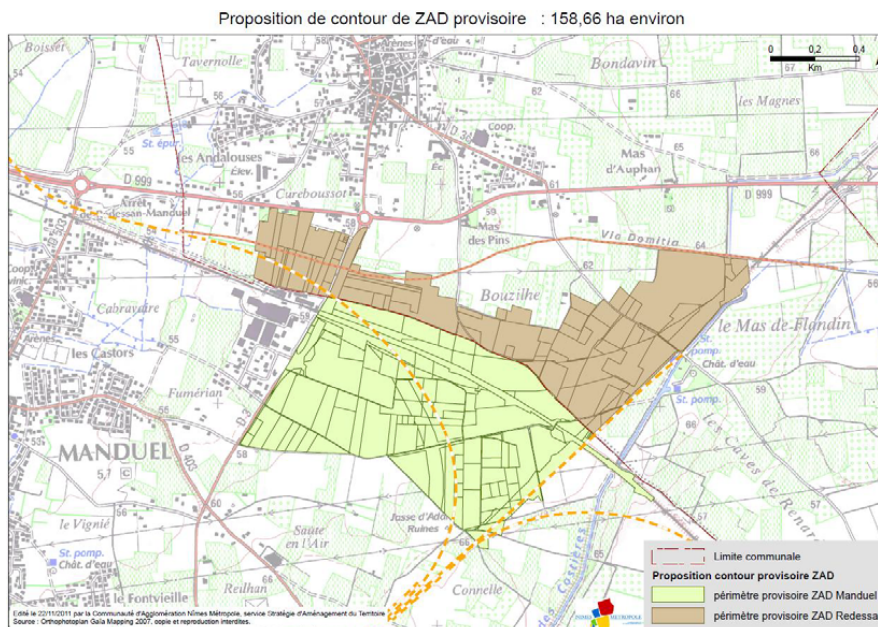


Figure 5 : Périmètre de la ZAD créée par arrêté préfectoral du 29 mars 2016

L'Ae rappelle sa recommandation de présenter les variantes envisagées pour l'implantation et la structure des parkings et la motivation, au regard des enjeux environnementaux, de l'option retenue.

L'Ae recommande de préciser les mesures visant à éviter une extension non maîtrisée des espaces de stationnement.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Destruction d'habitats naturels et d'individus d'espèces protégées. Natura 2000

Le dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur les espèces protégées¹⁷ a été significativement repris et complété. Il se fonde toujours sur la position des maîtres d'ouvrage selon laquelle le projet ne porterait que sur la gare et les accès à la gare, les impacts du CNM n'étant pris en compte que dans l'analyse des impacts cumulés.

De ce fait, les observations faites dans l'avis Ae 2016-106 sur la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction restent pertinentes.

¹⁷ Dont certaines ont justifié la désignation de sites Natura 2000

Il s'attache, dans un premier temps, à rappeler les raisons, développées dans le mémoire en réponse de la SNCF à l'avis de l'Ae, pour lesquelles le projet présente des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans le même mémoire, il était précisé que, pour ce qui concerne Natura 2000, « conformément à l'article 6 paragraphe 4 de la directive Habitat, l'information de la Commission européenne sera réalisée par les autorités compétentes une fois les mesures compensatoires définitivement fixées à l'issue de la procédure ». C'est l'interprétation qui a également avoir été retenue par l'autorité décisionnelle, qui a accordé l'autorisation environnementale pour la gare¹⁸.

En réponse à une recommandation de l'Ae, le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae fournit des informations sur le suivi des populations d'Outarde canepetière, ainsi que sur l'efficacité des mesures compensatoires engagées dans le cadre de la création du CNM : après une forte décroissance entre 2011 et 2014 (de 640 à 512 dans la zone de protection spéciale)¹⁹, la population serait, en 2015, de 564, l'augmentation étant constatée principalement au voisinage des parcelles bénéficiant de mesures agro-environnementales.

L'avis compare ci-dessous les analyses produites dans l'étude d'impact initiale et l'étude d'impact actualisée :

– Habitats naturels : les deux études ne recense que des habitats à enjeux faibles, très faibles ou nuls et n'envisagent aucun impact prévisible ;

– Insectes : l'étude d'impact initiale n'envisageait aucun impact prévisible. L'étude d'impact actualisée identifie des « friches évoluées »²⁰ au nord-est du périmètre de réflexion (mais hors du périmètre de la gare et de ses accès), présentant un enjeu fort pour certains insectes (Magicienne dentelée, Phytoécie à fémurs rouges, notamment). Elle identifie également d'autres friches à enjeu modéré, habitats de la Magicienne dentelée, qui concernent directement le projet. Elle évalue à 0,59 ha les surfaces potentiellement affectées par la gare et les voiries d'accès (0,75 ha dans le dossier de demande de dérogation "espèces protégées") ;

– Amphibiens : l'étude d'impact initiale avait identifié un impact résiduel modéré pour le Crapaud calamite et le Pélodyte ponctué, et un impact faible pour d'autres amphibiens. L'étude d'impact actualisée réévalue ces impacts à faibles (le dossier de demande de dérogation "espèces protégées" chiffre à 2,2 ha les surfaces concernées au sein de l'emprise du projet) ;

– Reptiles : le Lézard ocellé ne concerne que la gare, et notamment ses parkings pour 2,75 ha. L'étude d'impact initiale évaluait l'impact sur les autres reptiles de "modéré" à "faible", avec néanmoins une destruction de 4,5 ha d'habitats de Couleuvre à échelons. Le dossier réévalue l'impact sur les reptiles de "modéré" à "fort", sur 5,13 ha (5,7 ha dans le dossier "espèces protégées") ;

Pour ce qui concerne le Lézard ocellé, l'Ae prend note de ce que la surface de parkings a été réduite pour éviter les habitats de cette espèce, mais que le projet rend nécessaire la réalisation

¹⁸ « Considérant que la Gare Nouvelle de Nîmes Manduel Redessan portée par SNCF Réseau présente des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique du fait qu'elle permet d'améliorer l'offre de service ferroviaire, de favoriser le mode de déplacement ferroviaire et de favoriser le développement du territoire ; », ce qui conforte donc l'analyse de l'Ae selon laquelle le CNM fait bien partie du projet. Un autre considérant de la décision précise que l'autorisation a fait l'objet, spécifiquement pour ce qui concerne l'Outarde canepetière, d'un avis conforme ministériel favorable, sous réserve de l'augmentation de la surface compensatoire d'au moins 6 ha.

¹⁹ La population étant significativement plus faible avant 2011.

²⁰ Le terme est utilisé p.124 de l'étude d'impact et désigne un terrain ayant une structure de végétation associant une strate herbacée et une strate arbustive.

d'aménagements paysagers et la mise en place de murets en gabions de pierre sèche, susceptibles de perturber voire de détruire cet habitat.

– Oiseaux : le dossier "espèces protégées" indique que le calcul des besoins de mesures de compensation s'appuie sur la méthode développée dans le cadre des mesures compensatoires liées au projet de CNM, à savoir la méthode des unités de compensation²¹. Cette approche est conforme à la recommandation de l'Ae d'utiliser une méthode cohérente pour le CNM, la gare²² et les voiries d'accès :

. l'impact est fort pour l'Outarde canepetière : l'étude d'impact initiale recensait des "surfaces impactées à compenser" de valeurs différentes selon les volets (0,36 ou 1,2 ha). L'étude d'impact actualisée mentionne 2,31 ha en emprise détruite par la gare et les voiries au cours des travaux, auxquels s'ajoute 9,08 ha correspondant aux perturbations de l'espèce en phase exploitation²³ ;

. de la même façon, pour l'Œdicnème criard, l'étude d'impact actualisée mentionne 2,41 ha en emprise détruite par la gare et les voiries au cours des travaux, auxquels s'ajoutent 9,54 ha correspondant aux perturbations de l'espèce en phase exploitation ;

. pour les autres espèces d'oiseaux, les surfaces évaluées dans l'étude d'impact initiale à 8,6 ha sont réévaluées à 8,3 ha en emprise détruite par la gare et les voiries au cours des travaux, en distinguant le type de surface affectée selon le type de cortèges, auxquels s'ajoute 9,54 ha correspondant aux perturbations de l'espèce en phase exploitation.

Le dossier précise les mesures de compensation envisagées selon trois scénarios sans préciser toutefois lequel sera choisi : les mesures compensatoires seront plus spécialement orientées pour restaurer principalement des habitats des groupes d'espèces les plus affectés (reptiles et avifaune caractéristique des milieux agricoles extensifs) ; SNCF Réseau propose l'acquisition de 8,6 ha (dont 50 % déjà acquis en 2012), préférentiellement en Costières nîmoises, et la prise en charge de leur gestion sur 25 années²⁴.

L'Ae estime que cette réévaluation des impacts et des mesures compensatoires répond dans son principe à sa recommandation de renforcer de façon substantielle les mesures compensatoires, sous réserve de l'avis du conseil national de protection de la nature. Il conviendra toutefois de préciser le scénario effectivement choisi et la localisation des surfaces concernées. La pérennité et

²¹ Cette méthode consiste à multiplier les surfaces affectées par des coefficients représentatifs de leur enjeu pour ce qui concerne chaque espèce considérée : les surfaces à enjeu fort bénéficient de coefficients supérieurs à 1 ; aux surfaces à enjeu faible correspondent des coefficients inférieurs à 1.

²² L'Ae n'a pas fait cette vérification pour l'ensemble du projet, ce qui est probablement nécessaire, compte tenu de la réponse insatisfaisante apportée par le mémoire en réponse sur cette recommandation :

"La seule différence entre le projet CNM et le programme de gare nouvelle et de ses voiries d'accès réside dans le ratio de compensation selon qu'il s'applique à une compensation calculée en surface - ha - ou en unité de compensation. À ce jour, aucune réglementation n'impose de méthode particulière de calcul des compensations. De fait, le maître d'ouvrage doit se référer aux règles de l'art et à l'expertise des écologues afin de proposer les compensations adaptées aux incidences de son projet. Ces deux méthodes sont satisfaisantes d'un point de vue écologique. Pour le projet de gare nouvelle, c'est la méthode de compensation surfacique qui a été demandée et validée avec les services compétents de l'État, dans le cadre de la conception du projet".

Il serait difficilement compréhensible que le maître d'ouvrage des voiries d'accès ait bien adopté la même méthode que celle utilisée par le maître d'ouvrage du CNM et que ce ne soit pas le cas du maître d'ouvrage de la gare, alors que c'est le même.

²³ Le dossier "espèces protégées" évalue à 12,5 ha (soit 11,4 unités de compensation) l'ensemble des surfaces directement et indirectement affectées par les voies d'accès. À titre d'illustration de la méthode des unités de compensation, ceci correspond à 0,6 ha d'habitats très favorables (1 ha valant 3 unités de compensation), 7,1 ha d'habitats favorables (1 ha valant 1 unité de compensation) et 4,7 ha d'habitats peu favorables (1 ha valant 0,5 unité de compensation).

²⁴ En Costières, l'acquisition d'un hectare "vaut" de 1,5 à 3,5 unités de compensation, alors que le conventionnement de mesures agro-environnementales sur un hectare "vaut" entre 0,5 et 2,5 unité de compensation, selon le type de parcelle ; "en cas de difficulté majeure à trouver du foncier disponible en Costières ou en l'absence de conventionnement possible en Costières", le dossier envisage des acquisitions sur un autre secteur de compensation plus éloigné, la plaine de Saint-Chaptes en Gardonnenque, dont le dossier indique qu'un lien avec la population de la Costière a pu être établi.

l'effectivité²⁵ des mesures de gestion restera à démontrer sur la base du suivi des populations des différentes espèces sur les secteurs considérés.

L'Ae avait recommandé de prévoir, dans le cahier des charges des entreprises, des réserves de mesures de compensation supplémentaires pour les milieux naturels, en cas de non-respect des mesures de réduction ou d'évitement lors du chantier. Le mémoire en réponse prévoit un processus de suivi de la réalisation des mesures compensatoires et, le cas échéant, de mesures correctives, sans réservation de surfaces complémentaires.

2.3.2 Eaux pluviales

Le dossier d'évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau reprend les éléments précisés dans le mémoire en réponse de la SNCF à l'avis Ae n°2016-106. L'analyse découpe la plus grande partie du "périmètre de réflexion" retenu par l'étude d'impact en sous-bassins, afin de modéliser les écoulements des eaux de pluie et leurs exutoires.

La RD3 est équipée de systèmes de collecte de part et d'autre de la voirie. Le dossier précise que les fossés côté est collectent les eaux pluviales de la moitié de la chaussée, ainsi que d'une partie des bassins versants situés à l'est (95 ha au sud de la ligne Nîmes-Tarascon, 8 ha au nord). Il prévoit la création d'un réseau de noues²⁶ de part et d'autre de l'avenue de la gare, à une distance d'au moins un mètre au dessus des plus hautes eaux de la nappe, dimensionné selon les indications des services de police de l'eau (pluie de retour centennal sur tout le secteur de la gare jusqu'à la tranchée de la voie fret, pluie de retour trentennal sur le secteur à l'ouest de la tranchée nécessitant la reprise du réseau de collecte de la RD3). Le volume indiqué dans le dossier pour la noue 3 (à l'est de la voie fret), non raccordée à un exutoire, est insuffisant pour traiter une pluie centennale²⁷. Les eaux des sous-bassins versants seront gérées par infiltration, le fond de noues étant équipé par un complexe de filtration ayant vocation à retenir les matières en suspension et les hydrocarbures en exploitation normale. Le dossier ne précise pas comment sont gérés les éventuelles pollutions découlant d'un accident.

L'Ae recommande d'indiquer les mesures de prévention et de gestion des pollutions accidentelles liées aux véhicules.

Le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae précise les caractéristiques de ces noues ayant vocation à prévenir la diffusion du moustique tigre.

Le dossier analyse l'effet d'une crue exceptionnelle approximativement à l'échelle du "périmètre de réflexion", y compris le CNM. Il répond à l'ensemble des recommandations formulées dans le premier avis de l'Ae.

2.3.3 Bruit et qualité de l'air

L'Ae avait recommandé de reprendre le volet bruit de l'étude d'impact, notamment en le complétant par une évaluation des niveaux de bruit pour les bâtiments du périmètre de réflexion et le

²⁵ En application de l'article L. 163-1 du code de l'environnement selon lequel « les mesures de compensation doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes ».

²⁶ Une noue est un fossé peu profond et large, végétalisé, qui recueille provisoirement de l'eau, pour l'évacuer, l'évaporer ou l'infiltrer sur place.

²⁷ Le volume nécessaire issu du calcul est de 2 670m³ alors que la noue ne permet de recueillir que 2 356m³.

long des voiries adjacentes, aux différents horizons temporels (notamment 2020 et 2050) après avoir rappelé les protections prévues pour le CNM, et en précisant les mesures à prévoir le cas échéant, en fonction de ces données. Cette recommandation se fonde principalement sur l'analyse selon laquelle les impacts acoustiques doivent être appréhendés globalement à l'échelle de l'ensemble du projet, la question étant celle de l'exposition des populations à l'ensemble des nuisances générées par le projet (circulations ferroviaires et routières).

Ni le mémoire en réponse, ni l'actualisation de l'étude d'impact n'apportent de réponse satisfaisante sur ce point²⁸. La conclusion du mémoire en réponse selon laquelle « *la prise en compte du bruit global est difficile car les projets traités présentent des émissions de bruit de sources différentes et ont des horizons de réalisation différents* » et « *les maîtres d'ouvrage sont différents et la réglementation ne prévoit pas d'évaluation globale* » est incorrecte. Tant les modèles que les mesures fournissent des niveaux de bruit, exprimés en Laeq, permettant d'intégrer des types et des intensités de bruit différents²⁹. L'ambiance sonore dans l'état initial (avant mise en service du CNM et des voies fret) est modérée dans l'ensemble de la zone d'étude. Le caractère significatif du projet ne peut donc être correctement apprécié qu'en prenant en compte le bruit cumulé de l'ensemble des aménagements. Dans l'étude d'impact initiale comme dans l'étude d'impact actualisée, tous les graphiques sont fournis avec la mention "bruit non ferroviaire non pris en compte" ; la modélisation indique que la plupart des maisons situées le long de la RD3 connaîtraient sans cela des niveaux acoustiques au delà de 65 dB(A), voire proches de 70 dB(A). Des mesures de protection contre le bruit apparaissent donc très probablement nécessaires.

L'Ae recommande de produire des modélisations des impacts acoustiques cumulés de l'ensemble des aménagements (CNM, gare, voies d'accès) par rapport à la situation actuelle.

Pour les maisons pour lesquelles l'impact acoustique serait alors supérieur à 2 dB(A), l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser les mesures qu'ils prendront pour préserver une ambiance acoustique modérée.

L'Ae avait également recommandé de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO₂ et de PM 10³⁰ sur la zone d'étude, notamment la RD 999, à la mise en service de la gare. L'étude d'impact n'a pas été actualisée sur ce point, le mémoire en réponse indiquant que « *le trafic routier estimé en 2020 étant significativement plus faible qu'en 2040, les concentrations en polluant seront plus faibles puisque les vitesses de circulation restent inchangées. Excepté pour les PM 2.5, les objectifs de qualité et les valeurs cibles ou limites seront respectés à l'horizon 2020. La modélisation à l'horizon 2020 ne porterait pas plus d'information utiles à la bonne appréciation des impacts de la gare nouvelle par le public, le scénario présenté dans l'étude d'impact étant le plus défavorable* ». Cette assertion est également potentiellement incorrecte, faute d'être démontrée, les progrès techniques attendus de l'évolution du parc automobile à l'horizon 2040 compensant le plus souvent très largement les augmentations de trafic induites par un projet. En

²⁸ Le rapport de la commission d'enquête estime que « *les impacts acoustiques induits par le projet de gare au sens strict peuvent être jugés comme non significatifs* », ce qui risque d'être difficilement compréhensible pour le public exposé, qui entendra un bruit cumulé, sans nécessairement pouvoir faire la part des choses entre les trains qui passent, les trains qui s'arrêtent et les voitures qui convergent vers la gare, l'étude abordant en outre séparément le bruit routier et le bruit "de voisinage" de la gare.

²⁹ C'est d'ailleurs cette unité qu'utilise l'étude d'impact.

³⁰ PM10 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

PM2.5 : Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres ; elles incluent les particules très fines et ultrafines et pénètrent dans les alvéoles pulmonaires.

2020, les trafics augmenteront mécaniquement à la mise en service de la gare, à qualité du parc automobile constant.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par une évaluation des concentrations de NO₂ et de PM 10 sur la zone d'étude, notamment la RD 999, à la mise en service de la gare, et d'indiquer d'éventuelles mesures de réduction en cas de dépassement des valeurs de référence pour les PM 2.5.

2.4 Développement de l'urbanisation

L'Ae avait recommandé de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts induits de la gare, liés à l'urbanisation des ZAC de Manduel et de Redessan, considérant que ces projets urbains n'étaient pas remis en cause, mais simplement différés et étaient indissociablement liés à la réalisation de la gare. L'Ae recommandait de porter une attention particulière :

- aux surfaces de sols susceptibles d'être détruits, quel que soit leur usage, et notamment aux habitats naturels et aux conséquences pour les espèces concernées ;
- aux surfaces susceptibles d'être artificialisées et à la compatibilité de ces développements avec le fonctionnement hydraulique global, notamment de l'avenue de la gare ;
- aux volumes de trafic additionnels et aux conséquences en termes de bruit et de qualité de l'air.

L'argument qui conduit à retenir le tracé préférentiel ne fait que conforter cette recommandation.

L'Ae note que l'approche globale retenue pour l'analyse de la gestion des eaux pluviales prend en compte la plus grande partie du périmètre, sous réserve de préciser les modalités de gestion de la qualité des eaux pluviales. Le dossier n'a pas retenu une approche équivalente pour les habitats et espèces naturels, ni pour le bruit et la qualité de l'air.

L'Ae rappelle sa recommandation de compléter l'étude d'impact par un volet relatif aux impacts indirects de la gare, liés à l'urbanisation des ZAC de Manduel et de Redessan, pour ce qui concerne les habitats naturels, le bruit et la qualité de l'air.

2.5 Suivi des mesures et de leurs effets

L'étude d'impact actualisée reprend le tableau de suivi produit par le mémoire en réponse, suite à la recommandation de l'Ae. Ceci n'appelle pas de nouveau commentaire de l'Ae

2.6 Résumé non technique

Le dossier de demande d'autorisation comporte un résumé non technique spécifique qui n'appelle pas de commentaire.

Celui de l'étude d'impact n'a pas été modifié et comporte donc, notamment, les mêmes phrases incompréhensibles que celles signalées dans l'avis Ae n°2016-106.

L'Ae recommande de prendre en compte les recommandations du présent avis et de l'avis n°2016-106 dans les résumés techniques du dossier.