



AcNaT-LR



Montpellier, le 20 juillet 2013

à : M. le Président de la Commission d'Enquête relative au Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier : Mairie de Nîmes - Place de l'hôtel de ville - 30000 Nîmes.

Copies à : Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête, Monsieur le Préfet du Gard, Monsieur le Directeur de la DREAL LR (Didier KRUGER), Monsieur le Président de la commission Faune du CNPN.

Objet : *Enquête publique préalable à l'autorisation requise au titre de la Loi sur l'Eau du projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier*

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

ACNAT LR est une association loi 1901 créée en janvier 2010 dont l'objet est d'organiser une démarche collective de veille, de protection et de défense des espaces naturels et agricoles de la région Languedoc-Roussillon.

NACICCA est une association loi 1901 créée en 2007, agréée au titre de la protection de la nature, dont l'objet est de protéger, défendre et valoriser le patrimoine naturel et sa biodiversité dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Gard.

Notre engagement repose sur le constat de nombreuses défaillances dans l'aménagement du territoire, ayant des conséquences irréversibles sur l'environnement, tant du point de vue naturaliste que de celui des habitants et usagers.

C'est dans ce cadre que nous nous sommes intéressés au projet « Contournement Nîmes-Montpellier ».

Dans le cadre de l'enquête publique « Loi sur l'eau - Gard », notre analyse s'appuie tant sur les documents du dossier mis en ligne par le porteur de projet OCIVA (<http://www.ocvia.fr/page/lenquete-publique-loi-sur-leau-gard>) que sur la capacité d'expertise et les connaissances naturalistes de nos adhérents et administrateur(trice)s.

Vous trouverez ci-après nos remarques, critiques et propositions sur le projet, que nous vous demandons de prendre en compte dans l'élaboration de votre avis .

Veillez recevoir, Monsieur le Président de la commission d'Enquête, nos salutations naturalistes,

Pour AcNaT-LR, Simon POPY

Pour Nacicca J.Baptiste MOURONVAL



I. l'accès aux informations et documents

1. L'accès aux documents empêche la lecture et l'analyse

Avec la consultation des documents lors des permanences des commissaires-enquêteurs en mairies entre le 21/06 et le 22/07, nous avons constaté que le seul accès proposé aux documents était une page du site OCVIA, avec un total de 37 documents sous forme de liens qui ne s'ouvrent que dans une visionneuse internet en double-page A4 avec un zoom mobile. L'absence totale d'ergonomie de cette visionneuse, l'impossibilité d'imprimer ou de télécharger dans un format facilement lisible à l'écran (tel que .pdf) les 2 964 pages du dossier (sans compter annexes et atlas cartographique non paginés) ne peut que contribuer à dissuader les citoyens de consulter ces documents et nuit à la compréhension de ce qui est présenté.

Pour trouver les études d'incidences du projet sur les 4 sites Natura 2000 concernés, après avoir longtemps cherché dans ce labyrinthe, il a fallu se reporter aux pages 620-625 de la partie 2/2 du mémoire 2B1 « Bassin Hydrographique du Vistre »... Ce document s'ouvrant à la page 376, il faut donc cliquer presque 150 fois sur le bouton page suivante pour arriver aux pages recherchées.

Pour l'anecdote, le sommaire du mémoire 2B (non paginé) pour les études d'incidences du 3.2.6.1 a étonnamment renommé les deux ZPS de Camargue gardoise : « Petite Camargue laguno-marine » (FR 9112013) en « fluvio-marine » et la « Camargue gardoise fluvio-lacustre » (FR 9112001) en « laguno-lacustre », ce qui augure mal du sérieux de ces paragraphes et/ou de la relecture !

2. L'ensemble du projet est segmenté pour masquer l'énormité des impacts cumulés

La réalisation de l'ensemble du projet ferroviaire nécessite de nombreux aménagements : construction de la ligne elle-même, mais aussi carrières d'extraction de granulats, liaisons ferroviaires aux lignes existantes, restauration des réseaux routiers et chemins d'exploitation agricole, création de gares et leurs accès routiers, etc. Or depuis le début de ce projet, **tous ces éléments sont artificiellement déconnectés, comme s'ils pouvaient se réaliser séparément les uns des autres et n'étaient pas constitutifs d'un seul projet d'aménagement. Au contraire, le dossier aurait du comporter une analyse globale des différents effets cumulés du projet.**

Dans cette enquête publique, comme dans les dossiers réglementaires précédents (2 dossiers CNPN séparés : de RFF pour les raccordements ferroviaires, de OCVIA pour la ligne et les carrières), la majeure partie des éléments sont séparés, les gares semblent ne pas exister comme tous les projets annexes...

Et ce, alors que le projet de gare à Manduel, annoncé depuis 2000 et réclamé par les communes (une ZAD d'au moins 300 ha prévue au PLU) a fait l'objet en 2012 d'études écologiques et agricoles pour Nîmes Métropole qui confirment de forts impacts sur les mêmes espèces de faune et d'habitats agricoles que le reste de la ligne.

3. Délai de consultation insuffisant pour un dossier de cette ampleur

Au-delà de la difficulté concrète d'accès aux documents, le délai d'un mois seulement pour consulter les 3000 pages du dossier, dont certaines redondantes et d'autres extrêmement techniques interroge sur la volonté d'informer pour consulter réellement la population locale sur ce projet vieux de plus de 10 ans.



AcNaT-LR



Conscients de l'importance du dossier et des contraintes liées à la loi sur les enquêtes publiques, les associations NACICCA et ACNAT LR avaient demandé conjointement, par courrier recommandé à la DREAL, dès le 15 mai, un accès anticipé à certains éléments du dossier (étude d'impacts, dossier CNPN, arrêtés préfectoraux fixant les mesures compensatoires), ainsi que des renseignements sur les dates prévues de la tenue de l'enquête publique loi sur l'Eau et études d'incidences Natura 2000. Nous n'avons jamais obtenu de réponse de la part de l'administration. De telle sorte que le dossier a été soumis au CNPN sans possibilité pour les associations ou la société civile de consulter les études.

II. Genèse du projet et état actuel

Le projet ferroviaire à grande vitesse actuel, rebaptisé sous l'euphémisme « Contournement Nîmes-Montpellier » (ou CNM) date des années 1990, époque du projet LGV Méditerranée Lyon-Marseille, qui avait été déclaré d'Utilité Publique en 1994, mais ce tronçon en a été détaché pour des raisons de restrictions budgétaires.

Cette liaison Nîmes-Montpellier a été relancée à la fin des années 1990 et début des années 2000, sous forme de « concertations » avec la population locale, et des premières études écologiques (BIOTOPE, COGard, CBN, etc.). Un raccordement destiné uniquement au frêt d'environ 10 km a alors été ajouté au tracé mixte de 70 km (choix de la variante 2 entre 3 tracés envisagés). Ce projet a ensuite fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003 sur le tracé initial, inchangé malgré différentes oppositions (expropriations...) et des enjeux naturalistes forts déjà identifiés par les premières études : Outarde canepetière (*Tetrax tetrax*) en Costières de Nîmes, Isoète de Durieu (*Isoetes duriei*) dans l'Hérault, notamment.

Par conséquent, aucune des Déclarations d'Utilité Publique, que ce soit celle de 1994 ou celle de 2003, pourtant mises en avant par RFF puis OCVIA, n'a pris en compte les enjeux naturels puisque les études faune-flore complètes sur tout le tracé n'ont été réalisées qu'au printemps 2010 !

Le tracé initial de 1990 n'a jamais été modifié, à part d'une centaine de mètres par RFF en 2012, pour éviter une station de *Lythrum faux thésium* (*Lythrum thesioides*) découverte en 2010 à Manduel (une des seules stations mondiales de cette espèce).

De plus, depuis ces DUP, dont celle de 2003 concernant le tracé du CNM actuel mais pour une ligne mixte frêt-TGV, de nombreuses données sur l'exploitation ferroviaire de la ligne ont changé : de beaucoup moins de frêt à presque plus (et pas de ferroutage, argument de l'époque), augmentation du nombre total de trains, diminution de la vitesse des TGV, etc.

En fait, seuls l'emplacement des gares et le tracé n'ont pas changé depuis les DUP sur lesquelles s'appuie aujourd'hui la demande d'autorisation d'aménagement... Les études sur lesquelles reposent les DUP n'ont pas été mises à jour.

III. Dossiers d'études existants et présentés

1. Etude d'impacts et étude des incidences actualisées



Après avoir consulté les dossiers soumis à l'enquête publique nous constatons que :

- les impacts sur les différents compartiments faune-flore-habitats sont récapitulés d'après les données et informations des études complètes de 2010 sur l'ensemble du tracé, et sont ici très détaillées sur les milieux humides et cours d'eau ;
- les mesures correctrices des incidences sont présentées de façon très optimiste, comme des solutions idéales, faciles à mettre en œuvre et efficaces pour s'affranchir des étapes d'évitement et de réduction des impacts (qui auraient pu par exemple impliquer des modifications de tracé). Seules les mesures concernant les habitats et espèces aquatiques humides sont présentées ici, sans récapitulation des différentes mesures, ni chiffrage, ni calendrier d'application qui puisse être opérationnel ou contrôlable...
- les impacts cumulés du projet avec d'autres aménagements ne sont évoqués que pour 2 zones humides impactées par des projets de carrières liées au TGV. Tous les autres impacts cumulés ne sont pas même envisagés, ni listés et encore moins précisés en nature et intensité (2 projets de gares, la carrière de Gallargues-le-Montueux, plusieurs ZAD et autres urbanisations annexes, ou des projets tels que la déviation de Jonquières-St-Vincent ou celle de Castries, le doublement de l'A9, etc.). Aucune justification n'est donnée quant à leur non prise en considération;
- les incidences sont présentées de façon lapidaire, sur la base des études réalisées essentiellement depuis 2010 sur la ZPS « Costières nîmoises », les 2 annexes contenant peut-être les détails, mais encore plus difficile à atteindre que les pages 620-624 ;

a) Etude des incidences sur les sites SIC et ZPS de Camargue gardoise

Un dossier des évaluations simplifiées d'incidences a été réalisé en 2012 pour mettre à jour le travail de BRLi de 2003. Il semble limité à 3 principales incidences du fait de la distance entre la ligne et les sites Natura 2000 (entre 3 et 9 km).

L'incidence de modification de régime hydrique est listée mais n'est pas envisagée ou présentée ici au moins de façon synthétique, alors que ce type d'incidence pourrait être fort et définitif par la modification des apports en quantité et/ou qualité des eaux arrivant sur les zones humides désignées en Natura 2000. **Pourquoi ne pas avoir développé ce point ?**

Seule l'incidence du projet sur les habitats d'alimentation d'espèces se reproduisant dans les sites N2000 est envisagée (Sterne hansel et hérons des 2 ZPS gardoises) pour être jugée « négligeable » sans qu'une telle affirmation, « à dire d'expert » et sans arguments à l'appui, puisse être totalement crédible.

D'autres espèces s'alimentent régulièrement en Costières à proximité ou au-delà du tracé CNM, et de façon plus importante que la Sterne hansel, comme la Mouette mélanocéphale (*Ichthyaetus melanocephalus*) avec au moins plusieurs centaines d'individus observés quotidiennement en déplacement et en alimentation durant leur période de reproduction (entre avril et juillet). Or, dans un projet de parc photovoltaïque (porté par EDF Energie Nouvelle, à Beaucaire), le même genre d'impact estimé de prime abord « négligeable » s'est avéré, après comptages spécifiques par le bureau d'études, et surtout par le biais d'une contre-expertise indépendante de l'association NACICCA, concerner des milliers d'individus soit plus de 20 % de la population nicheuse de Camargue... Au final, ce projet a été rejeté par les services instructeurs et a fait l'objet d'une attention de la Commission Européenne, alertée sur ces points d'impacts sur les populations d'oiseaux de la ZPS de Camargue.

D'autre part, de tels impacts concernent de façon *a priori* non négligeable les mêmes espèces nicheuses (Sterne hansel, Mouette mélanocéphale) dans la ZPS « Etang de Manguio » (FR 9112017). Ces impacts ne sont pas envisagés ici (effets cumulés) ; sont-elles dans le tome Hérault ?



b) Etude des incidences sur la ZPS Costières nîmoises

A notre connaissance, et contrairement à ce qui est écrit page 620, un dossier d'études d'incidences du CNM sur la ZPS Costières nîmoises a été réalisé par BIOTOPE à partir des résultats de comptages Outardes & Œdicnèmes en 2006. Cette information nous a été confirmée par les services instructeurs de la DREAL.

La présentation du dossier a été revue en 2013 par le même bureau d'études, mais même en 4 pages très résumées, des gros défauts et lacunes persistent :

↳ Cas des Outardes :

Les Outardes apparaissent comptabilisées en nombre de couples, alors que ce sont les mâles chanteurs qui sont dénombrés et que c'est sur la base de ces effectifs que sont fondées toutes les évaluations d'impacts, puis les besoins de compensation. Rien n'est présenté sur les femelles, peu connues et difficilement détectées, malgré les premiers résultats 2010-2012 de la thèse CNRS qui confirment des distances d'impacts beaucoup plus importantes pour les femelles que pour les mâles : au moins 400 mètres au lieu de 250 mètres par rapport aux infrastructures linéaires de transport (travaux COGard pour BRLi puis RFF & travaux DEVOUCOUX, 2012).

Enfin, aucune explication n'est fournie sur l'estimation ou le calcul des surfaces. Aucune information n'est apportée sur les distances prises en compte pour la partie fret par rapport au reste de la ligne : les distances d'éloignement en reproduction seront différentes - en plus ou en moins - mais **les impacts sur le principal site d'hivernage du Gard et de la Région ne semblent pas traités !**

De plus, rien n'explique ni ne justifie les surfaces d'impacts dites « S2 perturbées », particulièrement en termes de « perturbation », c'est-à-dire les habitats favorables ou potentiels qui ne sont pas fréquentés à moins de 250 mètres de la ligne par les mâles et moins de 400 mètres par les femelles (travaux COGard pour BRLi puis RFF & travaux DEVOUCOUX, 2012), et à une distance encore inconnue pour les groupes hivernants.

Les 722 ha calculés comme impactés (+ 436 éventuels) présentés dans le tableau page 621 sont donc pour le moins sous-estimés... et incompréhensibles tels que présentés.

Enfin l'hivernage de l'espèce n'est même pas cité ou évoqué, alors que les 2 sites d'hivernage de la ZPS seront impactés par le tracé CNM, que les impacts au moins pendant les 4 ans de travaux entraîneront probablement l'abandon complet de ces sites qui abritent plus de 1 000 individus : 1 283 outardes en janvier 2012, soit 64 % de la population hivernante régionale et 28,2 % de la population nationale (comptages Meridionalis pour le PNA en LR, source : <http://www.faune-lr.org>) !

↳ Cas de l'œdicnème criard :

Pour cette espèce le pourcentage de population impacté directement par le tracé est encore plus important que pour l'Outarde canepetière (20 % annoncé par rapport à 16%). Le rapport conclut bien à **une incidence significative sur la population et au besoin de mesures compensatoires, mais sans que celles-ci ne soient explicitées nul part dans la suite du document.**

↳ Cas de l'Alouette lulu et du Pipit rousseline :

Les effectifs « affectés par le projet » paraissent ridiculement faibles (3 à 5 couples de Pipit rousseline sur les 500 à 1000 de la ZPS) et complètement incohérents avec les surfaces d'habitats correspondantes (200 ha pour l'Alouette lulu pour 15 couples sur 300-600 de la ZPS). Mais comme aucune explication n'est fournie sur la façon dont sont produites ces estimations ni les calculs de



surface impactées, il est pas impossible de comprendre la démarche du porteur de projet.

↳ Deux poids, deux mesures :

Le cas de la Pie-grièche écorcheur est traité, alors qu'elle ne figure pas au FSD (ni ancien ni remis à jour par la rédaction du Document d'Objectifs validé fin 2011).

A contrario, l'Aigle de Bonelli (*Aquila fasciata*) dont 1 à 2 couples de la ZPS des Gorges du Gardon utilisent la ZPS comme habitats d'alimentation (observations visuelles + données suivi GPS depuis 2011), risque de subir des impacts directs et indirects dus à la dégradation des habitats et à la raréfaction de ses proies ainsi qu'aux risques de mortalité supplémentaires...

La liste des mesures compensatoires présentée page 624 constitue une démonstration éloquente de la piètre qualité de l'étude d'incidences :

- les mesures compensatoires sont présentées comme « à prévoir » alors qu'elles sont déjà réalisées depuis 2010,
- les intitulés citent plusieurs fois l'Outarde canepetière (y compris pour son hivernage...) mais ne citent jamais l'Oedicnème pour lequel des mesures compensatoires avaient pourtant été préconisées,
- ces mesures ne concernent aucune des autres espèces impactées de la ZPS ou des autres espèces protégées : Lézard ocellé, Cistude, Odonates, Chiroptères....

Nous y voyons le reflet du choix arbitraire du bureau d'études qui consiste à privilégier une seule espèce « emblématique ». Nous attirons votre attention sur le fait que ce choix fondamental dans l'estimation des mesures compensatoires est actuellement critiqué de toutes parts notamment par le CNPN.

c) Mesures correctrices et compensatoires des impacts et incidences

1. Dans le mémoire 2A, le porteur de projet met en avant une mutualisation des mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Mais l'absence de présentation de ces dernières, et sans accès public au dossier d'étude d'impact concernant les espèces protégées, **il est impossible d'évaluer correctement les mesures compensatoires proposées dans le cadre du dossier soumis ici à enquête publique.**

2. La méthode proposée par le bureau d'études BIOTOPE pour le calcul des mesures compensatoires relatives au dossier d'incidences (page 119 ; mais non appliquée par le même bureau d'études aux raccordements ferroviaires pour RFF), est directement inspirée de celle mise au point pour le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes. Or cette méthode a fait l'objet d'une série de réserves émises par la commission d'experts chargée par l'Etat d'évaluer le dossier Loi sur l'eau de l'aéroport de Notre Dame des Landes (http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_college_experts.pdf). Il lui est notamment reproché son extrême complexité et l'absence de justification du choix des coefficients compensatoires. **Le comité permanent du CNPN a lui aussi invalidé cette méthode, proposée par BIOTOPE pour le projet Notre-Dame des Landes et il est donc difficilement compréhensible qu'elle reste appliquée au CNM.** Il est de surcroît surprenant de constater qu'une fois encore, et malgré les critiques précédemment exprimées, rien ne vient justifier les ratios de compensation proposée (page 119) qui paraissent extrêmement faibles.

3. Ici, nous constatons qu'en fixant une valeur en « unité de compensation » à chaque surface ou parcelle, en fonction de l'espèce ou enjeu dominant la méthode « oublie » de comptabiliser tous les impacts pour les autres espèces ou habitats que celui retenu comme emblématique (Outarde



canepetière en milieu agricole pour CNM), et qu'il considère que l'aménagement d'habitat pour cette espèce emblématique « bénéficiera » aux autres espèces impactées. Les porteurs de projet font donc là l'**hypothèse d'une équivalence fonctionnelle entre les exigences écologiques de l'Outarde canepetière et celles du reste de la faune et de la flore impactée**. Cette hypothèse n'est appuyée par aucune donnée permettant de l'évaluer, sans doute du fait qu'elle serait alors invalidée. Il est fort probable qu'elle constitue en fait une solution de facilité pour compenser la destruction de multiples espèces aux exigences écologiques très diversifiées par des aménagements dédiés aux outardes canepetières. Une parcelle très riche, caractérisée par la présence de nombreuses espèces de faune et/ou de flore, qui sera détruite par l'aménagement pourra ainsi être compensée à 100 % par une parcelle agricole mono spécifique présumée idéale pour l'espèce « parapluie » (telle que l'Outarde pour CNM), même si elle n'est pas du tout utilisée par les autres espèces impactées !

Nous notons également qu'aucune assurance de suivi ou de vérification ultérieure de l'efficacité supposée d'une telle approche ni des mesures elles-mêmes n'est proposée. Ceci pourrait permettre d'évaluer l'hypothèse d'équivalence fonctionnelle utilisée implicitement et de corriger la méthode si elle s'avérait infondée comme nous le soupçonnons fortement...

En évaluant les impacts secteur par secteur, la méthodologie proposée néglige également toutes les relations entre parcelles ou habitats (corridors écologiques, mosaïque agricole, diversité d'habitats, effets-lisière et autres notions fondamentales d'écologie fonctionnelle) qui constituent pourtant les ressorts de la qualité exceptionnel des habitats impactés. **Au final, cette approche de la compensation à la découpe et s'appuyant sur une seule espèce utilisée comme espèce « parapluie » permet surtout de minimiser les besoins compensatoires.**

Et finalement, comme le tableau page 623 le laissait présager, aucune mesure compensatoire pour l'œdicnème criard n'existe à ce jour, ni pour le Léopard ocellé (très impacté en Costières), les plusieurs espèces de Chiroptères, la Cistude d'Europe, les Odonates, etc.

IV. Conclusions

Les documents mis à l'enquête publique présentent une importante difficulté d'accès et de lecture,

Les termes de l'étude d'incidences sur les sites Natura 2000 est très inquiétante, notamment sur :

- l'absence de prise en compte et de mesure compensatoire pour l'œdicnème criard, une espèce de la directive oiseaux, dont 20 % de la population de la ZPS sera impactée par le projet !

- la sous-estimation hautement probable des impacts sur l'Outarde canepetière (16 % de la population nicheuse de la ZPS en 2012 seraient impactés), avec des sous-estimations des surfaces d'impacts, et même la méconnaissance des impacts sur l'hivernage de plus de 1 250 individus (=64 % de la population hivernante régionale et 28 % de la population nationale en 2012) sur les 2 seuls sites de la ZPS et qui sont impactés par le tracé CNM !

- les mesures compensatoires concentrées uniquement sur l'Outarde, et inexistantes pour toutes les autres espèces pourtant fortement impactées (œdicnème criard, Léopard ocellé, Chiroptères, Odonates...).

- la méthode de calcul des surfaces compensatoires utilisée est exactement celle mise au point par BIOTOPE pour le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes, et qui a été récemment récusée par le CNPN qui dans une motion du 10 avril 2013, « relève le manque de justifications et l'inopérance de la méthode pour déterminer les mesures compensatoires, et sa non validation par le collège d'experts ». Nous ne voyons donc pas pourquoi cette méthode serait inacceptable pour Notre-Dame des Landes



AcNaT-LR



mais acceptable pour le projet de CNM en Languedoc-Roussillon.

Ces différentes lacunes et défauts nous amènent à 1) **demander que soient prises en compte** les lacunes exprimées ci-dessus, 2) **exprimer vivement notre opposition à la réalisation en l'état de ce projet** et 3) **demander que le dossier d'évaluation d'incidences Natura 2000 soit soumis pour avis à la commission européenne**. Nous comptons sur la commission d'enquête pour rehausser le niveau d'exigence pour la réalisation d'un projet aussi considérable.

Le contenu des documents fournis et le déroulement du projet ne nous semblent pas à la hauteur de la responsabilité de premier ordre de notre région en matière de conservation de la biodiversité.



Action Nature & Territoire Languedoc-Roussillon (ACNAT LR)

6 rue du Faubourg Saint Jaumes 34000 Montpellier

acnat.lr@gmail.com



Nature Citoyenneté Crau Camargue Alpilles

Maison des Associations

Bld des Lices v3200 ARLES

communication-nacicca@no-log.org