

CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIECE J : Avis émis sur le projet

www.contournement-ouest-nimes.fr

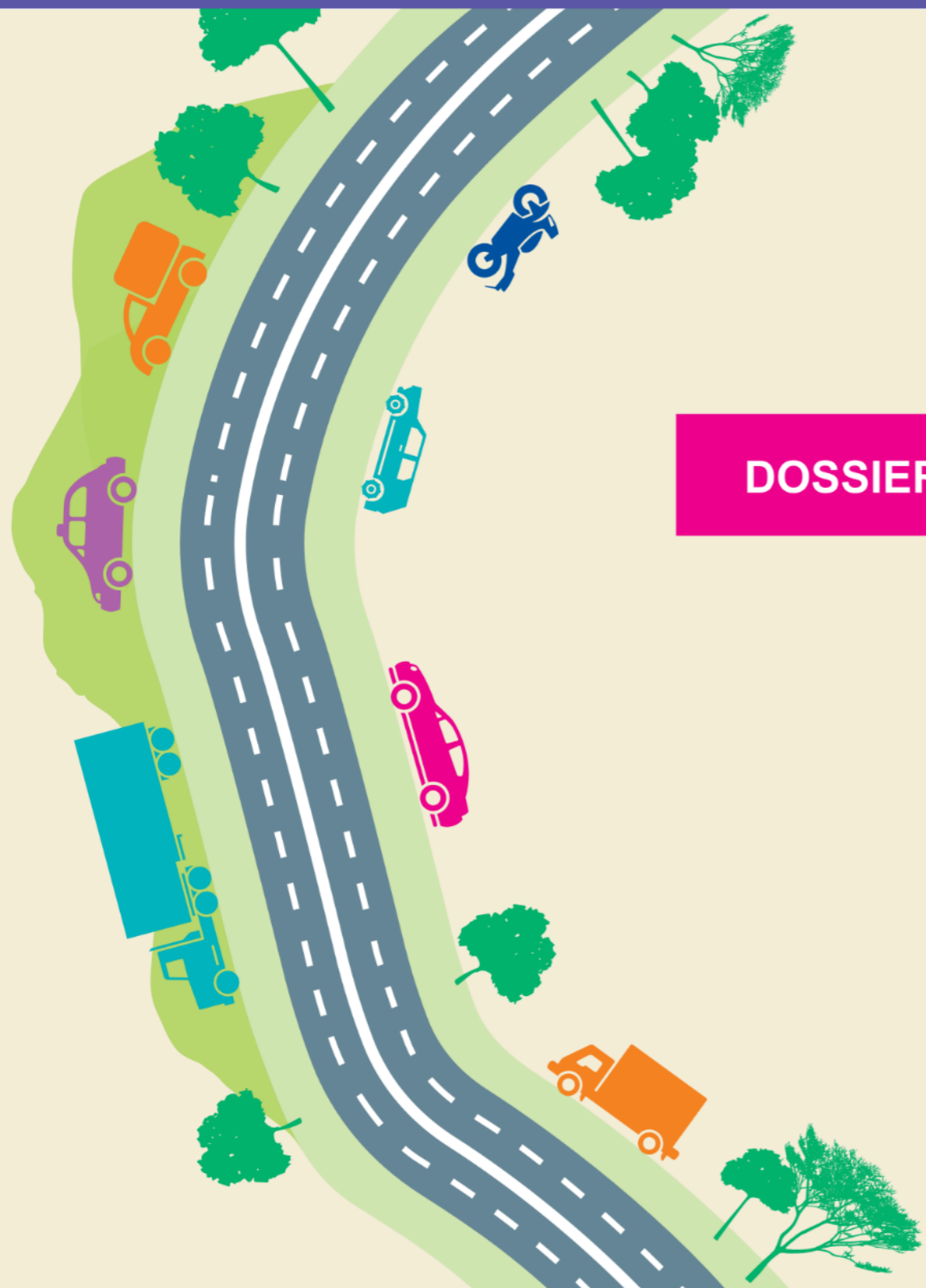


TABLE DES MATIERES

Bilan de la concertation publique

Recueil des avis des collectivités

Réponse aux avis des collectivités

Avis de l'autorité Environnementale (AE) – Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)

Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

Avis de la préfète concernant l'étude préalable agricole

Compte rendu de la réunion de l'examen conjoint des personnes publiques associées concernant la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme de Nîmes, Caveirac et Milhaud

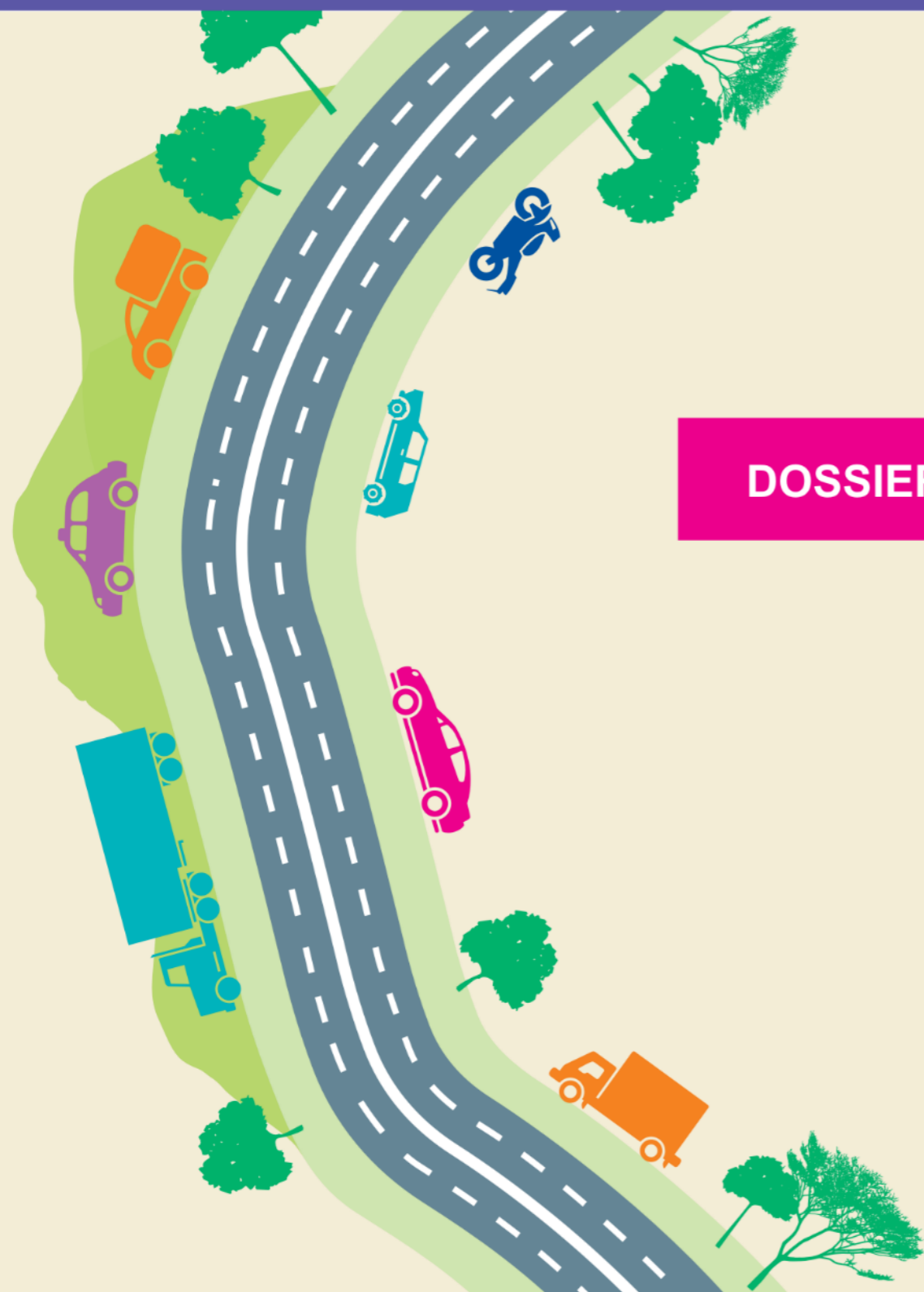
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Bilan de la concertation

www.contournement-ouest-nimes.fr



Sommaire

1 > Préambule	4
2 > Information préalable du public	5
• Publication de l'avis et du dossier d'information CNDP	5
3 > Périmètre de la concertation	6
1> Le cadre législatif et réglementaire	6
2> Les communes concernées	6
3> Le projet de Contournement Ouest de Nîmes soumis à la concertation	6
• Objectifs du projet tels que définis par le Maître d'ouvrage	6
• Objet de la concertation	7
• Présentation synthétique du projet : une route à 2x2 voies et 4 points d'échanges.....	7
• Coût prévisionnel du projet	9
• Calendrier prévisionnel	9
4 > Organisation de la concertation	10
1> Les modalités de la concertation	10
2> Le déroulement de la concertation	11
5 > Dispositif d'information et de recueil des avis	12
1> Des outils de référence pour présenter le projet	12
• Le dossier de concertation	12
• Le dépliant de synthèse	12
• Les expositions	14
• La présentation diaporama évolutive	15
2> Des outils d'accompagnement pour les moments forts	15
• Les affiches de campagne	15
• Les invitations aux réunions publiques	16
• Le kitcom pour les sites et les magazines institutionnels	16
• Les relations de presse.....	17
3> Les outils de remontée des avis	17
• Les registres de concertation	17
• Les autres formes de contributions écrites	17
• Les outils de l'e-concertation	17
• Les avis exprimés lors des réunions publiques.....	18
4> Un site internet dédié au projet	18
• Internet au cœur du dispositif participatif	18
5> Les réunions de concertation	19
• La concertation institutionnelle en amont.....	19
• Le Comité des Partenaires au lancement.....	20
• Les 4 réunions publiques	20
• Une rencontre avec les comités de quartiers.....	22
6 > Bilan quantitatif de la concertation	23
1> Une participation relativement forte du grand public	23
• Les 4 réunions publiques	23
• Le site internet dédié au projet.....	23
• Un intérêt marqué des élus et acteurs locaux.....	25

CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

BILAN DE CONCERTATION

27 FÉVRIER > 7 AVRIL 2017

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

2>	Des personnes publiques associées	25
3>	332 expressions du public, représentant 312 personnes	26
4>	1244 avis thématiques du public	28
5>	Zoom sur Caveirac.....	31
6>	Les avis des personnes publiques associées	33
7 >	Synthèse des expressions	35
1>	Remarques préliminaires	35
	• La solution préférentielle présentée en termes de tracé et d'échanges	36
2>	Une opportunité du projet variable selon les secteurs	37
	• Un accord consensuel sur le diagnostic.....	37
	• Le projet « rejeté » à Caveirac, mais fortement attendu sur Nîmes Métropole et Alès	37
	• Le souhait d'une réalisation rapide	40
	• Des remarques sur le coût du projet.....	40
3>	Des contre-propositions.....	41
	• Réaliser le tracé plus à l'Ouest et plus au Nord	41
	• Améliorer l'existant	41
	• Réaliser la Déviation Nord de Nîmes	41
4>	Des variantes et options d'aménagements ou d'échanges peu discutées.....	41
	• Le tracé préférentiel relativement conforté.....	42
	• Segment 2 : plutôt favorable pour l'Est	42
	• Segment 3 : plutôt favorable pour l'ouest.....	42
	• Segment 4 : quasi-unanimité pour l'Ouest.....	42
	• Peu d'opinions tranchées sur les échangeurs	42
5>	Les craintes environnementales exprimées	43
	• Bruit : une nuisance souvent évoquée	43
	• Les effets sur la qualité de l'air et la santé publique	43
	• La préservation de la garrigue	43
	• Les impacts sur le risque d'inondation	43
6>	La liaison avec la RN113 (barreau complémentaire)	43
	• De nombreuses demandes pour une liaison (barreau) complémentaire vers la RN113	43
7>	Des demandes qui vont au-delà du projet	44
	• Améliorer le carrefour giratoire RN106 / Avenue Kennedy (accès à l'hôpital Carémeau).....	44
	• La réalisation de la Déviation Nord de Nîmes	44
	• L'achèvement de la mise à 2x2 voies entre La Calmette et Nîmes	44
	• Renforcer les transports en commun pour diminuer la circulation automobile sur la RD 40	44
	• La place des vélos et des modes actifs	44
	• L'attente d'une information complémentaire et détaillée	44
8 >	Enseignements et réponses du Maître d'ouvrage	45
1>	Une opportunité du projet confortée	45
2>	Réponses sur les contre-propositions.....	46
3>	Réponses sur les variantes.....	47
4>	Réponses sur les craintes environnementales exprimées	47
5>	Réponses sur la liaison vers la RN113.....	48
6>	Réponses sur les demandes connexes	48
9 >	Suites à donner	50
	• Action immédiate	50
	• Poursuite du dialogue	50
	• Orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet	50
	• Phasage de l'opération :	50
	• Enquête publique	50

1 > Préambule

Afin de répondre à la situation d'engorgement de la RN106 dans sa traversée de la partie urbaine de Nîmes, l'État, en partenariat financier avec les collectivités territoriales, étudie la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes.

La Direction des Infrastructures de Transports du Ministère de la transition écologique et solidaire est le Maître d'ouvrage central, relayé localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie.

Le Contournement Ouest de Nîmes (CONIM) répond à un double objectif : fiabiliser la connexion du pays cévenol à l'arc méditerranéen et fluidifier la circulation dans Nîmes en participant à la création d'un contournement complet autour de Nîmes. Il contribue à la connexion entre la route d'Alès au Nord, et l'autoroute A9 au Sud. La route d'Alès est, certes, déjà connectée à l'échangeur Nîmes Ouest, mais la voirie existante est aujourd'hui insuffisamment dimensionnée pour exercer correctement les fonctions de transit et de desserte locale.

Suite à un accord entre les collectivités locales et l'État, le Contournement Ouest de Nîmes a fait l'objet d'une inscription au Contrat de Plan État Région 2015/2020.

Les études et les démarches administratives préalables à sa réalisation ont donc été relancées.

2 > Information préalable du public

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes est encadré par l'article L121-8-II du code de l'environnement, imposant à tout projet d'aménagement estimé entre 150 et 300 millions d'euros d'être rendu public.

Le projet étant inscrit dans les différents plans d'aménagements territoriaux (DVA de Nîmes, SCOT Gard Sud et PDU de Nîmes Métropole) et devant faire l'objet d'une concertation au titre de l'article L 103-2, du code de l'urbanisme le Maître d'ouvrage a décidé, en conformité avec le code de l'Environnement, de ne pas saisir lui-même la Commission Nationale de Débat Public (CNDP).

Pour autant, la CNDP pouvait être saisie par des tiers identifiés par le code de l'Environnement : dix mille ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant en France, dix parlementaires, un conseil régional, un conseil départemental, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés ou par l'une des associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national.

Cette saisine devait intervenir dans un délai de deux mois à compter de la date de publication des annonces légales et, dans le cas présent, pouvait aboutir à trois types de décision de la part de la CNDP :

- l'organisation d'un débat public,
- la nomination d'un garant pour superviser la concertation,
- la validation des modalités de concertations proposées par le Maître d'ouvrage.

Publication de l'avis et du dossier d'information CNDP

L'avis d'information du public a été publié le mardi 13 décembre 2016 dans :

- le journal Libération, sur le plan national,
- le journal Midi Libre, sur le plan départemental.

Cet avis présentait les objectifs et les principales caractéristiques du projet. Il précisait la décision du Maître d'ouvrage de ne pas saisir la CNDP et les modalités envisagées pour la concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme. Il indiquait également les modalités de consultation du Dossier d'Information.

Le Dossier d'Information a été mis à disposition du public à la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. Il était également téléchargeable ou consultable en ligne sur le site Internet dédié au projet : www.contournement-ouest-nîmes.fr mis en ligne le lundi 12 décembre 2016.

→ **À l'issue du délai réglementaire de 2 mois, le 14 février 2017, la CNDP n'a pas été saisie.**

En vertu de quoi, le Maître d'ouvrage a alors engagé le processus de concertation, objet du présent bilan.

3 > Périmètre de la concertation

1> Le cadre législatif et réglementaire

L'article L103-2 du code de l'urbanisme prévoit que les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'Environnement, font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

L'article L103-3 indique que les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par l'autorité administrative compétente de l'État lorsque l'opération est à l'initiative de l'État.

L'article R.103-1 définit les opérations concernées par ce dispositif réglementaire dont :

→ **Point 2 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1.900.000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.**

Avec un coût estimé entre 160 et 180 millions d'euros, le projet de Contournement Ouest de Nîmes s'inscrit dans ce cadre réglementaire.

2> Les communes concernées

Les communes de Caveirac, Milhaud et Nîmes sont directement concernées par l'opération, car leurs territoires servent d'assiette foncière au projet de Contournement Ouest de Nîmes.

Les Communautés agglomération d'Alès et de Nîmes Métropole sont également concernées, leurs bassins de vie et d'emploi bénéficiant des retombées liées à la création de l'axe nouveau.

3> Le projet de Contournement Ouest de Nîmes soumis à la concertation

Objectifs du projet tels que définis par le Maître d'ouvrage

Le Contournement Ouest de Nîmes (CONIM) constitue une pièce importante du réseau routier structurant.

Le Contournement Ouest de Nîmes vise des objectifs multiples :

→ **Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours**

- Sur le nouvel axe vers/depuis A9 et RN113
- Sur les voiries locales rendues à leur usage

→ **Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire**

- Améliorer la lisibilité des itinéraires
- Favoriser l'intermodalité

→ **Améliorer le cadre de vie**

- Des riverains de l'actuelle RN106
- Des usagers par l'amélioration des entrées de ville
- Des habitants des futurs nouveaux quartiers en créant des dessertes adaptées

Objet de la concertation

La présente concertation publique a porté sur l'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes entre la route d'Alès au Nord (sur la commune de Nîmes) et l'A9, sur la commune de Milhaud.

Les études déjà conduites ont permis d'envisager différentes variantes de tracés, ou d'organisation des échanges.

La concertation publique avait pour ambition de vérifier l'opportunité du projet et de faire émerger les solutions préférentielles de tracé et de positionnement des échangeurs. Le public a été invité à exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet ainsi exposé.

Présentation synthétique du projet : une route à 2x2 voies et 4 points d'échanges

Le projet est constitué d'une route nouvelle de 12 km environ avec un branchement sur la RN 106 actuelle et l'A9, ainsi que des échanges aux routes départementales RD999 (route de Sauve) et RD40 (route de Sommières).

Depuis la route d'Alès, au droit du Camp des Garrigues, le Contournement Ouest de Nîmes franchit la route d'Anduze et la voie ferrée Nîmes Alès, puis emprunte un tracé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières et enfin l'A9 sur la commune de Milhaud.

Une nouvelle route de 12 km

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes consiste en la construction d'une infrastructure nouvelle d'un linéaire d'environ 12 km assurant la déviation par l'ouest de l'agglomération nîmoise, de la RN106 entre le nord de Nîmes, et l'A9 au sud. L'actuelle RN106 sera alors déclassée en voirie locale.

4 points d'échanges

Quatre points d'échanges sont prévus au niveau de :

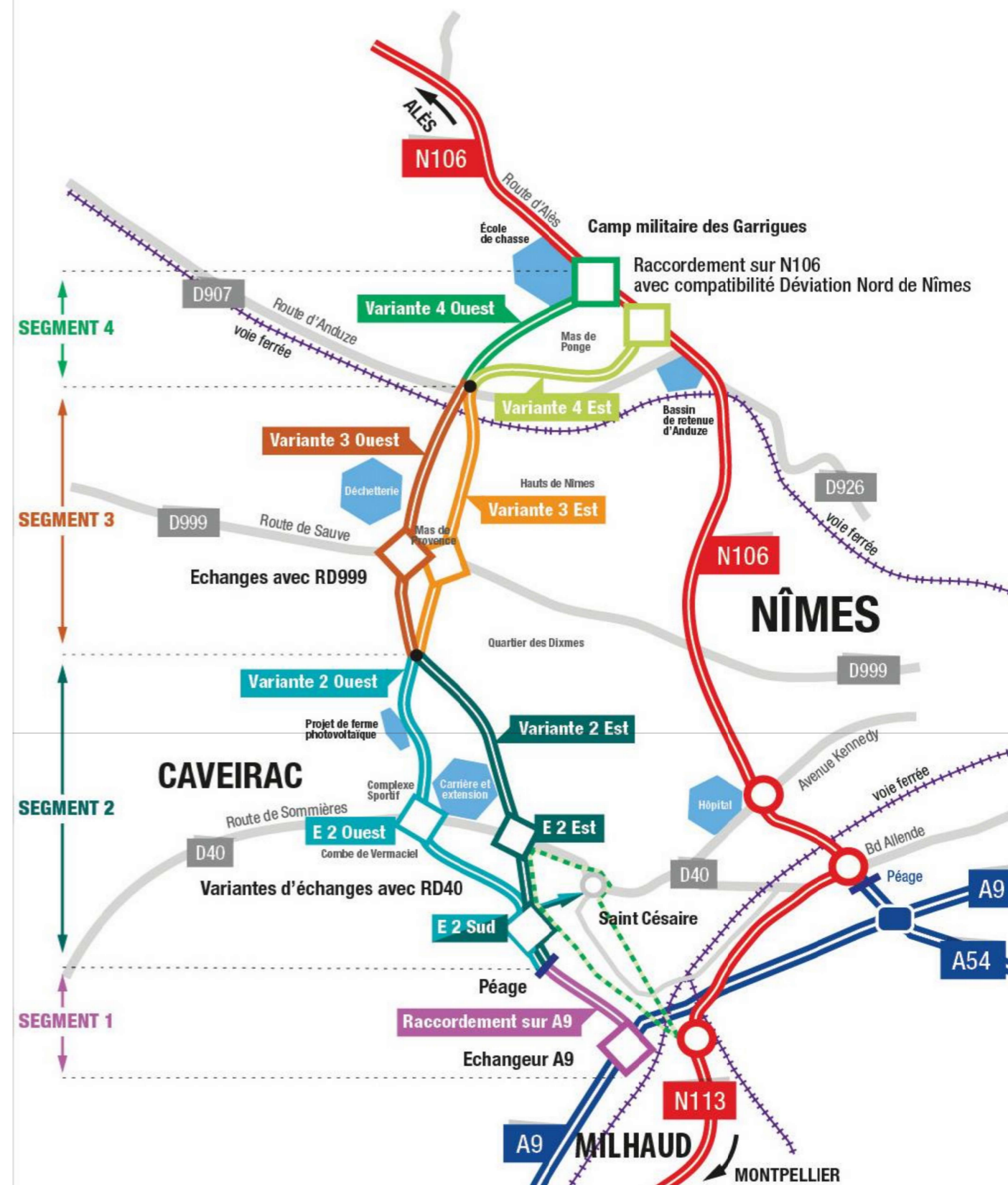
- la RN106 au nord de Nîmes (échangeur assurant également les possibilités de liaison vers le projet de déviation Nord prévu par le Conseil départemental du Gard),
- la RD999 (route de Sauve),
- la RD40 (route de Sommières),
- l'A9 (nouvel échangeur situé sur la commune de Milhaud).

Les caractéristiques envisagées pour le Contournement Ouest de Nîmes sont les suivantes :

- 2x2 voies,
- vitesse de référence à 110 km/h,
- échangeurs dénivelés.

Le Contournement Ouest de Nîmes devra être compatible avec un barreau complémentaire vers la RN113, dont les études et travaux pourraient être concomitants.

Plan de principe du projet soumis à la concertation



Coût prévisionnel du projet

Le budget prévisionnel global du Contournement Ouest de Nîmes est estimé entre 160 et 180 millions d'euros.

Ce tronçon routier répond aux enjeux de desserte du territoire à toutes les échelles : il accueille du trafic de transit (relie le pays cévenol aux deux autoroutes A9 et A54), du trafic d'échange (relie l'extérieur de la zone urbanisée à la zone métropolitaine de Nîmes) et, enfin, du trafic local (interne à la zone urbaine métropolitaine).

En toute logique, sa réalisation a été inscrite au CPER (Contrat de plan État-Région) Languedoc-Roussillon 2015-2020. Sur cette période, le financement à hauteur de 10 millions d'euros est pris en charge à hauteur de : 5 M€ par l'État et à 5 M€ par les collectivités territoriales concernées (Région Occitanie / Pyrénées Méditerranée 1,67 M€, Département du Gard 1,67 M€ et le Pôle métropolitain Nîmes Alès 1,67 M€).

Cette somme permettra de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux. La suite des financements pourra faire l'objet d'inscriptions contractualisées dans le cadre des prochains CPER.

Calendrier prévisionnel

Les échéances présentées dans la cadre de la concertation publique étaient les suivantes :

2016-2017 - Le temps de la concertation

À ce stade, le projet n'est pas arrêté.

- Présentation du projet aux collectivités, aux acteurs locaux et au public.
- Recueil des avis sur l'opportunité et la pertinence du projet. Choix des options de tracés et d'échanges.

2017 - 2018 - La poursuite des études

Après le bilan de concertation arrêté par le Préfet du Gard, l'État arrêtera son projet et fera réaliser les études complémentaires nécessaires aux dossiers d'étude d'impact et d'enquête publique ainsi qu'aux autorisations administratives

- Réalisation du dossier à soumettre à l'enquête publique préalable à la D.U.P.
- Inventaire faune-flore – étude d'impact - évaluation socioéconomique

2018 - L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Une nouvelle consultation du public sera organisée sur le projet définitif sous la forme d'une enquête publique.

- Après avis de la commission d'enquête (constituée de membres indépendants et à l'écoute de tous), la déclaration d'utilité publique pourra être prononcée par arrêté ministériel.

2019 - La préparation des travaux

Les études détaillées seront alors engagées pour une définition du projet très fine permettant la rédaction des marchés de travaux.

- Achèvement des études
- Acquisitions foncières
- Autorisations des travaux (Loi sur l'eau et milieux aquatiques, espèces protégées)
- Préparation des marchés de travaux

A partir de 2020 - Travaux et mise en service progressive

4 > Organisation de la concertation

1> Les modalités de la concertation

À l'issue du délai de saisine de la CNDP par un tiers, le 14 février 2017, la concertation au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme a été lancée. Ainsi, lors d'un Comité de Pilotage, présidé par le Préfet du Gard et réunissant les co-financeurs et les 3 communes concernées, les grandes lignes et les dates de la concertation ont été validées. L'objectif de cette concertation était d'informer le public sur les objectifs du projet, de recueillir ses suggestions et avis, et de répondre à ses interrogations sur le projet.

Par arrêté n° 30 2017 02 24 002 du 24 février 2017, le Préfet du Gard fixait les dates (du 27 février au 7 avril 2017) et les modalités de la concertation.

Les modalités prévues de la concertation étaient les suivantes.

Des outils de référence pour prendre connaissance du projet

- Un dossier de concertation consultable dans les lieux de concertation et sur le site internet en version numérisée.
- Une plaquette de synthèse diffusée largement.
- Des expositions dans les lieux de concertation

Les dossiers, expositions et registres de concertation étaient consultables pendant les heures d'ouverture des sites suivants : Mairies de Caveirac, Milhaud, Nîmes, Mairie Annexe de Nîmes Saint-Césaire, hôtel du Département du Gard et Préfecture du Gard, Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole à Nîmes, Hôtel d'Alès Agglomération à Alès, et DREAL Occitanie à Montpellier.

Des temps de rencontres et d'échanges

4 réunions publiques, permettant au public de s'informer sur le projet, d'aborder une thématique spécifique et de s'exprimer – par oral et par écrit.

- Nîmes, jeudi 2 mars 2017, à 18h30, Kinopolis Nîmes, 130 rue Michel Debré
- Caveirac, mardi 7 mars 2017 à 18h30, Salle Polyvalente, 20 rue de la Pépinière,
- Milhaud, jeudi 9 mars 2017 à 18h30, Centre socio-culturel, 10 Place Frédéric Mistral,
- Alès, lundi 13 mars 2017 à 18h30, Salle du Capitole, 10 place de l'Hôtel de Ville

Le recueil des avis du public

- Registres de concertation consultables aux heures d'ouverture dans les Mairies de Caveirac, Milhaud, Nîmes, à la Mairie Annexe de Nîmes Saint-Césaire, à la Préfecture du Gard et à l'Hôtel du Département du Gard, à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole à Nîmes, à l'Hôtel d'Alès Agglomération à Alès, à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie à Montpellier.
- Formulaire d'expression sur le site internet www.contournement-ouest-nîmes.fr.
- Adresse de courriel - concertation@contournement-ouest-nîmes.fr
- Adresse postale DREAL Occitanie – Direction Transports – 520 allée Henri II de Montmorency, 34061 Nîmes CEDEX2 - 34 064 Montpellier Cedex 2

2> Le déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée comme prévue du 27 février au 7 avril 2017.

À cette occasion, un large dispositif multicanal d'information a été déployé, en appui avec les partenaires institutionnels, pour permettre au public de prendre connaissance du projet et des variantes et de donner son avis.

De plus, les médias ont relayé le contenu et le déroulement de cette concertation.

Une première réunion a été organisée le 27 février 2017, avec les collectivités et institutions partenaires, concernées par le projet.

Près de 730 personnes ont participé aux 4 réunions publiques.

Au total, 239 expressions écrites et 73 orales du public ont été recensées. Les nombreuses interventions du public étaient souvent argumentées et concernaient plusieurs thématiques (1244 au total). 3097 personnes ont visité le site internet dédié au projet durant la période de concertation (4231 consultations au total, avec 27% des personnes qui ont visité le site plusieurs fois).

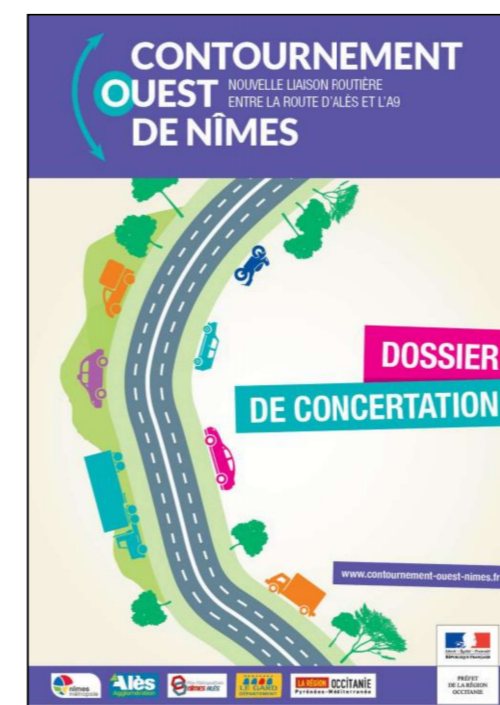
Cette mobilisation démontre le fort intérêt du public pour le projet de Contournement Ouest de Nîmes.

5 > Dispositif d'information et de recueil des avis

En amont et durant la période de concertation, un dispositif multicanal d'information et de recueil des avis a été déployé. Dans ce cadre, l'outil internet dédié au projet était au cœur du dispositif participatif mis en place.

1> Des outils de référence pour présenter le projet

Le dossier de concertation



Un dossier complet présentant le contexte, les objectifs et le projet soumis à la concertation a été réalisé en 100 exemplaires. Il comprenait également la proposition d'aménagement préférentiel du Maître d'ouvrage.

Ce dossier de 48 pages au format A4 a été mis à disposition du public dans les Mairies de Caveirac, Milhaud, Nîmes et Nîmes Saint-Césaire, à la Préfecture du Gard et à l'Hôtel du Département du Gard, à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole à Nîmes, à l'Hôtel d'Alès Agglomération à Alès, à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie à Montpellier.

Il a été également envoyé aux partenaires institutionnels pour recueillir leur avis. En outre, il était téléchargeable ou consultable sur le site Internet dédié.

Le dépliant de synthèse

La synthèse du dossier de concertation, un dépliant/plan au format 21x29,7 cm plié, en 4 volets a été imprimé à 12600 exemplaires pour l'information du grand public.

Ce dépliant a été diffusé en boîtes aux lettres sur Nîmes Ouest-Caveirac-Milhaud-La Calmette et était disponible dans les lieux de recueil des avis :

- Commune de Nîmes : 200 exemplaires
- Commune de Caveirac : 100 exemplaires
- Commune de Milhaud : 200 exemplaires
- Nîmes Métropole : 200 exemplaires
- Alès Agglomération : 200 exemplaires
- DREAL : 1000 exemplaires (déployés lors des réunions publiques)

Ce dépliant a également été diffusé lors des réunions publiques et des réunions de concertation.



Les expositions

Durant toute la période de concertation, une exposition de 6 panneaux 85x200 cm a été mise en place dans les halls des Mairies de Nîmes, Nîmes Annexe Saint Césaire, Caveirac et Milhaud, à la Préfecture du Gard et à l'Hôtel du Département du Gard (hall commun), à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole, à l'Hôtel d'Alès Agglomération et à la DREAL, à proximité du lieu de consultation du dossier d'information et du registre de concertation.



Un jeu complémentaire de 6 panneaux était déployé lors des réunions publiques.




Cette exposition permettait au public de découvrir rapidement le projet sur lequel il était appelé à donner un avis.

La présentation diaporama évolutive

A l'occasion des réunions de concertation, une présentation synthétique du projet était faite par l'équipe projet de la DREAL.



Celle-ci servait également de support de base pour les échanges avec la salle.

2> Des outils d'accompagnement pour les moments forts

Plusieurs outils ont été réalisés et diffusés pour annoncer la concertation sur le projet, les dates des réunions publiques et valoriser l'espace interactif de concertation.

Les affiches de campagne

150 affiches A3 ont été diffusées aux partenaires institutionnels, pour affichage dans les lieux publics 1 semaine avant l'ouverture de la concertation :



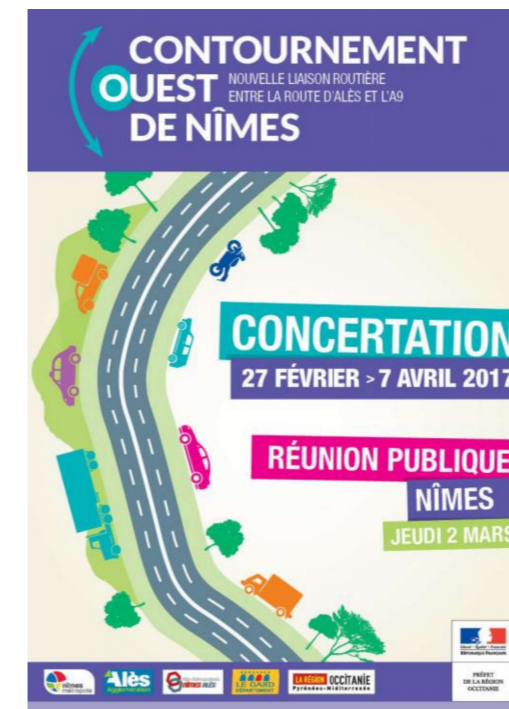
- Commune de Nîmes : 20 exemplaires
- Commune de Caveirac : 20 exemplaires
- Commune de Milhaud : 20 exemplaires
- Nîmes Métropole : 20 exemplaires
- Alès Agglomération : 20 exemplaires
- DREAL : 50 exemplaires

Les invitations aux réunions publiques

A la demande des collectivités locales, pour chacune des réunions publiques des invitations A5, recto/verso ont été imprimées et livrées aux Mairies de Nîmes (40 exemplaires), Caveirac (20 exemplaires), Milhaud (20 exemplaires) et Alès Agglomération (20 exemplaires).

En complément, une version numérique leur était adressée ainsi qu'aux partenaires (dont Nîmes Métropole) pour envoi par mail.

Ainsi, la diffusion de ces invitations a été réalisée par mail par les partenaires auprès de leurs fichiers protocolaires.



Le kitcom pour les sites et les magazines institutionnels

Un kitcom partenaires a été diffusé auprès des institutions partenaires (Préfectures du Gard et de Région, DREAL, 3 communes, Nîmes Métropole et Alès Agglomération, Département, Région), pour relayer le dispositif de concertation sur leurs supports (magazine et/ou site internet).

Ce kitcom comprenait :

- un article sur les enjeux du projet et les modalités de la concertation,
- le visuel de campagne,
- le logotype du projet de Contournement Ouest de Nîmes,
- le plan de principe du projet soumis à la concertation,
- le dépliant de synthèse de la concertation

Ces éléments ont été largement relayés sur les supports des partenaires (cf. annexe revue de presse).

Les relations de presse

A l'occasion du lancement de la concertation, un communiqué de presse et un dossier de presse ont été adressés par le service communication de la DREAL Languedoc Roussillon Midi Pyrénées aux supports presse, audiovisuel et web régionaux. Il présentait les enjeux du projet, les principales caractéristiques techniques et les modalités de concertation.

Des exemplaires imprimés ont également été remis aux journalistes présents lors des réunions publiques.

Le projet et le déroulement de la concertation ont fait l'objet de plusieurs articles dans la presse écrite régionale et les sites internet d'information – cf. annexe revue de presse.

3> Les outils de remontée des avis

Les registres de concertation

9 registres de concertation ont été consultables pendant les heures d'ouverture des sites suivants : dans les Mairies de Caveirac, Milhaud, Nîmes, Nîmes Saint-Césaire, à l'hôtel du Département du Gard, à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole à Nîmes, à l'Hôtel d'Alès Agglomération à Alès, à la Préfecture du Gard et à la DREAL Occitanie à Montpellier. Un registre était également disponible à l'occasion de chaque réunion publique, avec le dossier d'information.

Au total, 92 contributions (dont 28 sous forme de pétitions) ont été enregistrées sur l'ensemble des registres, essentiellement sur la commune de Caveirac qui représente 82% des avis exprimés selon ce mode.

Cette forme de contribution « classique » est de plus en plus délaissée par le grand public, au profit de l'usage des outils numériques.

Les autres formes de contributions écrites

5 courriers ou dossiers ont été envoyés à l'adresse postale DREAL LRMP – service transports – division Maîtrise d'ouvrage Routière, 520 allée Henri II de Montmorency, 34061 Nîmes CEDEX2.

Les outils de l'e-concertation

De nombreuses contributions ont été directement adressées via le formulaire d'expression sur le site internet www.contournement-ouest-nîmes.fr ou directement par courriel sur l'adresse mail mise en place pour l'occasion concertation@contournement-ouest-nîmes.fr.

Cette nouvelle forme d'e-concertation se généralise et permet de prendre facilement connaissance d'un projet et d'exprimer son avis en direct.

Au total 154 contributions ont été exprimées sur ces outils numériques (149 via le formulaire et 13 par mail direct).

Les avis exprimés lors des réunions publiques

Lors des 4 réunions publiques, après la présentation commentée par les équipes de la DREAL, le public présent était invité à prendre la parole. Les échanges étaient enregistrés. Les personnes souhaitant intervenir étaient alors invitées à prendre le micro salle et à se présenter.

Au total, 73 interventions du public ont été recensées. Elles ont le plus souvent fait l'objet d'échanges avec la DREAL et les élus présents.

4> Un site internet dédié au projet

Internet au cœur du dispositif participatif

Ce site internet, interactif et dédié au Contournement Ouest de Nîmes www.contournement-ouest-nîmes.fr a été au cœur du dispositif participatif durant la concertation.

The screenshot shows the website interface with a top navigation bar containing 'CONTENU', 'MENU PRINCIPAL', and 'PIED DE PAGE - AIDE'. Below this is a header with the project logo 'CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES' and the subtitle 'NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9'. A secondary navigation bar includes 'CONTEXTE', 'PROJET', and 'CONCERTATION'. The main content area is divided into several sections: 'ACTUALITÉS' with a photo of a public meeting and text stating 'Plus de 700 personnes ont participé aux réunions publiques'; 'CONCERTATION' with a call to action 'CONCERTATION DU 27 FÉVRIER AU 7 AVRIL 2017' and 'La parole est à vous!'; 'PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION' with a map and text 'en application de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme'; 'PUBLICATIONS' with a 'Dépliant de concertation' and a 'TÉLÉCHARGER' button; and 'NEWSLETTER' with an email subscription form. The footer contains logos for 'nîmes métropole', 'Alès Agglomération', 'Nîmes Alès', 'LE GARD DÉPARTEMENT', and 'LA RÉGION OCCITANIE', along with contact information for the DREAL Occitanie.

A l'occasion de la publication de l'avis d'information CNDP, le site internet a été mis en ligne de 12 décembre 2016, pour l'information du public au titre de l'article 121-8 du code de l'environnement.

Il a ensuite été complété avant l'ouverture de la concertation le 27 février 2017.

Outil ressource de base, le site dédié au projet offre un rayonnement bien au-delà des seules zones de diffusion des documents de communication.

C'est à la fois :

- Un outil de référence : mise à disposition de toutes les informations et documents ressources
- Un outil d'accompagnement : actualités, agenda, espace presse, newsletter
- Un outil de débat et de remontée des avis : formulaire de concertation, foire aux questions, registre numérique

Le dossier d'information du public, le dossier de concertation et la plaquette de synthèse étaient consultables ou téléchargeables.

De nombreux liens directs vers le site dédié au projet ont été mis en place à partir des sites des partenaires.

A noter : le site dédié a été développé en responsive design, pour permettre une lisibilité et l'expression des avis sur tout support numérique (ordinateur, portable, tablette ou smartphone).

5> Les réunions de concertation

La concertation institutionnelle en amont

La gestion du projet a été menée de manière concertée entre l'État, Maître d'ouvrage, et les cofinanceurs (Région, Département, Pôle Métropolitain, Nîmes Métropole et Alès Agglomération) d'une part et les communes directement impactées d'autre part.

Des rencontres avec le Département du Gard, les communes et les Communautés d'agglomération concernées ont été réalisées afin de :

- Faire un rappel sur le projet de Contournement Ouest de Nîmes
- Faire le point sur les procédures en cours.
- Recueillir les premières impressions sur le projet et les variantes d'échangeurs envisagées.
- Préparer les prochaines étapes de concertation.

Institutions rencontrées	Date
Département du Gard	4 décembre 2105
Commune de Caveirac	15 février 2016
Commune de Milhaud	15 février 2016
Commune de Nîmes	18 février 2016
Communauté d'agglomération Nîmes Métropole	21 janvier 2016
Communauté d'agglomération Alès Agglomération	18 mai 2016

En matière de gouvernance de projet, 2 réunions majeures se sont également tenues pour valider les études techniques et les modalités de concertation envisagées par le Maître d'ouvrage.

Nature du Comité	Composition	Date
Comité Technique	Sous-Préfet, DDTM, Techniciens de DREAL, Nîmes Métropole, Département du Gard, Villes de Caveirac, Nîmes, Milhaud	29 Novembre 2016
Comité de Suivi	Préfet, Vice-Président Conseil régional, représentants du Conseil départemental, de Nîmes Métropole, d'Alès Agglomération ; des communes de Caveirac, Milhaud, Nîmes	15 février 2017

Le Comité des Partenaires au lancement

Pour le lancement officiel de la concertation sur le Contournement Ouest de Nîmes, une première réunion de concertation avec les personnes publiques associées et les partenaires institutionnels s'est tenue le lundi 27 février 2017 à la DDTM du Gard.

Étaient présents à cette occasion, des représentants de Nîmes Métropole, du Département du Gard, des sapeurs-pompiers, du Comité de Chasse, des autres services de l'État...

Le projet soumis à la concertation leur a été présenté dans un premier temps. De nombreux échanges ont ensuite eu lieu. Les participants ont également reçu officiellement à cette occasion le Dossier de Concertation, la DREAL les invitant à se prononcer formellement sur le projet, dans le délai de la concertation.

Les 4 réunions publiques

Pour chacune des réunions, la DREAL était représentée par une équipe composée de :

- Patrick BURTÉ, Directeur Adjoint des Transports, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
- Alex URBINO, Chef Division Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées,
- Vanessa CLÉMENT, Responsable d'Opérations Routières, DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Le déroulement a été similaire dans chaque cas, avec un mot de bienvenue du maire ou de son représentant. Un diaporama didactique (avec notamment une maquette numérique décrivant l'insertion approximative des différents segments dans le paysage) présenté par la DREAL et un long temps d'échanges avec un intervenant pour distribuer la parole au public.

Au total, près de 730 personnes ont ainsi pu entendre les explications des responsables de la DREAL Occitanie.

Au cours de ces réunions, la parole a été largement donnée au public qui a ainsi pu exprimer des avis ou poser des questions pour obtenir des précisions complémentaires.

Les personnes présentes ont pu également découvrir l'exposition déployée à cette occasion et accéder à toute la documentation nécessaire sur le projet.

→ Réunion publique du 2 mars à Nîmes

Dans le cadre de la concertation du Contournement Ouest de Nîmes, Nîmes accueillait la première réunion publique, le jeudi 2 mars à la salle Kinépolis, en présence des élus des collectivités locales. Beaucoup de questions, notamment sur des situations particulières, ont été posées.

Débutée à 18h40, elle s'est achevée vers 21h15

230 personnes présentes



→ Réunion publique du 7 mars à Caveirac

Caveirac accueillait la deuxième réunion publique, le mardi 7 mars, dans une salle des fêtes comble, en présence du Maire de Caveirac et des membres de son conseil municipal

Débutée à 18h30, elle s'est achevée vers 20h45. Cette réunion fut la plus « animée » avec des prises de position très marquées. Cette réunion fût un tournant dans le processus de concertation. C'est en effet à partir de ce jour que le contenu des avis a évolué pour passer d'une concurrence entre les deux variantes 2 Ouest et 2 Est à un rejet global du projet par certains habitants de Caveirac, qui se sont alors constitués en groupe d'opposants, décidant d'intervenir en réunion publique, sur le registre de leur commune et via le site internet.

240 personnes présentes



→ Réunion publique du 9 mars à Milhaud

Cette réunion s'est déroulée dans un climat plus apaisé, avec des prises de position du Maire et du président de l'agglomération en faveur du projet. Les problématiques sont ici très différentes et c'est une plaidoirie en faveur du barreau complémentaire qui composa l'essentiel des interventions.

210 personnes présentes



→ Réunion publique du 13 mars à Alès

Présidée par le sous-préfet, cette réunion a été plus courte. À l'exception de quelques personnes venant de Caveirac, les interventions tant des élus que du public étaient dans la volonté d'avancer au plus vite dans la réalisation du projet.

50 personnes présentes



Une rencontre avec les comités de quartiers

À la demande de l'union des comités de quartier de Nîmes Métropole, une rencontre a été organisée avec les représentants des comités de la zone d'étude ou de sa proximité.

Cette rencontre a permis de conforter l'information des membres des comités de quartier et réaliser des échanges dans un cadre plus serein qu'une réunion publique.

→ À noter qu'au cours de ces réunions, des participants ont exprimé leur satisfaction de la qualité des documents publiés et des présentations faites.

6 > Bilan quantitatif de la concertation

1> Une participation relativement forte du grand public

Le Contournement Ouest de Nîmes n'est pas un projet « nouveau ». Il a fait l'objet de débats et a été évoqué dans la presse ou dans les déclarations des acteurs locaux.

Cette concertation était attendue par certains et a été perçue comme le début des choses concrètes. La participation du public a été forte, avec des interventions passionnées voire agressives dans les réunions publiques et à travers la consultation du site internet, démontrant l'intérêt ou des oppositions résolues des acteurs et habitants du territoire sur ce projet.

Les 4 réunions publiques

→ **Nombre de participants aux réunions publiques : 730**

Sur les 4 réunions publiques, près de 730 personnes environ ont directement participé au débat.

Réunions Publiques	Nombre de présents
Réunion publique Nîmes le 2 mars	230
Réunion publique Caveirac le 7 mars	240
Réunion publique Milhaud le 9 mars	210
Réunion publique Alès le 13 mars	50
Total	730

Le site internet dédié au projet

→ **Nombre de visites sur le site dédié contournement-ouest-nimes.fr : 4231**

Un outil statistique sur la fréquentation du site dédié a été mis en place dès le lancement du site le 12 décembre 2016.

Les statistiques sont prises en compte 10 jours avant la période de concertation, à l'issue de la conférence de presse de lancement et lorsque les premiers documents d'information ont été diffusés et 3 jours après la fin pour prendre en compte les personnes souhaitant avoir des informations sur le déroulement de la concertation, soit du 17 février au 10 avril. Elles donnent un aperçu concret de l'intérêt porté au projet par les habitants du territoire concerné et... bien au-delà.

4231 visites du site au total



Durant la période de concertation, 4231 visites ont été réalisées sur le site dédié au Contournement Ouest de Nîmes. Cela fait une moyenne de 470 visites par semaine.

On peut signaler plusieurs pics de fréquentation, le 23 février, après la parution d'articles dans la presse annonçant la concertation, le 28 février, lendemain du lancement de celle-ci et les 3 derniers jours (5, 6 et 7 avril). Ainsi, le 7 avril, dernier jour officiel de la concertation, 335 visites du site ont été réalisées, avec un grand nombre d'avis, notamment émis par des habitants de Caveirac.

3097 visiteurs uniques

Sur 4231 visites, 3097 visiteurs uniques sont dénombrés au total (27% de visiteurs « assidus » revenant plusieurs fois). Au total, 14 599 pages ont été visitées, soit 3,45 pages/visite en moyenne, notamment le registre numérique permettant de consulter tous les avis.

De plus, la durée moyenne de consultation du site est de 4 minutes 37 secondes. Cela démontre, la réelle valeur d'usage du site, les visiteurs cherchant réellement à avoir de l'information sur le projet.

À ce titre, les pages les plus visitées du site sont :

- Page d'accueil : vue 3055 fois
- Page Consultez tous les avis : 1417 vues
- Formulaire : donnez votre avis : 1406 vues
- Page projet : caractéristiques : 1118 vues
- Page projet : tracé et variantes : 1059 vues
- Page Vos questions/nos réponses : 591 vues
- Page projet : périmètre d'étude : 588 vues
- Publication synthèse du projet : 557 vues
- Page projet : calendrier prévisionnel : 291 vues

1073 visites sur smartphone

On peut analyser les visites du site selon le mode technologique utilisé

- 63,77% ont utilisé un ordinateur
- 25,36% ont utilisé smartphone
- 10,87% ont utilisé un une tablette

Plus d'1/3 des visiteurs utilisent désormais une tablette ou un smartphone, ce qui justifie le choix d'un site responsive design s'adaptant automatiquement à l'écran de l'utilisateur.

149 avis déposés via le formulaire d'expression

149 personnes ont déposé un avis via le formulaire de contact du site.

On peut ainsi considérer que la majeure partie des visiteurs venait avant tout chercher de l'information sur le projet et n'a pas forcément déposé un avis.

Un intérêt marqué des élus et acteurs locaux

Le Contournement Ouest de Nîmes a longtemps mobilisé les élus locaux. C'est un sujet fédérateur entre collectivités comme on a pu le noter déjà au moment de la mise au point du CPER.

La participation des élus locaux a été plus mesurée durant cette consultation du fait notamment que la période était marquée par la préparation des élections présidentielle et législatives.

2> Des personnes publiques associées

Bien que la saisine des Personnes Publiques Associées ne soit une obligation réglementaire qu'au moment de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, la DREAL a souhaité réaliser une consultation de ce type dans la phase actuelle d'études dites d'opportunité. L'objectif est de disposer au plus tôt des points d'alerte des autres intervenants publics de l'aménagement du territoire afin de garantir leur prise en considération.

Les institutions partenaires, généralement appelées « Personnes Publiques Associées », ont reçu un dossier de concertation complet.

Au 15 mai, 5 collectivités ou EPCI, une association de communes (dont Caveirac) et 6 services avaient fait part officiellement de leur avis sur le projet.

Institution	Date
Communauté d'agglomération Nîmes Métropole	lettre du 20 mars
Association des communes du Vaunage (St-Côme-et-Maruejols, Caveirac, Calvisson,, Langlade, Saint Dionisy)	Avis du 28 mars sur le registre de Nîmes Métropole
Ville de Nages et Solorgues	lettre du maire du 29 mars
Ville d'Alès	Délibération du 3 avril
Ville de Nîmes	Délibération du 3 avril
Département du Gard	lettre 7 avril
Services	Date
DTTM	lettre du 11 avril
DIRMED	lettre 5 mai
ARS	mail 22 février
INAO	mail du 24 février
BRGM	mail 27 février
EPTP Vistre	lettre du 6 mars

Les personnes publiques associées ont donné majoritairement un avis favorable sur le tracé préférentiel proposé par le Maître d'ouvrage, mais ont insisté quasiment toutes sur la nécessité de réaliser un raccordement direct du CONIM sur la RN113 (barreau complémentaire).

3> 332 expressions du public, représentant 312 personnes

→ Un usage limité des registres de concertation : 86 expressions

L'usage des registres de recueil des avis a été très réduit, même sur les registres amenés sur place lors des réunions publiques. Cette forme de consultation « classique » est désormais de plus en plus délaissée, au profit des nouveaux moyens numériques de l'e-concertation.

Il convient de souligner que le registre de Caveirac a été bien plus utilisé qu'habituellement constaté pour ce type de support papier. Cette forte utilisation est à prendre de façon relative car on y retrouve des pétitions et éléments répétés issus du même groupe de personnes constituées en groupe d'opposants contre le projet.

Implantation du registre	Nombre d'avis
Hôtel de Nîmes Métropole	13*
Hôtel d'Alès Agglomération	0
Hôtel du Département et Préfecture	0
Hôtel de Ville de Milhaud	0
Hôtel de Ville de Nîmes	1
Hôtel de Ville de Caveirac	76**
DREAL	0
Réunions publiques	2
Total	92

* 7 avis au total dont un courrier avec 7 signataires

** 43 avis au total dont 1 courrier avec 7 signataires et une pétition avec 28 signataires

→ Une participation « numérique » plus intense : 162 expressions

Les nouvelles technologies de l'information permettent de prendre facilement connaissance d'un projet et d'exprimer son avis en direct. Ne sont ici pris en compte que les contributions directement adressées via le formulaire d'expression du site internet dédié ou directement par courriel sur l'adresse mail de concertation, sans double compte, quelques avis ayant été exprimés deux ou trois fois.

Implantation du registre	Nombre d'avis
Avis sur formulaire du site	149
Avis reçu par mail	13
Total	162

A noter : 41 avis ont été envoyés via le site internet les 2 derniers jours de la concertation (6 et 7 avril), très majoritairement en provenance de Caveirac et d'Alès.

→ Des courriers : 5 expressions

5 contributions écrites individuelles ont été adressées directement à la DREAL. À cela s'ajoutent deux courriers ayant été collés dans le registre et diffusés sur le site internet (Comité de quartier de Védelin Carreau de lanes et une lettre ouverte aux élus nîmois).

→ Des réunions publiques sources d'échanges : 73 expressions

Lors des 4 réunions publiques, les personnes souhaitant intervenir étaient invitées à prendre le micro et à se présenter.

Au total, 73 interventions du public ont été comptabilisées lors des échanges avec la DREAL et les élus présents :

- Réunion Publique de Nîmes : 25 avis exprimés oralement
- Réunion Publique de Caveirac : 25 avis exprimés oralement
- Réunion Publique de Milhaud : 13 avis exprimés oralement
- Réunion publique d'Alès : 10 avis exprimés oralement

→ 312 expressions du public au total

Mode d'expression	Nombre d'expressions du public	Doublon d'avis identifiés
Registres de concertation	92	4
Formulaire sur site dédié	149	10
Mail	13	2
Courrier postal	5	0
Réunions publiques	73	4
Total	332	20

A noter : certaines personnes/acteurs ont exprimé leurs avis à la fois sur le site dédié, par courrier, sur les registres ou lors des réunions publiques.

Ainsi, 20 doublons ont été identifiés (émetteur, contenu et forme strictement identiques, seul le mode d'expression variait). L'existence de ces doublons est prise en compte dans l'analyse des avis (un même avis comptabilisé une fois) afin de conserver une image représentative de l'expression collectée. Pour autant, la force de revendication traduite par le recours aux doublons a bien été relevée par la Maitrise d'ouvrage et la prise en compte des thématiques évoquées fera l'objet d'une attention soutenue.

Ainsi, au total, environ 312 personnes différentes se sont exprimées au moins une fois.

Par contre, une intervention ou message du public peut contenir un avis sur plusieurs thématiques.

→ Une participation plus forte sur Caveirac et Nîmes

Origine	Nombre d'expressions du public	%age des expressions
Nîmes	81	26 %
Milhaud	15	5 %
Caveirac	141	45 %
Agglomération Nîmoise	21	6,5 %
Agglomération d'Alès	24	7,5 %
Indéterminé	30	10 %
Total	312	100%

Si l'on prend les origines déclarées par les personnes, 45% sont originaires de Caveirac et 26% de Nîmes. A noter, 7,5% des avis proviennent de l'agglomération d'Alès.

4> 1244 avis thématiques du public

Les 312 expressions du public ont généré au total 1244 avis thématiques (une même expression concernait le plus souvent différentes thématiques), nécessitant une analyse plus fine des interventions de chacun.

Ces avis peuvent être répartis sur 4 thèmes :

- l'opportunité du projet,
- les variantes proposées pour le tracé et les raccordements,
- la pertinence du projet
- le processus de concertation.

→ Avis sur l'opportunité du projet

Avis sur l'opportunité du CONIM	Nombre d'avis du public	Pourcentage
Projet jugé opportun : avis plutôt favorable	126	40,4 %
Projet jugé pas opportun : avis plutôt défavorable	143	45,8 %
Avis non tranché : Indéterminé*	43**	13,8 %
Total	312	100 %

* La personne ne s'est pas exprimée directement pour ou contre le projet et a fait part de remarques ne permettant pas de déterminer clairement sa position.

** Non comptabilisés dans les 1237 avis thématiques.

Au global, on constate un relatif équilibre entre les expressions favorables (40,4%) et défavorables (45,8%) des personnes/acteurs qui se sont exprimés lors de la concertation. Il n'existe donc pas un consensus sur l'opportunité du projet. Une analyse plus fine des avis est nécessaire.

En effet, il convient de relativiser le poids des chiffres globaux en tenant compte de la mobilisation locale, à Caveirac (usage de plusieurs formes d'avis pour une même personne, pétition, reprise d'avis type, avis photocopié...) et de la participation relativement faible en définitive en rapport avec le nombre d'habitants de la commune (3912 habitants – INSEE 2013). Ainsi, le chiffre de 143 avis négatifs est à pondérer, puisque le groupe d'opposants de la commune de Caveirac s'est exprimé sur tous les supports (avec une pétition regroupant 28 signataires notamment) et lors de toutes les réunions publiques, y compris à celle d'Alès.

A noter : de très nombreux avis ont été exprimés via le site internet et sur le registre de Caveirac dans les derniers jours de la concertation en provenance notamment d'habitants de Caveirac. Dans les arguments, on retrouve d'ailleurs un certain nombre d'éléments (formulation souvent très proche des avis), qu'on peut imaginer avoir été diffusés par un groupe d'opposants. Ceci est d'ailleurs conforté par la fréquentation « exceptionnelle du site internet le 7 avril (357 visites) et du nombre élevé d'avis reçus ce jour-là.

Il conviendra de tenir compte de l'avis de ces opposants tout au long de la poursuite des études techniques.

Par ailleurs, on peut également signaler que sur Caveirac, des avis favorables au projet ont été aussi exprimés.

Hors Caveirac, notamment à Nîmes, Milhaud et Alès le projet est au contraire très attendu.

→ **Avis préférentiel sur les variantes et les échangeurs**

Avis sur les variantes et échangeurs du CONIM	Nombre d'avis du public
Variante 2 Ouest	20
Variante 2 Est	26
Variante 3 Ouest	18
Variante 3 Est	9
Variante 4 Ouest	15
Variante 4 Est	1
Échangeur E2 Ouest	4
Échangeur E2 Est	10
Échangeur E2 Sud	6
Tracé plus à l'ouest ou au nord	8
Échangeur avec D907	2
Total	119

Attention, plusieurs expressions concernent plusieurs variantes. Il n'y a donc pas 119 personnes qui se sont exprimées, mais bien 119 avis thématiques sur les variantes de tracés et échangeurs.

La variante 4 Ouest semble faire l'unanimité des personnes qui se sont exprimées (15 avis contre 1 seul avis pour la variante 4 Est).

Par contre, on peut constater que les intérêts individuels priment le plus souvent pour les variantes 2 et 3, selon que l'on habite côté Caveirac ou côté Nîmes, chacun préférant naturellement reporter le projet le plus loin possible de son lieu d'habitation.

Concernant l'échangeur E2 (RD40), aucune variante Ouest, Est ou Sud ne fait consensus. Toutefois, la variante E2 Est recueille quand même 50% des avis exprimés, mais n'est guère représentative (10 avis).

A noter, 8 demandes de reporter le projet encore plus à l'ouest ont été exprimées et 2 demandes de connexion avec la RD907.

→ **Avis thématiques sur la pertinence du projet et les thèmes abordés**

Thématique	Rang	Nombre d'avis	%age du total des expressions (305)
Réaliser un aménagement sur place (giratoire RN 106 / Kennedy accès vers l'Hôpital Carêmeau, giratoire RN109 /RN 113 accès vers l'autoroute A9, viaduc...)	1	117	37,5 %
Préservation de l'environnement (pollution, bruit, inondations...)	2	115	36,9 %
Préservation de la garrigue (faune, flore...)	3	103	33,0 %
Accès aux équipements (CHU, ZI St Cézaire...)	4	76	24,4 %
Question privée, expropriation	5	61	19,6 %

Développement des transports en commun (parking-relais, RD40...)	6	59	18,9 %
Passer loin des habitations	7	39	12,5 %
Coût et financement (coût trop cher, financement, participation ASF...)	8	38	12,2 %
Barreau complémentaire/liaison vers la RN113	9	33	10,6 %
Développement de l'usage du vélo (voie verte)	10	31	9,9 %
Soutenir le développement du territoire (économie, emploi, aménagement...)	11	26	8,3 %
Gain de temps de parcours	12	24	7,7 %
Réaliser la Déviation Nord de Nîmes	13	21	6,7 %
Désenclaver l'Agglomération d'Alès	14	20	6,4 %
Urgence de faire le CONIM	15	18	5,8 %
Finaliser le doublement La Calmette Nîmes	16	11	3,5 %
Réduction des nuisances sur la RN106 actuelle	17	5	1,6 %
Nuisances des travaux	18	4	1,3 %
Total		801	* /

* Le total est supérieur à 100%, une personne s'étant le plus souvent exprimée sur plusieurs thématiques.

L'analyse thématique des avis permet d'identifier les principaux sujets abordés par le public et donner une idée de leur poids dans les attentes sur le projet. Il est également intéressant de croiser et de pondérer ces thèmes en fonction de l'origine des avis.

Principaux enseignements

La préférence pour un aménagement sur place de la RN106 actuelle est la thématique la plus proposée (37,5 % des personnes s'étant exprimées), notamment par les opposants, mais également par certaines personnes favorables, en attendant le CONIM.

De même, la préservation de l'environnement (36,9 %) est un argument des opposants au projet, mais aussi des personnes favorables, notamment avec des demandes de protections sonores ou de prévention des risques d'inondation ou de pollution de la nappe phréatique.

3^{ème} thématique forte, la préservation de la garrigue (33 %) est citée majoritairement par les opposants comme argument fort contre le projet.

Dans une moindre mesure, les accès améliorés au CHU et à la ZI Saint-Césaire sont fortement attendus (24,4 %), quel que soit l'avis que l'on porte sur l'opportunité du projet.

De nombreux avis concernent des intérêts privés (19,6 %), avec de nombreuses demandes d'information sur le tracé exact d'une part, des craintes d'expropriation, largement reprises par les opposants d'autre part.

Le développement des transports en commun comme alternative au CONIM, mais également en complément du CONIM est également attendu (18,9 %), notamment sur la RD40 ou l'entrée de Nîmes (parking-relais).

Le passage au plus loin des habitations est exprimé par de nombreuses personnes (12,5 %), se positionnant le plus souvent sur des variantes les plus éloignées de leurs domiciles.

Les avis ont aussi porté sur le coût, jugé excessif et le financement, avec des doutes sur la possibilité de trouver des cofinanceurs ou l'intérêt de bénéficier d'une participation d'ASF (12,2 % des expressions).

La nécessité de réaliser une liaison vers la RN113 (barreau) est aussi soulignée par de nombreuses personnes, notamment originaires de Milhaud (10,6 %).

Les liaisons cyclables sur la RD40 (voie verte) sont également souvent souhaitées (9,9 %).

L'intérêt du projet pour le développement du territoire en matière d'aménagement et d'économie (8,3 %) est souvent exprimé par les personnes favorables, notamment des agglomérations Nîmoise et Alésienne.

L'urgence de faire rapidement le projet (5,8 %) est une demande exprimée... notamment par des habitants de l'agglomération d'Alès.

De même, le besoin de désenclavement d'Alès est souvent exprimé par les personnes favorables (6,4 %), notamment de l'agglomération Alésienne.

Parmi les projets connexes les plus cités et attendus, on peut signaler la Déviation Nord de Nîmes (6,7 %) et la finalisation de la 2X2 Nîmes-La Calmette (3,5 %).

A noter, 5 avis (1,6 %) ont été exprimés sur le bénéfice attendu du projet qui va permettre de réduire les nuisances pour les riverains de la RN106 actuelle.

4 avis (1,3 %) concernent également les nuisances liées aux travaux, qu'il faudra réduire au maximum.

→ Avis thématiques sur la concertation

Thématique	Nombre d'avis du public
Décisions déjà prises	9
Demande d'être associé pour la suite	3
Total	12

Peu de remarques ont été faites sur l'organisation de la concertation.

Certains opposants estiment que les décisions sont déjà prises et jugent cette concertation « artificielle ».

3 personnes/acteurs souhaitent être associés pour la suite des études, notamment lors de la préparation des travaux.

5> Zoom sur Caveirac

45% des expressions reçues (141 au total) proviennent de Caveirac. Ainsi, une analyse plus fine a été réalisée pour estimer leurs attentes et points de vigilance, avec un comparatif pour les autres secteurs (Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglomération et origine indéterminée) représentant 55% des expressions (171 au total).

→ Avis sur l'opportunité du projet selon les secteurs

Avis sur l'opportunité du CONIM	Caveirac		Autres secteurs ((Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglo et indéterminé)	
	Nombre d'avis	%age du total des expressions (141)	Nombre d'avis	%age du total des expressions (171)
Projet jugé opportun : avis plutôt favorable	18	12,8 %	108	63,2%
Projet jugé pas opportun : avis plutôt défavorable	108	76,6 %	35	20,5 %
Avis non tranché : Indéterminé*	15	10,6 %	28	16,4 %
Total	141	100 %	171	100 %

Le projet est très majoritairement rejeté par les habitants de Caveirac s'étant exprimés... même s'il existe aussi des avis favorables (18). En revanche, cette proportion s'inverse totalement, avec près des 63,2 % d'avis favorables au projet sur les autres secteurs concernés.

→ Avis sur les variantes et les échangeurs selon les secteurs

Sur Caveirac, seulement 29 avis ont été émis sur les variantes de tracé et d'échangeurs proposées à la concertation.

Hors Caveirac, il n'y a pas de différences notables avec le chiffre global d'expressions en faveur de l'une ou l'autre des variantes.

→ Avis thématiques sur la pertinence du projet et les thèmes abordés selon les secteurs

Thématique	Caveirac			Autres secteurs ((Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglo et indéterminé)		
	Rang	Nombre d'avis	%age du total des expressions (141)	Rang	Nombre d'avis	%age du total des expressions (171)
Réaliser un aménagement sur place (giratoire RN106 / Kennedy accès à l'hôpital Carémeau, giratoire RN106 / RN113 accès vers l'autoroute A9, viaduc...)	1	85	60,3 %	3	32	18,7 %
Préservation de l'environnement (pollution, bruit, inondations...)	2	82	58,2 %	2	33	19,3 %
Préservation de la garrigue (faune, flore...)	3	69	48,9 %	1	34	19,9 %
Accès aux équipements (CHU, ZI St Cézaire...)	4	50	35,5 %	6	26	15,2 %
Question privée, expropriation	5	42	29,8 %	11	19	11,1 %
Développement des transports en commun (parking-relais, RD40...)	6	31	22,0 %	5	28	16,4 %
Coût et financement (coût trop cher, financement, participation ASF...)	7	20	14,2 %	12	18	10,5 %
Développement de l'usage du vélo (voie verte)	8	18	12,8 %	15	13	7,6 %
Passer loin des habitations	9	16	11,3 %	7	23	13,5 %
Gain de temps de parcours	10	9	6,4 %	14	15	8,8 %
Soutenir le développement du territoire (économie, emploi, aménagement...)	11	4	2,8 %	8	22	12,9 %
Barreau complémentaire/liaison vers la RN113	11	4	2,8 %	4	29	17,0%
Nuisances des travaux	13	2	1,4 %	18	2	1,2 %
Réaliser la Déviation Nord de Nîmes	14	1	0,7 %	9	20	11,7 %
Urgence de faire le CONIM	14	1	0,7 %	13	17	9,9 %
Finaliser le doublement La Calmette Nîmes	14	1	0,7 %	16	10	5,8 %
Réduction des nuisances sur la RN106 actuelle	14	1	0,7 %	17	4	2,3 %
Désenclaver l'Agglomération d'Alès	18	0	0 %	9	20	11,7 %
Total		436	/*		365	/*

* Le total est supérieur à 100%, une personne s'étant le plus souvent exprimée sur plusieurs thématiques.

Premier enseignement, les expressions originaires de Caveirac (141) étaient souvent plus détaillées et concernaient plusieurs thématiques (436 avis thématiques au total). Les expressions des autres secteurs pourtant plus importantes (171) ont généré moins d'avis thématiques (365 au total).

Bien évidemment, on constate de grosses différences entre le poids des thématiques exprimées à Caveirac et celui des autres secteurs (Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglomération et origine indéterminé).

Les 3 premiers thèmes sont les mêmes (aménagement sur place de la RN106, environnement, garrigue), mais dans un ordre différent et surtout dans une proportion moindre pour les habitants du territoire hors Caveirac. Ces 3 thèmes font généralement partie des « éléments de langage » diffusés visiblement sur la commune et apparaissant quasi systématiquement dans plus de 50% des expressions d'habitants de Caveirac.

L'accès aux équipements reste important pour les habitants de Caveirac, en liaison le plus souvent avec le réaménagement de l'existant. La question privée et notamment la menace de l'expropriation est souvent brandie par les opposants au projet. A un niveau moindre, parmi les autres sujets émis sur Caveirac, on peut citer le développement des transports en commun, notamment sur la RD40, le coût souvent jugé trop important, le développement du vélo et le passage le plus loin possible des zones habitées. Les 9 autres thèmes pourtant importants pour les autres secteurs, ne récoltent que quelques maigres avis (de 4 à 0 pour le désenclavement d'Alès).

En contrepartie, les préoccupations ne sont pas les mêmes pour les autres habitants du territoire (hors Caveirac), avec des avis beaucoup plus dilués. Ainsi, aucune thématique ne recueille plus de 20% des expressions.

Parmi les différences notables avec les habitants de Caveirac, on retrouve de fortes attentes sur le barreau complémentaire vers la RN113, le développement du territoire, le désenclavement d'Alès, ou encore la Déviation Nord de Nîmes, quasiment pas ou peu évoqués sur Caveirac. De même, les questions privées (et d'expropriation) et le coût du projet concernent beaucoup moins les autres secteurs que Caveirac.

→ Avis thématiques sur la concertation selon les secteurs

La majorité des remarques sur des décisions qui seraient déjà prises émanent de Caveirac (6 sur 9 au total).

6> Les avis des personnes publiques associées

5 collectivités ou EPCI, une association de communes (dont Caveirac) et 2 services ont fait part officiellement de leur avis sur le projet. 4 organismes ont fait part de remarques techniques à prendre en compte.

Institution	Date	Opportunité du projet	Tracé souhaité	Echangeurs souhaités	Barreau complémentaire avec RN113
Communauté d'agglomération Nîmes Métropole	lettre du 20 mars	Avis favorable	Variante 2 Est, 3 Ouest, 4 Ouest	/	A réaliser dès mise en service CONIM (option 1 aménagement sur place)

Association des communes du Vaunage (St-Côme-et-Maruejols, Caveirac, Calvisson, Langlade, Saint Dionisy)	Avis du 28 mars sur le registre de Nîmes Métropole	Accord de principe	Variante 2 Est	Echangeur 2 Est	Accord sur liaison avec RN113
Ville de Nages et Solorgues	Lettre du maire du 29 mars	Accord de principe	Variante 2 Est	Echangeur 2 Est	Accord sur liaison avec RN113
Ville d'Alès	Délibération du 3 avril	Avis favorable	Variante 2 Est, 3 Ouest, 4 Ouest	Echangeur 2 Est	A réaliser dès mise en service CONIM
Ville de Nîmes	Délibération du 3 avril	Avis favorable	Variante 2 Est, 3 Ouest, 4 Ouest	Echangeur 2 Est	A réaliser dès mise en service CONIM
Département du Gard	lettre 7 avril	Avis favorable sous réserve liaison RD40-RN113	/	Compléments d'études à faire sur E2 sud	Primordial de relier la RN113
DDTM du Gard	lettre du 11 avril	Projet très attendu	Variante 3 Ouest, 4 Ouest	Echangeur 2 en fonction du barreau	Etudes à compléter en l'intégrant dans le CONIM
DIRMED	lettre 5 mai	Avis favorable	Variante 2 Est, 3 Ouest, 4 Ouest	/	/
Institution	Date	Remarques			
ARS	mail 22 février	Attention particulière sur les captages d'eau			
INAO	mail du 24 février	Attention particulière sur aires AOC oléicoles et viticole (Languedoc)			
BRGM	mail 27 février	Attention sur les domaines risques naturels et eau			
EPTP Vistre	lettre du 6 mars	Dévoisement de la Pondre à prévoir du côté Est de Milhaud			

Globalement, les personnes publiques associées sont très favorables au projet. Elles ont ainsi donné un avis favorable sur le tracé préférentiel proposé par le Maître d'ouvrage.

En l'état actuel, elles préfèrent l'échangeur E2 Est à l'échangeur E2 Sud car le carrefour dit « rond-point de Mac Do » est déjà saturé et les collectivités ne sont pas favorables à ce qu'il soit utilisé comme point de raccordement du CONIM sur la RD 40.

Elles insistent quasiment toutes sur la nécessité de réaliser un raccordement direct du CONIM sur la RN113 (barreau complémentaire).

L'association des communes de la Vaunage (à laquelle appartient la commune de Caveirac même si administrativement elle appartient à la Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole) profite de cet avis favorable pour demander le renforcement de la desserte en transport en commun et suggère de réaliser un parc relais à proximité immédiate de l'échangeur E2.

7 > Synthèse des expressions

1> Remarques préliminaires

La concertation publique visait à vérifier l'opportunité du projet et à orienter les choix du Maître d'ouvrage vis-à-vis des variantes préférentielles de tracé et de positionnement des échangeurs. Le public a pu ainsi exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet présenté.

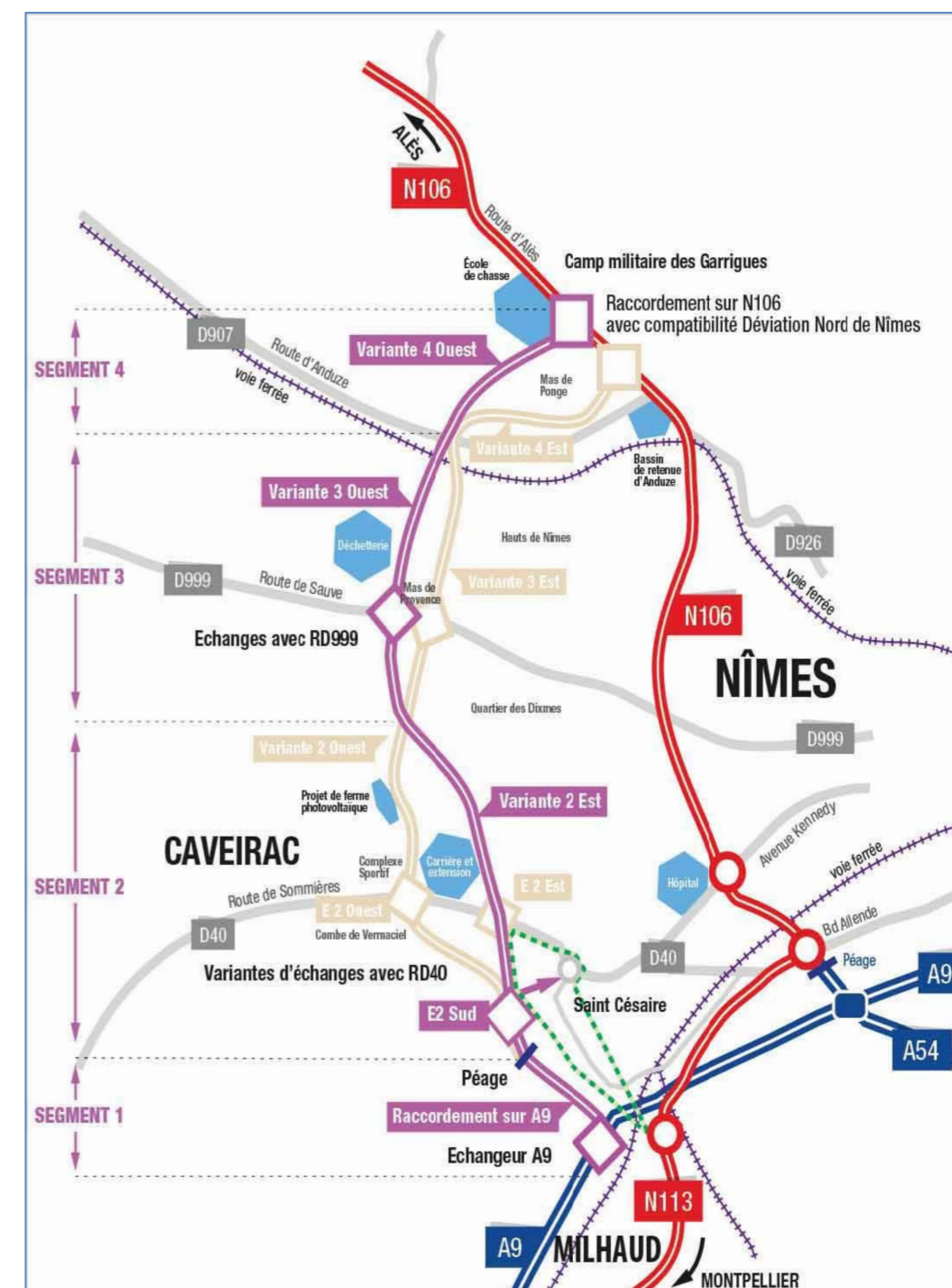
La partie qui suit analyse les divers thèmes abordés ou évoqués par le public durant la phase de concertation.

Dans l'analyse synthétique des expressions, on peut signaler, en préambule, plusieurs points :

- Certains participants n'ont pas hésité à « multiplier » leur intervention orale par une ou deux contributions écrites, utilisant l'ensemble des moyens d'expression à leur disposition. Quelques opposants particulièrement actifs ont participé à toutes les réunions publiques.
- Les avis sont très typés selon l'implantation géographique des personnes qui les ont émis. Les habitants des quartiers proches ou susceptibles d'être à proximité du projet (Quartiers des Dixmes ou des Pondres à Caveirac, quartiers du Carreau de Lanes, de Védelin ou des Hauts de Nîmes à Nîmes) se sont relativement mobilisés contre le projet. Certains habitants des quartiers proches ont toutefois émis des avis favorables, en privilégiant les variantes les plus éloignées (Pondres, Hauts de Nîmes, Védelin, Cantepedrix...). Les habitants de Milhaud et de l'agglomération de Nîmes ont des avis généralement favorables et s'expriment assez peu sur les variantes. En contrepartie, les habitants de l'agglomération d'Alès ont quasi unanimement émis des avis favorables, rappelant l'urgence « vitale » de désenclaver leur territoire et de mieux le connecter sur l'arc méditerranéen.
- De nombreuses interventions portent sur des cas particuliers de protections individuelles du cadre de vie ou d'expropriation éventuelle, faisant comme si le projet en était déjà au stade de l'enquête publique.
- Le public a profité de cette possibilité de s'exprimer pour faire part de doléances qui ne relèvent pas strictement du projet (dysfonctionnements actuels, développement des transports en commun, autres grands projets du territoire...).

La solution préférentielle présentée en termes de tracé et d'échanges

Dans le dossier de concertation, lors des réunions publiques et des réunions partenaires, le Maître d'ouvrage a indiqué les solutions préférentielles qu'il préconisait en matière de tracé et d'échanges.



Segment 4 : Variante Ouest plus courte, plus directe pour rejoindre la RN106 et plus éloignée des maisons

Segment 3 : Variante Ouest, plus éloignée des maisons

Segment 2 : Variante Est, plus courte, plus éloignée de Caveirac

Échangeur Sud, plus économique, hors zone inondable, plus pertinent vis-à-vis du barreau complémentaire plus direct pour accéder à la zone industrielle de Saint-Césaire

Segment 1 : Pas de variante possible au regard des impératifs autoroutiers

2> Une opportunité du projet variable selon les secteurs

La concertation a été lancée dans une période où la question des moyens financiers mobilisables pour les projets publics se pose avec acuité.

Un accord consensuel sur le diagnostic

Les dysfonctionnements des carrefours entre la RN106 actuelle (Bd des Français Libres) avec le Bd Kennedy ou la RN113 sont unanimement reconnus. Le cas du carrefour giratoire RN106 / Kennedy et notamment l'accès à l'hôpital ont été particulièrement soulignés, tout comme le giratoire RN106 / RN113 / accès à l'autoroute A9.

Le public a évoqué la saturation de la RD40 à Caveirac et en entrée de Nîmes, et aussi celle de la RN106 entre la Calmette et le Nord de Nîmes.

De même, l'insuffisance des moyens d'accès à la zone industrielle de Saint-Césaire ou les difficultés d'accès à l'Hôpital depuis la RN113 et le Sud-Ouest de l'agglomération nîmoise ont été largement soulignés.

Le projet « rejeté » à Caveirac, mais fortement attendu sur Nîmes Métropole et Alès

Les opinions sur l'opportunité du projet

Avis sur l'opportunité du CONIM	Nombre d'avis du public	Pourcentage
Projet jugé opportun : avis plutôt favorable	126	46,8 %
Projet jugé pas opportun : avis plutôt défavorable	143*	53,5 %
Total	269	100 %
Avis non tranché : Indéterminé**	43	

* dont 1 courrier avec 7 signataires et une pétition avec 28 signataires

** La personne ne s'est pas exprimée directement pour ou contre le projet et a fait part de remarques ne permettant pas de déterminer clairement sa position.

Sur un plan comptable, il n'y a pas de réelle majorité favorable ou défavorable au projet. Ainsi, compte-tenu de l'ampleur du projet, « seulement » 312 personnes se sont exprimées.

Lors d'une concertation, les opposants sont ceux qui s'expriment en général le plus. Ainsi, indéniablement, le projet a suscité l'intérêt en termes d'information : plus de 4200 visites du site internet dédié, 730 personnes aux réunions publiques), mais qui n'ont pas forcément exprimé officiellement un avis. Autant qu'on puisse le déterminer à partir des déclarations des intervenants eux-mêmes, les opposants résident dans les quartiers situés dans ou à proximité de la zone d'étude.

A cet égard, le projet est très majoritairement rejeté par les habitants de Caveirac s'étant exprimés... même s'il existe aussi des avis favorables (18). En revanche, cette proportion s'inverse totalement avec près des 2/3 d'avis favorables au projet sur les autres secteurs concernés.

Le projet est attendu par l'agglomération alésienne, il est accepté ou n'a pas suscité d'avis défavorables pour la majorité de l'agglomération nîmoise et suscite une opposition plus ou moins forte dans une partie de la zone d'étude, concentrée essentiellement sur Caveirac.

→ Avis sur l'opportunité du projet selon les secteurs

Avis sur l'opportunité du CONIM	Caveirac		Autres secteurs ((Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglo et indéterminé)	
	Nombre d'avis	%age du total des expressions (141)	Nombre d'avis	%age du total des expressions (171)
Projet jugé opportun : avis plutôt favorable	18	12,8 %	108	63,2%
Projet jugé pas opportun : avis plutôt défavorable	108	76,6 %	35	20,5 %
Avis non tranché : Indéterminé*	15	10,6 %	28	16,4 %
Total	141	100 %	171	100 %

Si, d'une façon générale, le diagnostic et les objectifs du projet sont partagés, le principe d'un contournement complet reste à conforter comme une opportunité pour mieux gérer les déplacements dans la ville de Nîmes et plus largement dans son agglomération et les flux de transit en liaison avec le nord du département.

Un groupe limité d'opposants actifs, concentré sur Caveirac et Nîmes Ouest, s'est largement exprimé, notamment dans les derniers jours de la concertation, pouvant donner le sentiment d'un rejet du projet. Comme l'analyse thématique des avis l'indique, un certain nombre d'éléments de langage ont été diffusés et repris quasi systématiquement dans ces avis. Ainsi, refusant le choix entre les variantes proposées de tracés à l'Est et à l'Ouest, un certain nombre de participants a préféré le rejet pur et simple du projet, proposant un réaménagement sur place de la RN106 avec la création de carrefours dénivelés aux deux points noirs évoqués (giratoire RN106 / Kennedy / accès hôpital Carêmeau et giratoire RN106 / RN113 / accès autoroute A9).

Au-delà des craintes suscitées par le projet, la demande du public est forte de disposer d'infrastructures permettant de fluidifier et sécuriser les trafics automobiles dans le secteur de l'Ouest nîmois, et pas seulement sur l'axe A9/Alès, mais aussi pour mieux desservir l'hôpital Carêmeau et la zone industrielle de Saint-Césaire, ou améliorer l'entrée de Nîmes par la RD40 / RD640 (avenue Kennedy).

Pour les personnes favorables au projet, cette infrastructure va permettre le développement du territoire, en matière d'économie, d'emploi ou d'aménagement. C'est d'autant plus perceptible concernant le désenclavement de l'agglomération d'Alès et du nord du département du Gard où le projet est attendu « de toute urgence ». Dans cette optique, le gain de temps estimé avec la suppression des bouchons est un argument fort.

L'hypothèse d'un contournement situé plus à l'ouest, voire débouchant plus au nord (c'est-à-dire déconnecté du projet départemental de Déviation Nord de Nîmes) a été quelques fois évoquée, essentiellement par des habitants du nord de la zone d'étude.

A noter, les Personnes Publiques Associées se sont prononcées favorablement au projet, y compris l'association des Communes du Vaunage, dont la commune de Caveirac fait partie.

Les raisons invoquées dans le cadre des avis défavorables au projet

→ La sacralisation de la garrigue

La protection de la garrigue a été mise en avant par les opposants (préservation des pierres sèches, protection des capitelles...). Ce territoire jouxtant leur lieu de vie a été régulièrement présenté en termes très élogieux et à préserver impérativement.

→ Le refus des nuisances

Bruits, pollutions, atteintes à la santé publique, ces arguments sont évoqués en face de tout projet routier.

À cela s'ajoute la défense de « la tranquillité des riverains » qui ont choisi de vivre ici justement pour son calme et environnement privilégié.

Selon les opposants, le projet ne fait « que déplacer » le problème sans le régler puisque seulement 30% du trafic de la RN106 sera capté engendrant des « nuisances insupportables », « une route à 3 longueurs de terrain de football de chez moi ! », « des risques d'inondation aggravés ! ».

→ **Le coût « pharaonique »**

« À l'heure où toutes les finances publiques sont en si mauvais état, pourquoi dépenser de telles sommes ? » « Où va-t-on trouver l'argent ? ». Les contribuables refusent de voir leurs impôts augmenter pour financer un tel projet. Le coût a été qualifié de pharaonique. S'agissant de financement, des allusions ont été faites sur une collusion avec le concessionnaire d'autoroute, qui serait le seul véritable intéressé.

→ **La peur de la dévalorisation foncière et de l'expropriation**

Les questions individuelles ont été plus nombreuses en réunion publique que sur les avis écrits. Les interventions sont allées d'une simple demande courtoise d'information sur des parcelles précises, information non disponible à ce stade des études et de la procédure, à la dénonciation du risque d'une véritable spoliation ou de se retrouver chassé de sa maison.

Cette inquiétude peut être légitime, même si de nombreuses procédures administratives ou réglementaires en matière de droit de la propriété protègent les propriétaires éventuellement concernés. Mais certains opposants en ont joué pour susciter l'émotion du public plutôt que pour obtenir une réponse déjà connue de leur part, tant ces personnes maîtrisaient les procédures. A cet égard, on peut constater que cet argument a commencé à être utilisé lors de la réunion publique de Caveirac, où une habitante, probablement en toute sincérité, a exprimé sa peur d'être expropriée sans dédommagement et de se retrouver « à la rue avec ses enfants ». Cet argument a ensuite été repris en boucle dans beaucoup d'avis exprimés ensuite sur Caveirac...

→ **La dénonciation d'une fausse concertation et de l'absence de variante d'aménagement sur place**

Selon les opposants, la concertation était faussée, du fait de l'absence d'une variante d'amélioration de l'existant en lieu et place du contournement. Cette solution, selon eux, serait plus simple, plus économique et plus rapide à mettre en œuvre. Cette idée d'une concertation « faussée » s'est appuyée sur le choix du Maître d'ouvrage d'indiquer sa variante préférentielle à ce stade des études lors des réunions publiques. Ce choix de modalité de présentation du projet, choisi pour assurer une pleine transparence en apportant bien tous les éléments de compréhension pour alimenter la réflexion du public, a été détournée et transformé en une assertion que tout était déjà joué.

Les attentions à apporter dans le cadre des avis favorables au projet

D'une manière générale, les personnes favorables au projet ont beaucoup moins développé leurs arguments que les détracteurs. Toutefois, un certain nombre de raisons ont été largement évoquées.

→ **La préservation de l'environnement et du cadre de vie des riverains**

De nombreuses personnes favorables au projet, ou du moins comprenant son utilité, ont toutefois émis des demandes de protections sonores. D'autres ont aussi souligné le besoin de prendre en compte les risques d'inondation ou de pollution de la nappe phréatique.

→ **Passer loin des habitations**

En liaison avec la préservation de leur qualité de vie, 12,5% des avis soulignent la nécessité de privilégier les variantes de tracé passant au plus loin des zones d'habitation.

→ **Le désenclavement de l'agglomération d'Alès**

Le désenclavement de l'agglomération d'Alès est fortement attendu par les personnes de ce secteur, notamment d'acteurs économiques s'étant exprimés, qui souffrent « d'asphyxie » au détriment de leur activité, ce qui nuit au

développement du « 5^{ème} pôle économique de la Région ». Ceux-ci ont ainsi particulièrement souligné l'urgence de faire le CONIM, quelles que soient les variantes de tracé.

→ **La réduction des nuisances pour les riverains actuels de la RN106**

Parmi les principaux bénéficiaires du CONIM, avec la réduction du trafic et la requalification de la voie actuelle, les riverains de l'actuelle RN106 dans Nîmes se sont assez peu exprimés. Pourtant, ils ont été destinataires de l'information (diffusion en boîtes aux lettres, presse...), ce qui n'a pas généré une mobilisation de leur part. On peut estimer qu'ils ne sont donc pas défavorables au projet. Toutefois, 5 avis ont fait part de leur situation actuelle très « compliquée », du fait de la circulation intense sur ce secteur, et de l'urgence de faire quelque chose pour eux et « de ne pas prévoir un viaduc sous leurs fenêtres ».

→ **L'amélioration du giratoire RN106 / avenue Kennedy (accès à l'hôpital Carêmeau)**

Voici sans doute l'un des points qui fait l'unanimité des participants, bien qu'il soit en dehors du projet et qu'aucun élément de solution suffisamment étudié n'ait été présenté. Les dysfonctionnements actuels du giratoire RN106 / avenue Kennedy (accès à l'hôpital Carêmeau) ont été au cœur de nombreux avis. A un niveau moindre, le fonctionnement du giratoire de sortie RN106 / RN113 / accès à l'autoroute A9 (Nîmes Ouest) a également été cité.

Pour les opposants au projet, l'amélioration de ces deux points noirs permettrait de résoudre tous les problèmes actuels (premier argument à 60,3% des Caveiracois s'étant exprimés).

L'aménagement sur place de la RN106 actuelle est la thématique la plus proposée (37,5 % des personnes s'étant exprimées), notamment pour certaines personnes favorables... en attendant le CONIM.

En conclusion provisoire

À l'issue de cette étape de concertation préalable, on peut constater un nombre d'expressions directes du public plutôt défavorables à la réalisation du projet émis par certains habitants de Caveirac, présents à toutes les réunions publiques et multipliant les avis écrits. Par contre, cette proportion s'inverse totalement avec près des 2/3 d'avis favorables au projet sur les autres secteurs concernés (Nîmes, Milhaud, Nîmes Métropole, Alès Agglomération et origine indéterminée).

L'opportunité du projet pourra être confortée lorsque les imprécisions liées à l'état d'avancement des études auront été levées. C'est la crainte vis-à-vis du devenir de leur bien et de nuisances éventuelles qui a poussé certains intervenants à prendre une position de rejet qui pourrait évoluer selon la réalité des solutions retenues et des engagements que le Maître d'ouvrage sera en capacité de prendre.

Le souhait d'une réalisation rapide

6% des avis sont assortis d'un vœu voire d'une exigence, d'aller plus vite dans la réalisation. C'est le cas notamment pour les habitants d'Alès Agglomération. On peut même noter, dans le ton de certaines interventions, une certaine exaspération face aux dysfonctionnements de la circulation et une incompréhension devant les délais de réalisation envisagés.

Cette thématique sur « l'urgence de réaliser » est d'autant plus forte que même les opposants au projet souhaitent des améliorations rapides sur la RN106 actuelle dans sa partie sud, la plus urbaine.

Des remarques sur le coût du projet

Le coût global du projet n'a pas fait l'objet de commentaires pour ceux qui sont favorables au projet.

Par contre, il a été également évoqué comme justification du refus, le réaménagement sur place de la RN106 avec le traitement des deux points noirs évoqués étant considéré comme suffisant pour certains opposants au projet.

La mobilisation des financements a fait débat. Notons que la possibilité d'une participation d'ASF (en qualité d'exploitant de l'A9) a été évoquée, voire demandée.

3> Des contre-propositions

L'acceptation ou le rejet du principe d'un contournement sont assortis, pour certains intervenants, de remarques, critiques ou contre-propositions vis-à-vis des choix d'aménagements proposés.

Réaliser le tracé plus à l'Ouest et plus au Nord

Certains (8 avis) ont souhaité un tracé à l'ouest de la déchetterie des Lauzières (segment 3) afin de l'éloigner encore plus des « Hauts de Nîmes », mais cela reste un vœu ne mettant pas forcément en cause leur accord sur le principe du projet. Ainsi, la plupart du temps, ils se sont orientés « pour un moindre mal » sur les variantes de tracés les plus à l'Ouest sur les segments 2 et 3.

Améliorer l'existant

C'est, de loin, la thématique la plus fréquente durant cette concertation (117 avis).

Selon les opposants au projet, la solution est simple : il n'y a qu'à faire un viaduc par-dessus le carrefour giratoire RN106 / avenue Kennedy et un autre pour déniveler le carrefour giratoire RN106 / RN113 / accès vers l'autoroute A9 (Nîmes Ouest), Considérant que cet aménagement coûtera moins cher.

Cette hypothèse n'était pas soumise à la concertation et a fait réagir des riverains du carrefour en question, rejetant l'idée d'un viaduc à hauteur de leurs fenêtres.

Dans certains cas, la demande d'aménagement sur place est parfois complétée par celle de la création d'un accès direct à l'Hôpital.

D'ailleurs, ces demandes d'améliorations ne viennent pas exclusivement des opposants. Elles proviennent aussi bien des usagers de la RN106 que de la RD40. Certains auteurs d'avis favorables souhaitent aussi des améliorations rapides sur la RN106 actuelle et complémentaires du projet de Contournement Ouest de Nîmes.

Réaliser la Déviation Nord de Nîmes

La réalisation de ce projet du Conseil départemental du Gard, complément indissociable du Contournement selon le DVA, a été parfois évoquée par des personnes opposées, comme un substitut permettant de retarder ou d'éviter la réalisation du CONIM.

Toutefois, la Déviation Nord de Nîmes reste un projet connexe attendu recueillant 6,7 % du total des expressions et même 11,7 % des expressions hors Caveirac, les habitants de cette commune ne s'étant quasiment pas exprimés sur ce sujet (1 avis)

4> Des variantes et options d'aménagements ou d'échanges peu discutées

Les 12 km du Contournement Ouest de Nîmes avaient été divisés en 4 segments pour simplifier le débat sur les variantes de tracé, sachant que seuls les segments 2, 3 et 4 avaient techniquement des possibilités de variantes.

119 avis thématiques sur les variantes de tracés et échangeurs ont été recueillis. Le plus souvent, les intérêts individuels priment, selon que l'on habite côté Caveirac ou côté Nîmes, chacun préférant naturellement reporter le projet le plus loin possible de son lieu d'habitation.

A noter, 8 demandes de reporter le projet encore plus à l'ouest ont été exprimées.

Le tracé préférentiel relativement conforté

La solution préférentielle proposée par le Maître d'ouvrage en termes de tracé est relativement confortée par cette phase de concertation.

Les études restent à mener pour statuer sur l'échangeur E2 (RD40), notamment en liaison avec le barreau complémentaire.

Segment 2 : plutôt favorable pour l'Est

Le segment 2, à travers le territoire de la commune de Caveirac a été le plus discuté et disputé. Ceux qui se sentaient les plus menacés par la variante 2 Est (démographiquement très peu nombreux) ont su entraîner ceux qui redoutaient la variante 2 Ouest à refuser tout choix et à rejeter globalement le projet.

Malgré cela, pour Caveirac, 6 avis se sont portés sur la variante 2 Ouest, majoritairement issus du quartier des Pondres, et 10 sur la variante 2 Est.

Au total, tous secteurs compris, 46 avis ont été exprimés sur le segment 2, 26 en faveur de l'Est, 20 en faveur de l'Ouest, ne dégagant pas un réel consensus du public.

Par contre, pour les Personnes Publiques Associées, y compris pour la ville de Nîmes, une unanimité se dégage pour la variante 2 Est.

Segment 3 : plutôt favorable pour l'ouest

Sur le segment 3, 27 avis ont été exprimés et ils sont majoritairement pour un passage à l'ouest (18), contre 9 pour l'Est. Ici particulièrement, les intérêts individuels priment, selon que l'on habite côté Caveirac ou côté Hauts de Nîmes.

Segment 4 : quasi-unanimité pour l'Ouest

Sur le segment 4, géographiquement le moins peuplé, les avis se portent quasi unanimement pour la variante Ouest (15 sur 16 avis) majoritairement pour un passage à l'ouest. Seul 1 avis s'est porté sur la variante Est.

La variante 4 Ouest semble donc faire l'unanimité des personnes qui se sont exprimées.

Peu d'opinions tranchées sur les échangeurs

Globalement, les échangeurs dénivelés présentés dans le projet ont l'assentiment du public.

Concernant l'échangeur E2 (RD40), aucune variante Ouest, Est ou Sud ne fait réellement consensus. Par contre, le faible nombre d'avis du public (20 dont 6 pour l'E2 Ouest, 10 pour l'E2 Est et 6 pour l'E2 Sud) laisse ouvert le positionnement de l'échangeur E2.

Les collectivités ont émis quant à elles un avis préférentiel pour l'échangeur E2 Est, insistant sur de supposées difficultés prévisibles sur le giratoire existant sur la RD40 (Mc Do) qu'entraînerait l'échangeur E2 Sud.

5> Les craintes environnementales exprimées

Bruit : une nuisance souvent évoquée

C'est un sujet récurrent lors de tout projet routier.

Les riverains de l'actuelle RN106 au Nord de Nîmes espèrent que des protections acoustiques seront mises en place même en dehors de la partie nouvelle.

Les riverains potentiels qui ne s'opposent pas au projet souhaitent que tout soit fait pour diminuer les nuisances sonores (murs anti-bruit, revêtements...). Certains évoquent aussi le passage en combe du projet comme un moyen de limiter la propagation du bruit.

Les effets sur la qualité de l'air et la santé publique

Cette thématique de la santé publique est récurrente pour tous les projets routiers, quels qu'ils soient.

Elle accompagne ici l'argumentaire des opposants au projet dont certains préconisent un transfert massif des déplacements vers le train ou les transports urbains.

La préservation de la garrigue

La protection de la garrigue (faune et flore) est un enjeu capital sur lesquels les opposants, notamment de Caveirac se sont largement exprimés

Toutefois, la préservation au maximum de la garrigue reste un point d'attention majeur pour le projet, 33% des personnes s'étant exprimées à ce sujet, y compris des non opposants. A noter, certains « initiés » ont fait part de la nécessité de prévoir des mesures de compensation.

Les impacts sur le risque d'inondation

Ce sujet est une préoccupation d'autant plus forte que l'inondation « historique » de 1988 est encore toute fraîche dans les mémoires. Le Maître d'ouvrage y avait consacré lui-même un chapitre dans sa présentation du projet.

6> La liaison avec la RN113 (barreau complémentaire)

De nombreuses demandes pour une liaison (barreau) complémentaire vers la RN113

Le barreau complémentaire entre le CONIM et la RN113 était évoqué dans la présentation du projet lors des réunions publiques et avec les partenaires et dans le dossier de concertation.

2 options étaient à l'étude : une option « aménagement sur place » et une option « création d'une voie nouvelle ». Les Personnes Publiques Associées et plusieurs élus et habitants, notamment de Milhaud, se sont prononcés pour la nécessité de ce barreau, parfois avant le CONIM lui-même, pour mieux desservir la zone de Saint-Césaire, le CHU (hôpital Carémeau) et éviter les trafics parasites sur des voiries secondaires.

Ainsi, c'est une demande exprimée fortement lors des réunions et qui est reprise par plus de 10,6 % des expressions du public et par l'ensemble des personnes publiques associées. D'ailleurs, cette demande de connexion vers la RN113 émane aussi bien des partisans que des adversaires du projet. Cette liaison est considérée par certains comme indispensable, comme devant être intégrée au projet, voire même se faire sans le projet.

Le Maître d'ouvrage du CONIM a proposé de mener des études complémentaires rapidement pour favoriser une prise de décision et notamment définir une maîtrise d'ouvrage. Cette précision a rassuré les demandeurs.

7> Des demandes qui vont au-delà du projet

Améliorer le carrefour giratoire RN106 / Avenue Kennedy (accès à l'hôpital Carémeau)

Cette demande provient aussi bien des usagers de la RN106 que de la RD40 et de la RD640. Elle a bien souvent été proposée comme une alternative au projet par les opposants.

La réalisation de la Déviation Nord de Nîmes

Parfois proposée comme un substitut au projet, la Déviation Nord de Nîmes a principalement été évoquée comme un élément fort dans la structuration des déplacements sur le territoire et l'attente de sa réalisation a été confirmée (21 avis).

L'achèvement de la mise à 2x2 voies entre La Calmette et Nîmes

Certains intervenants (11 avis) ont souhaité que le projet de Contournement ne nuise pas à l'achèvement de cet aménagement engagé depuis de longues années.

Renforcer les transports en commun pour diminuer la circulation automobile sur la RD 40

Les habitants de Caveirac et plus globalement du Vaunage souhaitent que le projet de tram'bus (ligne T2) ne s'arrête pas à l'Hôpital mais soit prolongé vers l'Ouest. Plusieurs intervenants souhaitent un « Parc relais » à proximité immédiate de l'échangeur E2 (comme pour la sortie A54 de la ligne T1).

A plus long terme, le souhait est émis d'une véritable desserte en transports en commun le long de la RD 40.

La place des vélos et des modes actifs

Lors de cette concertation, il y a eu des interventions relatives à la place du vélo (31 avis). Ainsi, plusieurs habitants du Vaunage ont demandé l'achèvement de la voie verte jusqu'à Nîmes.

L'attente d'une information complémentaire et détaillée

Certains intervenants ont regretté que les simulations de trafics ne soient pas plus précises et sur un périmètre plus large. De même, il a été estimé qu'au temps du numérique, les cartes des variantes auraient pu être plus précises afin de permettre aux personnes de situer leur(s) parcelle(s) par rapport au projet.

Indisponibles à ce stade des études, ces informations seront à préciser lors de la prochaine phase réglementaire de concertation lors de l'Enquête d'Utilité Publique, au même titre que les protections anti-bruit, les aménagements paysagers ou la prévention des inondations.

8 > Enseignements et réponses du Maître d'ouvrage

1> Une opportunité du projet confortée

Le constat qui est fait par la Maîtrise d'Ouvrage, à l'issue de la phase de concertation, est que le projet reste attendu par les puissances publiques comme par les usagers concernés.

Des questions précises appellent des réponses techniques ou administratives aussi précises que possible. Elles sont données dans le présent chapitre.

Par ailleurs, le Maître d'ouvrage a bien entendu la demande d'une information la plus continue possible et la mettra en place via le site internet dédié contournement-ouest-nimes.fr qui restera actif jusqu'à la prochaine phase de rencontre lors de l'enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Réponses sur les avis favorables et défavorables au projet

Globalement le Maître d'ouvrage note que ce projet est attendu, notamment des collectivités locales, car il répond à un besoin pour résoudre notamment la saturation de la RN106 dans sa partie sud en enlevant le trafic de transit, pour fiabiliser les temps de trajet entre Alès et l'accès à l'autoroute A9 et redonner une fonctionnalité urbaine à la RN106 actuelle.

Des avis défavorables au projet ont été enregistrés lors de la concertation du public. À la lecture de ces avis, il ressort que les remarques émises par les opposants sont exprimées pour des motifs relativement variés. Le Maître d'ouvrage a bien entendu ces remarques et, dans la poursuite des études jusqu'à la prochaine phase de rencontre lors de l'enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, il portera une grande vigilance pour garantir le maximum de transparence et de partage avec le public afin que le tracé de ce projet soit le plus consensuel et que des mesures adaptées de réduction des impacts permettent de répondre aux inquiétudes exprimées.

Réponses sur le souhait d'une réalisation rapide

Le niveau actuel de saturation de la RN 106 sur le boulevard ouest, notamment entre le giratoire de Kennedy (accès vers la RD640 et l'Hôpital Carêmeau) et le giratoire d'accès vers l'autoroute A9, la RN113 et le boulevard sud, est tel qu'usagers et riverains se rejoignent pour demander des aménagements rapides sur le secteur.

En outre, le franchissement de la RN 106 à niveau par la future ligne du bus tram (projet porté par l'agglomération) va également perturber l'écoulement du trafic et ne peut donc qu'aggraver la situation.

Les premières études du Contournement Ouest de Nîmes ont été réalisées il y a plus de 15 ans. Dès 1999, ce projet a été inscrit dans le dossier de voirie d'agglomération.

Depuis la signature du Contrat de Plan État Région 2015/2020 en juillet 2015 pour lequel une enveloppe financière de 10 M€ a été allouée au CONIM, permettant ainsi la reprise des études, la Maîtrise d'Ouvrage met tout en œuvre pour garantir les délais. Ainsi, les études et procédures pourraient être achevées d'ici la fin du contrat de plan actuel permettant de lancer des travaux lors du prochain contrat, si les financements sont obtenus.

Réponses sur le coût et le financement du projet

Le coût estimé de cette opération est de 160 à 180 M€ selon les options qui seront retenues. Cette estimation résulte de l'analyse technique et économique des aménagements à réaliser, des procédures à conduire, des acquisitions foncières et des études nécessaires. Ce coût sera apprécié au regard de l'évaluation socio-économique qui sera conduite avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

A ce jour, le CPER prévoit une enveloppe de 10 M€ prise en charge par l'État, le Conseil régional Occitanie, le Conseil départemental du Gard et le Pôle métropolitain Nîmes Alès, permettant la réalisation des études, d'acquisitions foncières et des travaux permettant la libération des emprises (archéologie, déviation de réseaux).

L'organisation concernant le financement du montant restant permettant de réaliser l'ensemble des travaux est encore à trouver entre ces partenaires.

L'éventualité d'une participation d'ASF pour la partie relative au raccordement du CONIM sur l'autoroute A9 à Milhaud est soumise aux règles en vigueur concernant les concessions autoroutières. Elle pourra être étudiée dans le cadre des études préalables à l'enquête publique DUP.

2> Réponses sur les contre-propositions

Réaliser le tracé plus à l'Ouest

La réalisation d'un projet plus à l'Ouest (au-delà de la commune de Caveirac) a été étudiée par le Maître d'ouvrage.

Il est rapidement apparu que l'allongement du temps de parcours pour relier la RN 106 à l'A9 serait un élément défavorable à l'appropriation de ce nouvel axe par les usagers, malgré sa fluidité. Cette variante a donc été écartée.

Réaliser des aménagements sur place

L'option d'un aménagement sur place de la RN 106 actuelle a été étudiée dès l'identification de la nécessité d'une intervention sur le secteur Ouest de Nîmes.

Dès ce niveau de définition, la multiplicité des enjeux à prendre en compte en vue de la réalisation d'aménagements est apparue. Elle est traduite par les objectifs qui ont été rappelés lors de la concertation :

- **Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours :**
 - sur le nouvel axe vers/depuis l'A9 et la RN113 ;
 - sur les voiries locales rendues à leur usage.
- **Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire :**
 - améliorer la lisibilité des itinéraires ;
 - favoriser l'intermodalité.
- **Améliorer le cadre de vie :**
 - des riverains de l'actuelle RN106 ;
 - des usagers par l'amélioration des entrées de ville ;
 - des habitants des futurs nouveaux quartiers en créant des dessertes adaptées.

L'amélioration de la fluidité de la desserte Nord / Sud est alors apparue comme un objectif principal, mais non unique.

Un aménagement sur place ne répond pas à l'ensemble des objectifs identifiés, car :

- Il ne permet pas de rendre aux voiries incluses dans la zone urbanisée un usage conforme à leur situation : accueil des transports en commun, aménagements plus urbains...
- Il ne permet pas d'améliorer la lisibilité des itinéraires : on reste sur un itinéraire commun pour le transit, pour l'accès à l'agglomération nîmoise, et pour le trafic local interne à Nîmes et ses alentours.
- Il ne favorise pas l'intermodalité, par manque d'espace foncier disponible permettant d'intégrer des parcs relais.
- Il n'améliore pas du tout le cadre de vie des riverains.
- Il ne permet pas une valorisation des entrées de ville.
- Il n'ouvre pas de perspectives de dessertes adaptées pour les quartiers en devenir.

Au regard de ces éléments, l'aménagement sur place de la RN106 n'a pas été retenu comme variante devant être prise en compte pour la poursuite des études du Contournement Ouest de Nîmes.

Réaliser la Déviation Nord de Nîmes

La réalisation de la Déviation Nord de Nîmes est un élément complémentaire au Contournement Ouest, car elle est un des tronçons de la création d'un anneau de voirie adapté à la demande de circulation autour et en accès à la zone urbaine de Nîmes.

A ce titre, elle ne peut être considérée comme un projet qui pourrait se substituer au Contournement Ouest de Nîmes.

3> Réponses sur les variantes

Le tracé préférentiel

Le tracé préférentiel a fait l'objet d'un relatif consensus sur la majeure partie du linéaire : les segments 1, 3 et 4 ont reçu l'aval des participants à la concertation.

Seul le segment 2 a fait débat, entre habitants de Caveirac ou de Nîmes. En revanche, les collectivités se sont unanimement positionnées en faveur de la variante 2 Est.

Il convient de rappeler les raisons techniques et territoriales qui justifient que la variante 2 Ouest soit écartée :

- ne pas fractionner le territoire communal de Caveirac sachant que cette variante aurait été plus protectrice pour les habitants de Nîmes Ouest ;
- ne pas freiner les intérêts économiques de Caveirac (implantation de la ferme photovoltaïque) ;
- coût plus élevé de l'ordre de 9 Millions d'€. Les postes de surcoûts principaux sont : 4M€ (échangeur E2 ouest) 3M€ (terrassements) 1 M€ (ouvrages d'art hydrauliques).

Les échangeurs

La position de l'échangeur E2 et sa connexion à la RD40 n'est pas apparue nettement au terme de la phase de concertation.

La MOA étudiera donc les deux échangeurs E2 Est et E2 Sud.

4> Réponses sur les craintes environnementales exprimées

La mise au point d'un projet d'infrastructure de l'ampleur du CONIM est jalonnée d'autorisations administratives garantissant son utilité publique dont son admissibilité au regard des impacts qu'il a sur l'environnement.

Avant que le projet puisse être déclaré d'utilité publique, il sera à nouveau présenté au public.

Dès à présent, la DREAL engage les études préalables à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, composées de nombreux volets dont une étude d'impact au sens des articles L122-1 et R122-5 du code de l'environnement.

Cette étude d'impact comprend, entre autres :

- le recueil et l'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet (ainsi que la description des méthodes employées) ;
- l'analyse de l'ensemble des impacts, positifs ou négatifs, sur tous les enjeux identifiés (ainsi que la description des méthodes employées) ;
- les mesures prévues pour éviter, réduire, compenser (ERC) ces effets.

Signalons que cette étude d'impact, avant d'être proposée au public, aura fait l'objet d'un examen par l'Autorité Environnementale qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les thèmes suivants :

1. la population et la santé humaine ;
2. la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;
3. les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
4. les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
5. l'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1. à 4.

Le rapport de cette évaluation précise les prescriptions que devra respecter le Maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables.

Le traitement des nuisances sonores

Le volet Bruit est étudié dans le cadre des effets sur la population et la santé humaine.

Les effets sur la qualité de l'air et la santé publique

Le volet qualité de l'air et santé publique est étudié dans le cadre des effets sur la population et la santé humaine.

La prévention des risques d'inondation

Le volet hydraulique est étudié dans le cadre des effets sur la terre, les sols et l'eau.

Une attention renforcée sera portée vis-à-vis du projet PAPI

Le paysage, les arbres, la trame verte

Le volet paysage est étudié dans le cadre des effets sur les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage.

5> Réponses sur la liaison vers la RN113

Le Maître d'ouvrage du CONIM a proposé de mener des études complémentaires rapidement pour favoriser une prise de décision et notamment définir une maîtrise d'ouvrage. Cette précision a rassuré les demandeurs.

6> Réponses sur les demandes connexes

L'amélioration du carrefour Kennedy sur la RN 106 actuelle (accès vers l'hôpital Carémeau)

Le CONIM est prévu, en premier lieu, pour séparer les trafics de desserte locale d'accès à Nîmes ou interne à Nîmes (tel que le carrefour Kennedy sur la RN106 actuelle en entrée de ville ou CHU) et de transit (ici préférentiellement entre l'autoroute A9 et la RN106).

Cette organisation permettra une diminution de la fréquentation de l'actuelle RN 106 propice à une amélioration de la situation sur les voiries secondaires.

Lors des études techniques, le Maître d'ouvrage veillera à mettre en place, autant que possible dans le cadre du projet des aménagements propres à permettre une amélioration des conditions de circulation sur les axes connexes.

La réalisation de la Déviation Nord de Nîmes

La réalisation de la Déviation Nord de Nîmes est un élément complémentaire au Contournement Ouest car elle est un des tronçons de la création d'un anneau de voiries adapté à la demande de circulation autour et en accès à la zone urbaine de Nîmes.

A ce titre, elle a été inscrite dans les documents stratégiques de développement local. Sa réalisation n'est pas remise en cause. Les démarches administratives et la définition technique de ce projet sont en cours.

La mise à 2x2 voies entre Nîmes et la Calmette

Le projet de mise à 2x2 voies entre Alès et Nîmes est largement avancé, puisqu'aujourd'hui réalisé jusqu'à La Calmette et complété par l'aménagement du carrefour du Mas de l'Oume.

L'opération globale a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et l'assiette foncière nécessaire a d'ores et déjà été acquise par l'État.

Rien ne remet en question la finalisation de cet aménagement, même si elle ne bénéficie pas d'un planning détaillé.

Le développement des transports en commun

Le développement des transports en commun est une priorité partagée par l'ensemble des acteurs locaux de l'aménagement du territoire. Cette thématique est préférentiellement portée par le conseil départemental et les villes ou communautés d'agglomérations. Pour autant, l'Etat intervient dans sa réalisation au travers de la politique de la ville (interface entre aménagement et circulations douces) et également dans son rôle de Maître d'ouvrage routier (en favorisant l'interface avec les voies de communication douce).

La place des vélos

La place des vélos est abordée de façon similaire au développement des transports en commun. Bien que non porteur de cette politique, l'Etat veille à la conservation de toute faisabilité aux abords de ses infrastructures.

L'attente d'une information complémentaire et détaillée

Les demandes du public d'être informé en temps réel sur les évolutions du projet sont bien entendues.

Une information du public au fil de l'eau va être organisée par le biais de communications autant que faire se peut sur le site internet dédié : www.contournement-ouest-nimes.fr. D'autres médias d'information seront ponctuellement mis en œuvre afin d'informer le public lors des étapes clef de la suite des études.

La Maîtrise d'Ouvrage s'appliquera à rencontrer la population dès que ce sera possible, afin de présenter les avancements techniques propres à rassurer sur les thématiques identifiées lors de la concertation.

Toutefois, la Maîtrise d'Ouvrage alerte aujourd'hui sur le temps long des études qui pourrait engendrer une impression de non information.

9 > Suites à donner

Au terme de cette période de concertation, le Maître d'ouvrage prend acte des observations du public et s'engage à apporter les réponses suivantes :

Action immédiate

- Ce bilan sera transmis aux Villes de Caveirac, Milhaud, Nîmes ainsi qu'aux collectivités cofinanceurs, Région Occitanie, Département du Gard et les communautés d'agglomération Nîmes Métropole et Alès Agglomération. Il sera mis en ligne sur les sites internet des collectivités et de l'Etat, et le site dédié. Il sera transmis aux bureaux d'études chargés de préparer les dossiers pour l'enquête publique.

Poursuite du dialogue

- De nouvelles rencontres seront organisées par la DREAL pour présenter l'avancement du projet.
- Le dialogue avec les riverains les plus directement impactés sera organisé, ainsi qu'avec les entreprises et le futur exploitant.

Orientations pour la poursuite des études ou les développements ultérieurs du projet

→ **Prise en considération des expressions du public pour la poursuite des études concernant le tracé étudié. Il sera composé des segments suivants :**

- Segment 1
- Segment 2 Est
- Segment 3 Ouest
- Segment 4 Ouest

→ **Prise en considération des expressions du public pour la poursuite des études concernant les échangeurs étudiés :**

- Echangeur RN106 (et future déviation nord de Nîmes)
- Echangeur RD999
- Echangeur RD40 E2 Est ou E2 Sud (car aucune préférence nette n'est apparue au terme de la concertation)
- Echangeur Autoroute A9 à Milhaud

→ **Au regard de la demande unanime, et conformément à sa proposition, le Maître d'Ouvrage réalisera les études sur le barreau complémentaire vers la RN113.**

Phasage de l'opération :

- Le Maître d'ouvrage s'attachera à organiser la mise en place de financements pour assurer la réalisation de l'opération.

Enquête publique

- Afin de garantir la meilleure prise en considération des demandes exprimées lors de la concertation, les études prévues seront complétées en vue d'une enquête publique en 2019.
- À cette occasion, une communication sera assurée pour toutes les données des études techniques.

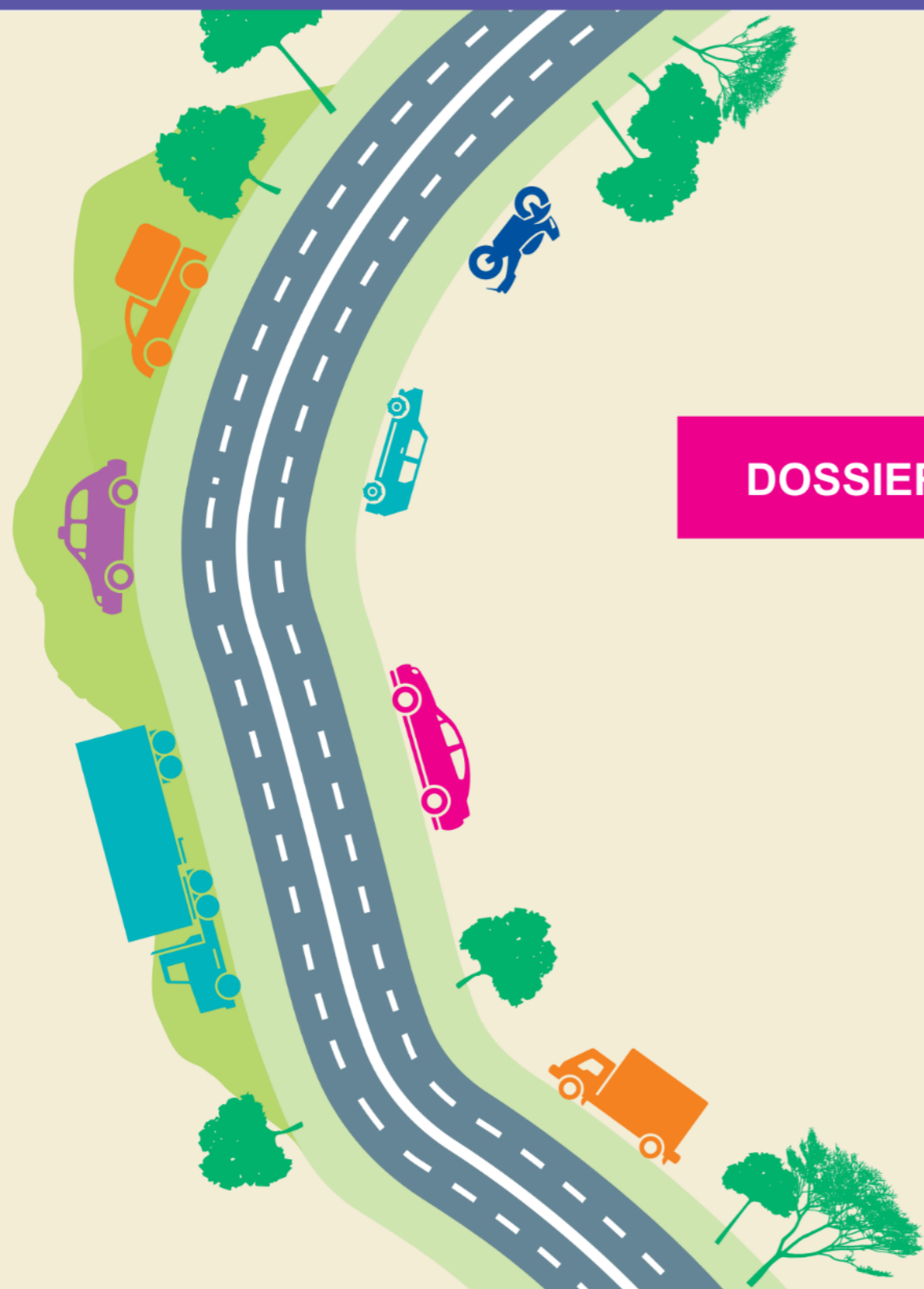
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Recueil des avis des collectivités

www.contournement-ouest-nimes.fr



**DIRECTION DE LA VOIRIE
ET AMENAGEMENT ESPACE PUBLIC**
Service Circulation-Stationnement
Tél. : 04 66 70 37 71



18 JAN. 2022			
ARN	Att	PR	Info
s-Dir			X
Adj			X
ARN-1			
ARN-2	X		
ARN-3			
ARN-4			

Nîmes, le 05 JAN. 2022

Réf. : OL/AG 2021.161

Suivi par : O. LEFRANC

Objet : Contournement Ouest de Nîmes

Madame,

Vous avez sollicité l'avis de la Ville de Nîmes dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, au titre des articles L-122-1 V et R-122-7 II du Code de l'Environnement, ainsi que de l'article L-151-2 du Code de la Voirie Routière, sous un délai de deux mois.

J'ai le plaisir de vous informer que le Conseil Municipal délibérera le 12 février prochain pour émettre un avis favorable sur le dossier, dont l'utilité et les bénéfices pour les Nîmois ne sont plus à prouver.

Toutefois, je me permets de vous faire part de deux observations. La première concerne la transmission des emplacements réservés nouvellement institués afin de refléter l'aménagement projeté et préserver ces terrains de tout autre aménagement. La seconde est une interrogation sur le devenir du statut de la RN 113 et de la RN 106 dans leur tronçon respectif entre le CONIMES et le giratoire de Kilomètre zéro au niveau de l'échangeur Nîmes-Ouest, notamment si un transfert de compétence est envisagé ayant un impact potentiel pour la Ville de Nîmes, et pour lequel je ne suis pas informé à ce jour.

Vous en souhaitant une bonne réception, veuillez agréer, Madame, l'assurance de ma considération.

Pour le Maire et par délégation
Christophe MADALLE
Directeur Général des Services

Ministère de la transition écologique
Et solidaire
Sous-direction de l'aménagement
Du réseau routier national
DGITM / GRN / ARN
Tous Séquoia
La Directrice
Madame Sandrine CHINZI
92055 LA DEFENSE CEDEX



Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

Toulouse, le 24 JAN. 2022

PR SGAR

Monsieur Etienne GUYOT
Préfet
Préfecture de la Région
Occitanie
1 Place Saint-Etienne
31038 TOULOUSE CEDEX 09

NOS RÉF. : DMID/SI/AG/D22-00205

AFFAIRE SUIVIE PAR : Annabelle GAGNEBIEN

CONTACT : annabelle.gagnebien@laregion.fr

Tél.: +33 (0)4 67 22 94 74

OBJET : Avis demandé à la Région relatif au projet de contournement Ouest de Nîmes - Saisine des collectivités

Monsieur le Préfet,

J'ai bien pris connaissance du dossier relatif au projet de Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) et je souhaite porter à votre connaissance les remarques suivantes de la Région dans le cadre de la Consultation Inter-Services lancée par vos services.

Le CONIMES permettra à l'ensemble des habitants du secteur de la Vaunage, mais aussi de l'ouest de l'agglomération nîmoise et de l'agglomération alésienne, de rejoindre rapidement l'autoroute A9 et au-delà, l'A54 en direction d'Arles. Il s'agit donc de faciliter durablement les échanges de et vers ces territoires, tout en participant à la desserte du Centre Hospitalier Universitaire, du futur établissement pénitentiaire de Nîmes Sud, ainsi que d'une zone d'activité économique sur la partie Sud du site.

La concertation publique sur ce projet, menée en 2017, a permis de faire ressortir le besoin d'une nouvelle connexion à la RD40 depuis le giratoire de fin de la déviation de la RN113 à Milhaud côté Nîmes. Un barreau de liaison CONIM-RN113 est apparu nécessaire pour répondre à ce besoin.

Par conséquent, ce barreau de liaison ne peut être dissocié du projet de CONIMES auquel il doit être intégré.



HÔTEL DE RÉGION

Toulouse
22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9 France
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)

Montpellier
201, av. de la Pompiègnane - 34064 Montpellier cedex 2 France
Tél. : 3010 (service et appel gratuits)



laregion.fr

Par ailleurs, la discussion sur les modalités de financement entre l'Etat et les collectivités locales de la partie du projet qui ne pourrait pas être adossée à la concession autoroutière de l'A9 reste à conduire. A mon sens, l'Etat devra s'engager à financer *a minima* 50 % de l'opération globale, y compris le barreau de liaison.

Enfin, la Région estime que les études relatives au CONIMES doivent être poursuivies sans délai, afin de faire aboutir rapidement ce projet, essentiel pour l'ensemble du territoire nîmois.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.



Carole DELGA

DEPARTEMENT du GARD ARRONDISSEMENT de NÎMES CANTON de ST GILLES	COMMUNE DE CAVEIRAC DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL N° DE20220120_004/021
Du 20 JANVIER 2021 à 18 heures 30	
NOMBRE : De Conseillers en exercice : 27 De Présents : 24 De Votants : 27 Absents ayant donné procuration 3 Absents excusés sans procuration 0 Absents non excusés sans procuration 0	Etaient présents : Mesdames et Messieurs CHAILAN Jean-Luc ; MAZAY Isabelle ; DUSSAUT Florence ; SERVILE Marc ; GIOVANNELLI Odile ; GUERRE Cyril ; LAPIERRE Catherine ; BALLESTEROS Jérôme ; GHELFI Agnès ; MIARD Pascal ; ROUQUIER Bruno ; ESCUDIER Sophie ; BERLINE Marion GIMENO Sophie ; BARAGNON Guillaume ; DENAT Sophie ; LEDIEU Bertrand ; GIRON Antoine ; ETIENNE Patrick ; CRES Elisabeth ; BROSSETTE Alice ; CODOU Loïc ; ROCCO Catherine ; MARTIN Laurence Etaient absents excusés avec procuration : M. ANDRE Christian qui avait donné pouvoir à Mme GIOVANNELLI Odile; Mme LINGERAT Sophie qui avait donné pouvoir à M. Marc SERVILE ; M. AUGIER Marc qui avait donné pouvoir à Mme CRES Elisabeth; Etaient absents excusés sans procuration : - Etaient absents non excusés sans procuration : -
Objet : Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) - Motion	

Monsieur Cyril GUERRE, Adjoint au maire, en charge de l'urbanisme, rapporteur

Vu le les articles L122-1 V et R.122-7 du code de l'environnement,

Vu le courrier de la Direction Générale des infrastructures, des Transports et de la Mer du 25 novembre 2021

Monsieur GUERRE EXPOSE ce qui suit :

Il a été indiqué, lors de la concertation sur le Contournement Ouest de Nîmes (CONIME), que ce projet constituait une pièce importante du réseau routier structurant et visait des objectifs multiples :

- Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours
 - Sur le nouvel axe vers/depuis A9 et RN113
 - Sur les voiries locales rendues à leur usage
- Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire
 - Améliorer la lisibilité des itinéraires
 - Favoriser l'intermodalité
- Améliorer le cadre de vie
 - Des riverains de l'actuelle RN106
 - Des usagers par l'amélioration des entrées de ville
 - Des habitants des futurs nouveaux quartiers en créant des dessertes adaptées

Ce projet prévoit ainsi une route à 2x2 voies et 4 points d'échanges et est constitué d'une route nouvelle de 12 km environ avec un branchement sur la RN 106 actuelle et l'A9, ainsi que des échanges aux routes départementales RD999 (route de Sauve) et RD40 (route de Sommières).

Depuis la route d'Alès, au droit du Camp des Garrigues, le Contournement Ouest de Nîmes franchit la route d'Anduze et la voie ferrée Nîmes Alès, puis emprunte un tracé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières et enfin l'A9 sur la commune de Milhaud.

Dans le cadre l'application des articles L.122-1 V et R.122-7 II du code de l'environnement, et après avoir étudié les documents explicatifs de ce projet d'infrastructure routière, le conseil municipal de Caveirac souhaite apporter les éléments de réponse suivants et APPROUVE la motion suivante :

A une époque où le développement durable est au cœur de toutes les problématiques, où les mentalités évoluent et où les modes de déplacements se diversifient et où les experts prédisent une baisse réelle de l'utilisation de la voiture, il ne semble pas opportun de continuer à privilégier les solutions routières ou autoroutières qui ne feront qu'aggraver un phénomène de saturation déjà bien présent sur l'axe Caveirac Nîmes et sur la route de Sommières. Il aurait été opportun d'étudier des alternatives d'avenir et investir de façon volontariste dans des transports collectifs, et dans les solutions que l'on qualifie de modes « doux » ne générant pas d'émissions polluantes dans l'air, ou de modes « actifs », ceux-ci renvoyant à l'activité physique des personnes. Lorsqu'ils sont employés au quotidien, ces modes de déplacement agissent donc en faveur de l'environnement et de la santé. De ce point de vue, le projet de contournement Ouest de Nîmes ne favorisera pas le développement économique de l'Ouest nîmois mais engendrera au contraire une entrave au développement harmonieux de tout le secteur de la Vaunage et mettra à mal tous les grands équilibres de notre territoire (urbanisme, développement économique, activité agricole et protection des espaces naturels et du patrimoine local).

Sur le plan humain, la commune de Caveirac est directement concernée par l'opération, car son territoire sert en partie d'assiette foncière au projet de Contournement Ouest de Nîmes. De ce point de vue, une campagne d'expropriation sera inévitable avec toutes les conséquences humaines et sociales pour les habitants des propriétés concernées, sans compter les nuisances liées au bruit et à la pollution induite par une hausse significative de la circulation sur cet axe projeté sans réel gain pour le trafic routier sur l'axe Nîmes Sommières sur la RD 40. Par ailleurs, les habitations avoisinantes au tracé du projet seront forcément impactées par les nuisances de circulation. Un autre élément important à prendre en compte sur le plan humain, c'est la situation du centre médical l'Egrégore : cet établissement accueille des patients en rééducation respiratoire (30 lits + 10 places d'hospitalisation de jour) dont le programme contient des marches de plein air sur les collines de Caveirac. Le tracé du CONIM se situe à seulement 500 m de l'Egrégore avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer sur l'environnement immédiat des malades.

Sur le plan environnemental et patrimonial l'impact sur la garrigue de Caveirac serait significatif : un nombre d'hectares conséquent de garrigue seraient détruits pour ce contournement ouest avec des conséquences fatales pour la faune et la flore locale. (Végétaux : orchidée, Airelle rouge, ajonc, Ambroise – Animaux : Lézard ocellé, couleuvre de Montpellier, Fauvette, lézard vert, lièvre, empuse...). Le territoire des Sangliers sera réduit avec les conséquences pour cette espèce en terme de nuisances alors que le périmètre de chasse sera également réduit. L'impact sur le patrimoine communal serait très important : destruction de capitelles de la carrière de meules Romaines, de Mazets, de bornes de limites sous forme de mégalithe etc.... Sur le quartier des 'Pondres' il y aurait un impact sur la nappe phréatique (infiltration) et la destruction des sources naturelles et de résurgences.

Le territoire des randonnées pédestre et cycliste serait réduit dans l'hypothèse de réalisation de ce contournement Ouest au niveau du stade et des tennis : Les pratiquants respireront de l'air pollué sans compter les nuisances sonores que cela apportera.

Aucune étude d'impact sur le risque inondation et sur le risque incendie n'a été menée, alors que sur d'autres secteurs de tels aménagements routiers ont montré des risques accrus de ces points de vue : Par exemple depuis la construction de la D79 à Aimargues, la commune est devenue inondable.

A cet égard, le projet de contournement Ouest de Nîmes est en complète contradiction avec les objectifs du dernier Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Gard approuvé le 10 décembre 2019 et qui décline les orientations du projet du territoire 2018-2030.

Concernant l'impact de cette nouvelle circulation, il est important de rappeler que la RD 40 est la seule route qui permet de rejoindre l'agglomération de Nîmes, axe qui va inévitablement se charger avec l'urbanisation de la Vaunage et au-delà sur l'axe Nîmes Sommières. L'échangeur prévu à proximité facilitera les déplacements avec le nord du département et viendra s'ajouter au flux déjà existant.

Le développement économique d'Alès va également injecter sur ce contournement nombre de poids lourds venant du sud de la France et aussi d'Espagne, ce qui va augmenter de façon critique le bruit mais aussi la pollution de l'air. Il est important de prendre également en compte le flux généré, parmi les futurs utilisateurs, de ceux qui vont se retrouver sur la RD 40 pour éviter de payer la portion d'autoroute.

Dans cet esprit, les élus de la commune de Caveirac émettent un avis négatif au tracé envisagé du projet de contournement Ouest de Nîmes et estiment qu'il est prioritaire :

- Que l'Etat envisage la réalisation d'un raccordement A9-RD40, qui constituera la première phase du projet, dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022-2026
- De favoriser les transports collectifs et les modes de déplacement doux dans la Vaunage et en direction de l'agglomération nîmoise, les zones périurbaines, et dans le cadre des liaisons entre communes
- De préserver la faune et la flore, ainsi que le patrimoine historique sur le territoire de la commune de Caveirac
- De prendre en compte les difficultés de circulation sur la RD 40 déjà très importantes, phénomène qui sera aggravé par le projet présenté par l'Etat, et d'anticiper pour mettre en œuvre des solutions pour améliorer les conditions de circulation dans tout le secteur de la Vaunage.

Le Conseil Municipal,
après en avoir délibéré et à l'**UNANIMITE** des membres présents et représentés,

APPROUVE les termes de cette motion

EMMET un avis négatif au tracé envisagé du projet de contournement Ouest de Nîmes

AUTORISE Monsieur le Maire ou à défaut l' élu délégué à signer tout document relatif à cette affaire.

Ainsi fait et délibéré, les jours, mois et an susdits.
Pour extrait conforme,
A Caveirac le, 21
Le Maire,
Jean-Luc CHAILAN



Monsieur le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Nîmes dans le délai de deux mois à compter de sa transmission auprès du représentant de l'Etat et de sa publication). Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique «Télérecours citoyens» accessible par site internet <https://www.telerecours.fr/>



MILHAUD

(Département du Gard)

**DÉLIBÉRATION du CONSEIL MUNICIPAL
du 27 JANVIER 2022**

L'an deux mille vingt-et-un, le vingt-sept janvier à dix-huit heures trente minutes, le Conseil Municipal de la commune de Milhaud, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Jean-Luc DESCLOUX, Maire,

OBJET : CONTOURNEMENT OUEST DE NIMES – AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Conseillers en exercice	29
Présents	24
Absents	00
Procurations	05

Date de convocation :
21 janvier 2022

Numéro de la délibération :
2022/01/014

ÉTAIENT PRÉSENTS :
Jean-Luc DESCLOUX ; Joseph COULLOMB ; André BOLJAT ; Zineb HADDOU-OURAHOU ; Elisabeth METRAZ-BRUNAND ; Frédéric ZANONE ; Sandrine CAMPOS ; Jean-Michel FOUCHARD ; Michel ANTON ; Jocelyne BATIGNES ; Jean-Luc FRANÇOIS ; Sylvie ALLUÉ ; Guillaume BESSER ; Fanny HIMMESOETE ; André TABONI ; Valérie CAUSSE ; Nans ROSSEL ; Sandrine MEUNIER ; Dominique FESQUET ; Frédéric GIAMARCHI ; Dominique BARRACHIN ; Michel CABRIC ; Bernard VAISSIERE ; Éric PELLERIN.

AVAIENT DONNÉ PROCURATION :
Huguette SARTRE à Jean-Luc DESCLOUX ; Patrick COPPIETERS à Joseph COULLOMB ; Jérémy PINOT à Bernard VAISSIERE ; Dylan CHAUBET à Bernard VAISSIERE ; Philip SERAPHIMIDES à Éric PELLERIN.

ÉTAIT ABSENT : Néant.
SÉCRÉTAIRE DE SÉANCE : Frédéric ZANONE.

2 URBANISME
2.2 ACTES RELATIFS AU DROIT D'OCCUPATION OU UTILISATION DES SOLS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Considérant que le projet de contournement Ouest de Nîmes - CONIMES – porté par l'Etat, représenté par la DREAL Occitanie, s'inscrit dans une démarche globale de restructuration des mobilités essentiellement pour le pôle Nîmes-Alès et aura des effets sur l'ensemble du département du Gard ;

Considérant que le projet de contournement ouest de Nîmes est inscrit au dossier de voirie d'agglomération depuis 1999.

Des premières études ont été réalisées permettant l'inscription du projet au sein du Scot et du Plan de déplacement urbain de Nîmes Métropole ;

Considérant que la seconde phase d'études préalables a été réalisée et a mené à la définition de variantes présentées lors de la concertation publique réalisée du 27 février au 07 avril 2017 ;

Considérant que la variante d'aménagement retenue suite à cette concertation a été affinée par de nombreuses nouvelles études jusqu'en 2021, portant principalement sur les raccordements du CONIMES aux voiries existantes : RN113, A9, RD40...;

Considérant que le CONIMES s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud, entre la RN106 sur Nîmes au Nord et la R113 sur Milhaud au Sud sur un linéaire de 12 km environ, incluant un système d'échanges avec l'autoroute A9 ;

Considérant que le besoin d'une nouvelle connexion à la RD40 depuis le rond-point de la fin de la déviation de la RN 113 à Milhaud, coté Nîmes est ressorti de la concertation publique. Ainsi le barreau de liaison entre le CONIMES et la RN 113 est alors envisagé et sera complémentaire aux fonctionnalités du CONIMES sans en être partie intégrante ;

Considérant que le CONIMES améliorera la desserte du futur établissement pénitentiaire de Nîmes Sud dont l'installation est prévue à l'horizon 2027 et de la Zone d'Activité Economique prévue sur l'ancien site Oc'via (ancienne base travaux de la ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier), sur les communes de Nîmes, Générac et Milhaud.

Considérant qu'à ce titre, une enquête publique a été lancée par le Ministère de la Justice du 06 décembre 2021 au 28 janvier 2022.

Considérant que les objectifs principaux du projet de CONIMES et du barreau de liaison sont :

- Contribuer aux politiques de déplacements mises en œuvre en améliorant les déplacements régionaux, notamment en assurant le raccordement des flux du transit à l'autoroute A9.
- Mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'ouest du territoire nîmois en améliorant les conditions de desserte du quartier St Césaire, en désenclavant la Zone Industrielle St Césaire en pleine mutation économique, en allégeant le trafic de l'échangeur Nîmes-Ouest, sur la RN 106 en traversée de Nîmes ou sur la RN 113 en direction de Milhaud, améliorer l'accessibilité au CHU, aux quartiers Ouest et Nord de Nîmes, et l'accès à tous les services (lycée, collège,...)

- Assurer la cohérence globale de réorganisation des systèmes de transports en faveur de l'intermodalité (transports collectifs, modes doux...) avec connexion avec le futur Pôle Echange Multimodal et l'extension de la ligne T2 sur le site du marché gare.
- Permettre à l'ensemble des habitants de la Vaunage, de l'ouest de l'agglomération nîmoise et de l'agglomération Alésienne (2^{ème} pôle industriel de la Région Occitanie) de rejoindre rapidement l'autoroute A9.
- Générer des bénéfices sur l'environnement et la santé publique des populations impactées par les nuisances sonores et l'altération de la qualité de l'air.
- Reporter le trafic de transit et des poids-lourds.
- Diminuer l'accidentologie.

Considérant que le trafic de transit, d'échange et local transitent par le centre urbain, la RN106 et la RN113 sont saturées lors de longues plages horaires : plus de 34 000 véhicules/jour (45 000 en projection 2048) dont 25 000 véhicules/jour au rond-point entrée de ville de Milhaud, 16 700 sur la déviation RN113 soit 9000 véhicules/jour entrent en centre-ville de Milhaud ;

Considérant que le projet du tracé est constitué :

- Linéaire de 12.3 km environ
- Profil à 2x2 voies
- Vitesse de référence à 110 km/h au Nord de l'échangeur avec la RD40.
- Terminaison de l'infrastructure au Sud de l'échangeur avec la RD40 avec une vitesse de référence de 70 km/h, liaison vers l'échangeur A9 et le barreau de liaison vers la RN 113
- Statut de route express intégrée au réseau routier national
- Echangeurs dénivelés avec la RN106 (route d'Alès), la RD999 (route de Sauve), la RD40 (route de Sommières), l'autoroute A9, un barreau et un échange avec la RN113 (route de Montpellier) à l'est de Milhaud, aucun accès direct en dehors des échangeurs.
- Deux gares de péage (1 gare en entrée sur autoroute et 1 gare de sortie de l'autoroute) se situent entre l'échangeur avec la RD40 et le diffuseur avec l'A9.
- Compatible avec la circulation de convois exceptionnels
- Mise en service prévue pour 2028, après 3 à 5 ans de travaux.

Considérant que les documents transmis pour avis sont les suivants :

- Pièce A : Objet de l'enquête publique
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants (y compris appréciation sommaire des dépenses)
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Etude d'impact
- Pièce F : Etude préalable agricole
- Pièce G : Evaluation socio-économique
- Pièce H : Dossiers de mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud
- Pièce I : Dossier de classement route express

Considérant que le Contournement ouest de Nîmes est un projet d'infrastructure routière inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 à hauteur de 10 M€ HT, pour ce qui concerne les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux. L'état participe à hauteur de 50 % et les 3 collectivités partenaires, à savoir la Région Occitanie, le Département du Gard et le pôle métropolitain Nîmes/Alès sont engagés à hauteur de 1/3 des 5 M€ restant chacun, soit 1.67 M€/2 = 835 K€ pour Nîmes Métropole ;

Considérant qu'à ce jour, l'Etat a financé l'ensemble des études préalables à l'enquête publique ;

Considérant que le montant de l'opération est évalué à 212.2 M€, il comprend les études et la direction des travaux, les acquisitions foncières et les mesures compensatoires, et les travaux. Le barreau de liaison entre le CONIMES et la RN113 s'élève à plus de 11 M€ ;

Considérant que la suite des financements sera contractualisée dans le cadre des prochains Contrats de Plan Etat-Région – CPER ;

Considérant qu'au titre de l'article L.122-1 V du Code de l'environnement, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le

REÇU EN PREFECTURE

Le 02/02/2022

Application agréée E-legalite.com

REÇU EN PREFECTURE

Le 02/02/2022

Application agréée E-legalite.com

Considérant qu'au titre de l'article L.122-7 II du code de l'environnement, les collectivités territoriales et leurs groupements se prononcent dans un délai de deux mois ;

Considérant qu'au titre des articles L.153 et L.154 et suivants du code de l'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique. Au terme de la procédure, la déclaration d'utilité publique du CONIMES emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU ;

Considérant que la mise en compatibilité du PLU de Milhaud consistera en la modification du règlement des zones N, Nx, UE, UEa et UC, le déclassement d'une zone d'Espace boisé classé et la définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble du projet du tracé et la suppression de l'emplacement réservé N°5 (Aménagement de l'entrée de ville) ;

Considérant qu'au titre de l'article L.151-2 du code de la voirie routière, le caractère de route express est conféré à une route ou une section de route, existante ou à créer, par arrêté ministériel lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat ou par arrêté préfectoral dans les autres cas. S'il s'agit d'une route nouvelle, l'arrêté peut emporter déclaration d'utilité publique. Il est alors pris après enquête publique réalisée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route. Les avis mentionnés doivent être donnée par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable ;

Considérant qu'il convient donc que le conseil municipal délibère et formule un avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du contournement ouest de Nîmes ;

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL MUNICIPAL :

Par 28 voix POUR et 1 ABSTENTION,

DECIDE

Article unique : D'émettre un avis favorable au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - DUP - du contournement ouest de Nîmes - CONIMES - porté par l'Etat représenté par la DREAL Occitanie et au projet de voirie future ayant vocation à avoir le caractère de route express.

Cet avis est assujéti aux observations suivantes :

- Sous réserve que le barreau de liaison entre l'échangeur et le rond-point de Milhaud soit classé dans son intégralité Route nationale ou Route départementale.
- Revoir l'arrivée du barreau sur le rond-point actuel de la RN113 en lieu et place de la branche d'entrée de ville de Milhaud existante.
- Déplacer la branche d'entrée de ville de Milhaud sur le 2^{ème} rond-point en projet. De ce 2^{ème} rond-point en projet serait créée une voie de liaison qui rejoindrait l'actuelle Route de Nîmes.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits Suivent les signatures pour copie conforme



Le Maire de Milhaud

Jean-Luc DESCLOUX

2 URBANISME
2.2 ACTES RELATIFS AU DROIT
D'OCCUPATION OU UTILISATION
DES SOLS

REÇU EN PREFECTURE

Le 02/02/2022

Application agréée E-legalite.com

Le maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Nîmes dans un délai de 2 mois à compter de la présente notification. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Mairie de Milhaud - 1 rue Pierre Guérin CS 40001 30540 MILHAUD
Tél : 04.66.74.22.88 - Fax : 04.66.74.11.94 - mairie@milhaud.fr



Direction
Générale Adjointe
Développement et
Cadre de Vie

Direction de
l'Attractivité du
Territoire et de
l'Habitat

Affaire suivie par :
Christophe DUMAS

Courriel :
christophe.dumas@gard.fr
Tél. : 06 37 92 61 66

Réf : CD/CM/2022/4

Nîmes, le 24 janvier 2022

Objet : Avis CD30 - dossier d'enquête préalable à la DUP -projet de contournement Ouest de Nîmes (CONIMES).

Monsieur le Ministre,
Madame la Directrice,

Par courrier en date du 25 novembre 2021, votre Ministère de la Transition Ecologique, sollicite l'avis du Département du Gard sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes (CONIMES).

Dans ce cadre, les services concernés ont pu prendre connaissance du dossier qui sera soumis à l'enquête publique, préalablement au lancement de celle-ci. Ce courrier est destiné à synthétiser l'avis ci-joint de mes services, après analyses des pièces et documents mis à disposition par les services de l'Etat et reprend, de manière globale, les grands enjeux liés au projet du CONIMES.

J'attire tout particulièrement votre attention sur les points suivants :

- La nécessaire complémentarité des projets routiers portés par l'Etat (CONIMES) et par le Département (déviation nord de Nîmes, DNN),
- La conditionnalité de la participation du Département au projet de CONIMES à la signature d'un protocole d'accord pour le financement de la DNN,
- La nécessité d'achever les travaux commencés (RN106) et de traiter en une seule phase ceux envisagés (CONIMES).

Je vous rappelle que la Direction de l'Attractivité du Territoire et de l'Habitat, notamment en charge de la coordination des interventions en matière d'aménagement du territoire au niveau de l'Administration départementale, se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, Madame la Directrice, à l'assurance de mes meilleures considérations.

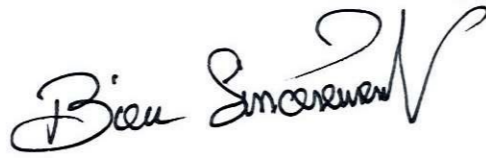
La Présidente,

M. Jean-Baptiste DJEBBARI
Ministre délégué auprès
de la Ministre de la
Transition écologique
chargé des Transports

Madame Sandrine CHINZI
Directrice
Infrastructures et Transports
DG des Infrastructures, des
transports et de la mer

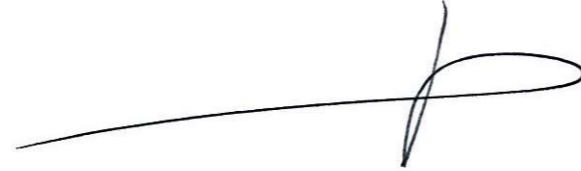
A l'attention de la
Sous-Direction
de l'Aménagement
du Réseau Routier National
Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

Copie :
DGAML(CD30)
DGADCV (CD30)
DREAL Occitanie



Pour la Présidente du département du Gard
et par délégation,
Le vice-président

Olivier GAILLARD



AVIS DU DEPARTEMENT

PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

Par courrier en date du 25 novembre 2021, le Ministère de la Transition Ecologique sollicite l'avis du Département du Gard sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes (CONIMES).

Les éléments transmis par le Département s'articulent autour de deux points distincts mais complémentaires : l'aspect routier et la question environnementale.

I. LIENS ENTRE LE « CONIM » ET LES PROJETS DEPARTEMENTAUX

A. Complémentarité CONIMES et DNN

Nous noterons tout d'abord la complémentarité des deux projets routiers (CONIMES sous maîtrise d'ouvrage Etat et la Déviation Nord de Nîmes sous maîtrise d'ouvrage Département du Gard) permettant à terme de régler les problèmes de circulation sur l'aire nîmoise, le CONIMES étant le dossier prioritaire, comme formulé par l'ensemble des élus locaux dans un courrier adressé à Madame la Ministre le 18 juin 2018, qui a pu répondre par courrier en date du 29 janvier 2019.

B. Participation financière du Département et cohérences des projets complémentaires

La participation du Département au CONIMES est conditionnée à la signature d'un protocole d'accord pour le financement de la déviation nord de Nîmes, estimée à ce jour à 90M€, pour laquelle il est prévu l'ouverture d'une enquête publique courant 2022.

En complément, nous pourrions également rappeler que dans une logique de mobilité à l'échelle du département, la finalisation de la mise en 2x2 voies de la RN106 entre La Calmette et Nîmes est complémentaire au CONIMES afin de répondre aux problématiques d'accès aux grandes infrastructures de transport pour le bassin alsien.

Nous préciserons également que le Dossier de Voirie d'Agglomération, qui a fait l'objet d'un arrêté ministériel le 07/07/1999, présente un principe de déviation de la commune de Caveirac : ce projet n'est pas d'actualité au niveau du Département. Nous souhaitons également réaffirmer ici le principe de voir la réalisation du CONIMES dans son intégralité, à savoir de la RN106, au nord de Nîmes, jusqu'au raccordement sur le réseau routier national concédé ou non (A9 et RN113).

En effet, le Département ne pourra être favorable à une réalisation par phase, ou par tranche, de cette nouvelle voie qui ne répondrait que partiellement et insuffisamment aux enjeux des territoires si la section sud, de l'A9 et RN113 jusqu'à la RD40 ou RD999, venait à être réalisée seule.

C. La question des échangeurs »

Concernant le réseau routier et cyclable intercepté par le tracé du CONIMES, la précision des plans présentés dans le dossier est insuffisante pour se prononcer.

La même remarque peut être formulée sur l'ensemble des échangeurs prévus entre le CONIMES et les RD999 et RD40. Il conviendra, dès lors, que la DREAL se rapproche des services du Département du Gard afin de valider conjointement les principes d'échangeurs avec le réseau routier départemental et la compatibilité géométrique et fonctionnelle du raccordement CONIMES-DNN.

Ces rencontres ou échanges ultérieurs devront permettre de retenir les profils en travers sur les routes départementales interceptées par le CONIMES.

A ce titre, nous pouvons déjà préciser qu'au-delà du profil en travers type des RD de niveau 1 et 2 :

- il sera nécessaire de prévoir des distances de sécurité de 4,00 mètres entre les voies circulées et les appuis des ouvrages d'art ;
- il sera également nécessaire de tenir compte des projets futurs (voie réservée bus sur la RD40, création d'itinéraires cyclables sur RD999 ou RD907) au regard des études en cours par le Département sur ces axes.

Nous prendrons pour exemple :

- Le projet de voie réservée bus entre Caveirac et Nîmes arrivant au giratoire dit du Mac Donald's qui devra être repris dans le cadre du CONIMES et la création du barreau RD40 – RN113 ;
- Voie verte entre Nîmes et Caveirac qui viendra se raccorder au même giratoire sans franchissement (passage supérieur) de la RD40

Enfin, le Département du Gard souhaite que lors de prochaines rencontres organisées par la DREAL et les collectivités locales, soit abordé la question du déclassement de section de voies, aujourd'hui gérées par le CD30 (RD999 et RD40) ou par la DIRMED (section de RN106 entre le CONIMES et l'échangeur A9 Nîmes Ouest), ainsi que l'identification d'un gestionnaire des nouvelles voies créées, barreau RD40 – RN113 et raccordements notamment.

II. L'ASPECT ENVIRONNEMENTAL LIE AU PROJET « CONIMES »

A. La question environnementale - Inventaires

Sur les aspects environnementaux, compte tenu de l'emprise du projet, l'impact est significatif sur des enjeux jugés modérés (nature de garrigue ordinaire). Les Espaces Naturels Sensibles sont mentionnés (listés et cartographiés) et la ZPENS identifiée (priorité d'acquisition pour le Département, ENS Garrigues de Nîmes).

A ce stade, et sauf erreur de lecture, les effets sur cette ZPENS ne semblent pas évoqués.

B. L'impact du projet sur le PDIPR

S'agissant du PDIPR et plus largement de la randonnée, le dossier mentionne des impacts sur le GR700 et des sentiers d'initiatives locales.

L'étude d'impact mentionne clairement la restitution du GR700 avec l'établissement d'un passage inférieur dédié permettant d'assurer la pérennité du GR.

Pour les sentiers d'initiatives locales, et en particulier le sentier de loisirs et de découverte sur la commune de Caveirac entre la RD999 et le chemin des Dixmes, leurs itinéraires seront modifiés pour permettre la continuité des itinéraires.

C. Le patrimoine vernaculaire

Sur la question des patrimoines, et en particulier du patrimoine vernaculaire de pierres sèches, le dossier mentionne clairement un impact important du projet par la destruction d'enclos et de « capitelles » à deux endroits significatifs : lieu-dit la Bergerie (Nîmes) et commune de Caveirac.

Le rapport mentionne que « la phase d'exploitation pourrait être l'occasion de mettre en place des mesures compensatoires visant à valoriser les éléments patrimoniaux préservés, et à réutiliser les pierres des ouvrages détruits en collaboration avec les associations compétentes ».

Le Département en prend acte et suggère au porteur de projet d'effectuer un relevé photographique de ce qui sera détruit pour en garder la mémoire avant réemploi en accord avec les associations compétentes, en particulier pour les deux sites majeurs.

D. Le risque incendie

Enfin, les éléments liés à la lutte contre les feux de forêt, ne semblent pas évoqués en tant que tel (équipements envisagés).

Le Département note bien la mention des PPRIF de Caveirac (2012) et de Milhaud (2014), du risque feu de forêt lié au transport des matières dangereuses.

Il relève également que l'accès aux forêts publiques communales s'effectue actuellement par des voies communales et des pistes de défense des forêts contre l'incendie. L'étude d'impact précise bien que le CONIMES va intercepter certains de ces axes de déplacements pouvant entraîner l'isolement de certaines parcelles des forêts publiques communales, mais sans préciser si les DFCI seront rétablies.

A noter, page 349 de l'étude d'impact, que la notion d'avalanche dans cette partie du Gard est toute relative (mention sans doute à supprimer).



M-T N° 2022 - 01 - 019

Direction / Service : Direc d'appui admini et financiere / Service Achats - Actes juridiques

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 31/01/2022

PROJET DE DELIBERATION

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

RAPPORTEUR : M. Jean-Marc Campello

Rapporteur : M. Jean-Marc Campello

M-T N° 2022 - 01 - 019

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

1. CONTEXTE GENERAL

Le projet de contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) est porté par l'Etat, représenté par la DREAL Occitanie. Le présent avis entre dans le cadre des articles L.122-1 V et R.122-7 II du code de l'environnement, qui vise à recueillir l'avis des collectivités concernées par le projet sur le dossier qui sera soumis à enquête publique prévue au second semestre 2022.

Cette étape intervient après un long processus itératif d'études et de concertation mené depuis les années 2000, qui a conduit à retenir le tracé présenté au dossier, qui consiste en un contournement de la ville de Nîmes entre la RN 106 et la RN 113 sur un linéaire de 12 km environ, incluant un système d'échanges avec l'autoroute A9. Il est implanté sur les territoires des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Ce projet, structurant pour le territoire de Nîmes Métropole et plus largement pour le pôle métropolitain Nîmes-Alès, est compatible avec le SCOT et le Plan de déplacements Urbains de Nîmes Métropole, actuellement en cours de révision. Le CONIMES est inscrit au projet de territoire 2030 de Nîmes Métropole, et participe à l'organisation des transports permettant le développement économique et urbain de la collectivité (voir pages 12 et 13 de la pièce C – notice explicative).

Le CONIMES permettra d'améliorer les conditions de circulation des usagers et d'organiser le rabattement sur les réseaux de transports collectifs en leur donnant une plus large place ainsi qu'aux modes actifs en milieu urbain, et de hiérarchiser le réseau de voiries et notamment de dévier les flux de transit, de répondre à la croissance démographique régionale et de faire face à la hausse des échanges.

Le CONIMES permettra également d'améliorer les conditions de desserte du quartier Saint-Césaire, territoire en pleine mutation où se situe le projet de quartier actif durable de la Porte Ouest, alliant enjeux de densification, d'urbanisation et de dynamisation économique d'un pôle d'activités majeur du territoire comprenant 12 500 emplois dans le commerce, l'artisanat, la logistique, l'agroalimentaire et la santé dont 6 000 emplois sur le pôle du CHU Carémeau.

S'inscrivant pleinement dans le renouvellement de la dynamique de la Porte Ouest, la requalification de la ZAE communautaire du Marché Gare de 23 ha est le premier secteur d'intervention. Actuellement en phase pré-opérationnelle, cette opération a pour objectif de renouveler et renforcer l'économie du territoire Nîmois avec à terme l'accueil de 1500 emplois, de requalifier l'entrée ouest de ville de Nîmes, tout en valorisant le patrimoine industriel de l'ancien MIN afin de devenir un véritable pôle de vie pour l'agglomération nimoise.

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

La transformation de ce quartier sera accompagnée par l'extension de la ligne T2 le long du boulevard Pavlov, complétée par un parking relais positionné à proximité de l'échangeur avec la RD40. Ce dispositif sera complété par un axe fort de transport en commun et vélos sur la RD 40, permettant de desservir les communes de la Vaunage.

Par ailleurs, le CONIMES permettra à l'ensemble des habitants de la Vaunage, et plus largement aux habitants de l'ouest de l'agglomération nîmoise et de l'agglomération d'Alès, de rejoindre rapidement l'autoroute A9.

Le CONIMES participera également à la desserte du futur établissement pénitentiaire de Nîmes Sud, dont l'installation est prévue à l'horizon 2027 sur le site de l'ancienne base travaux de la ligne à grande vitesse Nîmes-Montpellier, sur les communes de Nîmes, Milhaud et Générac. A ce titre, une enquête publique est lancée par l'Etat, ministère de la Justice, du 06 décembre 2021 au 28 janvier 2022. Nîmes Métropole prévoit l'implantation d'une zone d'activité économique sur la partie Sud de ce site.

La concertation publique du CONIMES a eu lieu en 2017, elle a permis d'aboutir à la définition d'un tracé préférentiel. Les avis des collectivités locales ont fait ressortir le besoin d'une nouvelle connexion à la RD40 depuis le rond-point de la fin de la déviation de la RN113 à Milhaud - côté Nîmes. Le barreau de liaison entre le CONIMES et la RN113, est alors envisagé pour répondre à ce besoin, qui sans être partie intégrante du Contournement Ouest de Nîmes, sera complémentaire aux fonctionnalités de celui-ci.

Description du tracé :

Le projet est constitué d'une route nouvelle de 12,3 km environ avec un branchement sur la RN 106 actuelle et l'A9, ainsi que des échanges aux routes départementales RD999 (route de Sauve), RD40 (route de Sommières) et RN113 (route de Montpellier) au Sud. Depuis la route d'Alès, au droit du Camp des Garrigues, le Contournement Ouest de Nîmes franchit la route d'Anduze et la voie ferrée Nîmes Alès, puis emprunte un tracé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières, l'A9 sur la commune de Milhaud et enfin la RN113 par le biais du barreau de liaison mutualisé.

A ce stade, la mise en service de l'infrastructure est envisagée à l'horizon 2028.

Les objectifs généraux poursuivis par l'Etat dans le cadre de ce projet sont décrits page 22 de la pièce E, étude d'impact.

L'enquête publique est prévue pour le second semestre 2022. Elle portera sur les items suivants :

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

1. Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du CONIMES.
2. Enquête publique concernant la mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud.
3. Enquête publique portant sur le classement de la voirie en tant que route express.

Les documents transmis pour avis sont les suivants :

4. Pièce A : Objet de l'enquête publique unique
5. Pièce B : Plan de situation
6. Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants (y compris appréciation sommaire des dépenses)
7. Pièce D : Plan général des travaux
8. Pièce E : Etude d'impact
9. Pièce F : Etude préalable agricole
10. Pièce G : évaluation socio-économique
11. Pièce H : Dossiers de mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud
12. Pièce I : Dossier de classement route express.

2. ASPECTS JURIDIQUES

Le présent avis entre dans le cadre de l'application des articles L.122-1 V et R.122-7 II du Code de l'environnement.

Article L.122-1 V. « Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'Etat sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut, sur le site de la préfecture du département.

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage. »

Article R-122-7 II. « L'autorité environnementale se prononce dans les deux mois suivant la date de réception du dossier mentionné au premier alinéa du I. L'avis de l'autorité environnementale, dès son adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai, est mis en ligne sur internet.

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

Les collectivités territoriales et leurs groupements mentionnés au I se prononcent dans le délai de deux mois.

L'autorité compétente transmet, dès sa réception, les avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 au maître d'ouvrage. Les avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai est joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier. »

3. ASPECTS FINANCIERS

Le Contournement Ouest de Nîmes est un projet d'infrastructure routière inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 à hauteur de 10 M€ HT, pour ce qui concerne les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux. L'Etat participe à hauteur de 50% et les 3 collectivités partenaires, à savoir la Région Occitanie, le Département du Gard et le pôle métropolitain Nîmes/ Alès sont engagés à hauteur de 1/3 des 5M€ restant chacun, soit 1,67 M€/ 2 = 835 k€ pour Nîmes Métropole.

La pièce C (page 45 – appréciation sommaire des dépenses) du dossier d'enquête fait état de cette inscription au CPER, avec une prise en charge du financement pour la période 2015-2020, à hauteur de 44% par l'Etat et à 56% par les collectivités territoriales concernées. Nîmes Métropole n'a pas été destinataire de l'avenant à la convention CPER faisant état de cette modification et souhaite par ailleurs que la répartition initiale, soit 1/3 au titre du pôle Métropolitain, puisse être maintenue.

A ce jour, l'Etat a financé l'ensemble des études préalables à l'enquête publique.

Le montant de l'opération est évalué à 212,2 M€ HT, il comprend : les études et la direction des travaux, les acquisitions foncières et mesures compensatoires, et les travaux.

Concernant le plan de financement de l'opération, le dossier renvoie à une contractualisation ultérieure dans le cadre des prochains CPER.

En l'état actuel des négociations, Nîmes Métropole reste dans l'attente d'un positionnement clair de la part de l'Etat sur sa participation financière et la prise en charge du raccordement A9/ RD 40 dans le cadre du futur contrat de plan autoroutier 2022-2026.

OBJET : Contournement Ouest de Nîmes _ avis du Conseil Communautaire sur le dossier enquête préalable à la déclaration utilité publique

Après avis de la commission,

Il est donc demandé :

ARTICLE 1 : d'émettre un avis favorable au dossier d'enquête publique, assorti des recommandations suivantes :

1. La nécessité de réaliser une première section de travaux RN 113 / RD40 dans un premier temps et que l'Etat inscrive la réalisation du raccordement A9 - RD40 dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022-2026.
2. La mise en place d'un tour de table financier dans les meilleurs délais, afin d'aboutir à un protocole d'accord Etat / collectivités, dans lequel l'Etat s'engage à financer à hauteur de 50% de la totalité du projet, y compris le barreau de liaison.
3. Accélérer la poursuite des études afin de faire aboutir le plus vite possible ce dossier essentiel pour le bon fonctionnement et le développement du territoire de Nîmes Métropole.
4. Améliorer les conditions de circulation du secteur de la Vaunage, la RD 40 subissant une saturation constante et aggravée par le projet présenté par l'Etat.
5. Afin que le grand public puisse mieux se repérer, améliorer le rendu graphique de la pièce D (plan général des travaux) en ajoutant un plan d'encartage des planches et ajoutant quelques points de repères supplémentaires tels que les noms des routes, des grands équipements, des lieux-dits.

ARTICLE 2 : d'autoriser le Président ou son représentant à signer tout document à intervenir dans le cadre de l'exécution de la présente délibération.

ARTICLE 3 : les conséquences financières de cette délibération sont traduites dans les documents budgétaires de référence.

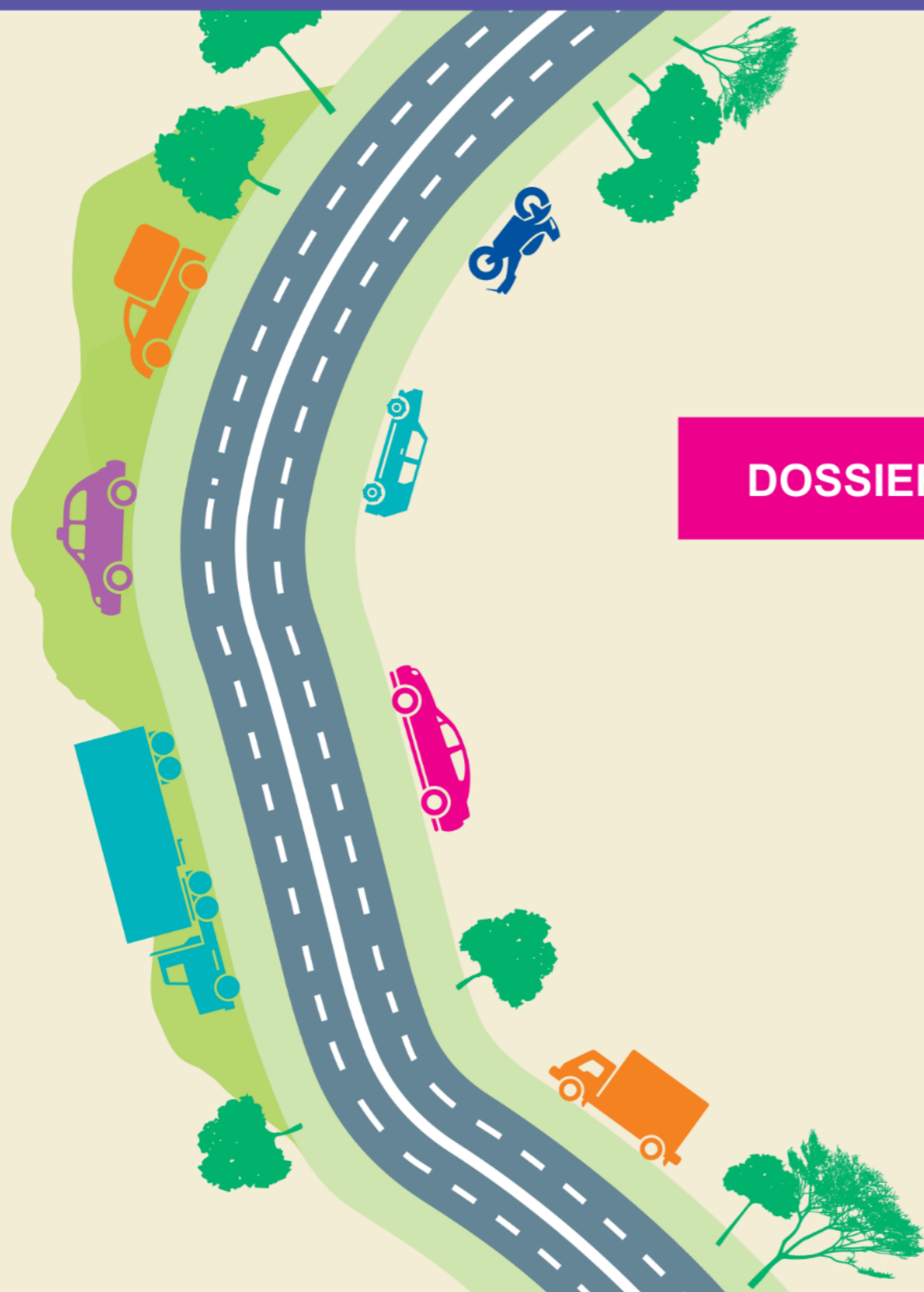
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Réponse aux avis des collectivités

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Contournement ouest de Nîmes

Concertation des collectivités, et réponses du Maître d'Ouvrage.

1 - Contexte de la consultation des collectivités

La Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie porte le projet de contournement ouest de Nîmes (CONIM) au droit des communes de Caveirac, Milhaud et Nîmes (département du Gard). L'opération est inscrite au contrat de plan État-Région 2015-2020. Par avenant n° 2 en date du 16 décembre 2019, le montant inscrit pour le Contournement Ouest de Nîmes est de 8,33 M€ dont 4M€ pour l'État, 1,67 M€ pour le Conseil régional Occitanie et 1,33 M€ pour le Conseil Départemental du Gard et le pôle métropolitain Nîmes-Alès.

Au titre des articles L.122-1 V et R.122-7 du Code de l'environnement, préalablement au lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, les collectivités locales concernées par le projet ont été sollicitées, dans le but de recueillir leurs observations sur le dossier qui sera soumis à l'enquête publique.

En outre, la voirie future ayant vocation à avoir le caractère de route express, les avis du département et des communes traversées par le projet sont également sollicités au titre de l'article L.151-2 du code de la voirie routière.

2 - Déroulement de la consultation des collectivités

La consultation des collectivités relative au projet du CONIM a été lancée par courrier de Madame la Ministre en charge des Transports en date du 25 novembre 2021.

Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en novembre 2021, a leur été transmis.

Les documents soumis à consultation ont été déposés en ligne sur un site internet dédié. Les collectivités consultées avaient un délai de 2 mois pour adresser leur avis au maître d'ouvrage. L'avis sera réputé favorable et sans observation passé ce délai.

La synthèse exhaustive des avis reçus dans le cadre de la procédure de cette consultation sera annexée au dossier soumis à enquête.

3 - Avis émis par les collectivités et réponses du maître d'ouvrage

Les avis émis par les collectivités sont synthétisés dans le tableau ci-après Les réponses du Maître d'Ouvrage y sont également portées.

3.1 Avis sur l'utilité publique

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
CONSEIL RÉGIONAL OCCITANIE		Courrier du 24 janvier 2022 adressé à Monsieur le Préfet de Région	
Configuration générale et insertion du projet dans le territoire			
		<p>Le CONIMES permettra aux habitants de la Vaunage, mais aussi de l'ouest de l'agglomération nîmoise et de l'agglomération Alèsienne, de rejoindre rapidement l'autoroute A9 et au-delà, l'A54 en direction d'Arles.</p> <p>Il participera à la desserte du CHU, du futur centre pénitentiaire de Nîmes sud et d'une zone d'activités économiques sur la partie sud du site (. </p> <p>La concertation de 2017 a permis de faire ressortir le besoin d'une nouvelle connexion à la RD40 depuis le giratoire de fin de la déviation de la RN113, à Milhaud côté Nîmes. Un barreau de liaison CONIMES- RN113 est apparu nécessaire pour répondre à ce besoin. Ce barreau ne peut être dissocié du projet du CONIMES auquel il doit être intégré</p>	<p>N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage</p> <p>La solution mutualisée retenue par le maître d'ouvrage comprend l'aménagement du barreau de liaison jusqu'à la RN113.</p>
Plan de financement			
		<p>La discussion sur les modalités de financement entre l'État et les collectivités locales de la partie du projet qui ne pourrait pas être adossée à la concession autoroutière de l'A9, reste à conduire. Participation de l'État minimale de 50 % souhaitée.</p>	<p>Le plan de financement de l'opération fera l'objet d'un travail entre l'État et les collectivités locales dans le cadre de la mise au point du prochain Contrat de Plan État Région</p>

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU GARD		Courrier du 24 janvier 2022 adressé à Monsieur le Ministre et Madame la Directrice des Infrastructures et des transports.	
Complémentarité des projets routiers			
		Nécessaire complémentarité des projets routiers portés par l'État (Contournement Ouest de Nîmes) et par le département (Déviation Nord de Nîmes) permettant à terme de régler les problèmes de circulation sur l'aire nîmoise. Le CONIM étant formulé comme prioritaire par l'ensemble des élus locaux.	Les deux projets routiers sont compatibles par le biais du raccordement nord tel qu'il est défini.
Participation au financement			
		La participation financière du conseil Départemental au CONIMES est conditionnée à la signature d'un protocole d'accord pour le financement de la Déviation nord de Nîmes, estimée à ce jour à 90M€.	Le plan de financement de l'opération CONIMES fera l'objet d'un travail entre l'État et les collectivités dans le cadre de la mise au point du prochain Contrat de Plan État Région
Aménagement à 2x2 voies de la RN106 entre La Calmette et Nîmes			
		La nécessité de finaliser les travaux de mise à 2x2 voies de la RN106 entre La Calmette et Nîmes afin de répondre aux problématiques d'accès aux grandes infrastructures de transport pour le bassin Alésien.	L'aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes a fait l'objet d'une DUP (avril 1999). Les travaux de mise à 2x2 voies sont terminés jusqu'au sud de la Calmette (y compris sécurisation de l'échangeur du mas de l'Oume) La finalisation de cet aménagement est conditionnée à la mise en place des cofinancements. Pour le prochain Contrat de Plan Etat Région, la priorité est toutefois mise sur le financement du CONIMES.
Phasage du CONIM			
		La nécessité de traiter en une seule phase le CONIM, dans son intégralité, à savoir de la RN106 au nord de Nîmes jusqu'au raccordement sur le réseau national concédé ou non (A9 et RN113). Le département ne pourra être favorable à une réalisation par phase ou par tranche qui ne répondrait que partiellement et insuffisamment aux enjeux des territoires si la section de l'A9 et RN113 jusqu'à la RD40 ou RD999 venait à être réalisée seule.	La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre co-financeurs lors de la préparation du contrat de plan Etat Région lèveront cette interrogation.
Déviation de Caveirac			
		DVA de Nîmes approuvé par arrêté ministériel du 7 juillet 1999 présente le principe de déviation de Caveirac Le projet n'est pas d'actualité au niveau du Département	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.
Rétablissement / Modes doux / Échangeurs			
		Concernant le réseau routier et cyclable interceptés par le tracé du CONIM, la précision des plans présentés dans	Le contournement ouest de Nîmes va faire l'objet d'études plus précises auxquelles le Maître d'Ouvrage associera le Département du Gard.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
		<p>le dossier est insuffisante pour que le Département puisse se prononcer. Idem pour les échangeurs avec les RD999 et RD40. Le CD30 demande que la DREAL se rapproche des services du département afin de valider conjointement les principes du raccordement d'échangeur avec le réseau routier départemental et la compatibilité géométrique et fonctionnelle du raccordement CONIM / DNN. (...)</p>	
Déclassement des voies			
		<p>Le CD souhaite que lors de prochaines rencontres organisées par la DREAL et les collectivités locales la question du déclassement des sections de voies aujourd'hui gérées par le CD30 ou la DIRMED , ainsi que l'identification d'un gestionnaire des nouvelles voies créées, barreau RD40 – RN113 notamment.</p>	<p>Cette question sera abordée ultérieurement.</p>
Environnement (Zone de préemption au titre des espaces naturels sensibles)			
		<p>Les Espaces naturels sensibles et les Zones de Préemption au titre des espaces Naturels sensibles sont identifiés dans le dossier. Il semble cependant que les effets sur les ZPENS ne sont pas évoqués.</p>	<p>Seule la commune de Milhaud est concernée par une ZPENS. L'interface entre les acquisitions nécessaires à la réalisation du contournement ouest de Nîmes et le droit de préemption au bénéfice du conseil départemental ou de la commune sera évoquée au moment des acquisitions foncières.</p>
Chemin de randonnée			
		<p>S'agissant du PDIPR et plus largement de la randonnée, le dossier mentionne des impacts sur le GR700 et des sentiers d'initiatives locales. L'Etude d'Impact mentionne clairement la restitution du GR700 (Passage Inférieur dédié). Pour les sentiers d'initiatives locales et en particulier de sentier de loisir et de découverte sur la commune de Caveirac entre la RD999 et le chemin des Dixmes, leurs itinéraires seront modifiés pour permettre la continuité des itinéraires.</p>	<p>N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.</p>
Patrimoine vernaculaire			
		<p>Concernant le patrimoine vernaculaire de pierres sèches, le dossier mentionne un impact important par la destruction d'enclos et de Capitelles à deux endroits significatifs lieu dit la Bergerie et commune de Caveirac. Le département en prend acte et conseille de photographier pour mémoire les sites qui seront détruits avant réemploi en accord avec les associations compétentes, en particulier pour ces deux sites majeurs.</p>	<p>Préalablement aux travaux, le patrimoine vernaculaire pourra faire l'objet d'un recensement précis afin d'en conserver l'historique. En complément, la mise en valeur de ce patrimoine va constituer une mesure d'aménagement paysager du projet.</p>

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
Risque incendie			
		<p>Le dossier ne semble pas apporter d'éléments liés à la lutte contre les feux de forêt au regard du risque du projet (équipements envisagés).</p> <p>Le département précise bien la mention des PPRIF de Caveirac (2012) et de Mihaud (2014) du risque feu de forêt lié au transport des matières dangereuses.</p> <p>Il relève également que l'accès aux forêts publiques communales s'effectue actuellement par des voies communales et des pistes de défenses des forêts contre l'incendie. L'EI précise bien que le CONIM va intercepter certains de ces axes mais sans préciser si les DFCI seront rétablies.</p>	<p>Les études menées intègrent l'évaluation des risques naturels. Le projet n'aggrave pas ces risques..</p> <p>Les rétablissements des DFCI sont conformes aux prérogatives données par le SDIS lors des rencontres de travail (détails page 303 de l'étude d'impact, pièce E) Le Maître d'Ouvrage associera le SDIS lors des phases d'études à venir comme lors des études précédentes.</p>
Erreur dans l'étude d'impact			
		Page 349 de l'étude d'impact la notion d'avalanche dans cette partie du Gard est toute relative (mention sans doute à supprimer)	La mention faite au risque d'avalanche est liée à la citation d'un article du code forestier de façon exhaustive.

ORGANISME / SERVICE NÎMES MÉTROPOLE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
NÎMES MÉTROPOLE		Délibération en conseil communautaire du 03/02/2022. Avis favorable assorti de recommandations.	
Phasage de réalisation des travaux			
		La nécessité de réaliser une première section de travaux RN 113 / RD40 dans un premier temps et que l'État inscrive la réalisation du raccordement A9 - RD40 dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022-2026.	La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre co-financeurs lors de la préparation du contrat de plan Etat-Région lèveront cette interrogation.
Protocole de financement			
		Nîmes Métropole souhaite la mise en place d'un tour de table financier dans les meilleurs délais, afin d'aboutir à un protocole d'accord Etat / collectivités, dans lequel l'État s'engage à financer à hauteur de 50% de la totalité du projet, y compris le barreau de liaison.	Le plan de financement de l'opération CONIMES fera l'objet d'un travail entre l'État et les collectivités dans le cadre de la mise au point du prochain Contrat de Plan État Région
Délai de conception			

ORGANISME / SERVICE NÎMES MÉTROPOLE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
		Accélérer la poursuite des études afin de faire aboutir le plus vite possible ce dossier essentiel pour le bon fonctionnement et le développement du territoire de Nîmes Métropole	Le Maître d'Ouvrage apporte toute attention au délai de réalisation du projet.
Impact du projet sur la RD40			
		Améliorer les conditions de circulation du secteur de la Vaunage, la RD 40 subissant une saturation constante et aggravée par le projet présenté par l'État.	Le projet de contournement ouest de Nîmes n'a pas vocation à traiter le fonctionnement de la RD40 coté Vaunage. Cet axe est géré par le conseil départemental du Gard .
Plan général des travaux			
		Afin que le grand public puisse mieux se repérer, améliorer le rendu graphique de la pièce D (plan général des travaux) en ajoutant un plan d'encartage des planches et ajoutant quelques points de repères supplémentaires tels que les noms des routes, des grands équipements, des lieux-dits.	La pièce D a été reprise et intègre des plans d'encartage afin d'améliorer la lisibilité du plan général des travaux.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
ALES AGGLOMÉRATION		Délibération en conseil communautaire en date du 17/02/2022 Avis favorable sans réserve.	

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMMUNE DE NÎMES		Délibération en conseil municipal en date du 17/02/2022 12 février 2022) Avis favorable assujetti à des observations.	
Urbanisme et Mise en compatibilité du PLU			
		Demande de transmission de documents pour retranscrire les Emplacements Réservés dans les documents d'urbanisme et préserver les terrains de tout autre aménagements.	Les emplacements réservés prévus dans le dossier de Mise en compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) ne seront opposables qu'après arrêté de Déclaration d'Utilité Publique emportant cette MECDU. La zone d'étude est actuellement protégée de l'implantation d'autres aménagements en application de l'arrêté préfectoral n° 30-2019-03-04-002 du 4 mars 2019 de prise en considération du projet.
Statut des voies			
		Devenir du statut des RN 113 et RN 106, entre CONIM et	Cette question sera abordée ultérieurement.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
		le giratoire du kilomètre zéro au niveau de l'échangeur Nîmes Ouest, notamment si un transfert de compétence est envisagé ayant un impact pour la ville de Nîmes.	

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMMUNE DE CAVEIRAC		Délibération en conseil municipal du 20 /01/2022 Avis négatif portant sur le tracé, assorti de motions.	
Phasage du projet			
		La commune demande que l'État envisage la réalisation d'un raccordement A9-RD40 (1 ère phase du projet dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022-2026).	La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre co-financeurs lors de la préparation du contrat de plan Etat-Région lèveront cette interrogation.
		La commune demande de favoriser les TC et modes doux dans la Vaunage.	Le point d'échange entre le CONIMES et la RD40 est dimensionné pour pouvoir accueillir le réseau de bus à haut niveau de service de la Vaunage et une piste cyclable (projets portés par le CD30)
		La commune demande de préserver la faune et la flore et le patrimoine historique de Caveirac.	Le maître d'ouvrage a bien conscience de la nécessité de bonne prise en compte des enjeux environnementaux et patrimoniaux. La définition du projet les prend au mieux en considération.
		La commune demande de prendre en compte les difficultés de circulation sur la RD40 et d'anticiper la mise en œuvre de solutions d'amélioration de la circulation dans le secteur de la Vaunage, considérant que le CONIM aggrave la situation.	Le projet du contournement ouest de Nîmes n'a pas vocation à traiter le fonctionnement de la RD40 coté Vaunage. Cet axe est géré par le conseil départemental du Gard existante.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMMUNE DE MILHAUD		Délibération en conseil municipal en date du 27/02/2022 Avis favorable assujetti à des observations.	
Barreau E2 sud RN113			
		La commune demande que le barreau de liaison entre l'échangeur et le rond-point de Milhaud soit classé dans son intégralité Route nationale ou Route départementale.	Cette question sera abordée ultérieurement.
Configuration du raccordement sur la RN113			

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
		<p>Demande de revoir l'arrivée du barreau sur le rond-point actuel de la RN113 en lieu et place de la branche d'entrée de ville de Milhaud existante</p> <p>Demande de déplacer la branche d'entrée de ville de Milhaud sur le 2ème rond-point en projet. De ce rond-point en projet serait créée une voie de liaison qui rejoindrait l'actuelle Route de Nîmes</p>	<p>Le maître d'ouvrage prend note de cette remarque et étudiera les possibilités d'adaptation du projet.</p> <p>Le maître d'ouvrage prend note de cette remarque et étudiera les possibilités d'adaptation du projet.</p>

3.2 avis sur le caractère de route express

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU GARD		Le conseil départemental du Gard n'émet aucun avis	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
NÎMES MÉTROPOLE		Nîmes Métropole n'émet aucun avis	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMMUNE DE NÎMES		La commune de Nîmes n'émet aucun avis.	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMUNE DE CAVEIRAC		La commune de Caveirac n'émet aucun avis.	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

ORGANISME / SERVICE	Thématique	Avis / Remarques	Réponses du Maître d'Ouvrage
COMMUNE DE MILHAUD		Délibération en conseil municipal en date du 27/02/2022 Avis favorable ;	N'appelle pas de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage.

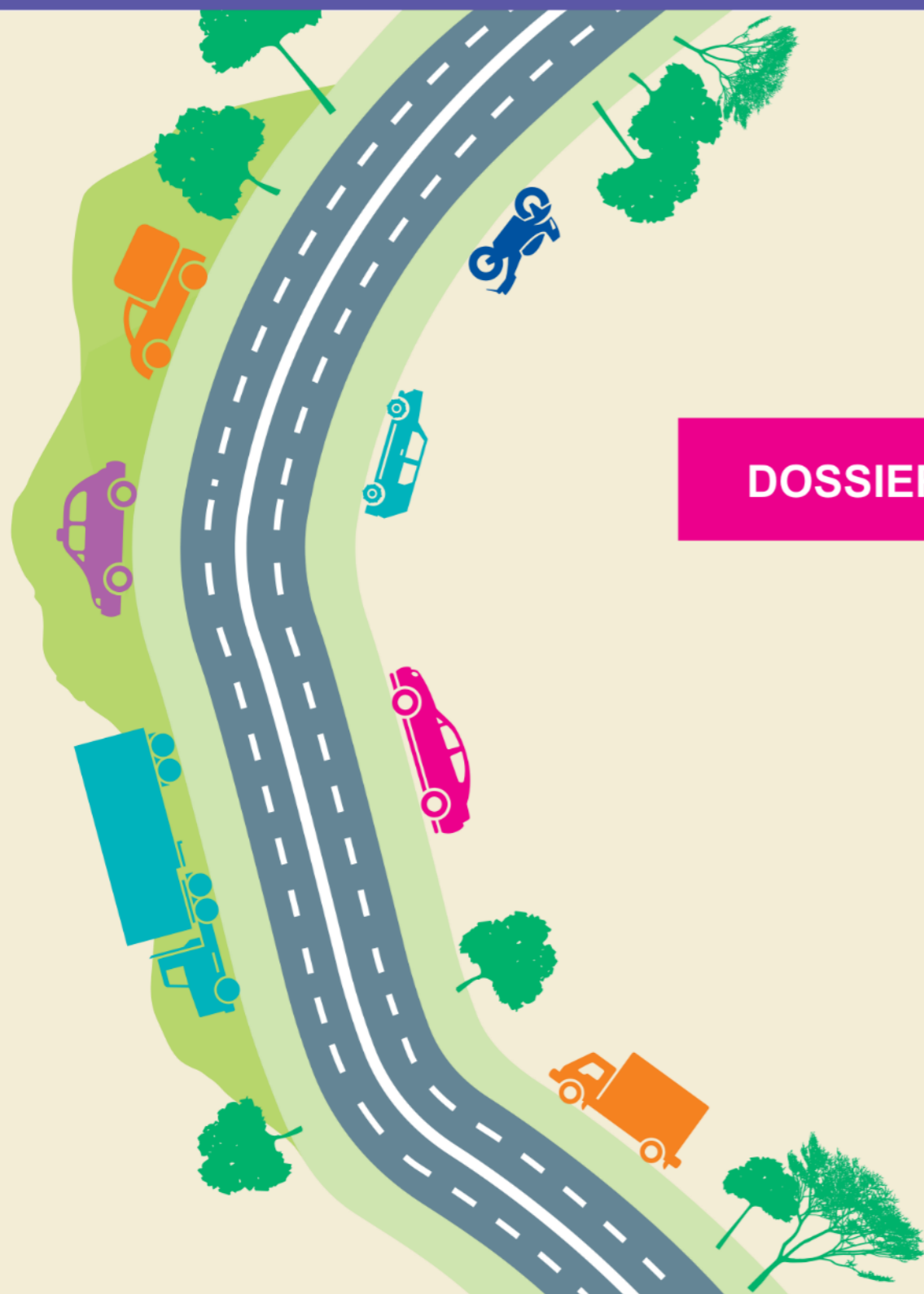
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Avis de l'AE

www.contournement-ouest-nimes.fr





Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contournement ouest de Nîmes et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes (30)

n°Ae : 2022-36

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 21 juillet 2022 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contournement ouest de Nîmes et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes (30).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Était absent : Sylvie Banoun, Virginie Dumoulin, François Letourneux, Serge Muller

*
*

L'Ae a été saisie pour avis par la directrice des infrastructures de transport, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 5 mai 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de 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. 122-17 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 12 mai 2022 :

- la préfète du département du Gard,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé d'Occitanie.

Sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers en date du 12 mai 2022 la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, qui a transmis une contribution le 7 juillet 2022

Sur le rapport de Bruno Cinotti et Philippe Ledenvic qui se sont rendus sur place le 8 juillet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Avis délibéré n° 2022-36 adopté lors de la séance du 21 juillet 2022

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet de contournement ouest de Nîmes (Conîmes), présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal Occitanie), s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud. Ayant initialement pour objectif de relier Alès par une déviation à 2x2 voies de 12 kilomètres de la route nationale (RN) 106 jusqu'à un nouvel échangeur permettant d'accéder à l'autoroute A9 au sud-ouest de Nîmes, il est complété par un barreau jusqu'à la RN 113 et comporte trois autres échangeurs pour améliorer les dessertes locales. Le tracé constitue ainsi une voie parallèle à la RN 106 qui dessert un secteur périurbain de l'ouest de Nîmes.

Pour l'Ae, la requalification de la RN 106 et la déviation nord de Nîmes constituent, avec le Conîmes, un même projet. L'Ae recommande de décrire leurs caractéristiques et de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble. En tout état de cause, la déviation nord de Nîmes ne peut être retenue dans le scénario de référence du projet.

Les principaux enjeux environnementaux sont :

- la biodiversité, en particulier plusieurs espèces et leurs habitats faisant l'objet de plans nationaux d'action (Aigle de Bonelli, Pies grièches, Lézard ocellé, etc.) ;
- les risques d'inondation et d'incendie de forêt ;
- les eaux superficielles et les eaux souterraines ;
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols ;
- le paysage ;
- les incidences liées au trafic (émissions de GES, pollution atmosphérique, bruit, sécurité).

Alors que le projet est susceptible d'affecter des milieux naturels à enjeu européen, l'analyse des incidences sur les milieux naturels ne permet pas de caractériser, même sous la forme d'ordres de grandeur, les atteintes potentiellement majeures à ces milieux et aux continuités écologiques, lesquelles sont, de surcroît cumulées avec celles d'autres projets. Le dossier ne comprend pas d'évaluation complète des incidences sur les sites Natura 2000. Les besoins de compensation ne sont actuellement pas esquissés et le dossier ne présente aucune mesure correspondante. La non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000 – tout particulièrement la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon – n'est pas démontrée et les atteintes aux espèces protégées ne sont ni justifiées ni compensées.

L'analyse de plusieurs alternatives fait défaut : largeur de la voirie, nombre d'échangeurs, limitation de vitesse. Les raisons des choix de raccordement au nord et au sud devraient être complétées. Le dossier ne précise pas la surface artificialisée par le projet. La création d'un nombre important d'échangeurs risque d'induire, directement et indirectement, un développement important de l'urbanisation à l'image des effets de la RN 106 actuelle. L'Ae recommande de compléter l'analyse et de quantifier de tels effets et de proposer des mesures visant à les maîtriser.

Les lacunes de l'étude de trafic la rendent inexploitable pour l'analyse des incidences qui lui sont liées (congestion, sécurité routière, gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit), tout comme pour l'évaluation socioéconomique. L'Ae recommande de les reprendre de même que l'étude acoustique, selon les méthodes de référence.

L'Ae formule d'autres recommandations concernant le risque d'inondation (modélisation des crues les plus graves), l'intégration paysagère à quelques endroits sensibles (aux extrémités nord et sud) en déclinant de façon concrète les mesures générales, la réduction des expositions au bruit et à la pollution de l'air des maisons les plus exposées et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. L'Ae devra être saisie d'un dossier repris en profondeur et substantiellement complété. En tout état de cause, elle rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique.

Sommaire

1	Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	5
1.1	Contexte du projet.....	5
1.2	Présentation du projet et de ses aménagements.....	7
1.3	Procédures relatives au projet.....	9
1.4	Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae.....	10
2	Analyse de l'étude d'impact	10
2.1	Conséquences du contenu du projet pour l'étude d'impact	10
2.2	Complétude du dossier.....	11
2.3	État initial	12
2.3.1	Eaux souterraines et superficielles	12
2.3.2	Risques naturels.....	13
2.3.3	Milieux naturels.....	15
2.3.4	Paysage et patrimoine	19
2.3.5	Milieu humain.....	19
2.3.6	Scénario de référence. Évolution de l'environnement en l'absence de projet	23
2.4	Description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons des choix effectués	24
2.5	Analyse des incidences notables du projet sur l'environnement. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation.....	26
2.5.1	Milieu physique	26
2.5.2	Milieu naturel	30
2.5.3	Sites Natura 2000.....	31
2.5.4	Patrimoine culturel et paysage.....	31
2.5.5	Milieu humain.....	32
2.5.6	Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre	35
2.5.7	Effets cumulés	36
2.6	Analyse spécifique aux infrastructures de transport	36
2.6.1	Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation	36
2.6.2	Évaluation socio-économique.....	37
2.7	Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets	37
2.8	Résumé non technique	38
3	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU).....	38
3.1	Plans locaux d'urbanisme (PLU) de Nîmes et de Milhaud.....	38
3.2	Plan local d'urbanisme (PLU) de Caveirac	39
4	Conclusion	40

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Selon l'étude d'impact, le contournement ouest de Nîmes (Conîmes) a son origine dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA) de Nîmes de 1999.

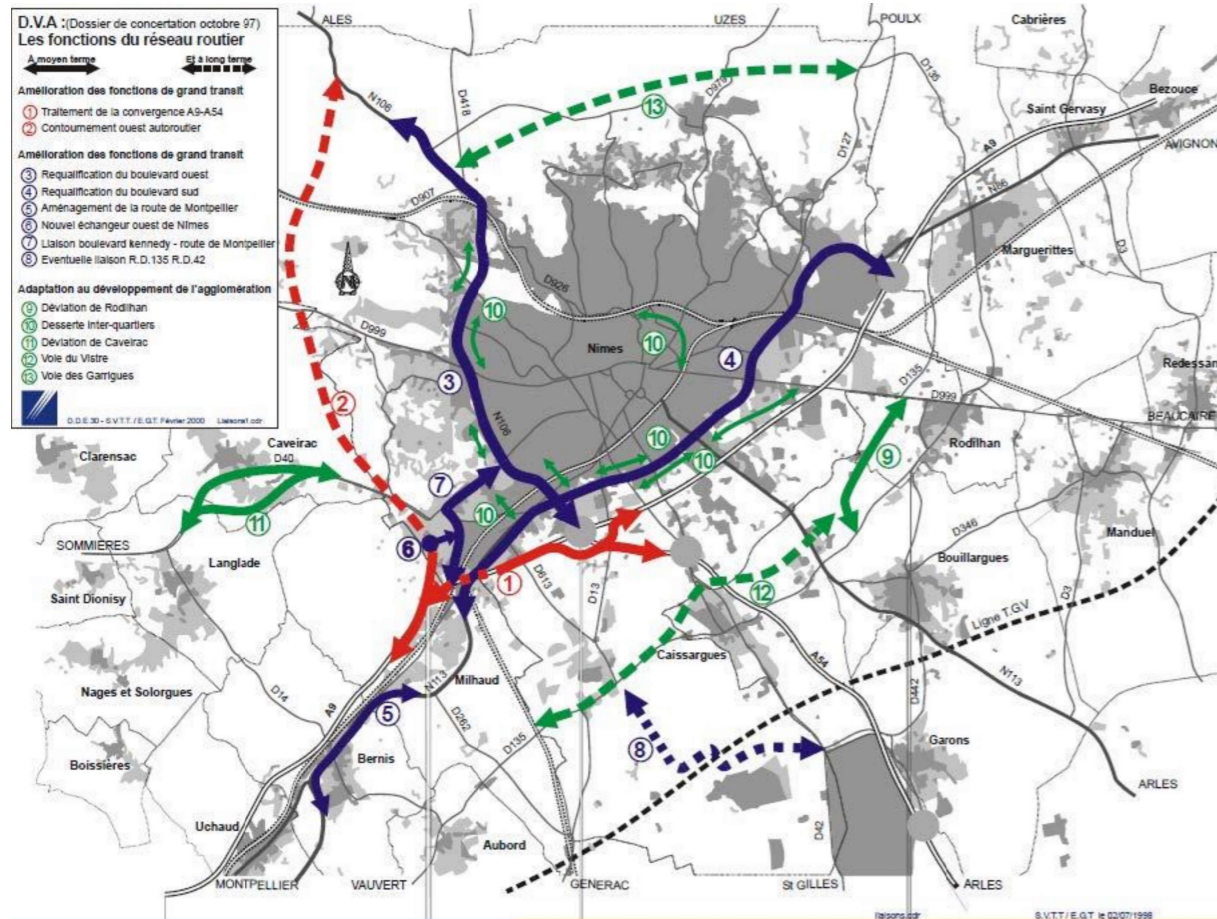


Figure 1 : Le contournement ouest de Nîmes dans le DVA- Extrait du DVA, 1999 (Source : dossier).

Le contournement a fait l'objet d'une succession d'études d'opportunité de 2000 à 2017, avec pour objectif de relier Alès par une déviation à 2x2 voies de 12 kilomètres de la route nationale (RN) 106 jusqu'à un nouvel échangeur permettant d'accéder à l'autoroute A9 au sud-ouest de Nîmes. La mise à 2x2 voies de l'itinéraire au nord de Nîmes ayant été déclarée d'utilité publique, il est à 2x2 voies d'Alès jusqu'à La Calmette à quelques kilomètres au nord de Nîmes. L'État dispose de la maîtrise foncière pour achever cette mise à 2x2 voies. Sa finalisation serait conditionnée à la mise en place des cofinancements.

Le contournement a été inscrit en 2006 dans le premier schéma de cohérence territoriale (Scot) et le plan de déplacements urbains (PDU) de Nîmes. Les études, portées depuis 2008 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) d'Occitanie en charge de la maîtrise d'ouvrage pour l'État, ont également envisagé la requalification urbaine de la RN 106 dans la traversée de Nîmes.

Il a ensuite fait l'objet d'une concertation entre le 27 février et le 7 avril 2017 au titre de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. À son issue, l'État en a confirmé l'opportunité et a fait le choix d'une première variante. Suite à des études complémentaires pour envisager d'autres variantes, en 2021, l'État a inclus dans le projet un barreau de raccordement à la RN 113 qui contourne Nîmes par le sud.

Ni les travaux successifs des comités d'orientation des infrastructures (2018, 2021), ni la loi d'orientation des mobilités n'y font référence. Le projet a, un temps, été inscrit dans des contrats de plan État-Région, seuls des crédits d'étude y sont actuellement programmés.

Le Conîmes est identifié, dans le Scot Sud Gard approuvé le 10 décembre 2019, comme une « infrastructure stratégique d'enjeu territorial à créer » et, dans le projet de territoire Nîmes Métropole 2030, comme un axe faisant partie du « hub » métropolitain. Le PDU identifie le Conîmes comme axe routier d'intérêt national. Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot le présente également comme la moitié ouest d'un contournement qui se poursuivrait au nord de la ville. Selon le dossier, « la déviation nord de Nîmes est portée en parallèle du CONÎMES par le conseil départemental du Gard dans un objectif de complémentarité des deux projets, avec une zone mutuelle d'insertion sur la RN 106 », avec un horizon de réalisation prévu d'ici à 2028.

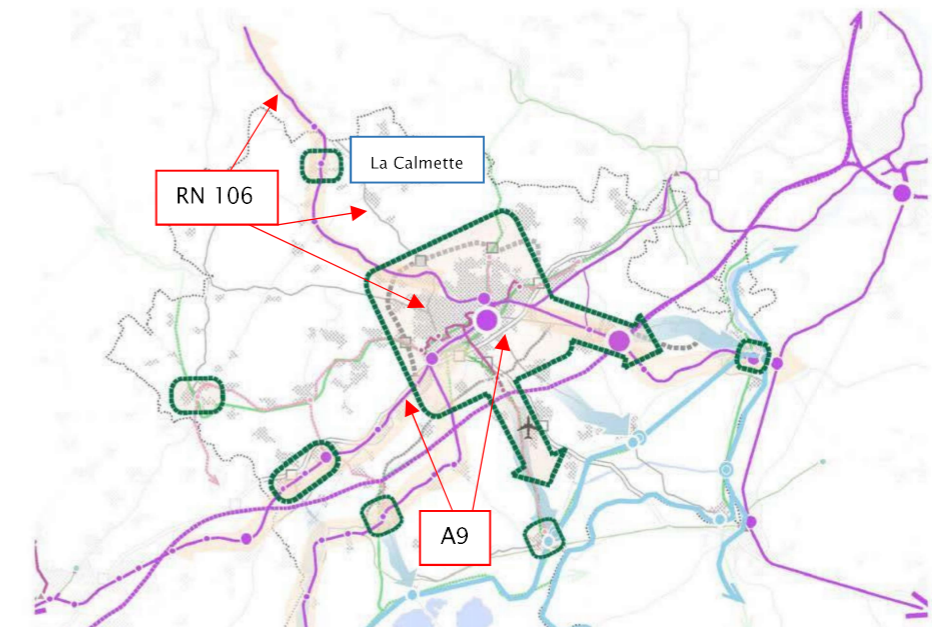


Figure 2 : Le réseau des mobilités du Scot Sud Gard. Les repères des axes routiers et de la Calmette ont été ajoutés par les rapporteurs (Source : PADD du Scot)

Selon le dossier également, l'objectif majeur est de désaturer la RN 106 au droit de Nîmes ; les autres objectifs poursuivis sont :

- « Mieux organiser les déplacements à l'échelle du sillon gardois ;
- Assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 106 en offrant une possibilité de requalification de l'itinéraire actuel ».

1.2 Présentation du projet et de ses aménagements

Le projet est constitué d'une route nouvelle à 2x2 voies de 12,3 km environ et de six points d'échange avec le réseau routier existant : branchement sur la RN 106 au nord de Nîmes qui « assurera également les possibilités de liaison vers le projet de Déviation Nord de Nîmes » à proximité du camp des Garrigues², échangeurs avec les routes départementales RD 999 (route de Sauve) et RD 40 (route de Sommières). Au sud du tracé, un nouvel échangeur avec l'autoroute A9, à environ trois kilomètres à l'ouest de l'échangeur avec l'A54 vers Arles, permettra les échanges avec le Conîmes vers le nord et un nouveau barreau au sud permettra de rejoindre la RN 113 (sans échange avec l'A9).

Le projet s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Pour l'accès à l'autoroute, deux gares de péage avec parkings seront créées entre la RD 40 et l'A9. Le tracé crée ainsi une voie parallèle à la RN 106 à l'ouest de Nîmes. La vitesse y sera limitée à 110 km/h au nord de la RD 40 et à 70 km/h au sud.

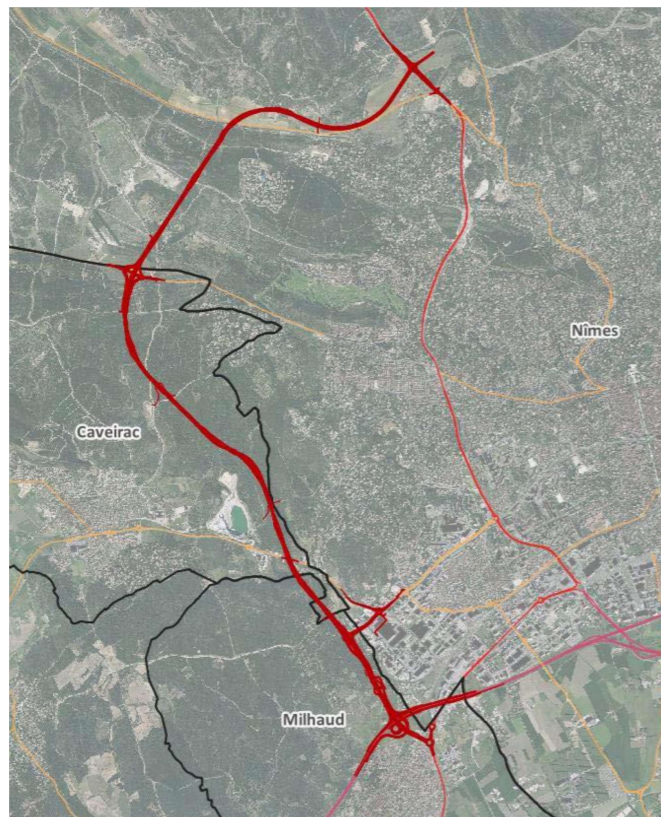


Figure 3 : Tracé indicatif retenu (source : dossier)

Le projet comprend également 49 ouvrages d'art (12 pour la réalisation des échanges dont un avec un ouvrage hydraulique, 9 rétablissements routiers dont 4 pistes de défense des forêts contre l'incendie (DFCI), 2 rétablissements avec un ouvrage hydraulique et 3 avec un passage à faune, 28 ouvrages nouveaux spécifiques pour la transparence hydraulique et la faune). Six ouvrages d'art sont considérés comme non courants (franchissement de l'autoroute et des voies ferrées et franchissement de la zone inondable de la Poudre au nord de la RN 113).

L'insertion du projet au sud, dans un secteur où le bâti et les infrastructures la rendent très contrainte, est pour l'instant mal décrite par le dossier, qui ne représente que chaque franchissement individuellement, alors que la combinaison des échangeurs va nécessiter de positionner les infrastructures ferroviaires et routières sur deux voire trois niveaux. Une représentation en trois dimensions est souhaitable pour pouvoir appréhender la complexité du nœud et les hauteurs respectives des infrastructures.

L'Ae recommande de présenter, de façon complète et sous plusieurs angles, le mode de raccordement du Conîmes à l'A9 et à la RN 113 en tenant compte des voies ferrées.

Vingt-et-un bassins de rétention assureront collecte et traitement des eaux pluviales de la plateforme. Le dossier en fournit un schéma de principe détaillé.

Les travaux sont prévus à partir de 2023 pour une mise en service en 2028.

Contenu du projet

Les annexes nécessaires au chantier (pistes d'accès, aires de travaux ou de dépôt de matériaux) font partie du projet mais ne sont pas présentées. Quelques informations sont fournies dans l'analyse des incidences sur les eaux souterraines : une base principale est envisagée au niveau de la gare de péage ; la base secondaire n'est pas encore localisée (« en dehors de la zone de vulnérabilité souterraine forte du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes »). Ces éléments sont fonctionnellement indispensables au projet.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des pistes d'accès, des aires de travaux ou de dépôt de matériaux, lesquels font partie du projet, et par l'analyse des incidences sur l'environnement pour en déduire les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui seraient nécessaires.

Le dossier fournit un tableau des projets d'aménagement dans la zone d'étude ; leur horizon de réalisation est indiqué. Plusieurs d'entre eux pourraient devoir être considérés comme constitutifs du même projet :

- Déviation nord de Nîmes ;
- Requalification de la RN 106 dans la traversée de Nîmes : elle n'est pas décrite dans le dossier et est renseignée comme « non planifiée ». Certaines options sont néanmoins envisagées dans l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact ;
- Voie verte, correspondant à l'aménagement d'une ancienne voie ferrée le long de la RD 40 (« avant 2028 ») ;
- « Parc relais au niveau du futur piquage du barreau du Conîmes (« non planifié ») », distinct du parking prévu dans le projet à la hauteur de la gare de péage.

² Camp militaire ayant fait l'objet d'un [projet Life Défense Nature](#), premier projet Life français à intervenir sur la biodiversité des sites militaires

L'étude de trafic du dossier et l'étude d'impact reposent sur des hypothèses étroitement dépendantes des deux premiers aménagements (déviation nord de Nîmes dans le scénario de référence – voir critique ci-après –, reports de trafic de la RN 106 justifiant la rentabilité socioéconomique du projet, pris en compte dans l'analyse des effets du projet en termes de bruit et de qualité de l'air). Le coût du projet de contournement ouest de Nîmes est d'ailleurs présenté en incluant celui de la requalification de la RN 106 ; il est estimé à 250 millions d'euros TTC aux conditions économiques de juillet 2021. Une participation du Département du Gard est prévue à hauteur de 90 millions d'euros.

Au regard de la finalité, des caractéristiques, de la localisation et des liens des deux premiers aménagements de cette liste avec le Conîmes³ et compte tenu des horizons de réalisation envisagés, ces aménagements font partie du même projet et doivent faire l'objet d'une étude d'impact les prenant en compte⁴. Les conclusions à en tirer pour l'étude d'impact sont précisées dans le chapitre 2.

L'Ae recommande de décrire les caractéristiques de la déviation nord de Nîmes et de la requalification de la RN 106, qui font partie du même projet que le Conîmes.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique du projet et des mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes.

Le projet est soumis à évaluation environnementale (rubrique 6 a) « *Constructions d'autoroutes et de voies rapides* » de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Le dossier comporte une étude d'impact, incluant des volets spécifiques aux infrastructures de transport, une évaluation socioéconomique et une étude préalable sur l'économie agricole.

Conformément à l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier doit comprendre une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁵. À ce stade, il ne comprend qu'une évaluation simplifiée⁶ qui conclut à la nécessité de réaliser une évaluation complète. Cette évaluation complète est requise dès la première demande d'autorisation.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier une évaluation complète des incidences du projet sur les sites Natura 2000 potentiellement concernés.

Une enquête publique est prévue à partir de la fin octobre 2022.

³ Voir <https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/Note%20-%20Interpretation%20of%20Directive%2085-337-EEC.pdf>.

Voir également l'analyse des variantes de branchement du Conîmes sur la RN 106 (§ 2.2).

⁴ Article L. 122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application des directives 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 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 faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁶ L'évaluation des incidences Natura 2000 est proportionnée aux incidences susceptibles d'atteindre les enjeux de conservation des habitats et espèces qui ont justifié la désignation du site. Si la conclusion du formulaire est l'absence d'incidence, l'évaluation est terminée. Dans le cas contraire, une évaluation plus complète est indispensable.

Le projet étant porté par un service du ministère chargé de l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre l'avis sur le dossier présenté (cf. le 2° de l'article R. 122-6 du code de l'environnement). L'Ae ayant été saisie au titre de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, le présent avis porte également sur les évaluations environnementales de la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant notamment une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation relative aux espèces protégées, sera présentée ultérieurement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

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

- la biodiversité (habitats naturels et espèces, continuités écologiques), en particulier pour plusieurs espèces faisant l'objet de plans nationaux d'action (Aigle de Bonelli, Pies grièche, Lézard ocellé, etc.),
- les risques d'inondation et d'incendie de forêt,
- les eaux superficielles et souterraines,
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols,
- le paysage,
- les incidences liées au trafic (émissions de gaz à effet de serre, bruit et pollution de l'air, sécurité routière).

La création d'un nombre important d'échangeurs risque d'induire, indirectement, un développement important de l'urbanisation à l'image des effets de la RN 106 actuelle.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Conséquences du contenu du projet pour l'étude d'impact

L'étude d'impact ne porte que sur le Conîmes. Si l'horizon de réalisation de la requalification de la RN 106 est pour l'instant « *non planifié* » selon le dossier, celui de la déviation nord de Nîmes est concomitant de celui du Conîmes. Selon l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, « *les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ».

L'étude d'impact doit donc, dès cette première demande d'autorisation, aborder l'ensemble des composantes du projet en adaptant le niveau de détail au degré d'avancement de chacune d'entre elles, renvoyant à leurs demandes d'autorisation respectives les actualisations éventuellement nécessaires de l'étude d'impact. Au vu des informations disponibles, elle pourrait s'appuyer sur quelques hypothèses de base, d'ailleurs nécessaires pour l'analyse de plusieurs incidences, pour ce qui concerne la requalification de la RN 106 ; au regard de l'état d'avancement de la déviation nord

de Nîmes⁷, elle devrait en revanche intégrer des informations beaucoup plus détaillées la concernant. L'Ae relève que l'étude de trafic inclut la déviation nord de Nîmes dans le scénario de référence, ce qui constitue un biais majeur pour l'ensemble de l'étude d'impact, d'autant plus que les procédures la concernant sont encore moins avancées.

L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet, incluant la requalification de la RN 106 et la déviation nord de Nîmes, d'exclure cette dernière du scénario de référence et d'actualiser l'étude d'impact chaque fois que nécessaire pour les autorisations de ses différentes composantes.

L'étude d'impact retient une « zone d'étude de référence » d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe, qu'elle affine ou élargit selon les thématiques, en l'argumentant (50 mètres de part et d'autre de l'axe pour la zone « d'étude écologique fine »). Elle se focalise sur le Conîmes. La zone d'étude air-santé⁸ comprend la RN 106, ainsi que les trois premiers kilomètres de la déviation nord de Nîmes – actuellement un secteur de garrigue –, selon une logique non cohérente. Les zones d'étude devraient donc être complétées pour couvrir l'ensemble du projet. L'analyse des milieux naturels distingue l'aire d'emprise et l'aire d'influence qui varient en fonction des taxons considérés et des sections du tracé routier analysés.

2.2 Complétude du dossier

Au stade d'une demande de déclaration d'utilité publique, certains volets de la demande et de l'étude d'impact sont d'ores et déjà assez précis, quand d'autres sont manifestement incomplets voire erronés, indices d'une présentation trop précoce du dossier. Les choix attendus sur la requalification de la RN 106 et sur la déviation nord de Nîmes ne permettent pas au maître d'ouvrage de justifier tous les choix du dossier et entachent d'incertitudes importantes l'analyse des incidences et des effets socioéconomiques du projet.

Pour ce qui concerne le seul périmètre du Conîmes, l'analyse de l'état initial dans l'étude d'impact est d'ores et déjà développée de façon satisfaisante sur l'aire d'emprise, à l'exception notable des incidences liées aux trafics, et peut être aisément complétée. Le dossier méconnaît plusieurs schémas, plans ou programmes approuvés récemment et opposables au projet. En revanche, l'analyse des incidences reste, pour certaines questions importantes, à un niveau de généralité qui ne permet pas de démontrer la faisabilité du projet et d'établir de façon suffisamment argumentée le bilan de ses avantages et de ses inconvénients. C'est notamment le cas de l'analyse des incidences sur les milieux naturels et les sites Natura 2000, présentée dans les annexes dédiées comme « préalable » ou « simplifiée », qui ne permet pas de caractériser, même sous la forme d'ordres de grandeur, les atteintes potentiellement majeures à ces milieux sur l'aire d'influence, de surcroît cumulées avec celles d'autres projets.

⁷ Délibération n°9 du Conseil départemental du 11 janvier 2021 : « La transmission au Préfet d'un nouveau dossier d'enquête publique ne pourra intervenir, au mieux, qu'au second semestre 2022. Au plus tôt, les premiers travaux pourraient intervenir à compter de mi 2025 pour s'achever à l'horizon 2028 » ; « Il est précisé que le projet du CONIM (Contournement Ouest de Nîmes), dont la maîtrise d'ouvrage est portée par l'État, reconnu d'intérêt régional, a été jugé prioritaire par l'ensemble des acteurs du territoire, par rapport notamment à l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN 106 entre La Calmette et Nîmes (tronçon de 6 km restant à réaliser pour achever l'itinéraire) et au projet de déviation nord de Nîmes (DNN) » ; « le plan de financement de la Déviation Nord de Nîmes reste à finaliser ». La compatibilité avec le camp des Garrigues est la principale difficulté.

⁸ S'appuyant sur les termes de la circulaire interministérielle de référence qui intègre, dans la bande d'étude, « chaque voie subissant une hausse ou une baisse de 10 % et plus du trafic »

À ce stade, les éléments du dossier présentés à l'Ae ne comportent pas les éléments minimaux nécessaires à la démonstration de l'utilité publique du projet, à la non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000, en particulier concernant les espèces et habitats naturels ayant conduit à la désignation de ces sites, et à la justification des atteintes aux espèces protégées affectées par le projet. Un dossier repris en profondeur et substantiellement complété devra être de nouveau présenté à l'Ae.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments nécessaires à la justification des atteintes aux espèces protégées et évaluer celles portées aux sites Natura 2000 et de lui représenter ensuite le dossier complété pour avis avant enquête publique.

2.3 État initial

Le Conîmes traverse au nord le secteur des garrigues nîmoises, entaillé par des « cadereaux »⁹ et des « combes »¹⁰. Dans sa partie sud, il suit le lit et la zone d'expansion des crues de la Poudre jusqu'à la zone industrielle de Saint-Césaire pour atteindre les infrastructures routières et ferroviaires du sillon gardois, dans les faubourgs de Nîmes sur la commune de Milhaud.

2.3.1 Eaux souterraines et superficielles

La plus grande partie du tracé concerne la masse d'eau souterraine FRDG 117 « Calcaires du crétaïc supérieur des garrigues nîmoises » au nord de la faille de Nîmes située au sud de la zone d'étude. C'est une nappe en grande partie libre, affleurante. Au sud de la faille de Nîmes, cet aquifère, dont la gestion est régie par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Vistre, Nappes de Vistrenque et Costières approuvé par arrêté préfectoral le 14 avril 2020¹¹, est recouvert par les formations tertiaires de la plaine de la Vistrenque (FRDG 101 « Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières »), considéré comme semi-captif ou captif. Cette masse d'eau est une ressource d'intérêt économique patrimonial majeur pour l'alimentation en eau potable du secteur (et dans les communes à l'aplomb de la nappe, pour les usages industriels et pour l'irrigation).

Ces deux masses d'eau sont en bon état quantitatif ; la seconde est en état chimique médiocre du fait des pollutions agricoles (nitrates, pesticides) avec une dérogation pour non-atteinte du bon état pour 2027.

Seule la masse d'eau FRDG 531 (« Argiles bleues du pliocène inférieur de la vallée du Rhône ») à l'extrémité sud du projet à la hauteur de la RN 113 correspond en réalité à une couche d'argile.

Les points d'eau et pompages d'alimentation en eau potable sont localisés. Les périmètres de protection éloignée de deux captages (puits du stade de Milhaud, captage de Trièze Terme¹²) sont en limite sud-ouest de la zone d'étude. La piézométrie est très dépendante des apports météoriques (jusqu'à 10 mètres de battement sur certains piézomètres).

La vulnérabilité des eaux souterraines est considérée comme « très forte » au nord de la RD 999 au droit du bassin d'alimentation de la Fontaine de Nîmes, « forte » au sud de la RD 40 en lien avec les

⁹ Ruisseaux généralement à sec

¹⁰ Dépression, vallée profonde

¹¹ Le dossier ne fait référence qu'à sa version d'octobre 2010.

¹² Seul le second a été déclaré d'utilité publique.

périmètres de protection de captages et seulement « moyenne » entre les deux¹³. Elle revêt un intérêt majeur pour la réalimentation de la nappe de la Vistrenque.

La plupart des cours d'eau ont un régime hydrologique intermittent. L'ensemble des bassins versants est recensé. En cohérence avec l'analyse relative aux eaux souterraines, la plupart des eaux superficielles présentent une vulnérabilité « forte » ou « très forte ». La Pondre, masse d'eau fortement modifiée, a fait l'objet de travaux morphologiques importants suite à des inondations en 1988 (reprofilage, chenalisation en zone urbaine, bassins de rétention) et est exposée aux pollutions liées aux ouvrages routiers. L'atteinte du bon état écologique était prévue à l'échéance 2027 dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021, cet objectif est confirmé dans le nouveau¹⁴ Sdage 2022-2027 ; le dossier ne décrit pas les éventuels dispositifs d'assainissement existants, en particulier ceux des principales infrastructures routières (A9, RN 106, RN 113) ni les mesures prévues pour améliorer les paramètres déclassant la masse d'eau (matières organiques oxydables, pesticides).

L'Ae recommande de mettre à jour la description des objectifs des masses d'eau de la zone d'étude et de préciser les dispositifs et mesures de gestion éventuelles visant à atteindre le bon état en 2027.

L'Établissement public territorial Vistre-Vistrenque a réalisé un inventaire des espaces de bon fonctionnement¹⁵ pour la plupart des cours d'eau situés dans la zone d'étude. Leur emprise est constituée d'un fuseau de 25 mètres de large centré sur chaque cours d'eau. Cette cartographie a été intégrée dans les plans locaux d'urbanisme de Milhaud et de Nîmes, mais pas dans celui de la commune de Caveirac. Le tracé du Conîmes intercepte plusieurs (ruisseau de Rianse, ruisseau des Jas et la Pondre sur la commune de Milhaud).

2.3.2 Risques naturels

2.3.2.1 Inondations

L'ensemble du secteur est exposé aux risques d'inondations. L'étude d'impact consolide les informations disponibles concernant les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) des trois communes, datant du 17 juillet 2017 pour Caveirac, du 4 avril 2014 pour Milhaud et du 4 juillet 2014 pour Nîmes.

Alors que le projet est, dans son intégralité, à l'intérieur du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nîmes (voir figure 4 ci-après), le dossier n'y fait aucune référence, pas même dans l'étude hydraulique, et notamment pas les cartographies de l'aléa pourtant postérieures à ces PPRI (l'événement le plus récent pris en compte date de 2014). Il ne mentionne jamais les stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI), et notamment pas celle du bassin du Vistre pourtant approuvée en 2016. Le dossier ne reprend que quelques cartes dans son annexe 4 (« étude hydraulique »), sans beaucoup d'explication. Elles sont peu compréhensibles et peu exploitables.

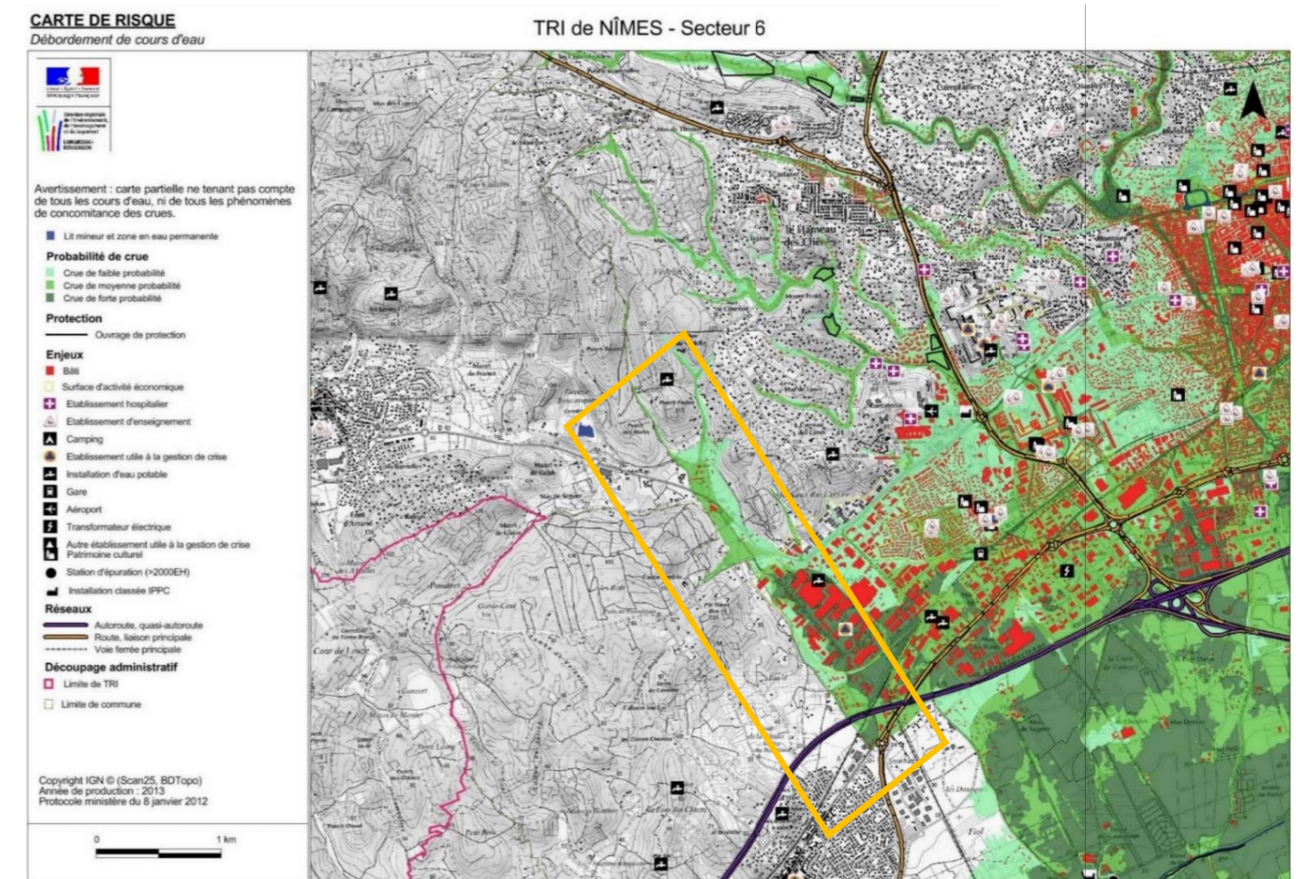


Figure 4 : Cartographie de l'aléa inondation (Source : <https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/cartographie-des-risques-dinondations-du-tri-de-nimes>). En orange, tronçon approximatif de la zone d'étude du projet concerné par les crues de la Pondre.

L'Ae recommande de présenter les dispositions de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin du Vistre qui concernent le projet et de reprendre dans l'étude d'impact les cartes des scénarios « fréquent », « moyen » et « extrême » de l'aléa inondation sur la zone d'étude du projet, en complément des cartes d'aléas et de zonage réglementaire des PPRI.

La partie sud du projet (lit et champ d'expansion des crues de la Pondre) concentre la majorité des enjeux humains exposés à ce risque : concentration d'habitations dans le secteur de l'autoroute A9 et zone industrielle de Saint-Césaire exposées à des hauteurs d'eau importantes.

Le long de l'ensemble du tracé du Conîmes, de nombreux travaux ont été réalisés ou sont en cours de réalisation dans le cadre d'un programme d'action et de prévention des inondations (« Papi 2 ») de Nîmes - Cadereaux pour réduire la vulnérabilité de l'ouest de Nîmes aux inondations. Ces travaux sont présentés dans l'étude hydraulique, mais l'analyse de l'état initial devrait les évoquer plus précisément (localisation, caractéristiques, fonctions et interactions possibles avec le projet).

L'Ae recommande de présenter dans l'état initial de l'étude d'impact de façon plus précise les travaux de prévention des inondations du « Papi 2 - Nîmes-Cadereaux » qui sont susceptibles d'interactions ou d'effets cumulés avec le projet.

2.3.2.2 Incendies de forêt

L'étude d'impact ne reprend que les zonages du plan de prévention des risques des incendies de forêt (PPRIF) de la commune de Caveirac, en l'absence de PPRIF sur les deux autres communes, ce

¹³ Selon le dossier, les calcaires seraient peu karstifiés en dehors du karst de la Fontaine

¹⁴ Le 18 mars 2022, le comité de bassin Rhône Méditerranée a adopté le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) qui fixe la stratégie pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques en 2027. Ce document est entré en vigueur le 4 avril 2022 suite à la publication au Journal officiel de la République française de l'arrêté d'approbation du préfet du 21 mars 2022.

¹⁵ Correspond à l'espace nécessaire à un cours d'eau lui permettant de bien assurer ses diverses fonctionnalités. Le Sage approuvé le 14 avril 2020 n'y fait plus référence et ne les reprend pas.

qui est insuffisant pour la commune de Nîmes, particulièrement concernée. Ce PPRIF rappelle les règles liées à l'obligation légale de débroussaillage ; elles s'appliquent sur l'ensemble de la zone d'étude. Les espaces forestiers et les terrains à moins de 200 mètres, soumis à cette obligation, sont cartographiés, de même que les pistes DFCl. Le projet en intercepte plusieurs.

En l'absence de plan de prévention des risques d'incendie de forêt sur Nîmes, l'Ae recommande de préciser les zones de danger, de précaution forte et de précaution sur l'ensemble du tracé du Conîmes et d'en déduire les éventuelles mesures à prendre dans le cadre du projet.

2.3.3 Milieux naturels

Cet enjeu fait l'objet d'une présentation développée dans un volet spécifique annexé à l'étude d'impact. Plusieurs informations essentielles pour l'analyse ne sont pourtant pas reprises dans le corps de l'étude d'impact.

La zone d'étude de référence ne recoupe aucun site Natura 2000. Quatre sites sont recensés à proximité, entre 1,8 km et 3,5 km de cette zone. Une ZSC (FR9101395 « *Le Gardon et ses gorges* »), est liée à la présence d'oiseaux, de chauves-souris et d'une végétation chasmophytique¹⁶ d'intérêt patrimonial. Pour trois zones de protection spéciale (ZPS : FR9112008, « *Gorges du Gardon* » ; FR9112031, « *Camp des Garrigues* » ; FR9112015, « *Costière Nîmoise* »), la présence d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire est signalée, dont l'Aigle de Bonelli.

La partie nord du tracé, le long de la RD 907, s'inscrit dans l'emprise de la Znieff¹⁷ de type II « *Plateau Saint-Nicolas* » qui présente une grande diversité biologique (chauves-souris, papillons, odonates, oiseaux, reptiles).

Toute la partie sud est en espace naturel sensible (ENS)¹⁸ (principalement « *Garrigues de Nîmes* », les emprises sur la commune de Milhaud étant en outre une zone de préemption. La vallée de la Pondre est également un ENS (« *Vistre moyen* »).

Seul le volet annexé à l'étude d'impact cartographie les aires des plans nationaux d'action (cf. figure 5 page suivante).

Ces cartes font ressortir que le tronçon du projet situé au nord de la RD 999 concerne, quelle que soit la variante retenue, beaucoup d'espèces à enjeu national, dont les domaines vitaux de l'Aigle de Bonelli, du Vautour percnoptère et de l'Outarde canepetière (non mentionnée dans l'étude d'impact) et les aires des plans nationaux d'action du Lézard ocellé et de la Pie grièche à tête rousse et de la Pie grièche méridionale.

¹⁶ Végétation qui pousse à la faveur des petites accumulations de terre dans les fissures et anfractuosités des zones rocheuses.

¹⁷ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹⁸ Les espaces naturels sensibles (ENS) ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels. Chaque Département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles.

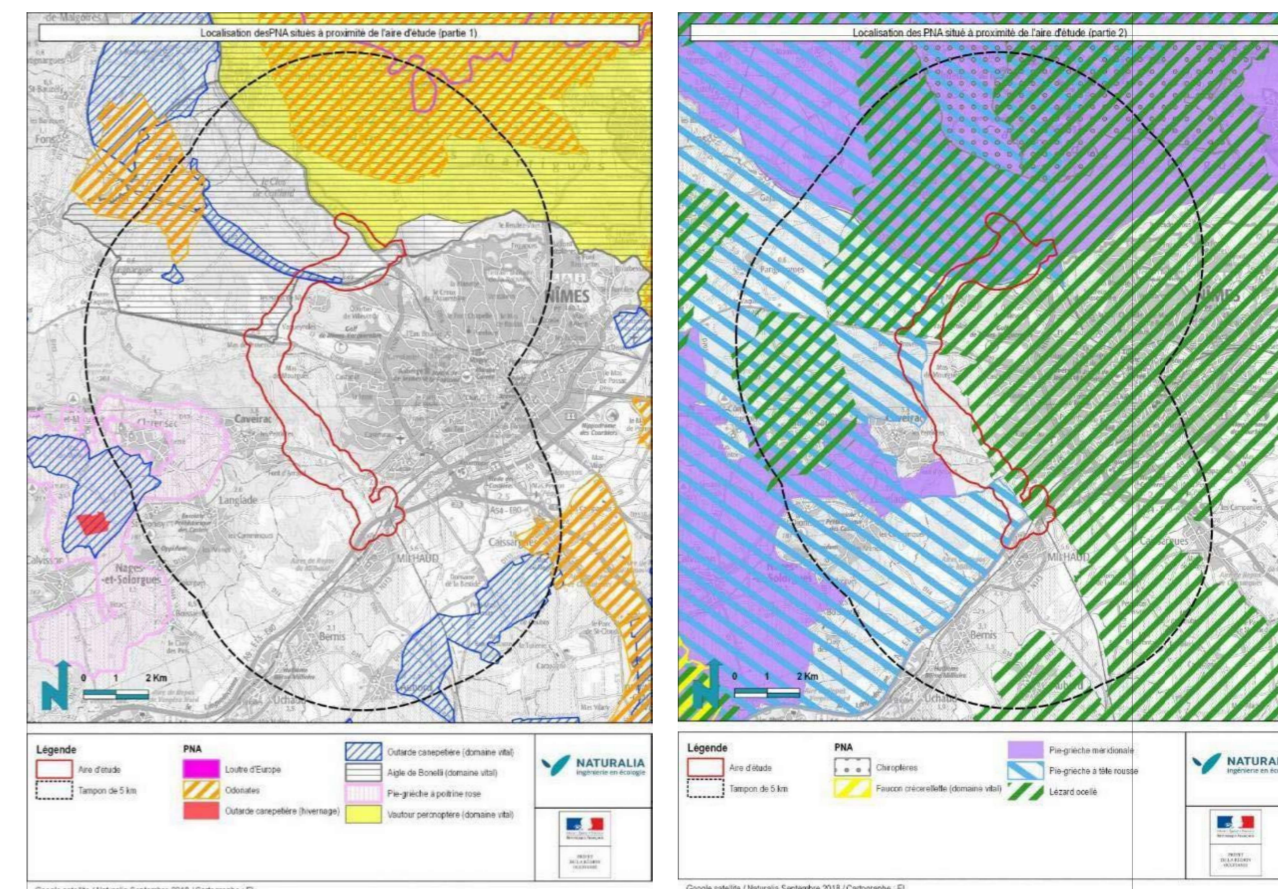
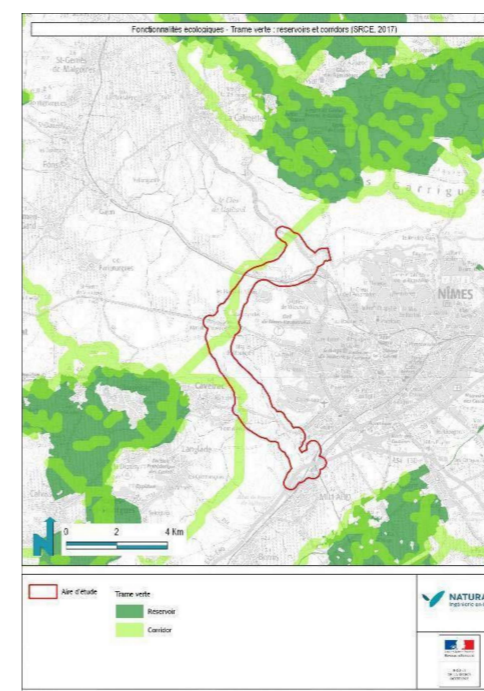


Figure 5 : Aires des plans nationaux d'action situés sur et à proximité de la zone d'étude (Source : volet « milieu naturel »)

Continuités écologiques

Le caractère succinct de la présentation des continuités écologiques tranche avec le reste de l'analyse. Le dossier fait à peine référence au schéma régional de cohérence écologique de l'ex-région Languedoc-Roussillon (SRCE) et n'en fait aucune au Scot Sud Gard, qui ne reprend la trame verte que de façon très imprécise.



Le volet relatif au milieu naturel inclut pourtant la trame verte du SRCE. Les cartes qui peuvent en être extraites représentent, dans les deux cas, des continuités qui traversent la zone d'étude : de façon transversale au nord de Caveirac dans le SRCE, le long du tracé dans le Scot Sud Gard. Le tracé traverse notamment un corridor écologique boisé qui relie deux réservoirs, celui du camp des Garrigues au nord à celui de Caveirac plus au sud ; il traverse aussi des cours d'eau servant de corridors aux espèces associées.

Figure 6 : Réservoirs et corridors terrestres de la trame verte dans l'aire d'étude élargie et ses environs (Source : volet milieu naturel)

L'Ae recommande d'expliciter les enjeux des corridors écologiques de la zone d'étude et les dispositions pour les éviter ou, à défaut, les restaurer.

La description de la faune contactée lors des inventaires fournis en annexe à l'étude d'impact est étendue et précise. Les inventaires de la faune et de la flore apparaissent proportionnés aux enjeux majeurs de la zone d'étude.

Habitats naturels et flore

Les habitats de gazons à Brachypode rameux, en mosaïque ou non avec d'autres habitats, sont fortement présents au nord de la zone d'étude. Peu fréquents sur l'ex-région Languedoc-Roussillon, ils abritent la quasi-totalité de la flore patrimoniale relevée sur l'aire d'étude. Outre la présence d'une espèce de flore à enjeu « très fort » (Luzerne à fleurs unilatérales, première mention de l'espèce dans le département du Gard¹⁹) et onze autres espèces patrimoniales, une faune riche et diversifiée s'y reproduit.

Les garrigues semi-ouvertes, principalement au nord de la RD 999, représentent un enjeu modéré à fort avec la présence du Psammodyme d'Edwards²⁰ près des pistes DFCI, du Busard cendré et de l'Engoulevent d'Europe. Les Fauvettes méditerranéennes s'étendent jusqu'aux chênaies plus fermées, qui accueillent par ailleurs quelques espèces patrimoniales de coléoptères et offrent de nombreux habitats de chasse et de transit pour les chiroptères.

Les prairies mésophiles, les steppes supra-méditerranéennes ainsi que les forêts de chênes verts présentent quant à elles un enjeu modéré, les premières ayant – pour quelques-unes d'entre elles – un certain intérêt floristique, et les troisièmes représentant des milieux ayant subi de fortes dégradations à l'échelle de la région.

Le tracé contourne une carrière, qui abrite deux espèces patrimoniales de milieu rupestre : le Grand-duc d'Europe et le Monticole bleu²¹.

Plus urbanisé et dégradé que la partie nord, le sud de l'aire d'étude est plus fermé et présente les enjeux de biodiversité les plus faibles, à l'exception de quelques bâtis et arbres gîtes potentiels pour les chauves-souris.

Quelques espèces exotiques envahissantes qui présentent des risques forts de prolifération (Érable negundo, Barbon andropogon, Sénéçon du Cap, Lampourde d'orient) sont signalées. Elles sont assez peu représentées en termes d'effectifs et centrées dans la partie sud du site, plus anthropisée.

Les zones humides sont rares au sein de la zone d'étude et correspondent à quelques mares et bassins. Des compléments pédologiques ont permis des vérifications au niveau des différents cours d'eau et fossés intermittents, représentés en particulier dans la partie nord et sud de l'aire d'étude. Le dossier recense 3 280 m² de zones humides (mosaïque de forêts de Chênes verts et de garrigues

à Chêne kermès, terrains en friche et zone rudérale²², le long des berges du ruisseau du Rianse), dont 460 m² au sein des aires d'emprises.

Faune

Les enjeux significatifs concernant les invertébrés sont concentrés au niveau des milieux ouverts xériques²³ et des bords de pistes DFCI, avec trois espèces à enjeu intrinsèque « fort » (Arcyptère languedocienne, Hermite et Dectique de Montpellier) et plusieurs autres espèces de papillons (la Proserpine, le Damier de la succise et la Zygène cendré) et d'orthoptères à enjeu « modéré » (Fourmigril commun, Magicienne dentelée). Les habitats du Lucane cerf-volant et du Grand capricorne sont également largement répandus sur la zone d'étude.

Six espèces d'amphibiens ont été recensées, plus particulièrement sur certains secteurs (carrière, nord du tracé). L'enjeu global est considéré comme « modéré ».

Pour les reptiles, l'étude écologique souligne que les habitats présents sur l'aire d'étude sont très variés et créent une mosaïque de milieux favorables à une grande diversité. La présence de plusieurs espèces patrimoniales à fort enjeu de conservation, notamment le Lézard ocellé et le Psammodyme d'Edwards au nord, a été mise en évidence. Le Seps strié (autre lézard) est considéré à enjeu « assez fort » et les Couleuvres à échelon et de Montpellier à enjeu « modéré ».

De nombreux habitats sont favorables aux chauves-souris : formations boisées, zones arborées et certains secteurs ouverts à semi-ouverts (friches arbustives et pelouses essentiellement). Ont également été recensés 46 gîtes arboricoles et 6 gîtes d'origine anthropique (reposoir diurne et/ou gîte de reproduction). Parmi les 14 espèces de chauves-souris recensées sur l'aire d'étude, toutes sont susceptibles d'exploiter le site en activité de chasse et en transit ; certaines d'entre elles, notamment les Pipistrelles commune et de Kuhl sont susceptibles de gîter sur site, ou à proximité immédiate. Les enjeux pour les chauves-souris sont considérés comme faibles sur la partie sud de la zone d'étude et faibles à modérés sur la partie nord qui héberge les habitats à plus fort enjeux (boisements, friches et pelouses) pour de nombreuses espèces. Au vu de l'étendue des habitats et des enjeux spécifiques de plusieurs espèces d'intérêt communautaire (le Minioptère de Schreibers, le Petit Murin et le Molosse de Cestoni)²⁴, cette qualification apparaît notablement sous-évaluée.

L'ensemble de la zone d'étude présente des enjeux forts pour les oiseaux. Soixante-six espèces ont été contactées durant les inventaires et sept espèces supplémentaires ont pu être identifiées grâce à la bibliographie. Pour chaque espèce, l'étude d'impact estime le nombre de couples dans la zone d'étude. De nombreuses espèces sont à enjeu « modéré », certaines à enjeu « fort » (Busard cendré, Monticole bleu, Pie-grièche à tête rousse) ou « très fort » (Pie-grièche méridionale) du fait de la présence d'habitats favorables pour leur nidification ou leur reproduction avérée. L'Aigle de Bonelli est traité à part : l'étude d'impact le qualifie à « *enjeu intrinsèque rédhitoire* », avant de le qualifier ensuite à « *enjeu modéré dans la zone d'étude* » en tant qu'aire d'alimentation, non présentée dans l'étude d'impact (voir figure 5).

¹⁹ L'enjeu sur cette espèce est très fort, puisque ses seules stations françaises sont limitées à l'heure actuelle à 3 foyers, plus celui-ci, tous dans la région Languedoc-Roussillon où elle est protégée. Par ailleurs, cette espèce figure sur la liste rouge des espèces végétales menacées en France en tant qu'espèce vulnérable.

²⁰ Il s'agit d'un lézard, le plus petit de France.

²¹ Passereau voisin du merle.

²² Les zones rudérales sont caractérisées par des sols formés sur des décombres, remblais, tas d'ordures ou déblais « œuvre » de l'homme.

²³ Végétation qui se développe dans les milieux arides.

²⁴ Même si celles-ci n'ont pas été observées en gîte

2.3.4 Paysage et patrimoine

Le dossier ne signale aucun monument historique dans la zone d'étude, mais omet de rappeler la candidature de Nîmes à l'inscription de la Maison carrée au Patrimoine mondial de l'Unesco et de préciser le périmètre et le contenu de cette protection, y compris sa zone tampon.

L'Ae recommande d'expliquer comment s'articule le projet avec la candidature de la Maison carrée Nîmes à l'inscription au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Plusieurs zones de présomption archéologique nécessiteront des diagnostics préalables, à prendre en compte dans les incidences du projet sur les milieux naturels.

La zone d'étude est riche en « petit patrimoine » : terrasses et murets en pierre sèche, « clapas » (amas de pierres et limites de clôture) et « capitelles » (abris en pierre sèche), masets nîmois²⁵.

Les grandes entités paysagères et les éléments du patrimoine sont présentés. Le tracé traverse des paysages de garrigues, des forêts, des pelouses ouvertes et quelques secteurs agricoles (dont une oliveraie) dans la plaine, alternant combes et paysages fermés. Il se répartit entre deux unités paysagères : « Les Garrigues de Nîmes », « Nîmes et le rebord des Garrigues ». Selon le dossier, le massif des garrigues subit des pressions d'urbanisation importantes (il utilise le terme de « *garrigue habitée nîmoise* »), principalement dans les vallons. Sur les coteaux, les milieux ouverts se referment notamment avec des boisements de Chêne vert et de Pin d'Alep).

Le Conîmes contourne par l'est une carrière, dont l'extension, au nord de la RD 40, vient d'être autorisée, et longe la zone commerciale et industrielle de l'ouest de Nîmes au sud jusqu'au nœud routier et aux voies ferrées. Un projet de ferme photovoltaïque a été autorisé dans sa partie centrale non loin du quartier des Hauts de Nîmes ; elle est en cours de construction.

Sur la majeure partie du projet, le paysage fermé permet peu de vues lointaines. Le dossier n'identifie que deux secteurs de sensibilité : tout au nord à la fois pour le quartier des Hauts de Nîmes et un mas à vocation touristique (Mas de Ponge) et au sud de la RD 999 pour la vue sur les monts lointains. L'Ae considère par ailleurs que la visibilité du projet dans sa partie sud, depuis Milhaud ou depuis les immeubles des quartiers ouest de Nîmes, justifie de mieux décrire l'état initial à partir de ces secteurs.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial pour les quartiers en surplomb de la RN 106 et du Conîmes sur sa partie sud.

2.3.5 Milieu humain

La description du milieu humain est restreinte à la zone de référence. Elle mériterait d'être étendue à l'échelle du Scot Sud Gard voire jusqu'au Scot du Pays des Cévennes (Alès), pour prendre en compte les effets du projet à la bonne échelle.

Alors que le territoire du Scot Sud Gard, incluant Nîmes et Caveirac, connaît une démographie très dynamique, la population de la commune de Milhaud diminue depuis 2010 : « *le développement du périurbain est marqué par le développement des communes au nord-ouest et à l'est de*

²⁵ « Petite construction à pièce unique, en maçonnerie liée et à couverture de tuiles, qui servait autrefois de maisonnette dominicale aux petites gens des bourgs et des villes » (wikipedia)

l'agglomération de Nîmes ». La zone d'étude est d'ores et déjà affectée par un phénomène d'étalement urbain. L'agriculture est très peu présente et en déprise. Le sud du tracé est parsemé d'habitations informelles et de dépôts de déchets sauvages, qu'il serait opportun de décrire dans l'état initial de l'étude d'impact.

Le Conîmes traverse des forêts communales de Nîmes – Canton des Lauzières et Caveirac entre la RD 907 et la RD 40. L'activité sylvicole quoique de peu d'intensité, est finement décrite : le dossier recense les coupes programmées d'ici à 2031.

Le service départemental d'incendie et de secours a créé une nouvelle caserne à proximité immédiate de la Ponge au cœur de la zone inondable.

2.3.5.1 Trafic et déplacements

Alors que cet enjeu est central pour le projet, son analyse est beaucoup trop succincte et nettement insuffisante pour pouvoir appréhender les besoins de déplacements et les différentes solutions pour y répondre. Le dossier comporte en annexe une étude de trafic à peine plus complète, dont l'étude d'impact ne reprend que quelques données. Quoique datée de 2022, cette annexe comporte plusieurs mentions témoignant d'une mise à jour incomplète depuis sa version initiale en 2018 ; elle prend en revanche en compte les scénarios de la deuxième stratégie nationale bas carbone.

Comme évoqué ci-avant, cette étude présente en outre une erreur méthodologique majeure en considérant la déviation nord de Nîmes dans le scénario de référence.

Le descriptif des trafics ne fournit que des valeurs des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) reposant sur des comptages réalisés en 2017 et 2018 : sur la section la plus empruntée de la RN 106, le TMJA est évalué à 32 500 véhicules/jour dont 6 % de poids lourds ; un point culmine même à 42 000 véhicules/jour. Les TMJA sont moins élevés sur la RN 113, mais s'approchent néanmoins des 30 000 véhicules/jour. Les déplacements domicile-travail représenteraient 60 % des déplacements ; les proportions des déplacements qui ont Nîmes pour origine ou pour destination présentent un écart incompréhensible (respectivement 60 % et 9 %). L'analyse, très succincte, conclut de façon sibylline²⁶.

L'analyse n'est pas affinée aux heures de pointe (ni du matin, ni du soir). Le dossier précise seulement que le réseau est saturé, en caractérisant cette saturation par une seule phrase : « *L'étude des temps de parcours réalisée par Ingerop identifie une vitesse moyenne sur la RN 106 (entre le chemin de la Cigale et l'A9) de 45 km/h dans les deux sens. Cette donnée permet de constater les ralentissements importants sur la route. En effet, la vitesse est pourtant limitée à 70 km/h et les données constituent une moyenne sur 24 h* ».

L'analyse de l'accidentalité est également peu précise. Entre 2017 et 2019, le nombre moyen d'accidents par an sur la RN 106 serait de 6 mais leur localisation et leurs causes ne sont pas précisées. Le rapport entre ces accidents et les taux d'accidents est incertain (0 accident sur la RN 113 entre 2013 et 2016 avec un taux d'accident de 8,9, soit l'un des plus élevés de la zone d'étude).

²⁶ « Nîmes est au centre de tous les déplacements pour la zone d'étude. L'analyse témoigne également de la part des déplacements domicile-travail où la place de Nîmes est également centrale. Ces données permettent d'identifier l'importance des grands axes tels que la RN 106 qui font la liaison avec les communes périphériques, mais qui sont également structurants à plus grande échelle »

L'insuffisance et l'inexactitude des données analysées, et surtout le manque de rigueur de l'étude de trafic ne permettent pas d'étayer l'utilité publique du projet.

L'Ae recommande de reprendre l'étude de trafic avec une approche multimodale, en excluant la déviation nord de Nîmes du scénario de référence, en la complétant et l'approfondissant pour préciser les données nécessaires à l'analyse des incidences et à l'évaluation socioéconomique : trafic aux heures de pointe, congestion, accidentalité, origines et destinations des déplacements, etc.

L'étude de trafic décrit la faiblesse des alternatives existantes au mode routier, au point de considérer que les potentiels de report modal sont limités, au regard des déplacements quotidiens en transports en commun au sein de Nîmes métropole (enquête de mobilité réalisée en 2015) et de l'absence de concurrence pour les flux de transit « nord-sud » susceptibles d'être intéressés par le Conîmes. Elle fait dès lors le choix d'un modèle exclusivement routier.

Pour autant, l'offre en transports en commun est décrite en s'appuyant sur le diagnostic du plan de déplacements urbains de l'agglomération : leur part modale serait de 14 % sur l'ensemble de l'agglomération, mais seulement autour de 10 % à l'ouest de Nîmes. Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service a été créée en 2021. La création de la gare nouvelle de Nîmes Manduel est un nouvel inducteur de déplacements qui reporte une partie du trafic du centre de Nîmes sur les axes de contournement. L'abandon d'un projet d'aménagement au nord de Nîmes (Porte Nord) a conduit à abandonner une halte ferroviaire sur la ligne Nîmes-Alès.

Une seule piste cyclable existe sur la zone d'étude le long de la RD40 entre Nîmes et Caveirac. La ville de Nîmes s'est dotée d'un schéma directeur des modes actifs, limité au centre urbain.

2.3.5.2 Air

L'analyse se réfère à la circulaire interministérielle du 25 février 2005, obsolète, désormais remplacée par une [note technique du 22 février 2019](#). Au regard des trafics et des populations relevés, l'étude est de niveau I (le plus poussé). La zone d'étude est plus étendue que la zone d'étude de référence, sans toutefois inclure l'ensemble du projet (il manque la déviation nord de Nîmes et la RN 106 vers Alès au moins jusqu'à La Calmette).

Les établissements sensibles sont listés sans être localisés. Les valeurs de qualité de l'air dans l'état initial ne sont comparées qu'aux valeurs réglementaires et pas aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé, révisées en septembre 2021.

L'Ae recommande de rappeler les lignes directrices révisées par l'Organisation mondiale de la santé en septembre 2021 et de compléter l'analyse de la qualité de l'air en référence à ces valeurs.

L'analyse s'appuie en premier lieu sur les données des stations de mesure existantes, complétées par des mesures par tubes à diffusion sur six points pendant quinze jours, insuffisamment représentatives des types d'exposition (en particulier sur la zone industrielle Saint-Césaire et au voisinage de l'A9 et de la RN113). Si dans l'ensemble, les concentrations sont faibles, les abords directs de trafics routiers (A9, RN 106, RN 113...) peuvent présenter des concentrations importantes, au-delà des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO₂) et relativement élevées pour le benzène – jusqu'à 1,4 µg/m³. Les valeurs les plus élevées ont été mesurées à la hauteur d'une clinique située sur la RN 106. Les valeurs présentées sur le point 1, quartier résidentiel de Milhaud à proximité de l'autoroute A9 (certaines maisons sont même encore plus proches de l'échangeur), apparaissent

anormalement faibles ; ce point est particulièrement important puisqu'il est à proximité du futur système d'échanges du projet avec l'A9 et la RN 113.

Aucune mesure *in situ* n'est produite pour les particules fines et ultrafines sur les points les plus exposés. Aucune donnée n'est fournie pour l'ozone.

Les éléments du dossier n'apparaissent pas suffisants pour justifier la conclusion selon laquelle « ces dépassements sont ponctuels (quelques jours dans l'année) ». En revanche, l'Ae souscrit à l'analyse selon laquelle ce type de dépassements rencontré en périphérie de voies à forte circulation (Autoroute A9 et RN106) pourrait se rencontrer localement sur la zone du projet.

L'Ae recommande de compléter l'état initial pour la qualité de l'air par des mesures sur plusieurs périodes, sur la zone industrielle Saint-Césaire et au voisinage de l'A9, en particulier pour les maisons qui lui sont les plus proches, en incluant les concentrations en particules fines et ultrafines et en ozone.

2.3.5.3 Bruit

L'analyse n'explicite pas la zone d'étude retenue et les hypothèses du scénario de référence. Le calage du modèle utilisé par le dossier s'appuie sur un nombre très limité (huit) de points de mesures sur la RN 106, à proximité de l'autoroute A9 et à l'intersection du projet avec les routes départementales.

Pour ce volet également, l'étude d'impact ne comporte pas le minimum attendu pour ce type de projet, l'annexe acoustique comportant à peine plus d'informations. La carte de bruit de type A-Lden²⁷ de la commune de Nîmes confirme les secteurs de dépassement des seuils les plus élevés (> 65 dB(A)) à proximité des principaux axes de transport, mais sans le niveau de précision nécessaire pour évaluer l'ambiance sonore initiale (en particulier la contribution actuelle des infrastructures au sud de la zone d'étude) et les incidences du projet.

L'Ae rappelle en particulier que des informations devraient être fournies pour chaque bâtiment et pour chaque logement susceptible de subir des modifications significatives des niveaux de bruit (> 2 dB(A)) ; dans tous les dossiers dont elle est saisie, ces données sont issues d'une modélisation calée sur un nombre de points de mesure suffisant, représentatifs des différents secteurs d'exposition de la zone d'étude. L'étude d'impact doit en particulier être en mesure de démontrer le respect de la réglementation pour tous les logements concernés de Milhaud et du sud de Nîmes, mais aussi le long des routes départementales desservies par le Conîmes, ce que les données fournies à ce stade ne permettent pas.

L'Ae recommande de reconsidérer la zone d'étude de l'étude acoustique, étendue aux tronçons de route dont l'ambiance acoustique est modifiée significativement, et de modéliser les niveaux de bruit de tous les bâtiments de cette zone d'étude dans l'état initial, de jour et de nuit, tout particulièrement sur les logements concernés de Milhaud et du sud de Nîmes et le long des routes départementales desservies par le Conîmes.

Les secteurs proches du projet sont tous considérés comment situés en zone d'ambiance préexistante modérée, ce qui est plus favorable pour les riverains.

²⁷ Le Lden (Level day, evening, night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruit de jour, soirée, nuit).

2.3.6 Scénario de référence. Évolution de l'environnement en l'absence de projet

Ce préalable est crucial pour pouvoir caractériser et quantifier de façon spécifique les effets du projet. Or, il comporte plusieurs erreurs méthodologiques qui faussent l'analyse des incidences et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Le tableau des 41 projets d'aménagement dans la zone d'étude, déjà évoqué au § 1.2, figure dans un chapitre de l'analyse de l'état initial intitulé « Planification territoriale ». La détermination de leur statut est un préalable indispensable à la définition du scénario de référence. Les projets bénéficiant d'une déclaration d'utilité publique et toutes les installations nécessaires à leur autorisation font partie du scénario de référence. Cela ne peut être le cas des aménagements pour lesquels une partie de la maîtrise foncière fait défaut ou pour lesquels une autre autorisation importante ferait défaut, telle la déviation nord de Nîmes. L'Ae note également que devraient être pris en compte dans le scénario de référence les effets et mesures prescrits des projets autorisés (ferme photovoltaïque et extension de la carrière, ce qui importe particulièrement en termes de paysage et de biodiversité), ainsi que les effets de projets récemment mis en service (gare nouvelle de Nîmes-Manduel, notamment).

L'Ae recommande de préciser explicitement ceux des projets d'aménagement de la zone d'étude qui font partie du scénario de référence, ainsi que les effets des projets autorisés et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui leur ont été prescrites.

L'analyse est ensuite conduite pour chaque enjeu environnemental.

Pour les émissions de gaz à effet de serre, après avoir rappelé les enjeux du changement climatique et quelques scénarios du Giec de 2014 qui devraient être mis à jour, reconnaissant ainsi la réalité du phénomène qui « perdurera sur le très long terme », l'Ae ne peut qu'être étonnée de lire : « *Si la réalisation du projet entraînera des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre en phase chantier comme en phase exploitation par rapport à une situation sans projet, l'incidence sur le changement climatique ne peut être évaluée étant donné les quantités infinitésimales de gaz à effet de serre par rapport aux émissions mondiales* ». Elle réitère sa réaction à la même phrase qui figurait dans un autre dossier de contournement autoroutier²⁸ porté par une société d'autoroute : « *L'Ae observe que le caractère infinitésimal des effets sur le climat est la caractéristique essentielle de toutes les activités qui, mises ensemble, sont responsables de graves dysfonctionnements à l'échelle planétaire, et qu'il n'est pas acceptable de s'en prévaloir.* ».

L'analyse par le dossier des émissions de gaz à effet de serre est néanmoins précise pour la phase travaux ; pour la phase d'exploitation, elle pâtit des lacunes de l'étude de trafic et ne comporte aucune démarche d'évitement ou de réduction (voir analyse au chapitre 2.5.6).

Quelques évolutions en l'absence de projet peuvent être soulignées : fermeture de certains milieux naturels, poursuite de la périurbanisation (le dossier indique qu'à l'heure actuelle, les plans locaux d'urbanisme des villes concernées ne ciblent pas ces zones comme étant à urbaniser, mais reste prudent « *sur un pas de 30 ans* ») et augmentation des besoins en logements, déplacement et accès aux équipements publics liés à l'évolution démographique. L'étude d'impact en déduit l'accroissement de la saturation du réseau routier. Il serait utile, pour la poursuite de l'analyse, de préciser de quelle façon cette saturation évoluera en l'absence du projet (en particulier la

congestion). La qualité de l'air et de l'environnement sonore seraient conduits à s'améliorer, principalement du fait de l'évolution du parc de véhicules.

L'Ae recommande de préciser l'évolution sur 30 ans de la saturation du réseau routier en l'absence du projet.

2.4 Description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons des choix effectués

Partant du constat de conditions de circulations difficiles, les deux routes nationales 106 et 113 assurant à la fois des fonctions de transit et de contournement du centre-ville, le dossier postule une aggravation des conditions de circulation dans les années à venir. Les principales justifications générales du projet sont le développement « *du territoire* » par un accès facilité à l'autoroute A9 et au réseau ferroviaire à grande vitesse, des bénéfices pour la santé publique pour les populations exposées aux pollutions et nuisances de la RN 106 et la possibilité de favoriser l'intermodalité sur la RN 106 requalifiée. Faute d'une description minimale, ce dernier argument est pour l'instant insuffisamment étayé dans le dossier.

S'ensuit un rappel développé de l'ensemble des scénarios et variantes retenues après plusieurs itérations depuis 2010 et notamment à la suite de la concertation de 2017, la comparaison intégrant l'appréciation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Néanmoins, des choix implicites prédéterminent plusieurs impacts :

- les points d'entrée n'ont pas beaucoup varié depuis les premiers scénarios :
 - un des scénarios en 2010 (scénario 1) envisageait un point de raccordement plus au nord sur la RN 106, qui aurait permis d'éviter la vallée du ruisseau de Vallongue qui concentre les principaux enjeux écologiques recensés par le dossier. Les enjeux écologiques ne figuraient pas dans les critères de comparaison des trois scénarios. Ce scénario n'a, à l'époque, pas été retenu principalement parce qu'il n'assurait pas la desserte de projets urbains locaux²⁹, dont la plupart ont été abandonnés depuis. La comparaison des variantes devrait concerner l'ensemble de l'itinéraire qui n'est pas encore à 2x2 voies.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes de raccordement du Conîmes sur la RN 106 sur l'ensemble de l'itinéraire ayant vocation à être mis à 2x2 voies, notamment par une comparaison de leurs incidences environnementales.

Pour ce raccordement, cinq variantes ont été envisagées. Selon le dossier, le « *tracé proche RD 907* » (variante fuschia, figure 7 page suivante) « *est [le] plus favorable vis-à-vis de l'évitement des enjeux écologiques et vis-à-vis de l'équilibre déblais/remblais* ». Seule cette variante tangente le domaine vital de l'Aigle de Bonelli mentionné dans le plan national d'action de l'espèce, les autres sont à l'intérieur³⁰.

²⁸ Voir [avis Ae n°2019-111 du 4 mars 2020](#)

²⁹ Notamment le projet Porte Nord, abandonné

³⁰ Cette information ne figure pas dans l'analyse.

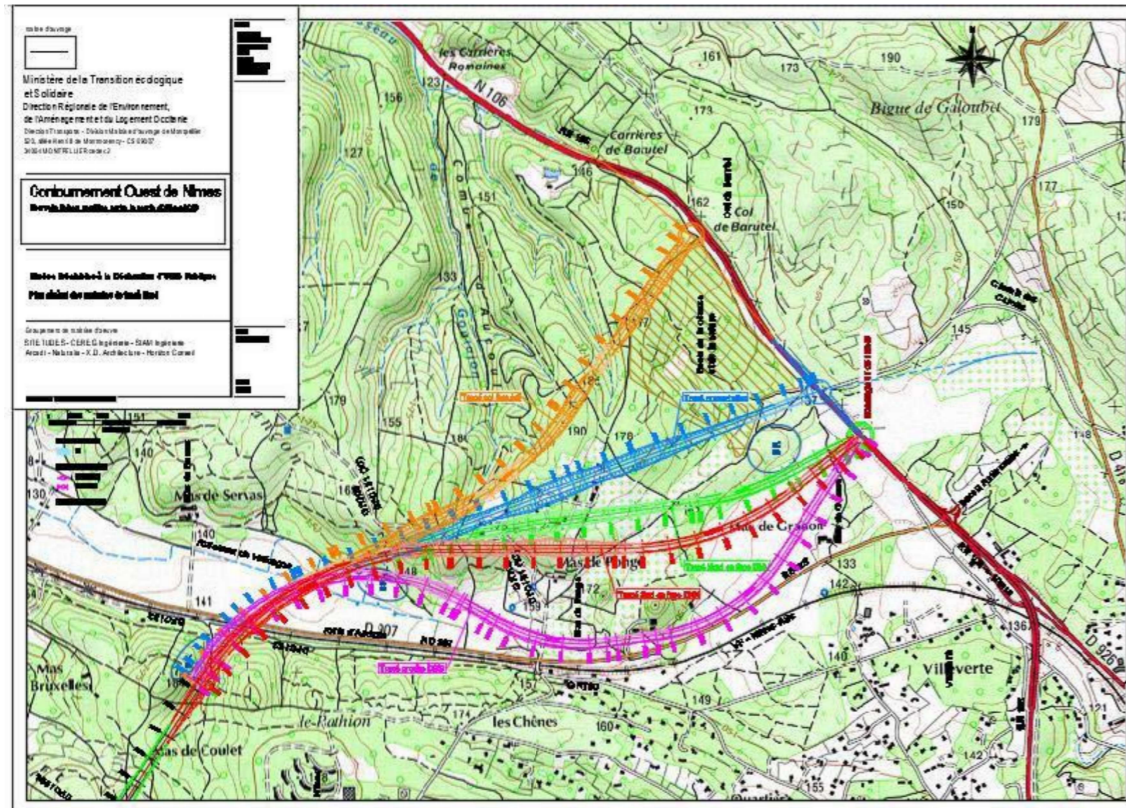


Figure 7 : Variantes de raccordement du Conîmes à la RN 106. Source : dossier

La variante choisie est une des trois variantes cohérentes avec la déviation nord de Nîmes, ce qui constitue un motif pour considérer que la déviation nord de Nîmes est « susceptible de prédéterminer l'évaluation des impacts environnementaux »³¹ de l'infrastructure et de l'ensemble du projet.

Si ce choix apparaît au moins nécessaire pour pouvoir justifier l'absence d'autre solution satisfaisante pour ce tronçon particulièrement sensible, des analyses de même nature font défaut sur le reste du tracé du Conîmes. Il semble difficile de s'affranchir d'une démonstration plus globale intégrant les choix pour l'instant implicites du dossier. Comme le démontre également l'analyse précédente, cette analyse ne peut donc pas rester silencieuse sur la déviation nord de Nîmes ;

- les choix des points de raccordement au sud sont également peu explicités : si le principe de raccordement sur l'A9 est indissociable des objectifs du projet et si celui du barreau de raccordement à la RN 113 constitue une optimisation compréhensible par rapport aux autres scénarios initialement envisagés, les caractéristiques de ces raccordements, dans un environnement très contraint, ne sont ni présentés ni discutés, ce qui devrait être explicité, notamment au regard de leurs incidences pour le risque d'inondation et pour le paysage ;

L'Ae recommande de compléter la présentation des alternatives examinées pour les échanges du Conîmes avec l'A9 et la RN 113 et de comparer leurs incidences pour le risque d'inondation et pour le paysage.

- le dossier n'explique pas les raisons du nombre d'échangeurs avec le réseau secondaire. Contrairement à des scénarios initiaux qui n'en envisageaient aucun, privilégiant la fonction de transit du nouvel axe, le grand nombre d'échangeurs fait courir le risque que se reproduise, avec le Conîmes, l'extension de la tache urbaine et les incidences environnementales associées

qu'a connu la RN 106, dont la résolution apparaît difficile sinon impossible depuis plusieurs décennies. Selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, ce choix vise à optimiser l'attractivité du Conîmes³². Néanmoins, il reste implicite sans prise en compte des caractéristiques de la requalification de la RN 106 et d'une analyse des incidences environnementales des alternatives ;

- le choix d'un axe à 2x2 voies n'est pas non plus discuté, en dépit de trafics inférieurs à 20 000 véhicules/jour : il n'est motivé que par l'anticipation du besoin de capacités supplémentaires à long terme, en contradiction avec l'argument précédent concernant le nombre d'échangeurs et le report pour l'instant limité des trafics depuis la RN 106. L'Ae signale que ce choix induit presque un doublement des emprises du projet et de l'artificialisation des sols, sans autre justification ;

L'Ae recommande de justifier l'abandon des scénarios sans échangeur et à 2x2 voies tenant compte d'une comparaison des incidences environnementales des alternatives ou, à défaut, de reconsidérer ces décisions.

- les choix de positionnement des échangeurs et des variantes entre deux échangeurs successifs sont clairement présentés et développés ;
- des hypothèses différentes de limitation de vitesse étaient liées à chaque scénario. Les raisons du choix des limitations de vitesse envisagées ne sont pas présentées. Il a été indiqué aux rapporteurs que la limitation à 110 km/h au nord de la RD 40 était cohérente avec la vitesse retenue sur l'itinéraire au nord, avait pour objectif d'accroître le report des trafics de la RN 106 sur le Conîmes et, en corollaire, ses avantages socioéconomiques. Elle connaît donc plusieurs discontinuités le long de l'itinéraire. Ceci conforte une approche des solutions de substitution raisonnables sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 106 pas encore à 2x2 voies (jusqu'à La Calmette) et la définition plus précise de la requalification de la RN 106.

L'Ae recommande d'explicitier l'ensemble des choix du projet, pour l'intégralité du tracé du Conîmes et pour la déviation nord de Nîmes, et de présenter les comparaisons de leurs incidences directes et indirectes sur l'environnement (en particulier liées au développement de l'urbanisation) et la santé humaine.

2.5 Analyse des incidences notables du projet sur l'environnement. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.5.1 Milieu physique

2.5.1.1 Matériaux

Le profil en long alterne secteurs en déblais et secteurs en remblais.

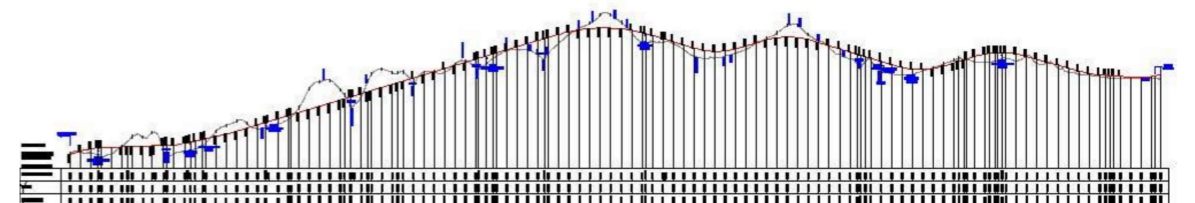


Figure 7 : Profil en long du Conîmes - le sud à gauche (Source : étude d'impact)

³¹ Cf. contenu de la note interprétative référencée en note 3 du présent avis.

³² Selon l'étude de trafic, sous réserve des limites relevées dans le présent avis, les trafics sur le Conîmes après sa mise en service resteraient inférieurs à ceux de la RN 106, ce qui dépend néanmoins étroitement des choix de sa requalification.

Le descriptif du projet indique un excédent de déblais (1 865 000 m³ pour 1 710 000 m³ de remblais³³). La partie centrale, entre les RD 999 et RD 40, ainsi que les échangeurs génèrent les excédents de déblais les plus importants ; l'échangeur avec l'A9 nécessitera à lui seul 220 000 m³ de remblais. Le dossier prévoit de réutiliser les déblais en remblais, l'excédent étant utilisé en couche de forme.

Le seul site pollué de la zone d'étude est à l'écart des emprises du projet. En revanche, la réalisation du projet nécessitera de dégager un volume potentiellement important de dépôts sauvages et autres occupations informelles, qu'il serait opportun d'évaluer sommairement.

2.5.1.2 Artificialisation

Le dossier n'aborde pas explicitement la question de l'artificialisation des sols. Il quantifie à 45 ha l'augmentation des surfaces imperméabilisées, alors que les sols sont naturels et agricoles sur la quasi-totalité du tracé. Cette quantification ne prendrait en compte que les incidences directes (emprises de l'infrastructure) et un seul effet (imperméabilisation). Le volet naturel joint en annexe évalue la zone d'emprise à 155 ha, ce qui est nettement supérieur aux surfaces imperméabilisées selon l'étude d'impact. Le dossier ne permet pas de comprendre cet écart significatif.

Dans l'attente des textes et mesures d'application de la loi climat et résilience, le dossier pourrait recenser les possibilités de désimperméabilisation et de désartificialisation possible dans la zone d'étude.

L'Ae recommande de justifier l'écart significatif entre l'emprise du projet et des travaux et les surfaces imperméabilisées, et de préciser la surface des sols artificialisés. Elle recommande de recenser leurs fonctionnalités environnementales, et de définir des mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation de cette artificialisation.

2.5.1.3 Eaux souterraines et superficielles

Un captage privé sera directement affecté par le projet. Le dossier évoque une mesure compensatoire à définir avec le propriétaire.

Le dossier décrit un ensemble de précautions pendant les travaux pour prévenir les risques de pollution, reprenant les prescriptions de l'avis de l'hydrogéologue pour la protection du puits du Stade de Milhaud. Les bases de travaux seraient implantées en dehors des zones de vulnérabilité des eaux souterraines, mais le dossier évoque quand-même l'éventualité où « *ce ne serait pas possible* ». Les aménagements en déblais seront réalisés en période de basses eaux souterraines ; le dossier prévoit un suivi des modifications hydrauliques de surface entre les RD 999 et RD 907 pendant les travaux et la poursuite du suivi piézométrique après les travaux. Sur le secteur sud, le dossier prévoit un plan d'alerte et d'intervention, requis par la déclaration d'utilité publique du captage de Trièze Terme, à établir avec plusieurs autorités (services de l'État, Nîmes Métropole, commune de Bernis, services d'incendie et de secours).

Pour la plupart des traversées de cours d'eau, les culées³⁴ seront implantées en retrait du sommet de leurs berges et n'auront aucun impact sur leur morphologie. Des mesures prescrites par l'établissement public territorial de bassin Vistre, consulté en 2020, permettront de réduire significativement les impacts sur les espaces de bon fonctionnement de cours d'eau, liés aux

³³ Les volumes ne sont pas les mêmes dans l'analyse des incidences (2 310 000 m³ de déblais).

³⁴ Partie située sur la rive destinée à supporter le poids du pont

ouvrages d'art. Une concertation supplémentaire est envisagée au stade de la demande d'autorisation environnementale.

Afin de minimiser les risques de pollution accidentelle et chronique des eaux superficielles et souterraines, des dispositifs destinés à confiner un éventuel polluant et à améliorer la qualité des eaux pluviales rejetées seront mis en place. L'aménagement séparera les eaux de la plateforme de celles des bassins versants, notamment au niveau des fronts de déblais. Il inclut plusieurs bassins de rétention, improprement appelés « *bassin de compensation à l'imperméabilisation* ». Leur localisation et leurs caractéristiques sont déjà précisées dans le dossier.

Ces bassins seront végétalisés ; leurs eaux seront traitées avant rejet dans le milieu naturel (cours d'eau). Les modalités de traitement devront être précisées au stade de la demande d'autorisation environnementale. Certains d'entre eux ainsi que les réseaux de récupération des eaux pluviales seront étanchés sur la partie du tracé la plus vulnérable, mais ils ne sont pas désignés explicitement. Les écoulements naturels seront rétablis pour l'occurrence centennale. Le dossier prévoit la mise en place des ouvrages hydrauliques et des bassins de rétention préalablement à la réalisation des travaux. De tels bassins sont prévus de part et d'autre de l'autoroute A9, sans que l'assainissement du nœud d'infrastructure soit abordé globalement.

L'Ae recommande d'aborder la question de l'assainissement du nœud d'infrastructures « Conîmes + A9 + RN 113 + voie ferrée » globalement, en cohérence avec la prévention des risques d'inondation.

Comme le dossier ne fait aucune référence au Sage Vistre– Nappes Vistrenque et Costières approuvé en 2020, il n'apporte pas, pour l'instant, la démonstration de la compatibilité du projet avec le Sage³⁵.

L'Ae recommande de démontrer que le projet est bien compatible avec le Sage Vistre Nappes Vistrenque et Costières.

L'utilisation des produits phytopharmaceutiques sera prohibée au sein des périmètres de protection des captages d'alimentation et du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes. Alors qu'une telle mesure découle de la réglementation en vigueur, une approche plus ambitieuse doit être développée compte-tenu de la sensibilité des milieux traversés et de l'urbanisation d'une partie du tracé. Plus globalement, les modalités de mise en œuvre de la loi dite « Labbé » ne sont pas décrites³⁶.

L'Ae recommande de renoncer à l'usage des produits phytopharmaceutiques sur l'ensemble du tracé du Conîmes.

2.5.1.4 Risques naturels

Les risques naturels (inondation, incendies de forêts) ne sont pas rappelés dans les tableaux de « *synthèse des enjeux et contraintes identifiées et des effets et mesures associées* » alors que le projet présente une vulnérabilité significative actuelle et à venir face à ces phénomènes naturels.

³⁵ La pièce du dossier « Synthèse des avis reçus des services et des réponses » ne contient pas d'avis de l'EPTB.

³⁶ La loi Labbé, modifiée par l'article 68 de la loi de transition énergétique et la loi Pothier, interdisent à partir du 1^{er} janvier 2017 aux personnes publiques d'utiliser/faire utiliser des produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces verts, forêts, promenades et voiries (sauf pour des raisons de sécurité) accessibles ou ouverts au public. https://www.ecophyto-pro.fr/fiches/fiche/5/le_point_sur_la_loi_labbe/n:304.

Inondation

L'essentiel du tracé du Conîmes n'est pas situé dans le même bassin versant que celui des cadereaux de Saint-Césaire, Valdegour, Uzès et leurs affluents. De plus, la traversée de cadereaux n'aura aucun impact sur les activités à proximité. Aucun impact n'est donc à prévoir en phase exploitation sur ces secteurs.

Cependant, la création de la nouvelle infrastructure routière est susceptible d'entraîner la coupure de la continuité des écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la route et d'augmenter notablement le débit des cours d'eaux récepteurs des eaux pluviales.

Le dossier s'appuie sur les PPRI des communes concernées : calage des modèles sur les « plus hautes eaux connues (PHEC) + 30 centimètres », dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour l'occurrence centennale (et non pour les PHEC + 30 cm), compensation des imperméabilisations et du volume de remblais en zone inondable sous réserve de réaliser une étude hydraulique des effets du projet.

L'étude hydraulique jointe en annexe fournit une évaluation des écoulements sur chacun des secteurs concernés pour la crue centennale. Cette étude n'est pas abordée à l'échelle de l'ensemble des bassins versants. Les hypothèses de la modélisation ne sont ni précisées, ni justifiées en particulier pour ce qui concerne le choix de la crue exceptionnelle, sans référence à celle du TRI ni aux PHEC. Pour le secteur le plus exposé (champ d'expansion des crues de la Pondre), les résultats apparaissent difficilement exploitables : le remblai autoroutier cause, dans l'état initial, des hauteurs d'eau significatives en amont hydraulique notamment pour certaines maisons et pour les bâtiments de la zone d'activité. À ce stade, ni la crue exceptionnelle du TR, ni le scénario PHEC + 30 cm n'ont été modélisés, ce qui serait pourtant nécessaire pour assurer les choix de tracé et de dimensionnement de la plateforme routière et des échangeurs et pour garantir que le projet n'aggraverait pas la vulnérabilité pour les enjeux en zone inondable. La compatibilité du projet avec la SLGRI du bassin du Vistre n'est pas démontrée.

L'Ae recommande d'affiner l'étude de la continuité des écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la route et de l'élargir à l'échelle de l'ensemble des bassins versants. Elle recommande aussi de compléter l'étude hydraulique, en particulier la justification du choix de la crue exceptionnelle et l'évaluation de ses incidences, pour garantir que le projet n'aggraverait pas la vulnérabilité pour les enjeux situés en zone inondable. Elle recommande in fine de démontrer la compatibilité du projet avec la stratégie locale de gestion du risque d'inondation du bassin du Vistre.

Incendies de forêt

L'analyse se concentre sur la contribution du projet à la prévention du risque d'incendie, sans envisager la façon dont il va l'accroître ; l'Ae traite cette question au chapitre 2.6.1. Le Conîmes prévoit le rétablissement de quatre pistes DFCI et le rabattement d'une autre. Il induit un faible risque de départ supplémentaire d'incendie. L'obligation légale de débroussaillage doit être prise en compte dans l'analyse des incidences sur les milieux naturels (50 mètres à partir de la limite du chantier, 10 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée).

Le projet est compatible avec le PPRIF de la commune de Caveirac.

2.5.2 Milieu naturel

L'analyse des incidences est basée sur l'emprise de l'infrastructure, qui n'inclut pas les surfaces faisant l'objet de l'obligation légale de débroussaillage ; elle devrait aussi prendre en compte les zones de présomption archéologique. Le volet naturel définit des aires d'influence, qui couvrent ces dernières, de largeur variable selon les habitats naturels et les espèces (au minimum 40 mètres pour les habitats et la flore, jusqu'à 500 mètres pour les oiseaux et les chauves-souris).

Le volet naturel, en annexe de l'étude d'impact, se présente comme une « étude préalable » : « la quantification des impacts au sein de l'aire d'influence ne peut être réalisée à ce stade, à cette échelle, et seuls les facteurs d'influence peuvent être qualifiés ». Dès lors, la suite de l'analyse ne présente une quantification que des « impacts bruts pressentis sur la zone d'étude ». L'étude d'impact reprend les tableaux d'analyse des incidences sur les milieux naturels, mais ne rappelle pas cette précaution essentielle pourtant signalée dans le volet comme une « note importante ». Elle fait ainsi apparaître deux colonnes : « niveau global de l'impact brut », « estimation d'impacts du projet (aire d'influence) ». La méthodologie de calcul des impacts résiduels n'est pas explicitée.

L'étude d'impact ne reprend pas non plus la conclusion pourtant importante de ce volet : « Globalement, le projet de contournement ouest de Nîmes impacte directement les habitats et habitats d'espèces sur 155 ha. Des effets cumulés importants sont attendus avec le projet de déviation nord de Nîmes, mais également avec les projets surfaciques implantés au sein des garrigues de Nîmes (carrières et centrale photovoltaïque), les populations d'espèces similaires seront alors affectées par la réalisation de ces projets ». L'Ae souscrit pleinement à cette conclusion, qui atteste du caractère prématuré de la présentation du dossier. Ce volet poursuit : « Cependant, il est évalué que les impacts résiduels persistent malgré la mise en œuvre [des] mesures [d'évitement et de réduction] sur l'ensemble des compartiments, nécessitant alors la définition de mesures compensatoires dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ».

Les besoins de compensation ne sont actuellement pas précisés, même sous la forme d'ordres de grandeur (à l'exception de ce qui concerne les zones humides), pour les différents types de milieux et espèces ; le dossier ne présente aucune mesure de compensation : la localisation est juste « pressentie », seules sont formulées des pistes de gestion. L'Ae rappelle en outre que, dans une telle configuration, l'étude d'impact doit justifier de deux conditions préalables : que le projet puisse justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution satisfaisante. Ceci n'est actuellement pas le cas dans le dossier.

L'Ae recommande de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les conditions à la délivrance d'une dérogation relative aux espèces protégées ne sont pas établies, tant que les besoins de compensation ne sont pas précisés et que les sites de compensation potentiels soient définis et présentés en proportion des atteintes aux milieux naturels.

Les incidences sur les zones humides sont très limitées (destruction d'environ 460 m²). Le dossier identifie un besoin de compensation de 920 m², sans définir de mesure correspondante.

L'analyse des incidences ne traite pas des effets du projet sur les continuités écologiques. Le projet intègre dans sa conception un nombre significatif d'ouvrages de rétablissement des écoulements et de passages à faune (dont quatre dédiés à cette fonction) avec des caractéristiques standard, valant mesure de réduction : « rétablissement des principales continuités fonctionnelles au niveau de la nouvelle infrastructure ». Les critères de choix (nombre, localisation) ne sont pas explicités.

L'analyse des incidences résiduelles les prend en compte sans expliquer la contribution de cette mesure à la réduction des incidences. Aucun lien n'est fait avec la trame verte et bleue, sauf pour la recherche de mesures de compensation qui seraient privilégiées dans ces corridors. L'état initial montre pourtant que le tracé longe et affecte sur plusieurs kilomètres un corridor écologique inscrit au SRCE.

L'Ae recommande d'explicitier la démarche et les choix ayant conduit à retenir les ouvrages hydrauliques et les passages à faune intégrés au projet en lien avec l'analyse de ses effets sur les continuités écologiques.

2.5.3 Sites Natura 2000

Le traitement de cet enjeu témoigne d'une incompréhension de la méthode à appliquer pour pouvoir conclure à l'absence d'incidences significatives sur un site Natura 2000³⁷ :

- Comme il a été rappelé dans le chapitre 1.3, le dossier doit comporter dès le stade de la demande d'utilité publique une évaluation suffisamment complète pour conclure sans doute raisonnable quant à l'atteinte aux sites Natura 2000. À ce stade, le dossier ne comporte d'éléments suffisants sur ce point.
- Sur la base de l'analyse des incidences sur les milieux naturels, le dossier doit évaluer les incidences directes et indirectes, le cas échéant cumulées avec les autres projets connus (ferme photovoltaïque, extension de la carrière, travaux du Papi, etc.), sur l'état de conservation des différentes espèces et habitats naturels qui ont conduit à désigner chaque site. Aucune emprise du projet n'est en site Natura 2000 : il est donc nécessaire d'évaluer les incidences de la destruction des habitats naturels et, le cas échéant, du dérangement des espèces sur la dynamique des populations recensées dans ces sites et visés par les documents d'objectifs. Au regard de sa sensibilité, l'Aigle de Bonelli doit faire l'objet d'une analyse spécifique prenant pleinement en compte les données du [Plan national d'action 2014-2023](#) et du document d'objectifs de la ZPS des Gorges du Gardon. Le même site comporte de nombreuses grottes qui accueillent une diversité de chauves-souris, qui se déplacent sur des distances pouvant atteindre trente kilomètres, supérieures à la distance au projet.
- Le dossier doit inclure des mesures d'évitement et de réduction pour pouvoir démontrer l'absence d'incidences résiduelles significatives portant atteinte aux objectifs de conservation de ces sites. Comme pour les espèces protégées, le dossier doit pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution. Contrairement à ce dont le dossier fait état, une information de la Commission européenne ne serait nécessaire, que si la démonstration n'en était pas possible. Des mesures de compensation au titre de la protection des sites Natura 2000 ne sont alors envisageables que dans un tel cas.

L'Ae recommande de conduire l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 selon la méthode requise par la réglementation, tout particulièrement pour les espèces de la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli.

2.5.4 Patrimoine culturel et paysage

Les effets du projet en phase chantier se font ressentir à des échelles différentes. Il y a des enjeux qui concernent le grand paysage et la lisibilité des reliefs ou vallées, mais aussi les conséquences

engendrées par ces nouvelles ruptures et qui affectent le sol, la végétation et les circulations. Les effets du projet sur le petit patrimoine concernent essentiellement les éventuelles démolitions d'ouvrages situés dans l'emprise du projet. Les effets du projet en phase d'exploitation se déclinent selon les sites traversés. L'intégration de la route dans le paysage sous-entend la prise en compte des différentes constituantes de ces paysages c'est-à-dire du végétal en présence, de la proximité de riverains, de la gestion des dénivelés et des sols.

L'étude d'impact décrit un « projet paysager », basé sur quelques objectifs (préservation de la diversité des contrastes et des ambiances entre les plaines fertiles et les plateaux secs des garrigues) et quelques types de mesures (adoucissement des raccords avec le socle par des modelages en pente douce, reconstitution des trames paysagères, mise en scène des ouvrages traversant, gestion des covisibilités avec les riverains...). Ces principes ne sont néanmoins pas déclinés concrètement ni illustrés, en particulier sur les secteurs où la nouvelle infrastructure aura des incidences paysagères significatives : Mas de Ponge et Hauts de Nîmes, vallée de la Pondre, système d'échangeurs au sud du projet, etc.

L'Ae recommande d'étoffer le volet paysager de l'étude d'impact, en recensant les secteurs sur lesquels l'infrastructure dégradera l'ambiance paysagère initiale, en déclinant les mesures générales de façon concrète et les illustrant par des montages photo, en particulier aux extrémités nord et sud du projet.

2.5.5 Milieu humain

Onze habitations et un bâti d'entreprise seront détruits. Pour une trentaine de bâtis à moins de 50 mètres du tracé, le dossier évoque une indemnisation en compensation de la perte de la valeur foncière ; aucune mesure n'est pour l'instant décrite pour quatre entreprises de la zone industrielle de Saint-Césaire, dont les emprises seront nécessaires pour l'échangeur avec la RD 40. Ces enjeux ne sont pas localisés ; au cours de la visite, la distinction entre bâtis à détruite ou devant faire l'objet d'une indemnisation n'est pas apparue totalement claire (cf. en particulier une maison sur la commune de Milhaud au nord-ouest de l'échangeur avec l'A9).

La principale sensibilité concerne l'articulation entre l'activité de la carrière de roches massives avec le voisinage de la nouvelle route : l'étude d'impact produit une analyse des risques liés aux projections des tirs de mines. Six mesures précises pour prévenir ces risques sont détaillées (direction des tirs, dispositifs de protection, etc.). Elles devront être traduites en prescriptions applicables à l'exploitation de la carrière.

Les activités sylvicoles seront peu affectées. Le dossier envisage préférentiellement des mesures de compensation physique (travaux sylvicoles de boisement ou reboisement).

2.5.5.1 Trafic et déplacements. Qualité de l'air. Bruit

Compte tenu des lacunes importantes de l'étude de trafic, la plupart des conclusions de l'étude d'impact sont sujettes à caution. Résumées sur trois pages, elles n'en reprennent que quelques extraits.

De même que pour l'état initial, l'analyse de l'évolution des trafics ne s'intéresse qu'aux TMJA, sans hypothèse explicite concernant la requalification de la RN 106 et en intégrant à tort la déviation nord de Nîmes dans le scénario de référence. Les évolutions qualitatives (congestion, notamment) ne sont

³⁷ Le maître d'ouvrage devrait se référer utilement à la [note de l'Ae relative aux évaluations des incidences Natura 2000](#).

pas analysées, l'étude se focalisant sur la capacité de l'infrastructure (des bretelles d'autoroute notamment) à absorber les trafics moyens qu'elle supportera.

La conclusion phare est que : « la mise en service de la future infrastructure aura des impacts positifs sur de nombreuses voiries aujourd'hui très fréquentées. Celles-ci verront une part de leur trafic reporté vers la nouvelle infrastructure. Seules la RD 40 à l'est du giratoire McDo et la RD 640 de part et d'autre de la RN 106 verront leur trafic augmenter légèrement en 2028. En 2048, cette augmentation sera toutefois inférieure à l'augmentation qui aurait eu lieu sans la mise en place du Conîmes », sans même distinguer les résultats des deux scénarios de projet retenus : le scénario « avec mesures existantes (AME) » (ou pessimiste) de la stratégie nationale bas carbone et le scénario « avec mesures supplémentaires (AMS) » « permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ».

Par exemple, dans le scénario AMS, les trafics à l'entrée des barrières de péage pourraient atteindre, en 2028 comme en 2048, plus de 30 000 véhicules/jour sur le Conîmes, alors que les augmentations de trafic sur l'A9 et la RN 113 resteraient inférieures à 4 000 véhicules/jour et inférieures à 1 000 véhicules/jour sur les routes départementales³⁸. Pour cet exemple, la conclusion de l'étude d'impact relative à la RN 113 est incohérente : « L'option de référence prévoit, à l'horizon 2028, une augmentation de trafic de l'ordre de 3 à 30 % sur cette section de la RN 113 par rapport à la situation actuelle. Le Conîmes permettra une diminution des trafics importante sur cette section ».

Dans tous les scénarios, les trafics sur le Conîmes restent inférieurs à ceux de la RN 106.

L'affirmation selon laquelle le Conîmes permettrait de diminuer le nombre d'accidents global repose sur deux postulats discutables (« réduction des trafics sur les différentes sections de route existante », baisse des taux d'accidents avec des taux à l'état initial incohérents avec ceux de l'analyse de l'accidentalité).

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets du projet sur les trafics de l'agglomération Nîmoise, en particulier en termes d'évolution de la congestion et de la sécurité routière, en veillant à la cohérence de ses résultats et de ses conclusions. L'Ae recommande d'évaluer plus précisément l'évolution des trafics sur la RN 113.

L'étude d'impact ne reprend que peu d'extraits de l'étude air-santé, pourtant de bonne qualité. Les concentrations de polluants dans l'air connaîtront, dans le scénario de référence, des réductions significatives compte tenu des progrès techniques sur les véhicules.

Aucun dépassement des seuils réglementaires n'est observé pour l'ensemble des scénarios modélisés. L'analyse ne prend pas en compte les nouvelles valeurs guides de l'OMS. Les calculs de quotients de danger et d'excès de risque individuel montrent qu'aucun dépassement de seuil sanitaire n'est identifié. L'indice population-pollution diminue d'environ 20 %, principalement du fait de la réduction des expositions le long de la RN 106.

Les effets propres du Conîmes apparaissent limités par rapport à ceux du scénario de référence, sauf au voisinage de la RN 106 (moindre exposition) et du Conîmes, ce qui concerne principalement la commune de Milhaud et la zone industrielle de Saint-Césaire. Mais l'analyse reste trop générale : elle ne permet pas de quantifier l'augmentation des expositions pour les maisons de ce secteur. Les teneurs en benzène

³⁸ « Sur la section sud, la partie mutualisée accueille entre 31 500 et 34 000 véhicules/jour. Près de 35 % de ce trafic concernent un flux échangeant avec la RN 113, les 65 % autres empruntent le nouvel échangeur Conîmes/A9 ».

L'Ae recommande de modéliser et quantifier l'évolution des concentrations des polluants, en 2028 et en 2048, pour les habitants de Milhaud et les occupants de la Zac de Saint-Césaire proches du Conîmes.

L'étude d'impact fournit des valeurs moyennées, de jour et de nuit, sur les tronçons successifs du Conîmes, ainsi que, par tronçon, le nombre d'habitations (environ 80 au total) susceptibles de dépasser « le » seuil réglementaire, sans préciser lequel. Leur localisation et les mesures de protection sont précisément décrites et cartographiées (voir figure 8 page suivante).

L'analyse des impacts acoustiques du projet n'est néanmoins pas présentée de façon suffisamment précise. Postulant a priori que « l'étude de trafic prévoit une baisse de ces derniers entre les horizons 2028 (mise en service) et 2048 (20 ans après la mise en service) », « il est donc décidé de se placer dans la situation la plus contraignante d'un point de vue acoustique et la plus exigeante pour le maître d'ouvrage, à savoir celle présentant les trafics les plus élevés : c'est donc la situation qui est ici présentée ». Compte tenu des critiques formulées sur cette étude, ce postulat ne garantit pas le respect de la réglementation pour toutes les maisons concernées, même si, comme pour la qualité de l'air, les niveaux de bruit seront globalement réduits au voisinage de la RN 106.

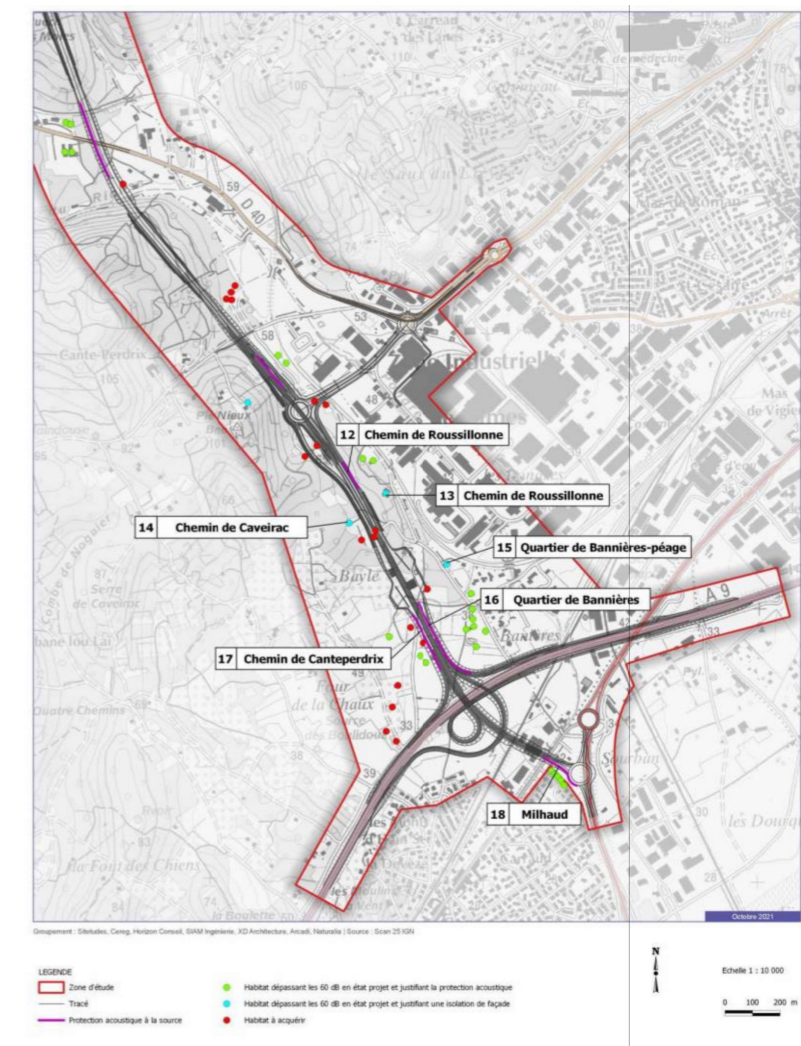


Figure 8 : Mesures de protection prévues par le dossier au sud du projet (Source : étude d'impact)

L'Ae rappelle que cette analyse doit également porter sur l'ensemble des infrastructures susceptibles de connaître des hausses de trafic (la RN 113 et les routes départementales, par exemple).

L'étude acoustique devrait donc présenter une modélisation de l'évolution des niveaux de bruit, de jour et de nuit, pour chaque maison au voisinage des voiries potentiellement concernées par de telles évolutions de trafic. La conclusion selon laquelle « pour les riverains des quelques infrastructures routières existantes, supportant des trafics conséquents, l'impact sera également relativement modéré » ne correspond pas à ce qui est attendu de l'application de la réglementation.

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique sur la base d'une modélisation, pour chaque maison située au voisinage des voiries susceptibles de connaître des évolutions significatives de trafic liées à l'ensemble du projet, et de prévoir le cas échéant des mesures de protection sur la base de ses résultats.

2.5.6 Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier détaille les émissions de gaz à effet de serre (GES) sauf celles liées au trafic, les mesures d'évitement et de réduction ainsi que leurs effets (en tonnes eqCO₂) :

- la réutilisation des déblais est considérée comme une mesure d'évitement d'environ 106 000 tonnes eqCO₂ ;
- le changement d'affectation des sols : 10 000 tonnes ;
- les terrassements : 12 500 tonnes ;
- la mise en place de la chaussée, des ouvrages d'art et des équipements : 48 500 tonnes ;
- l'entretien et l'exploitation de la route : 16 500 tonnes ;
- la fin de vie des matériaux : 2 500 tonnes.

Cinq mesures de réduction (principalement l'utilisation de matériaux recyclés, la réduction des distances de transport et des vitesses des engins) sont présentées pour un total d'environ 59 000 tonnes eqCO₂. Les émissions résiduelles seraient de l'ordre de 30 000 tonnes. L'Ae souligne l'intérêt de l'évaluation conduite, qui témoigne d'une prise de conscience bienvenue.

En revanche, pour la phase exploitation, le calcul repose toujours sur la même hypothèse d'une réduction des trafics, basée sur l'étude de trafic : sur cette base, l'étude d'impact établit une augmentation de 5 000 tonnes des émissions de CO₂ sur toute la durée de vie de la route. Elle considère que ce chiffre ne prend pas en compte les effets de congestion³⁹. Le dossier présente les mesures en faveur des milieux naturels et du paysage comme favorable à la réduction des gaz à effet de serre. Il conviendrait d'étayer une telle affirmation par un calcul.

Comme indiqué au chapitre 2.2, le dossier n'envisage pas d'une limitation de vitesse plus basse au nord du Conîmes.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic sur la base d'une étude de trafic complétée et d'évaluer l'effet d'une limitation de vitesse plus basse au nord du Conîmes.

³⁹ « Or, le Conîmes va générer une diminution importante de la congestion au droit de différents axes routiers, notamment de la RN 106. Le trafic sera de façon globale plus important avec la mise en place de cette nouvelle voie, mais sera également plus fluide. Il est difficile de quantifier ce phénomène et de l'intégrer dans le calcul socioéconomique », ce qui est faux puisqu'une proportion importante d'études d'impact et d'évaluations socioéconomiques le font.

2.5.7 Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés liste 39 autres projets connus, dont 22 sont terminés, en mentionnant s'il y a lieu la date des avis d'autorité environnementale les concernant. Cette liste n'est en partie pas à jour (cf. l'extension de la carrière et la ferme photovoltaïque récemment autorisées). Le volet naturel passe en revue une autre liste de projets connus. Ces deux approches comportent des divergences significatives :

- de façon improbable, l'étude d'impact n'identifie que « très peu d'effets cumulés », hormis pour les milieux naturels, sans référence par exemple aux risques d'inondation ni au paysage ;
- elle relève que « la déviation nord de Nîmes a entièrement été prise en compte dans la conception du tracé du Conîmes », ce qui conforte l'analyse de l'Ae dans le § 1.2. « Les habitats naturels impactés et les espèces associées seront en grande partie les mêmes pour les deux projets. Par ailleurs, les deux infrastructures accentueront l'effet barrière du centre de Nîmes entre la plaine agricole au sud du territoire et les milieux de garrigues au nord ».

Pour autant, tout en reconnaissant que « des effets cumulés importants sont attendus avec le projet de déviation nord de Nîmes, mais également avec les projets surfaciques implantés au sein des garrigues de Nîmes »⁴⁰, elle conclut de façon tout aussi incompréhensible que « aucun effet cumulé significatif à l'échelle locale n'a été relevé, à ce stade, avec la plupart des autres projets étudiés en termes d'effets sur les habitats, les espèces et les habitats d'espèces » et que « la multiplicité de projets en contextes naturels, semi-naturels et agricoles tend à fragiliser, à l'échelle globale du territoire, l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) désormais au cœur des politiques d'aménagement. À noter également, cette multiplicité des projets tend à fragiliser les trames dont la trame noire sur le territoire de Nîmes et sa périphérie ». Alors que cette conclusion sans appel confirme la nécessité de définir de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences cumulées de tous ces projets, le dossier n'en comporte aucune ce qui aggrave la perte de biodiversité.

L'Ae recommande de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les effets cumulés du Conîmes avec les autres projets connus ne sont pas correctement analysés, incluant des mesures d'évitement, de réduction et, si nécessaire, de compensation, spécifiques à ce cumul d'effets.

2.6 Analyse spécifique aux infrastructures de transport

2.6.1 Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

Pour un tel projet, l'analyse est excessivement courte (une colonne et un extrait du Scot Sud Gard). Initiant l'analyse en constatant que « le projet pourrait accélérer le développement de l'urbanisation du fait de l'accroissement de l'attractivité liée à l'amélioration des conditions de circulation », elle conclut que « le Conîmes est bordé sur sa partie ouest par des espaces inscrits comme des milieux naturels patrimoniaux et corridors écologiques, ce qui permettra a priori de protéger ces espaces de toute forme d'urbanisation nouvelle. Ainsi, au vu des orientations du SCoT, le contournement ouest de Nîmes constituera une barrière à l'urbanisation ouest du territoire ». Elle s'appuie en particulier sur le fait que cette urbanisation serait actuellement maîtrisée dans les plans locaux d'urbanisme et dans le Scot Sud Gard.

⁴⁰ Le volet naturel précise que ces effets cumulés ont des « conséquences notables (fortes à très fortes) », les deux projets interceptant les périmètres des plans nationaux d'action de l'Aigle de Bonelli (domaine vital), du Lézard ocellé et des Pies grièche méridionale et à tête rousse. « L'effet de conurbation pourra entraîner la consommation des milieux naturels entre le front d'urbanisation actuel et l'emprise de ces nouvelles infrastructures sera également plus marqué tout comme le risque de collision routière ».

L'Ae relève que le précédent de l'urbanisation au voisinage de la RN 106 et que l'éventualité de l'insertion d'une nouvelle infrastructure à 2x2 voies dans des milieux naturels pourtant très protégés devraient tempérer un tel optimisme. Une telle approche méconnaît l'effet structurant, pourtant documenté, de projets routiers d'une telle ampleur sur l'urbanisation, dans un secteur déjà exposé à la « cabanisation⁴¹. Les choix concomitants d'un axe à 2x2 voies et d'échangeurs rapprochés sont les plus défavorables à la maîtrise de tels développements. Leurs effets indirects pourraient porter atteinte encore plus significativement à ces milieux naturels d'une grande valeur patrimoniale.

L'analyse des incidences négatives notables du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accident ou de catastrophes majeurs n'envisage pas les effets du développement de l'urbanisation dans les garrigues sur l'augmentation des risques d'incendie de forêt.

L'Ae recommande de compléter et quantifier les conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation et d'explicitier des mesures visant à le maîtriser ainsi que ses incidences induites, à reprendre dans le Scot Sud Gard et dans les plans locaux d'urbanisme mis en compatibilité avec le projet.

2.6.2 Évaluation socio-économique

L'évaluation socioéconomique est conduite en référence à l'instruction cadre du 16 juin 2014 et à la note technique du 27 juin 2014. Elle s'appuie principalement sur l'étude de trafic critiquée ci-avant. La réduction de la saturation et de la congestion constitue le motif principal avancé pour justifier le projet, sans être caractérisés.

Les objectifs hiérarchisés du projet sont : la décongestion automobile au droit de la RN 106 dans le centre-ville de Nîmes, l'accélération et la fluidification des trajets, le report du trafic de transit, la sécurisation de la circulation au droit de la RN 106, l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les riverains et les usagers de la RN 106, l'encouragement des transports en commun sur la commune de Nîmes.

La valeur actualisée nette (VAN) est calculée dans le scénario AMS de la SNBC (les résultats sont aussi donnés pour le scénario AME, même si c'est le scénario AMS qui doit servir de référence). Elle s'élèverait ainsi à 250 M€. L'essentiel des gains est attribuable aux gains de temps (316 M€) auxquels s'ajoutent des gains de confort (81 M€) et de sécurité (78 M€). L'amélioration pour les riverains de la RN 106 est intégrée dans les gains en externalités environnementales (22,3 M€).

Le taux de rentabilité interne est évalué à 7 %, toujours dans le scénario AMS. Le calcul socioéconomique n'intégrant pas la biodiversité, il ignore donc un des impacts majeurs du projet.

L'Ae recommande de reprendre le calcul socioéconomique sur la base d'une étude de trafic reprise et complétée.

2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dispositif de suivi est défini de façon générale et minimale. L'incomplétude de certaines analyses rend impossible la définition de mesures précises. Ainsi, le suivi prévu des mesures sur le milieu

naturel, restant théorique, est inadapté en l'occurrence : « Ce suivi revêt un caractère obligatoire et a pour but de vérifier que les milieux récréés post-travaux et que les aménagements mis en place dans le cadre des mesures préconisées, sont favorables et bénéfiques aux espèces ciblées. Ils seront réalisés avec des protocoles simplifiés, standardisés et reproductibles, au travers d'indicateurs ciblés, permettant d'évaluer la bonne mise en œuvre et l'efficacité de ces mesures. Ils sont réalisés sur le site du projet, au sein de l'emprise travaux principalement. Les différents suivis démarreront dès l'achèvement des travaux de chaque phase, et ce, pendant les 5 années qui suivront (N+1, N+2, N+3, N+4, N+5) ». Ceci omet l'importance du suivi des mesures compensatoires et le fait que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent faire l'objet d'un suivi sur toute la durée des effets de l'infrastructure, bien au-delà des cinq ans après la fin des travaux.

L'Ae recommande de compléter le tableau de synthèse du projet et des mesures mises en œuvre par une colonne « mesures de suivi », qui doivent être proportionnées aux enjeux des différentes mesures et à la durée de leurs effets.

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend bien les principaux éléments du dossier. Il devrait donc être repris dans le même esprit une fois le dossier complété.

3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU)

3.1 Plans locaux d'urbanisme (PLU) de Nîmes et de Milhaud

L'analyse de compatibilité du PLU de Nîmes confirme la prise en compte du Conîmes dans le plan d'aménagement et de développement durable, notamment comme moyen de « libérer la ville de flux de transit [...] de repenser l'accès à la ville ainsi que le devenir de l'actuelle RN 106 en tant que boulevard urbain ». Celui du PLU de Milhaud veut « préserver les garrigues au nord et l'est et la plaine agricole de la Vistrenque au sud, modérer la consommation d'espaces agricoles et naturels et maintenir et restaurer les corridors écologiques ».

Si, pour Nîmes, l'analyse pense répondre aux conditions prescrites vis-à-vis du risque d'inondation et de la protection de la vocation des terres agricoles par le biais des études annexées au dossier, la conclusion, identique dans les deux MECDU, selon laquelle « le projet a été conçu de sorte d'éviter les impacts sur les milieux naturels présents au droit du tracé. Lorsque cela n'a pas été possible, des mesures de réduction et de compensation ont été prescrites » n'est pas recevable tant que les mesures de compensation feront défaut. En l'état, les MECDU ne sont donc pas cohérentes avec les orientations générales et d'aménagement de chaque PADD.

Le projet n'est par ailleurs pas compatible avec plusieurs zonages et règlements associés : cinq zones agricoles et naturelles, notamment celles réservées aux activités militaires, ainsi que les zones à usage ferroviaire sur Nîmes, quatre zones naturelles et urbanisées sur Milhaud. Un espace boisé classé sera déclassé sur Milhaud. Les projets sont compatibles avec les servitudes d'utilité publique recensées.

La mise en compatibilité des deux PLU est nécessaire. Elle se fera par l'ajout dans les règlements des zonages de la mention : « Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et

⁴¹ Construction sans permis et avec des moyens de fortune, d'habitations permanentes ou provisoires — dites « cabanes » ou « cabanons » Phénomène de développement d'habitat « informel » utilisant le fait que le code de l'urbanisme n'impose un permis qu'à partir de 20 m² de surface construite. La « cabanisation » peut aussi passer par le stationnement de longue durée de caravanes ou véhicules utilitaires utilisés comme logement.

exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés ».

L'évaluation environnementale n'identifie comme incidences spécifiques de la MECDU que celles sur les milieux naturels et agricoles. Pour le risque d'inondation, sous réserves des réponses apportées à la recommandation du § 2.3.1, les MECDU seraient compatibles avec les PPRI du fait des mesures de compensation envisagées.

Pour Nîmes, l'analyse attendue pour les milieux naturels tourne court : *« Des mesures d'évitement et de réduction permettront de réduire significativement les impacts sur la faune et la flore, telles que des passages à faune, le respect strict des emprises chantier, adaptation de éclairages, revégétalisation et plantations paysagères... De plus, les impacts résiduels seront entièrement compensés le plus à proximité possible du projet, sur des sites présentant des caractéristiques similaires à ceux impactés par le projet »,* ce qui n'est pas le cas dans le dossier présenté. Même si les incidences sur les milieux naturels sont moins dommageables sur la commune de Milhaud, la même conclusion est tout aussi inexacte.

Faute d'avoir pris en compte, dans l'étude d'impact du projet, la trame verte du Scot Sud Gard, l'analyse ne peut en outre pleinement démontrer la compatibilité avec lui et avec le schéma régional de cohérence écologique de ces MECDU.

Comme pour le projet, les besoins de compensation n'étant actuellement pas précisés et le dossier ne présentant aucune mesure correspondante, les conclusions avancées par l'évaluation environnementale sont erronées. En l'état, la mise en compatibilité de chaque PLU n'est pas conforme à leur économie générale et les mesures de l'évaluation environnementale sont insuffisantes pour pouvoir démontrer l'absence d'atteinte significative à des milieux naturels d'importance nationale et à l'intégrité des sites Natura 2000. Contrairement à ce que conclut l'analyse, l'équilibre entre d'une part l'aménagement urbain et d'autre part la préservation et la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers n'est pas assuré. Les dossiers de MECDU sont dès lors incomplets et ils devront de nouveau être présentés à l'Ae pour avis.

L'Ae recommande de compléter les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Nîmes et de Milhaud par les éléments nécessaires pour pouvoir justifier des atteintes prévues aux espèces protégées et aux sites Natura 2000 et pour pouvoir démontrer que cette mise en compatibilité ne porte pas atteinte à l'économie générale de chaque PLU ou, à défaut, de les mettre en révision. Elle recommande de lui soumettre un dossier ainsi complété pour mettre à jour le présent avis avant de poursuivre la procédure.

3.2 Plan local d'urbanisme (PLU) de Caveirac

Les emprises du projet sont toutes en zone N (naturel) et interceptent un espace boisé classé. Une mise en compatibilité est nécessaire. Elle se fera par l'ajout dans les règlements des zonages de la mention : *« Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés ».*

L'analyse des incidences sur les milieux naturels de l'évaluation environnementale présente les mêmes limites que la mise en compatibilité du PLU de Nîmes. Faute d'avoir pris en compte, dans l'étude d'impact du projet, la trame verte du Scot Sud Gard, l'analyse ne peut en outre pleinement

démontrer la compatibilité de ces MECDU avec ce Scot et avec le schéma régional de cohérence écologique. Elle est en outre renforcée par le fait que la commune de Caveirac est celle sur laquelle la ferme photovoltaïque et l'extension de la carrière ont été autorisés. Les effets cumulés ne sont donc à ce stade pas du tout abordés.

Comme pour le projet, les effets cumulés n'étant pas pris en compte, les besoins de compensation n'étant actuellement pas précisés et le dossier ne présentant aucune mesure correspondante, les conclusions de l'évaluation environnementale sont erronées. En l'état, les mesures de l'évaluation environnementale sont insuffisantes pour pouvoir démontrer l'absence d'atteinte significative à des milieux naturels d'importance nationale et à l'intégrité des sites Natura 2000. Contrairement à ce que conclut l'analyse, l'équilibre entre d'une part l'aménagement urbain et d'autre part la préservation et la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers n'est pas assuré. Le dossier de MECDU est dès lors incomplet et le dossier complété devrait de nouveau être présenté à l'Ae pour avis.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments nécessaires pour pouvoir justifier des atteintes prévues aux espèces protégées et aux sites Natura 2000, tenant compte des effets de la mise en compatibilité cumulés avec ceux des autres projets autorisés. Elle recommande de lui soumettre un dossier ainsi complété pour mettre à jour le présent avis avant de poursuivre la procédure.

4 Conclusion

Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. Alors que la délibération du Département du Gard du 11 janvier 2021 le qualifie *« d'intérêt régional »*, il pourrait porter atteinte à des espèces et habitats naturels à enjeu européen.

En particulier, l'étude de trafic et l'évaluation socioéconomique ne comprennent pas les informations minimales requises. Les conditions à la non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000 – tout particulièrement la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon – et à la préservation des atteintes à des espèces protégées ne sont pas réunies :

- pour plusieurs choix structurants, le dossier n'a pas analysé d'autre solution satisfaisante et n'est donc pas en mesure de comparer leurs incidences sur l'environnement ;
- le dossier ne comprend pas d'évaluation complète des incidences sur les sites Natura 2000 ;
- les besoins de compensation ne sont actuellement pas esquissés et le dossier ne présente aucune mesure correspondante.

L'Ae rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique.

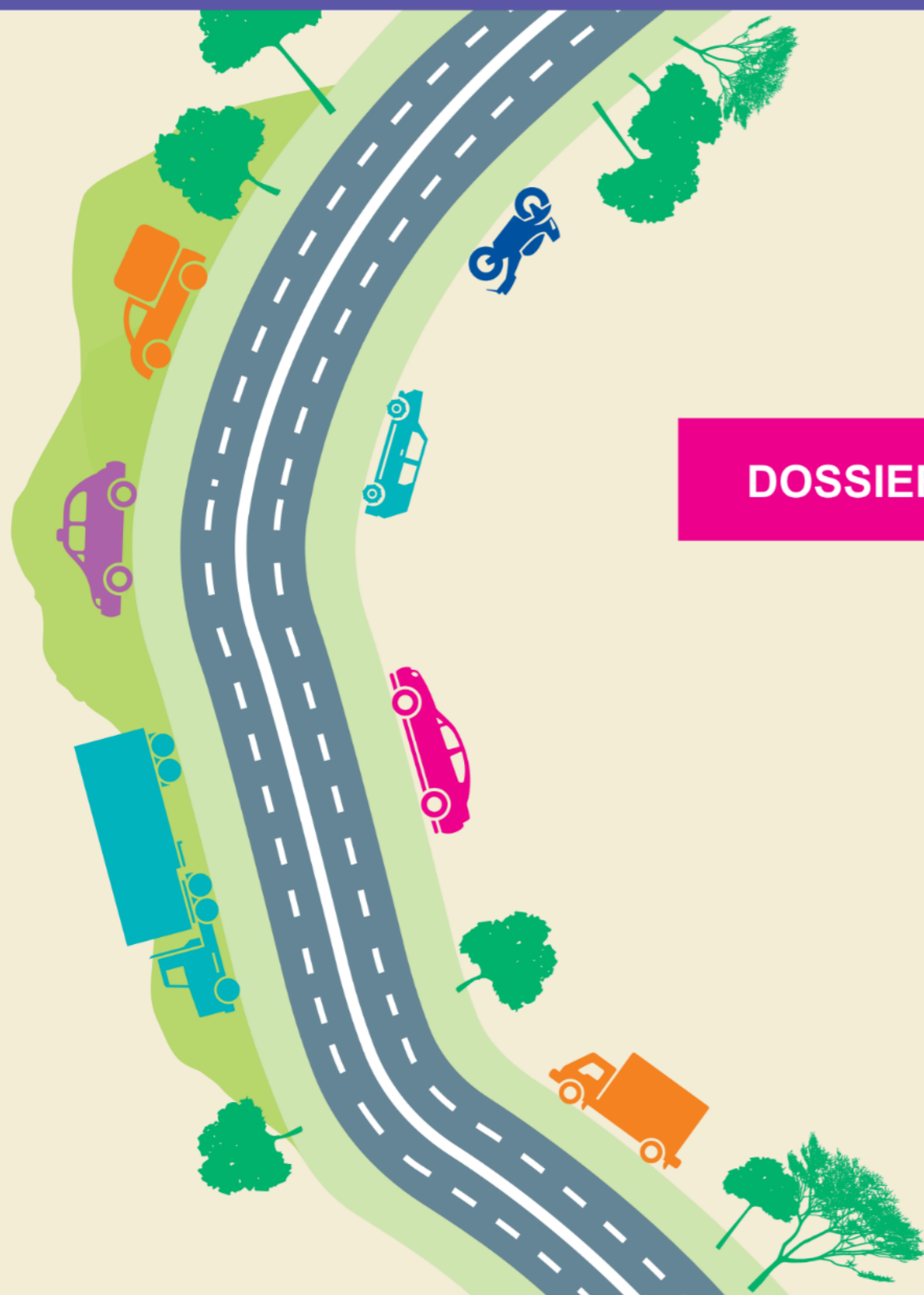
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Mémoire en réponse à l'avis de l'AE

www.contournement-ouest-nimes.fr



PREAMBULE

Depuis 20 ans, les acteurs territoriaux évoquent la nécessité d'un contournement routier à l'Ouest de l'agglomération de Nîmes, reliant la route d'Alès et l'A9. Le Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) est envisagé comme une infrastructure destinée à désaturer et requalifier la RN106 au droit de Nîmes.

Le présent dossier constitue le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, le projet de Contournement Ouest de Nîmes. Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires est le maître d'ouvrage de ce projet représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie).

Suite à de très nombreuses études en cours depuis 2000, le tracé de cette nouvelle route de contournement de la ville de Nîmes entre la RN106 et l'A9 a été retenu. Le projet comprend également un barreau de raccordement supplémentaire entre cette nouvelle route au droit de l'A9, et jusqu'à la RN113. Le tracé global de la route est donc d'environ 12 km.

Le projet du CONIMES vise donc la construction d'une route d'au moins une voie sur plus de 10 km. **A ce titre, l'opération est visée par le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :**

- 6. *Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.*
 - c) *Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.*

Une évaluation environnementale est prescrite pour le CONIMES, intégrée au dossier de Déclaration d'Utilité Publique du projet.

L'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont fait l'objet d'un premier avis de l'Autorité Environnement (AE) constituée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) - n°Ae : 2022-36 du 21 juillet 2022.

A la suite de cet avis, le dossier et la présente étude d'impact ont été mis à jour, les modifications du document associées. **Le présent document constitue le mémoire en réponse à cet avis.**

TABLE DES MATIERES

A. CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX 10

A.I.	CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	11
A.I.1.	Contexte du projet	11
A.I.2.	Présentation du projet et de ses aménagements	12
A.II.	PROCEDURES RELATIVES AU PROJET	16
A.III.	PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET RELEVES PAR L'AE.....	16

B. ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT..... 17

B.I.	CONSEQUENCES DU CONTENU DU PROJET POUR L'ETUDE D'IMPACT	18
B.II.	COMPLETUDE DU DOSSIER	19
B.III.	ETAT INITIAL.....	19
B.III.1.	Eaux souterraines et superficielles.....	19
B.III.2.	Inondations	20
B.III.3.	Incendies de forêt.....	22
B.III.4.	Milieus naturels.....	23
B.III.5.	Paysage et patrimoine.....	26
B.III.6.	Milieu humain	28
B.III.6.1.	Trafic et déplacements	29
B.III.6.2.	Air	32
B.III.6.3.	Bruit	33
B.III.6.4.	Scénario de référence - évolution de l'environnement en l'absence de projet	34
B.III.7.	Description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons des choix effectués ..	35
B.IV.	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT. MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	46
B.IV.1.	Milieu physique	46
B.IV.1.1.	Matériaux	46
B.IV.1.2.	Artificialisation.....	46
B.IV.1.3.	Eaux souterraines et superficielles.....	46
B.IV.1.4.	Risques naturels.....	48
B.IV.2.	Milieu naturel.....	52
B.IV.3.	Sites Natura 2000	54
B.IV.4.	Patrimoine culturel et paysage	55
B.IV.5.	Milieu humain	57
B.IV.6.	Trafic et déplacements. Qualité de l'air. Bruit	57
B.IV.7.	Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre	63
B.IV.8.	Effets cumulés	63

B.V.	ANALYSE SPECIFIQUE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	64
B.V.1.	Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation	64
B.V.1.1.	Évaluation socio-économique	65
B.VI.	SUIVI DU PROJET, DE SES INCIDENCES, DES MESURES ET DE LEURS EFFETS	65
B.VII.	RESUME NON TECHNIQUE	66

C. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU) 67

C.I.	PLU DE NIMES ET MILHAUD	68
C.II.	PLU DE CAVEIRAC	68

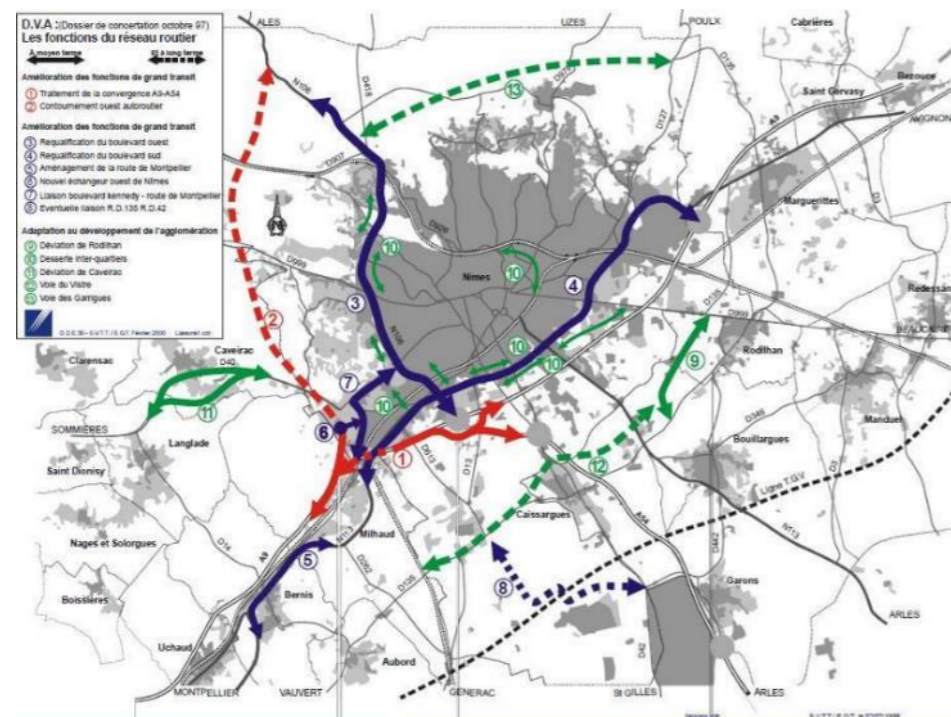
D. CONCLUSION 71

A. CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

A.I. CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

A.I.1. Contexte du projet

Selon l'étude d'impact, le Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) a son origine dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA) de Nîmes de 1999.



Le Contournement Ouest de Nîmes dans le DVA—Extrait du DVA, 1999 (Source: dossier).

Le contournement a fait l'objet d'une succession d'études d'opportunité de 2000 à 2017, avec pour objectif de relier Alès par une déviation à 2x2 voies de 12 kilomètres de la route nationale (RN) 106 jusqu'à un nouvel échangeur permettant d'accéder à l'autoroute A9 au sud-ouest de Nîmes. La mise à 2x2 voies de l'itinéraire au nord de Nîmes ayant été déclarée d'utilité publique, il est à 2x2 voies d'Alès jusqu'à La Calmette à quelques kilomètres au nord de Nîmes. L'État dispose de la maîtrise foncière pour achever cette mise à 2x2 voies. Sa finalisation serait conditionnée à la mise en place des cofinancements.

Le contournement a été inscrit en 2006 dans le premier schéma de cohérence territoriale (Scot) et le plan de déplacements urbains (PDU) de Nîmes. Les études, portées depuis 2008 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) d'Occitanie en charge de la maîtrise d'ouvrage pour l'État, ont également envisagé la requalification urbaine de la RN106 dans la traversée de Nîmes.

Il a ensuite fait l'objet d'une concertation entre le 27 février et le 7 avril 2017 au titre de l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme. À son issue, l'État en a confirmé l'opportunité et a fait le choix d'une première variante. Suite à des études complémentaires pour envisager d'autres variantes, en 2021, l'État a inclus dans le projet un barreau de raccordement à la RN 113 qui contourne Nîmes par le sud.

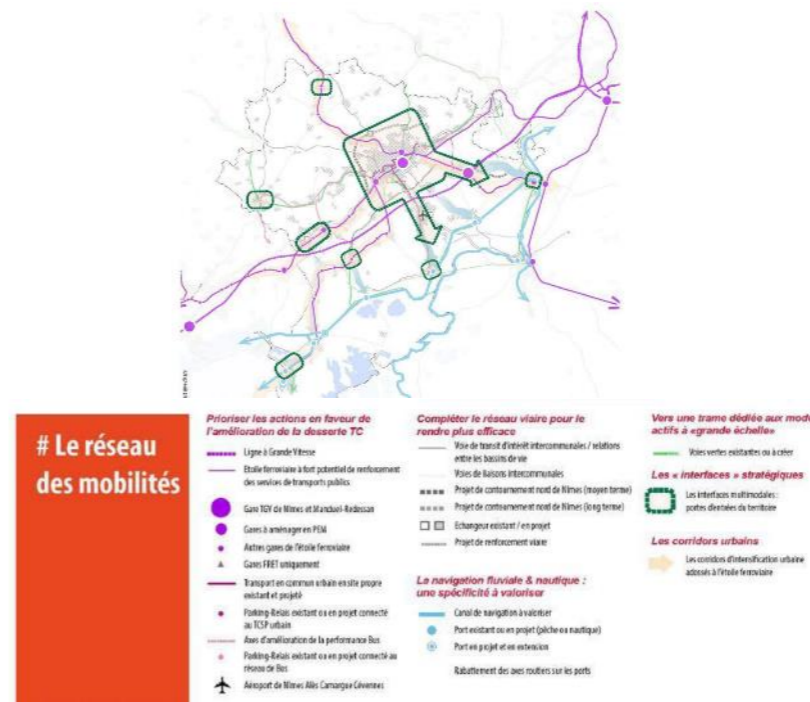
Ni les travaux successifs des comités d'orientation des infrastructures (2018, 2021), ni la loi d'orientation des mobilités n'y font référence. Le projet a, un temps, été inscrit dans des contrats de plan État-Région, seuls des crédits d'étude y sont actuellement programmés.

Réponse du maître d'ouvrage

Le CONIMES a fait l'objet d'une fiche adressée au comité d'orientation des infrastructures qui va rendre un avis le concernant.

Par ailleurs, compte tenu de l'avancement du projet et dans la perspective de conduire les procédures préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, le CONIMES a été inscrit au contrat de plan État-Région 2015-2020 afin de mener les études et le cas échéant de réaliser les premières acquisitions foncières

Le CONIMES est identifié dans le ScotSud Gard approuvé le 10 décembre 2019, comme une «infrastructure stratégique d'enjeu territorial à créer» et dans le projet de territoire Nîmes Métropole 2030, comme un axe faisant partie du «hub» métropolitain. Le PDU identifie le CONIMES comme axe routier d'intérêt national. Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot le présente également comme la moitié ouest d'un contournement qui se poursuivrait au nord de la ville. Selon le dossier, «la Déviation Nord de Nîmes est portée en parallèle du CONIMES par le Conseil Départemental du Gard dans un objectif de complémentarité des deux projets, avec une zone mutuelle d'insertion sur la RN 106», avec un horizon de réalisation prévu d'ici à 2028.



Le réseau des mobilités du Scot Sud Gard. Les repères des axes routiers et de la Calmette ont été ajoutés par les rapporteurs (Source: PADD du Scot)

Selon le dossier également, l'objectif majeur est de désaturer la RN 106 au droit de Nîmes; les autres objectifs poursuivis sont :

- «Mieux organiser les déplacements à l'échelle du sillon gardois ;
- Assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN 106 en offrant une possibilité de requalification de l'itinéraire actuel».

Réponse du maître d'ouvrage

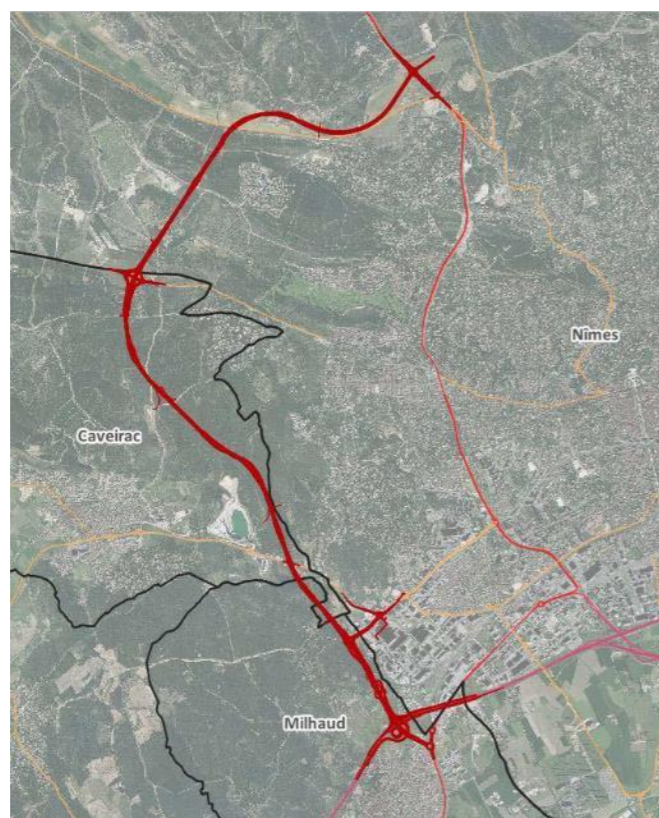
L'avis de l'AE n'appelle aucune réponse de la part du maître d'ouvrage.

A.I.2. Présentation du projet et de ses aménagements

Le projet est constitué d'une route nouvelle à 2x2 voies de 12,3 km environ et de six points d'échange avec le réseau routier existant : branchement sur la RN 106 au nord de Nîmes qui « assurera également les possibilités de liaison vers le projet de Déviation Nord de Nîmes » à proximité du camp des Garrigues, échangeurs avec les routes départementales RD999 (route de Sauve) et RD40 (route de Sommières). Au sud du tracé, un nouvel échangeur avec l'autoroute A9, à environ trois kilomètres à l'ouest de l'échangeur avec l'A54 vers Arles, permettra les échanges avec le CONIMES vers le nord et un nouveau barreau au sud permettra de rejoindre la RN113 (sans échange avec l'A9).

Le projet s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Pour l'accès à l'autoroute, deux gares de péage avec parkings seront créées entre la RD 40 et l'A9. Le tracé crée ainsi une voie parallèle à la RN 106 à l'ouest de Nîmes. La vitesse y sera limitée à 110 km/h au nord de la RD 40 et à 70 km/h au sud.



Tracé indicatif retenu (source: dossier)

Le projet comprend également 49 ouvrages d'art (12 pour la réalisation des échanges dont un avec un ouvrage hydraulique, 9 rétablissements routiers dont 4 pistes de défense des forêts contre l'incendie (DFCI), 2 rétablissements avec un ouvrage hydraulique et 3 avec un passage à faune, 28 ouvrages nouveaux spécifiques pour la transparence hydraulique et la faune). Six ouvrages d'art sont considérés comme non courants (franchissement de l'autoroute et des voies ferrées et franchissement de la zone inondable de la Pondre au nord de la RN 113).

L'insertion du projet au sud, dans un secteur où le bâti et les infrastructures la rendent très contrainte, est pour l'instant mal décrite par le dossier, qui ne représente que chaque franchissement individuellement, alors que la combinaison des échangeurs va nécessiter de positionner les infrastructures ferroviaires et routières sur deux voire trois niveaux. Une représentation en trois dimensions est souhaitable pour pouvoir appréhender la complexité du nœud et les hauteurs respectives des infrastructures.

L'Ae recommande de présenter, de façon complète et sous plusieurs angles, le mode de raccordement du CONIMES à l'A9 et à la RN 113 en tenant compte des voies ferrées. Vingt-et-un bassins de rétention assureront collecte et traitement des eaux pluviales de la plateforme. Le dossier en fournit un schéma de principe détaillé.

Les travaux sont prévus à partir de 2023 pour une mise en service en 2028.

Réponse du maître d'ouvrage

Le schéma de l'échangeur sud est complété (Pièce C – notice explicative – A.IV.2.1.4 ; pièce E – Etude d'impact - A.IV.2.1.4) avec la prise en compte des voies ferrées (figurée par une ligne verte sur le plan ci-dessous) et du rétablissement de la route de Milhaud.

La section courante du CONIMES franchira en remblai l'A9, la bretelle en configuration d'anse, la voie ferrée et la route de Milhaud. La hauteur de remblai du CONIMES sera d'environ 10m pour ces 4 franchissements.

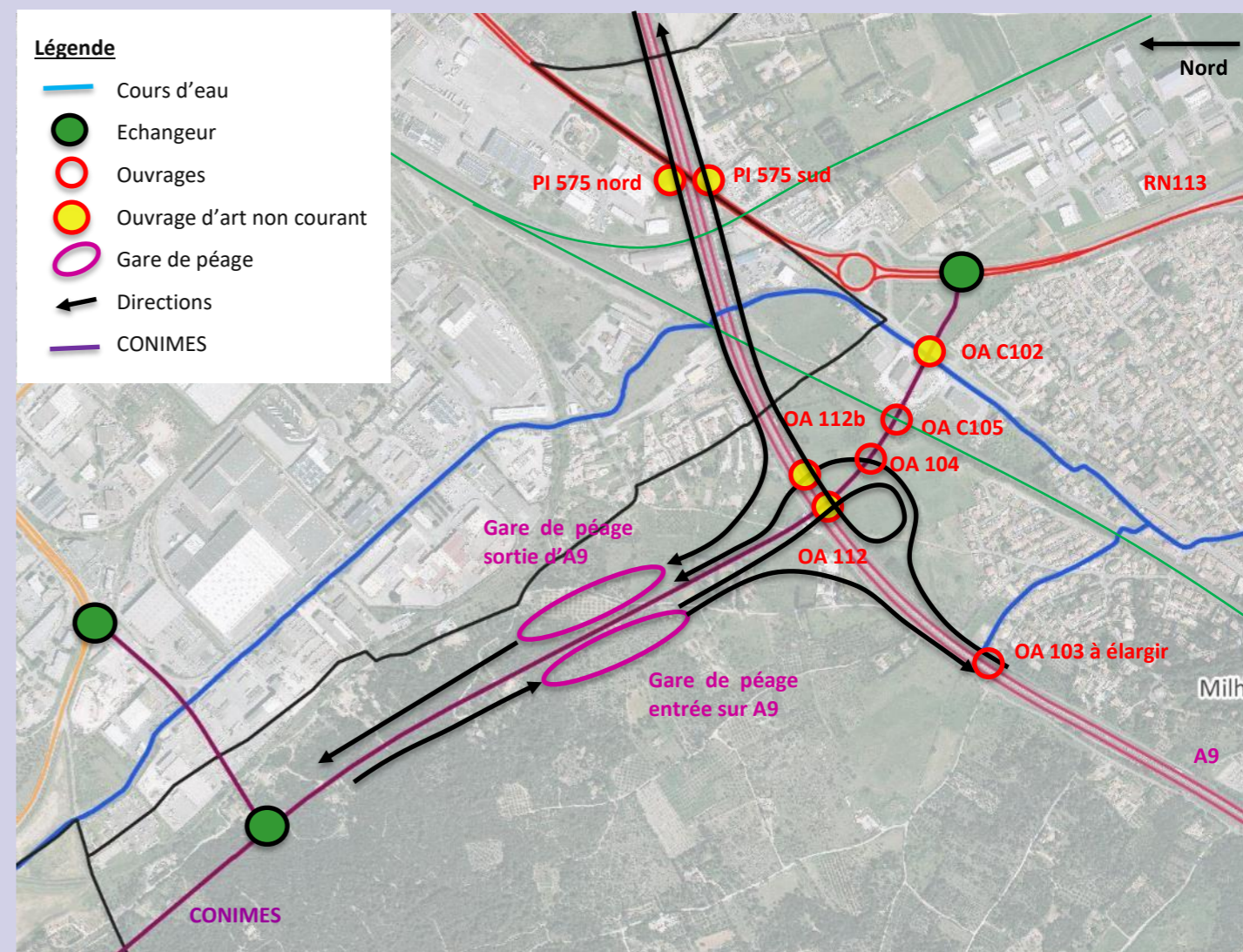


Schéma de l'échangeur sud sur l'A9

Les annexes nécessaires au chantier (pistes d'accès, aires de travaux ou de dépôt de matériaux) font partie du projet mais ne sont pas présentées. Quelques informations sont fournies dans l'analyse des incidences sur les eaux souterraines : une base principale est envisagée au niveau de la gare de péage ; la base secondaire n'est pas encore localisée (« en dehors de la zone de vulnérabilité souterraine forte du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes »). Ces éléments sont fonctionnellement indispensables au projet.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la présentation des pistes d'accès, des aires de travaux ou de dépôt de matériaux, lesquels font partie du projet, et par l'analyse des incidences sur l'environnement pour en déduire les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui seraient nécessaires.

Réponse du maître d'ouvrage

Les emprises prévues dans le dossier comprennent les surfaces spécifiques qui permettront d'aménager les zones nécessaires aux travaux (pistes, aires de stockage, etc.) au sein des emprises, sans besoin complémentaire. Ainsi ces surfaces ont fait l'objet de la démarche d'évitement, de réduction et de compensation. La localisation de ces zones sera affinée lors des phases de conception détaillée du projet et des mesures de réduction et/ou de compensation spécifiques pourront être définies le cas échéant dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Sont prévus en particulier :

- 110m de largeur sur près de 500ml à l'est de la carrière : secteur pressenti pour la plateforme de concassage
- plus de 180m de largeur sur plus de 500ml au niveau de la future gare de péage : emplacement pour la base vie principale
- zone de 60m x 250m au niveau de l'échangeur avec la RN106 non utilisée : emplacement pour une base vie secondaire

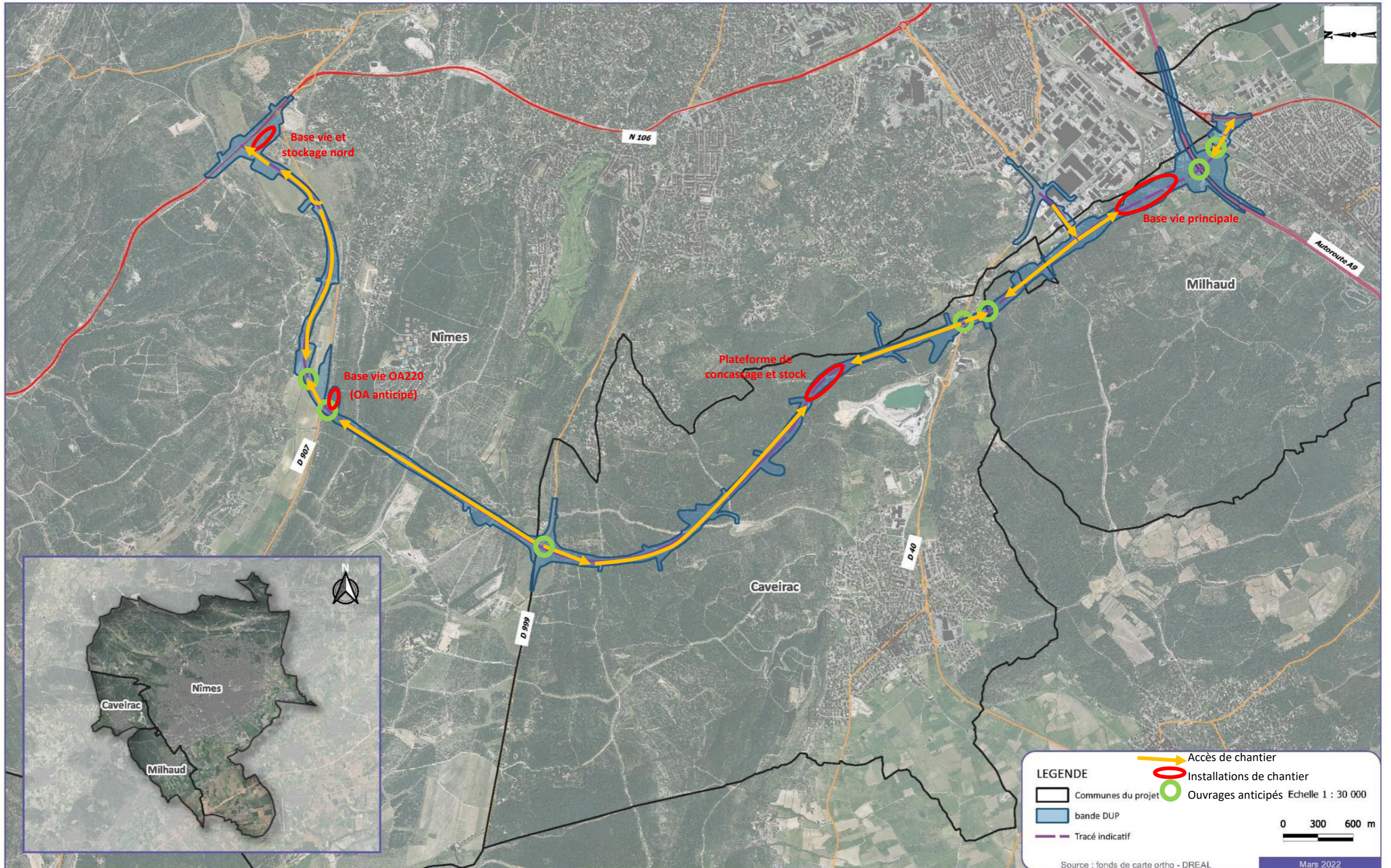
Ces zones serviront de base vie, de stockage de matériaux et aires de travaux. En ce qui concerne les matériaux de remblai, ils seront mis en place à l'avancement de l'excavation des déblais. Pour ces mouvements importants de matériaux :

- la réalisation avancée d'un certain nombre d'ouvrages d'art énumérés dans le dossier facilitera ces transferts
- une piste de chantier sera réalisée d'un bout à l'autre du projet sur le tracé du CONIMES.

Ces zones sont présentées en page suivantes. Elles ont été intégrées en pièce E - étude d'impact – A.VI.4.3.

Accès de chantier et installations

Groupement : Presents, Cereg, Horizon Conseil, SIAM Ingénierie, XD Architecture, Arcadi, Naturalia



Le dossier fournit un tableau des projets d'aménagement dans la zone d'étude ; leur horizon de réalisation est indiqué. Plusieurs d'entre eux pourraient devoir être considérés comme constitutifs du même projet :

- Déviation Nord de Nîmes ;
- Requalification de la RN 106 dans la traversée de Nîmes : elle n'est pas décrite dans le dossier et est renseignée comme « non planifiée ». Certaines options sont néanmoins envisagées dans l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact ;
- Voie verte, correspondant à l'aménagement d'une ancienne voie ferrée le long de la RD 40 (« avant 2028 ») ;
- « Parc relais au niveau du futur piquage du barreau du CONIMES (« non planifié ») », distinct du parking prévu dans le projet à la hauteur de la gare de péage.

L'étude de trafic du dossier et l'étude d'impact reposent sur des hypothèses étroitement dépendantes des deux premiers aménagements (Déviation Nord de Nîmes dans le scénario de référence –voir critique ci-après -, reports de trafic de la RN106 justifiant la rentabilité socioéconomique du projet, pris en compte dans l'analyse des effets du projet en termes de bruit et de qualité de l'air). Le coût du projet de Contournement Ouest de Nîmes est d'ailleurs présenté en incluant celui de la requalification de la RN106 ; il est estimé à 250 millions d'euros TTC aux conditions économiques de juillet 2021. Une participation du Département du Gard est prévue à hauteur de 90 millions d'euros.

Au regard de la finalité, des caractéristiques, de la localisation et des liens des deux premiers aménagements de cette liste avec le CONIMES et compte tenu des horizons de réalisation envisagés, ces aménagements font partie du même projet et doivent faire l'objet d'une étude d'impact les prenant en compte. Les conclusions à en tirer pour l'étude d'impact sont précisées dans le chapitre 2.

L'Ae recommande de décrire les caractéristiques de la Déviation Nord de Nîmes et de la requalification de la RN 106, qui font partie du même projet que le CONIMES.

Réponse du maître d'ouvrage

La description des caractéristiques de la requalification de la N106 est présentée dans le rapport *"Etude de trafics – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP"*, annexé à la pièce G « Evaluation socio-économique » du dossier transmis pour avis.

Les caractéristiques de la Déviation Nord de Nîmes sont décrites succinctement en paragraphe 6.6.1 de ce même rapport, ainsi que l'ensemble des projets routiers retenus dans le réseau de référence. Des compléments et précisions ont été apportés dans la reprise du rapport *"Etude de trafics – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP"*

Les caractéristiques de ces projets sont également reprises dans l'étude d'impact.

Toutefois, le Contournement Ouest de Nîmes - sous maîtrise d'ouvrage État - et la Déviation Nord de Nîmes - sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Gard - sont deux projets routiers indépendants dont les fonctionnalités et les objectifs sont propres et distincts entre eux.

Le Contournement Ouest de Nîmes est une liaison entre la RN106 au Nord et l'autoroute A9 au Sud. Elle assure également la liaison jusqu'à la RN113 par le biais d'un barreau mutualisé.

Les principaux objectifs du CONIMES sont :

- * Contribuer aux politiques de déplacements mises en œuvre à l'échelle régionale en améliorant les déplacements régionaux (assurer les raccordements des flux transit à l'A9, de grands échanges à la RN 113, améliorer l'accessibilité à la gare TGV et à l'aéroport) ;
- * Mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'Ouest du territoire nîmois (assurer la lisibilité et la fonctionnalité du système d'échange routier (hiérarchisation des voies, positionnement des points d'échange) et faciliter les échanges Alès/Nîmes et internes à l'agglomération nîmoise, améliorer l'accessibilité des secteurs Nord et Ouest, désenclaver la zone industrielle de Saint Césaire, améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours sur le nouvel axe vers et depuis l'A9 ainsi que sur les autres voiries dont notamment la RN 106);
- * Assurer la cohérence globale des systèmes de transport en faveur de l'intermodalité (offrir la possibilité de requalification de la RD 40 et la RN 106 dans la traversée nîmoise, développer des transports collectifs sur site propre, favoriser l'accès aux autres modes de transport (ferroviaire, transport en communs urbains) et aux pôles d'échange, organiser les entrées d'agglomération à partir de pôles d'échange multimodaux) ;

* Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN106 actuelle (boulevard Ouest) (reporter le trafic de transit et notamment de poids lourds sur le projet du Contournement Ouest de Nîmes, offrir une possibilité de requalification de la RN 106 en faveur des transports collectifs et des modes doux, réduire les nuisances notamment sonores).

La Déviation Nord de Nîmes ne répond pas à ces objectifs, elle vise principalement à créer une liaison directe entre le couloir Rhodanien et le pays Cévenol. Ainsi, ses principes d'aménagements et ses fonctions sont différents de ceux du CONIMES. La seule interface entre les deux projets routiers tient à la localisation du point d'échange avec la RN106 existante au nord de Nîmes déterminée de manière à être compatible avec les deux projets et dont la localisation prend en compte les enjeux environnementaux.

De plus, le projet porté par le Conseil Départemental est encore à un niveau d'étude insuffisamment avancé pour être considéré comme stabilisé. En conséquence, il n'est pas possible à ce stade d'intégrer dans le périmètre de l'étude d'impact du CONIMES, les éléments de la DNN qui se trouve en retard de phase par rapport au CONIMES.

Toutefois, dès lors que l'avancement du projet le permettra, le projet de DNN donnera lieu à une étude d'impact et le Conseil Départemental du Gard prendra en compte dans l'étude d'impact de la DNN les éventuels effets cumulés au regard du projet du CONIMES.

La mise en service du CONIMES en 2028 permettra une baisse significative du trafic (d'environ 30 % à 60% selon les sections) et des points de saturation présents sur la **RN 106 actuelle**, permettant une fluidification des conditions de circulation.

Elle offrira donc la possibilité aux collectivités locales de s'approprier l'actuelle plateforme routière en requalifiant la RN 106 dans la traversée de Nîmes et en développant les transports collectifs et les modes doux par le biais de sites dédiés. Ainsi, comme pour la DNN, les objectifs de requalification de l'actuelle RN106 dans la traversée de Nîmes sont distincts de ceux du CONIMES.

Comme pour le projet de DNN, en l'absence d'un projet urbain de requalification de l'actuelle RN106, il n'est pas possible à ce stade d'apprécier les impacts de la transformation de la plate-forme en boulevard urbain.

En revanche dans le scénario de référence du CONIMES, le pincement de l'actuelle RN 106 a été retenu (réduction des capacités de circulation avec remise en état de la voirie) pour être adapté à sa nouvelle vocation de desserte locale (travaux pris en charge dans le cadre du CONIMES) et en attente des futurs travaux de requalification par les collectivités. Ainsi, afin de tenir compte des futurs aménagements sur la RN106 actuelle, ces hypothèses sont d'ores et déjà prises en compte dans le projet du CONIMES et notamment dans l'étude de trafic et l'étude socio-économique.

Ainsi, la Déviation Nord de Nîmes et la requalification de la RN106 ne peuvent pas s'entendre comme un même projet au sens du code de l'environnement.

En conséquence, la notion de programme ou de projet commun ne s'applique pas à l'ensemble de ces trois projets qui bien qu'interconnectés restent totalement indépendants et distincts de par leur nature, leurs principes d'aménagement, leurs fonctions et leurs objectifs.

A.II. PROCEDURES RELATIVES AU PROJET

Le dossier est présenté dans le cadre de la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet et des mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes.

Le projet est soumis à évaluation environnementale (rubrique 6 a) « *Constructions d'autoroutes et de voies rapides* » de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement. Le dossier comporte une étude d'impact, incluant des volets spécifiques aux infrastructures de transport, une évaluation socioéconomique et une étude préalable sur l'économie agricole.

Conformément à l'article L.414-4 du Code de l'environnement, le dossier doit comprendre une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. À ce stade, il ne comprend qu'une évaluation simplifiée qui conclut à la nécessité de réaliser une évaluation complète. Cette évaluation complète est requise dès la première demande d'autorisation.

L'Ae recommande de présenter dans le dossier une évaluation complète des incidences du projet sur les sites Natura 2000 potentiellement concernés.

Réponse du maître d'ouvrage

Il est rappelé en premier lieu qu'aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie et correspondant à un périmètre de 500 m à 1,5 km de largeur autour de la zone de projet, soit une surface conséquente de 1 376 hectares.

Les trois zones Natura 2000 les plus proches du périmètre d'étude élargie sont situées respectivement à :

- 1,4 km pour la ZPS FR9112031 : Camp des Garrigues ;
- 2,7 km pour la ZSC (ou SIC) FR9101395 : le Gardon et ses Gorges (et la ZPS FR9110081 Gorges du Gardon) ;
- 2,9 km pour la ZPS FR3112015 : Costière Nîmoise.

Sur ces trois zones Natura 200, seule la ZPS du camp des garrigues est susceptible d'être impactée de manière significative par le projet. Cette zone est située non loin de l'aire d'étude et rassemble des habitats similaires. Les espèces et populations qui y sont rencontrées, sont globalement similaires, et connectées avec la zone d'étude du projet. Cela concerne notamment le Milan noir, le Circaète Jean-le-Blanc, le Grand-duc d'Europe et l'Alouette lulu. Le projet présente un impact faible sur les deux autres sites Natura 2000.

Le dossier présenté à l'enquête publique a été complété en pièce E -Annexe à l'étude d'impact – Annexe n°2, par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000. Le degré de précision de ce document est proportionné au niveau de définition actuel du projet au stade de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Il a vocation à être complété et précisé ultérieurement lors de la phase de conception détaillée du projet, qui donnera lieu à des investigations environnementales complémentaires dans la perspective de l'autorisation environnementale.

Ainsi, au stade actuel de la procédure *réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique* du CONIMES, le niveau de précision de ce dossier est en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle et permet un premier niveau de définition des incidences Natura 2000 et des mesures associées. Il s'agit donc à ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichement, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Une enquête publique est prévue à partir de la fin octobre 2022.

Le projet étant porté par un service du ministère chargé de l'environnement, l'Ae est l'autorité environnementale compétente pour rendre l'avis sur le dossier présenté (cf. le 2° de l'article R.122-6 du Code de l'environnement). L'Ae ayant été saisie au titre de l'article R. 122-27 du Code de l'environnement, le présent avis porte également sur les évaluations environnementales de la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant notamment une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation relative aux espèces protégées, sera présentée ultérieurement.

Réponse du maître d'ouvrage

L'avis de l'AE n'appelle aucune réponse de la part du maître d'ouvrage.

A.III. PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET RELEVÉS PAR L'AE

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

- la biodiversité (habitats naturels et espèces, continuités écologiques), en particulier pour plusieurs espèces faisant l'objet de plans nationaux d'action (Aigle de Bonelli, Piesgrièche, Lézard ocellé, etc.),
- les risques d'inondation et d'incendie de forêt,
- les eaux superficielles et souterraines,
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols,
- le paysage,
- les incidences liées au trafic (émissions de gaz à effet de serre, bruit et pollution de l'air, sécurité routière).

La création d'un nombre important d'échangeurs risque d'induire, indirectement, un développement important de l'urbanisation à l'image des effets de la RN 106 actuelle.

Réponse du maître d'ouvrage

Les modifications des documents d'urbanisme réalisées dans le cadre de la présente procédure ont pour seul et unique objectif de permettre la réalisation du projet. Ainsi, les modifications envisagées n'introduisent pas l'ouverture de nouvelles zones au développement urbain.

B. ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

B.I. CONSEQUENCES DU CONTENU DU PROJET POUR L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact ne porte que sur le CONIMES. Si l'horizon de réalisation de la requalification de la RN 106 est pour l'instant «non planifié» selon le dossier, celui de la Déviation Nord de Nîmes est concomitant de celui du CONIMES. Selon l'article L. 122-1-1 III du Code de l'environnement, «les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet».

L'étude d'impact doit donc, dès cette première demande d'autorisation, aborder l'ensemble des composantes du projet en adaptant le niveau de détail au degré d'avancement de chacune d'entre elles, renvoyant à leurs demandes d'autorisation respectives les actualisations éventuellement nécessaires de l'étude d'impact. Au vu des informations disponibles, elle pourrait s'appuyer sur quelques hypothèses de base, d'ailleurs nécessaires pour l'analyse de plusieurs incidences, pour ce qui concerne la requalification de la RN 106 ; au regard de l'état d'avancement de la déviation nord de Nîmes, elle devrait en revanche intégrer des informations beaucoup plus détaillées la concernant. L'Ae relève que l'étude de trafic inclut la Déviation Nord de Nîmes dans le scénario de référence, ce qui constitue un biais majeur pour l'ensemble de l'étude d'impact, d'autant plus que les procédures la concernant sont encore moins avancées.

L'AE recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet, incluant la requalification de la RN 106 et la déviation nord de Nîmes, d'exclure cette dernière du scénario de référence et d'actualiser l'étude d'impact chaque fois que nécessaire pour les autorisations de ses différentes composantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Conformément au A.I.2 ci-dessus, la notion de programme ou de projet commun ne s'applique pas à l'ensemble des trois projets (CONIMES, DNN et requalification de la RN106) qui bien qu'interconnectés restent totalement indépendants et distincts de par leur nature, leurs principes d'aménagement, leurs fonctions et leurs objectifs. **Ainsi**, l'enquête publique porte sur le projet du CONIMES. L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête porte sur des périmètres d'études adaptés aux différentes thématiques.

En ce qui concerne les études de trafic, le choix qui a été fait est d'étudier les effets du CONIMES seul, en introduisant une réduction de la capacité de circulation sur l'actuelle RN106 (préalable indispensable à un futur aménagement en boulevard urbain de la RN106). La Déviation Nord de Nîmes (DNN) a été intégrée au modèle en tant qu'opération distincte du CONIMES. Dans l'étude de trafic réalisée initialement par le CEREMA, la DNN est intégrée dans le scénario de référence avec une mise en service antérieure à celle du CONIMES (2028). L'option de projet de l'étude de trafic du Contournement Ouest de Nîmes intègre la réduction de capacité et de vitesse de l'actuelle RN106. En l'absence d'un programme de requalification de la RN106 porté par les collectivités, les hypothèses sur les caractéristiques de la réduction de capacité de la RN106 sont présentées dans le paragraphe 6.4.2 de l'étude de trafic (pièce E – Annexes à l'étude d'impact – Annexe n°3) du rapport du CEREMA, à savoir :

Section	Statut Actuel / futur	Etat Actuel / futur	Longueur	Profil en travers (actuel / futur)	Capacité (uvp/h/sens) (Actuelle / future)	Vitesse (Actuelle / future)
Entre échangeurs D999/RN106 (trémis rte de Sauve) – D640 /RN106 (giratoire Kennedy)	Réseau routier national	RN 106	1,9 km	4 voies urbaines	2400	70 km/h
	Voirie locale	Boulevard urbain		2 voies urbaines	1400	50 km/h
Entre échangeur D640 /RN106 (giratoire Kennedy) et RN113 / RN106 (giratoire d'accès vers A9 Nîmes Ouest)	Réseau routier national	RN 106	1,45km	4 voies urbaines	2400	50 km/h
	Voirie locale	Boulevard urbain		2 voies urbaines	1400	30 km/h

Suite à l'avis de l'Ae et afin de conforter le projet soumis à l'avis du public, outre l'étude initiale, un test de sensibilité supplémentaire a été réalisé permettant d'étudier les effets du « CONIMES seul » avec une mise en service de la DNN en référence décalée dans le temps, après le CONIMES.

Ce test de sensibilité prévoit de maintenir la DNN en option de référence mais de décaler dans le temps sa mise en service à un horizon plus lointain que celle du CONIMES, au-delà de 2033. Il permet d'intégrer les incertitudes relatives à la date de mise en service de la DNN (compte tenu des procédures moins avancées sur la DNN par rapport au CONIMES comme le souligne l'Ae) et d'estimer les effets sur le CONIMES d'une mise en service postérieure de la DNN.

Les simulations de l'option de référence sont identiques à celles réalisées dans le cadre de la demande de l'Ae aux horizons 2028 et 2033 (sans DNN) et à celles du dossier initial soumis à l'avis de l'Ae aux horizons 2048 et 2070 (avec DNN).

Pour ce test de sensibilité, les options de projet ont été réactualisées pour les horizons **2028** et **2033** pour lesquels seul le CONIMES sera en service, et de l'étude du dossier initial pour les horizons **2048** et **2070** ont été reprises.

Ce test supplémentaire vient donc compléter l'étude de trafic du dossier initial, par une simulation et une exploitation supplémentaire (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°3 – partie 17.1.1).

Le tableau de synthèse des scénarios de référence est le suivant :

Année de projection	Option de référence	Option projet
Dossier initial (soumis à l'avis de l'Ae) : CONIMES seul (DNN en scénario de référence)		
2028	DNN	CONIMES seul (avec DNN déjà en service)
2033	DNN	CONIMES seul (avec DNN déjà en service)
2048	DNN	CONIMES seul (avec DNN déjà en service)
2070	DNN	CONIMES seul (avec DNN déjà en service)
Test de sensibilité supplémentaire suite à l'avis de l'Ae intégré dans le dossier soumis à l'enquête du public		
2028	Sans DNN	CONIMES seul (sans DNN en service)
2033	Sans DNN	CONIMES seul (sans DNN en service)
2048	Avec DNN	CONIMES seul (avec DNN en service)
2070	Avec DNN	CONIMES seul (avec DNN en service)

Par ailleurs, il est important de noter que le Conseil Départemental du Gard, maître d'ouvrage de DNN, a confié au CEREMA la réactualisation des études de trafic de la DNN produites en 2014 sur la base de l'outil de modélisation construit en 2018 dans le cadre des études préalables du Contournement Ouest de Nîmes par le CEREMA pour l'État. Cette réactualisation permettra de venir alimenter l'étude d'impact dans l'objectif d'aboutir ensuite à un dossier d'enquête publique. L'utilisation et l'exploitation d'un même modèle de trafic pour ces deux projets structurant de l'agglomération nîmoise permet d'assurer une cohérence entre les résultats produits par chacune des études des deux projets.

Il est précisé que l'absence de la DNN (cf. test de sensibilité) fait varier le trafic de moins de 5% sur les sections du CONIMES. Cette variation peut être négative (-800 véh/j sur la section nord) et positive (+800 véh/j sur la section centrale) au regard des combinaisons de reports d'itinéraires possibles que génère la présence ou non de la DNN.

En tout état de cause, il est également important de noter que les indicateurs de rentabilité calculés pour ces scénarios sont quasi-identiques, démontrant que **l'échéance de la mise en service de la DNN ne remet pas en cause la rentabilité socio-économique positive du CONIMES. Cette conclusion vient conforter l'indépendance des deux projets en termes d'objectifs.**

L'étude d'impact retient une «zone d'étude de référence» d'environ 500 mètres de part et d'autre de l'axe, qu'elle affine ou élargit selon les thématiques, en l'argumentant (50 mètres de part et d'autre de l'axe pour la zone «d'étude écologique fine»). Elle se focalise sur le CONIMES. La zone d'étude air-santé comprend la RN 106, ainsi que les trois premiers kilomètres de la Déviation Nord de Nîmes –actuellement un secteur de garrigue –, selon une logique non cohérente. Les zones d'étude devraient donc être complétées pour couvrir l'ensemble du projet. L'analyse des milieux naturels distingue l'aire d'emprise et l'aire d'influence qui varient en fonction des taxons considérés et des sections du tracé routier analysées.

B.II. COMPLETUDU DU DOSSIER

Au stade d'une demande de Déclaration d'Utilité Publique, certains volets de la demande et de l'étude d'impact sont d'ores et déjà assez précis, quand d'autres sont manifestement incomplets voire erronés, indices d'une présentation trop précoce du dossier. Les choix attendus sur la requalification de la RN 106 et sur la Déviation Nord de Nîmes ne permettent pas au maître d'ouvrage de justifier tous les choix du dossier et entachent d'incertitudes importantes l'analyse des incidences et des effets socioéconomiques du projet.

Pour ce qui concerne le seul périmètre du CONIMES, l'analyse de l'état initial dans l'étude d'impact est d'ores et déjà développée de façon satisfaisante sur l'aire d'emprise, à l'exception notable des incidences liées aux trafics, et peut être aisément complétée. Le dossier méconnaît plusieurs schémas, plans ou programmes approuvés récemment et opposables au projet. En revanche, l'analyse des incidences reste, pour certaines questions importantes, à un niveau de généralité qui ne permet pas de démontrer la faisabilité du projet et d'établir de façon suffisamment argumentée le bilan de ses avantages et de ses inconvénients. C'est notamment le cas de l'analyse des incidences sur les milieux naturels et les sites Natura 2000, présentée dans les annexes dédiées comme «préalable» ou «simplifiée», qui ne permet pas de caractériser, même sous la forme d'ordres de grandeur, les atteintes potentiellement majeures à ces milieux sur l'aire d'influence, de surcroît cumulées avec celles d'autres projets.

À ce stade, les éléments du dossier présentés à l'Ae ne comportent pas les éléments minimaux nécessaires à la démonstration de l'utilité publique du projet, à la non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000, en particulier concernant les espèces et habitats naturels ayant conduit à la désignation de ces sites, et à la justification des atteintes aux espèces protégées affectées par le projet. Un dossier repris en profondeur et substantiellement complété devra être de nouveau présenté à l'Ae.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments nécessaires à la justification des atteintes aux espèces protégées et évaluer celles portées aux sites Natura 2000 et de lui représenter ensuite le dossier complété pour avis avant enquête publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier présenté à l'enquête publique a été complété par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000 (pièce E -Annexe à l'étude d'impact – Annexe n°2). Le degré de précision de ce document est proportionné au niveau de définition actuel du projet au stade de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Il a vocation à être complété et précisé ultérieurement lors de la phase de conception détaillée du projet, qui donnera lieu à des investigations environnementales complémentaires dans la perspective de l'autorisation environnementale.

Ainsi, au stade actuel de la procédure réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Contournement Ouest de Nîmes, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle et permet un premier niveau de définition des incidences Natura 2000 et des mesures associées. Il s'agit donc à ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichage, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Conformément à la réglementation en vigueur, la demande d'autorisation environnementale sera alors instruite préalablement au commencement des travaux.

B.III. ETAT INITIAL

Le CONIMES traverse au nord le secteur des garrigues nîmoises, entaillé par des «cadereaux» et des «combes». Dans sa partie sud, il suit le lit et la zone d'expansion des crues de la Pondre jusqu'à la zone industrielle de Saint-Césaire pour atteindre les infrastructures routières et ferroviaires du sillon gardois, dans les faubourgs de Nîmes sur la commune de Milhaud.

B.III.1. Eaux souterraines et superficielles

La plus grande partie du tracé concerne la masse d'eau souterraine FRDG 117 «Calcaires du crétacé supérieur des garrigues nîmoises» au nord de la faille de Nîmes située au sud de la zone d'étude. C'est une nappe en grande partie libre, affleurante. Au sud de la faille de Nîmes, cet aquifère, dont la gestion est régie par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Vistre, Nappes de Vistrenque et Costières approuvé par arrêté préfectoral le 14 avril 202011, est recouvert par les formations tertiaires de la plaine de la Vistrenque (FRDG 101 «Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières»), considéré comme semi-captif ou captif. Cette masse d'eau est une ressource d'intérêt économique patrimonial majeur pour l'alimentation en eau potable du secteur (et dans les communes à l'aplomb de la nappe, pour les usages industriels et pour l'irrigation).

Ces deux masses d'eau sont en bon état quantitatif ; la seconde est en état chimique médiocre du fait des pollutions agricoles (nitrates, pesticides) avec une dérogation pour non-atteinte du bon état pour 2027.

Seule la masse d'eau FRDG 531 («Argiles bleues du pliocène inférieur de la vallée du Rhône») à l'extrémité sud du projet à la hauteur de la RN 113 correspond en réalité à une couche d'argile.

Les points d'eau et pompes d'alimentation en eau potable sont localisés. Les périmètres de protection éloignée de deux captages (puits du stade de Milhaud, captage de Trièze Terme) sont en limite sud-ouest de la zone d'étude. La piézométrie est très dépendante des apports météoriques (jusqu'à 10 mètres de battement sur certains piézomètres).

La vulnérabilité des eaux souterraines est considérée comme «très forte» au nord de la RD 999 au droit du bassin d'alimentation de la Fontaine de Nîmes, «forte» au sud de la RD 40 en lien avec les périmètres de protection de captages et seulement «moyenne» entre les deux. Elle revêt un intérêt majeur pour la réalimentation de la nappe de la Vistrenque.

La plupart des cours d'eau ont un régime hydrologique intermittent. L'ensemble des bassins versants est recensé. En cohérence avec l'analyse relative aux eaux souterraines, la plupart des eaux superficielles présentent une vulnérabilité «forte» ou «très forte». La Pondre, masse d'eau fortement modifiée, a fait l'objet de travaux morphologiques importants suite à des inondations en 1988 (reprofilage, chenalisation en zone urbaine, bassins de rétention) et est exposée aux pollutions liées aux ouvrages routiers. L'atteinte du bon état écologique était prévue à l'échéance 2027 dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021, cet objectif est confirmé dans le nouveau Sdage 2022-2027 ; le dossier ne décrit pas les éventuels dispositifs d'assainissement existants, en particulier ceux des principales infrastructures routières (A9, RN 106, RN 113) ni les mesures prévues pour améliorer les paramètres déclassant la masse d'eau (matières organiques oxydables, pesticides).

L'Ae recommande de mettre à jour la description des objectifs des masses d'eau de la zone d'étude et de préciser les dispositifs et mesures de gestion éventuelles visant à atteindre le bon état en 2027.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier a été mis à jour afin d'intégrer les nouveaux état et objectifs des masses d'eau sur la zone d'étude, actualisés lors de la mise à jour du SDAGE Rhône Méditerranée Corse (RMC) pour la période 2022-2027. Les évolutions du SDAGE RMC entre la période 2016-2021 et 2022-2027 ont été intégrées à l'analyse globale des scénarios du territoire. L'analyse de la compatibilité avec la SDAGE a également été modifiée (Pièce E – étude d'impact – B.II.4.3 ; B.II.5.3 ; C.I.4.1 ; C.I.5.1 ; E.IX.3.1).

Concernant le respect de ces objectifs, l'étude d'impact et l'étude hydraulique précisent les principes d'assainissement retenus pour la future route qui permettront de ne pas dégrader la qualité des masses d'eau superficielles et souterraines :

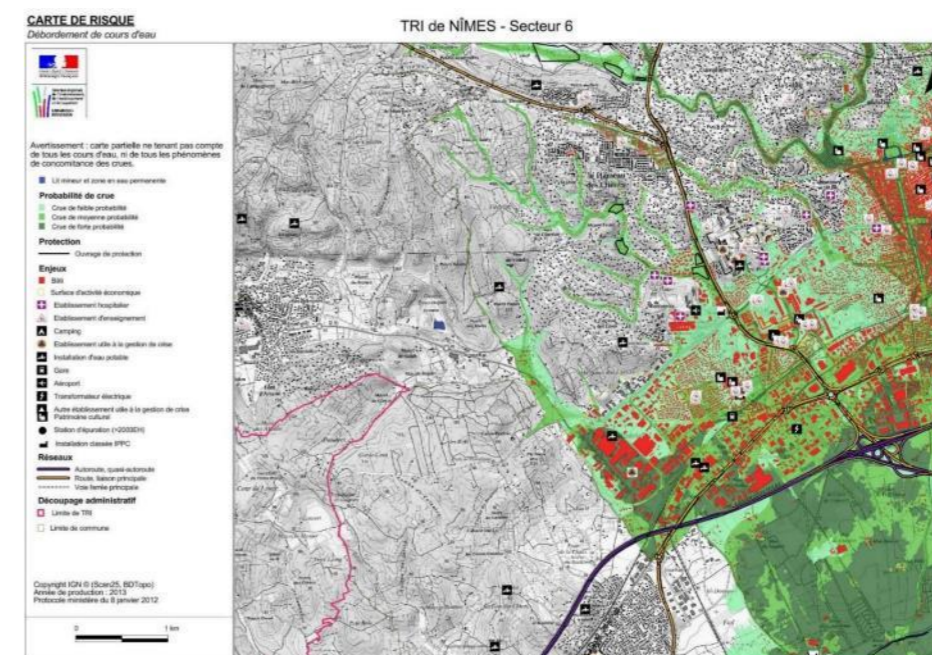
- La collecte et le stockage temporaire des eaux pluviales du projet dans des réseaux et des bassins de compensation étanches : étanchéification naturelle au droit des formations marneuses (n4) peu vulnérables, ou par des géomembranes/argiles compactées au niveau des secteurs très vulnérables vis-à-vis des eaux souterraines ;
- une végétalisation des berges et du fond des bassins afin de favoriser la décantation et le piégeage des matières en suspension et des hydrocarbures ;
- Une zone enrochée et végétalisée en entrée de bassin permettant la rétention des macropolluants et des éventuels déchets ;
- Un axe préférentiel d'écoulement sinueux afin d'augmenter le temps de séjour et favoriser la décantation de la pollution chronique;
- Mise en place de dispositifs de retenue des véhicules sur la plateforme routière (de type GBA) au niveau des secteurs vulnérables (ruisseau de Valleslongue, ruisseau au lieu-dit « Mas de Granon », la Pondre).
- Mise en place de bassins de rétention avec volume mort permettant de stocker des éventuelles pollutions accidentelles ;
- Équipement des bassins par une ou plusieurs vannes martelières pour stocker cette pollution accidentelle ;
- Équipement des bassins par un ou plusieurs dégrilleurs et cloisons siphonides pour assurer une rétention de la pollution chronique.

Ainsi, afin de minimiser les risques de pollution accidentelle et chronique des eaux superficielles et souterraines, des dispositifs destinés à confiner un éventuel polluant et à améliorer la qualité des eaux pluviales rejetées, seront mis en place au niveau de l'aménagement routier.

B.III.2. Inondations

L'ensemble du secteur est exposé aux risques d'inondations. L'étude d'impact consolide les informations disponibles concernant les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI) des trois communes, datant du 17 juillet 2017 pour Caveirac, du 4 avril 2014 pour Milhaud et du 4 juillet 2014 pour Nîmes.

Alors que le projet est, dans son intégralité, à l'intérieur du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Nîmes (voir figure 4 ci-après), le dossier n'y fait aucune référence, pas même dans l'étude hydraulique, et notamment pas les cartographies de l'aléa pourtant postérieures à ces PPRI (l'événement le plus récent pris en compte date de 2014). Il ne mentionne jamais les stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI), et notamment pas celle du bassin du Vistre pourtant approuvée en 2016. Le dossier ne reprend que quelques cartes dans son annexe 4 (« étude hydraulique »), sans beaucoup d'explication. Elles sont peu compréhensibles et peu exploitables.



Cartographie de l'aléa inondation (Source: <https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/cartographie-des-risques-dinondations-du-tri-de-nimes>). En orange, tronçon approximatif de la zone d'étude du projet concerné par les crues de la Pondre.

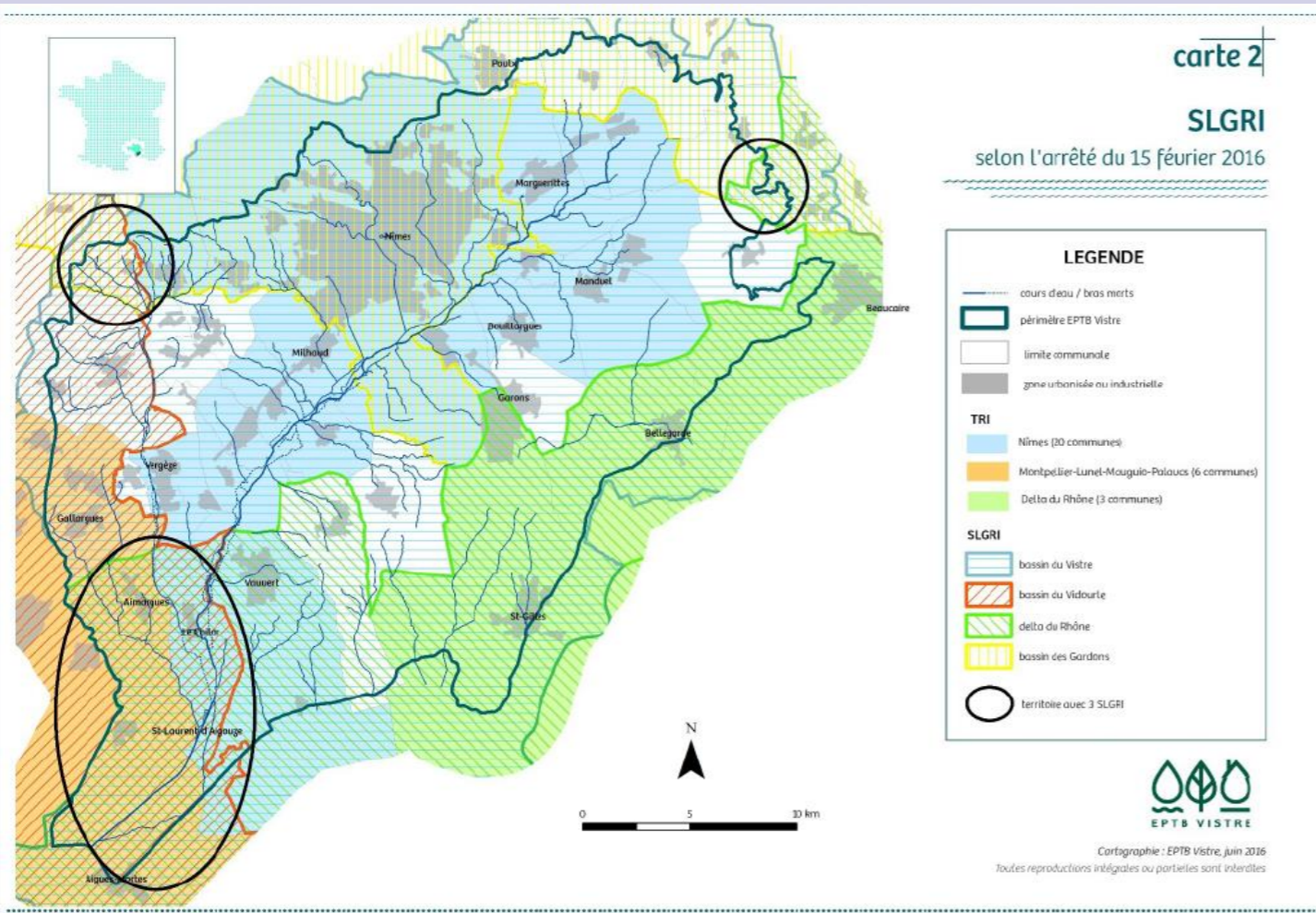
L'Ae recommande de présenter les dispositions de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) du bassin du Vistre qui concernent le projet et de reprendre dans l'étude d'impact les cartes des scénarios « fréquent », « moyen » et « extrême » de l'aléa inondation sur la zone d'étude du projet, en complément des cartes d'aléas et de zonage réglementaire des PPRI.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier a été mis à jour pour intégrer la présentation des dispositions de la SLGRI du bassin versant du Vistre (Pièce E – étude d'impact – B.II.6.1.2 ; pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n 4 étude hydraulique – A.IV.11).

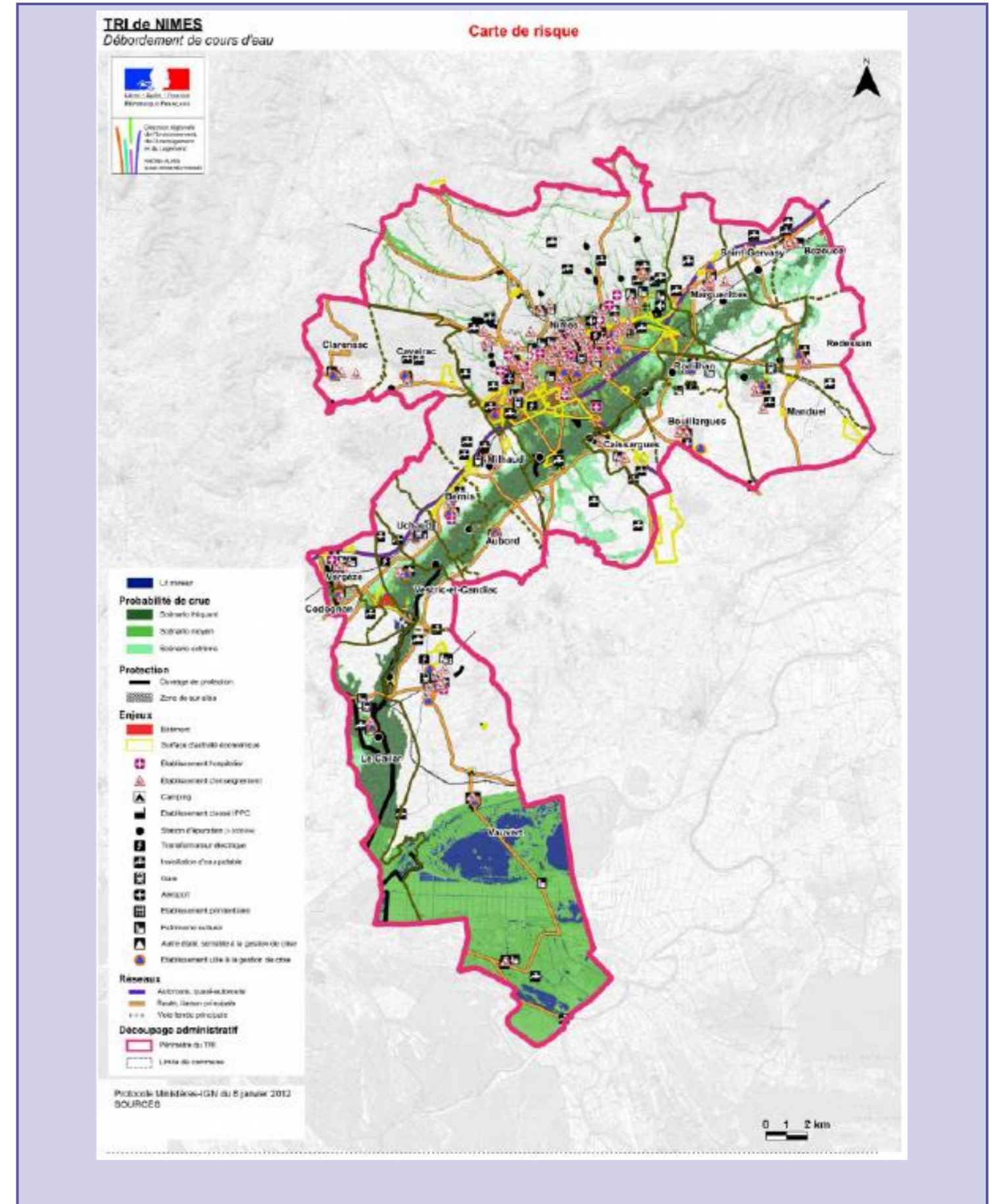
Les stratégies locales de gestion des risques d'inondation (SLGRI) fixent des objectifs de réduction des conséquences dommageables des inondations sur chaque territoire à risques importants d'inondation (TRI) en déclinaison du cadre fixé par le plan de gestion du risque d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée (PGRI).

La SLGRI du Vistre concerne 7 intercommunalités et 45 communes. Les TRI sont identifiés à partir de la cartographie de l'aléa inondation par débordement de cours d'eau. Les phénomènes d'inondation identifiés comme prépondérants sur le TRI de Nîmes concernent les débordements du Vistre et de ses affluents, des cadereaux de Nîmes ainsi que sur la partie aval les crues du Rhône.



Périmètre des SLGRI sur le bassin de l'EPTB Vistre

La cartographie de risque élaborée par les services de l'Etat pour les aléas débordement de cours d'eau et submersion marine pour le TRI de Nîmes est présentée ci-contre:



La partie sud du projet (lit et champ d'expansion des crues de la Pondre) concentre la majorité des enjeux humains exposés à ce risque: concentration d'habitations dans le secteur de l'autoroute A9 et zone industrielle de Saint-Césaire exposées à des hauteurs d'eau importantes.

Le long de l'ensemble du tracé du CONIMES, de nombreux travaux ont été réalisés ou sont en cours de réalisation dans le cadre d'un programme d'action et de prévention des inondations («Papi 2») de Nîmes –Cadereaux pour réduire la vulnérabilité de l'ouest de Nîmes aux inondations. Ces travaux sont présentés dans l'étude hydraulique, mais l'analyse de l'état initial devrait les évoquer plus précisément (localisation, caractéristiques, fonctions et interactions possibles avec le projet).

L'Ae recommande de présenter dans l'état initial de l'étude d'impact de façon plus précise les travaux de prévention des inondations du «Papi 2 - Nîmes-Cadereaux» qui sont susceptibles d'interactions ou d'effets cumulés avec le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les éléments de contexte sur le programme Cadereau ainsi que les ouvrages de protection contre les crues susceptibles d'interactions avec le projet sont présentés au sein de l'étude hydraulique (localisation et caractéristiques). Ces éléments ont également été ajoutés à l'étude d'impact.

Les projets d'aménagement futur, d'extension de la carrière de Caveirac, de création du bassin des Antiquailles et de renouvellement urbain de la Porte Ouest sont présentés au A.III.4 de la pièce E – annexe de l'étude d'impact – annexe n°4 – étude hydraulique. Ils ont été ajoutés à l'étude d'impact (pièce E – étude d'impact – B.II.6.1.3).

Les éléments d'hydrologie et de modélisation hydraulique issus de l'étude EGIS préalable au programme Cadereau repris dans le cadre de l'étude sont présentés au A.IV.5 de la pièce E – Annexes à l'étude d'impact – annexe n°4 -étude hydraulique.

B.III.3. Incendies de forêt

L'étude d'impact ne reprend que les zonages du plan de prévention des risques des incendies de forêt (PPRIF) de la commune de Caveirac, en l'absence de PPRIF sur les deux autres communes, ce qui est insuffisant pour la commune de Nîmes, particulièrement concernée. Ce PPRIF rappelle les règles liées à l'obligation légale de débroussaillage ; elles s'appliquent sur l'ensemble de la zone d'étude. Les espaces forestiers et les terrains à moins de 200 mètres, soumis à cette obligation, sont cartographiés, de même que les pistes DFCI. Le projet en intercepte plusieurs.

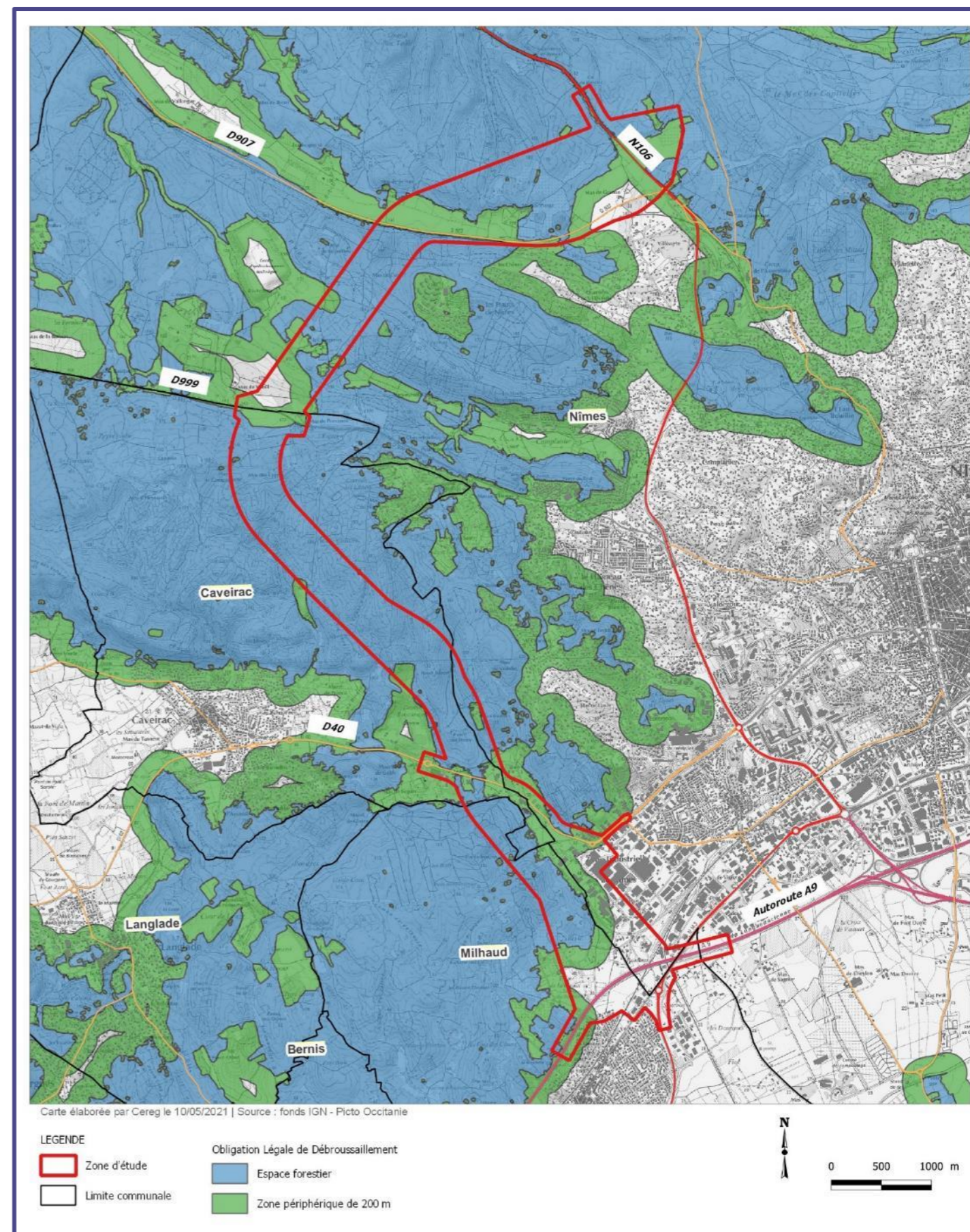
En l'absence de plan de prévention des risques d'incendie de forêt sur Nîmes, l'Ae recommande de préciser les zones de danger, de précaution forte et de précaution sur l'ensemble du tracé du CONIMES et d'en déduire les éventuelles mesures à prendre dans le cadre du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les risques liés aux incendies de forêt et le zonage des OLD sur l'ensemble de la zone d'étude sont bien présentés dans l'étude d'impact. Comme le montre la carte intégrée à l'étude d'impact (cf ci-contre et pièce E – étude d'impact – B.II.6.5) l'Obligation Légale de Débroussaillage s'applique sur quasiment l'ensemble de la zone d'étude. Les zones d'espaces forestier peuvent être considérées comme des zones de danger, les espaces périphériques de 200 m comme des zones de précautions.

Le projet prévoit plusieurs mesures d'évitement et de réduction vis-à-vis de ce risque sur l'ensemble de la zone d'étude. Ces mesures sont déjà présentées au E.II.7.5 de la pièce E - étude d'impact : rétablissement des pistes DFCI, respect des OLD, mesures en phase chantier pour la période de vigilance. La cartographie des rétablissements DFCI a été ajoutée.

Les risques liés aux incendies de forêt sur l'ensemble de la zone d'étude ont été remis en exergue dans l'état initial.



B.III.4. Milieux naturels

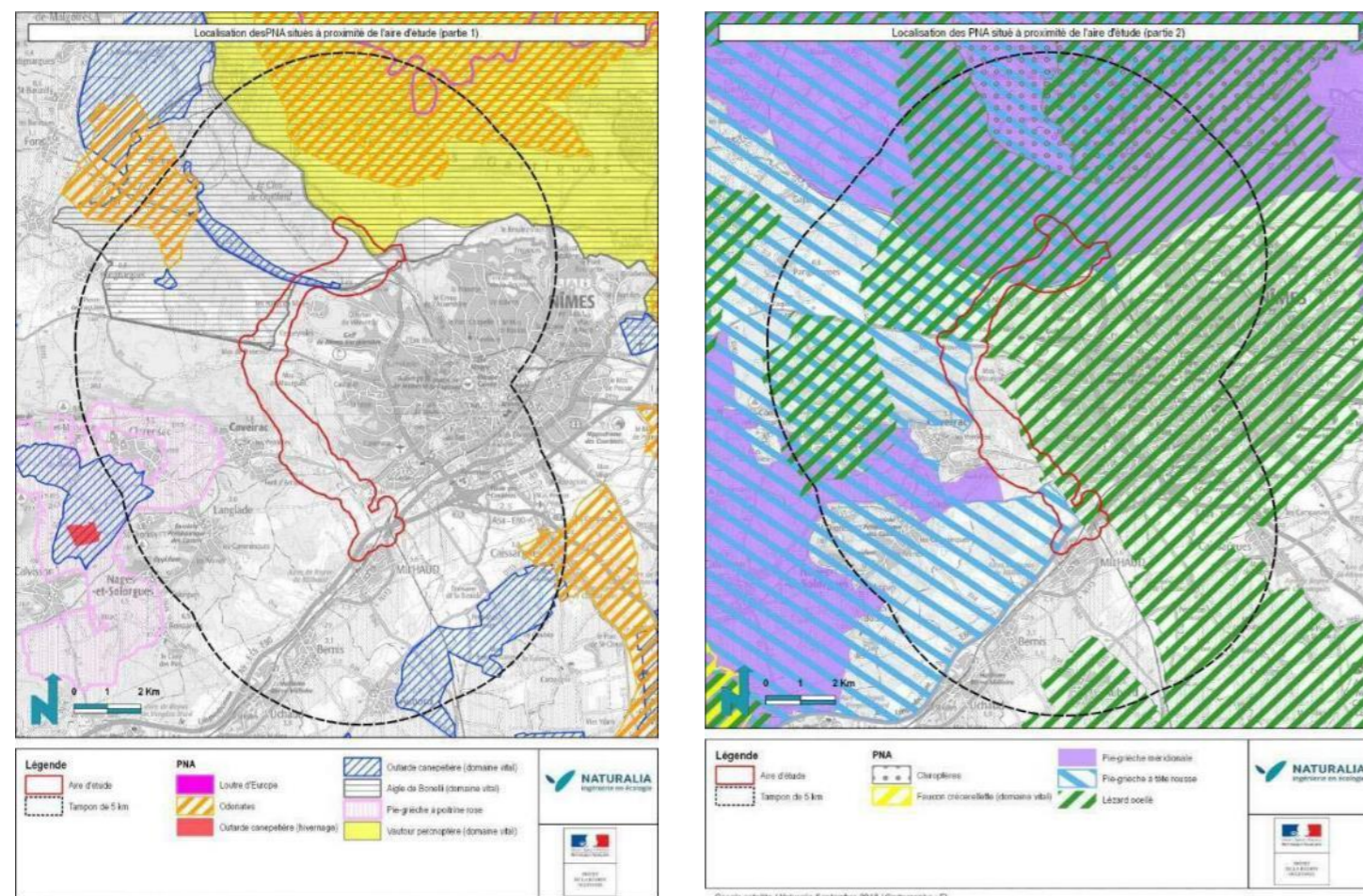
Cet enjeu fait l'objet d'une présentation développée dans un volet spécifique annexé à l'étude d'impact. Plusieurs informations essentielles pour l'analyse ne sont pourtant pas reprises dans le corps de l'étude d'impact.

La zone d'étude de référence ne recoupe aucun site Natura 2000. Quatre sites sont recensés à proximité, entre 1,8 km et 3,5 km de cette zone. Une ZSC (FR9101395 « Le Gardon et ses gorges »), est liée à la présence d'oiseaux, de chauves-souris et d'une végétation chasmophytique d'intérêt patrimonial. Pour trois zones de protection spéciale (ZPS: FR9112008, « Gorges du Gardon » ; FR9112031, « Camp des Garrigues » ; FR9112015, « Costière Nîmoise »), la présence d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire est signalée, dont l'Aigle de Bonelli.

La partie nord du tracé, le long de la RD907, s'inscrit dans l'emprise de la Znieff de type II « Plateau Saint-Nicolas » qui présente une grande diversité biologique (chauves-souris, papillons, odonates, oiseaux, reptiles).

Toute la partie sud est en espace naturel sensible (ENS) (principalement « Garrigues de Nîmes », les emprises sur la commune de Milhaud étant en outre une zone de préemption. La vallée de la Pondre est également un ENS (« Vistre moyen »).

Seul le volet annexé à l'étude d'impact cartographie les aires des plans nationaux d'action (cf. Figure).



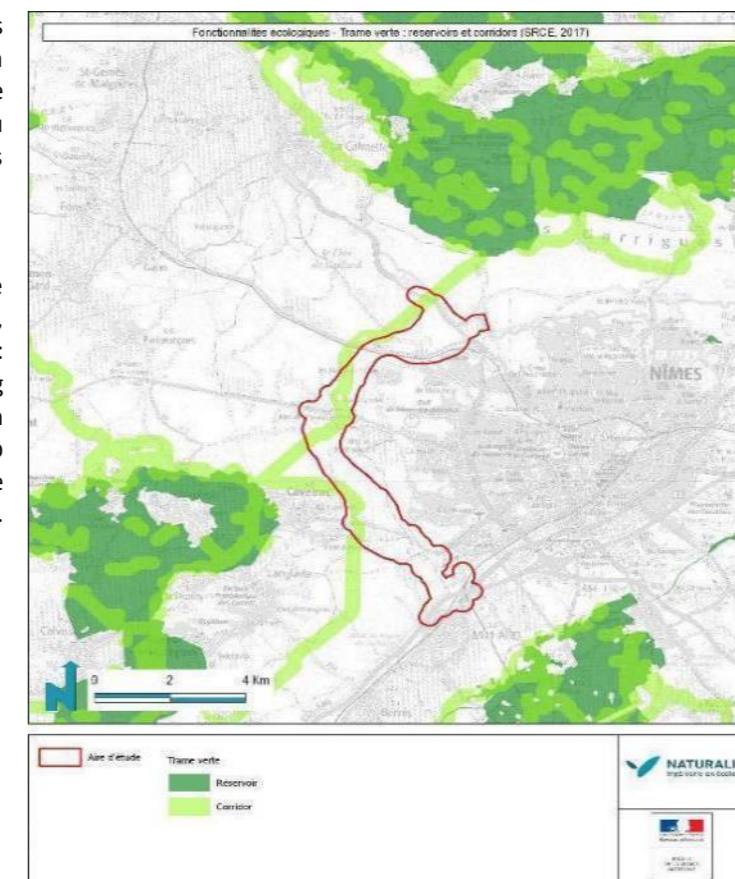
Aires des plans nationaux d'action situés sur et à proximité de la zone d'étude (Source: volet «milieu naturel»)

Ces cartes font ressortir que le tronçon du projet situé au nord de la RD 999 concerne, quelle que soit la variante retenue, beaucoup d'espèces à enjeu national, dont les domaines vitaux de l'Aigle de Bonelli, du Vautour percnoptère et de l'Outarde canepetière (non mentionnée dans l'étude d'impact) et les aires des plans nationaux d'action du Léopard ocellé et de la Pie grièche à tête rousse et de la Pie grièche méridionale.

Continuités écologiques

Le caractère succinct de la présentation des continuités écologiques tranche avec le reste de l'analyse. Le dossier fait à peine référence au schéma régional de cohérence écologique de l'ex-région Languedoc-Roussillon (SRCE) et n'en fait aucune au Scot Sud Gard, qui ne reprend la trame verte que de façon très imprécis.

Le volet relatif au milieu naturel inclut pourtant la trame verte du SRCE. Les cartes qui peuvent en être extraites représentent, dans les deux cas, des continuités qui traversent la zone d'étude: de façon transversale au nord de Caveirac dans le SRCE, le long du tracé dans le Scot Sud Gard. Le tracé traverse notamment un corridor écologique boisé qui relie deux réservoirs, celui du camp des Garrigues au nord à celui de Caveirac plus au sud ; il traverse aussi des cours d'eau servant de corridors aux espèces associées.



Réservoirs et corridors terrestres de la trame verte dans l'aire d'étude élargie et ses environs (Source: volet milieu naturel)

L'Ae recommande d'explicitier les enjeux des corridors écologiques de la zone d'étude et les dispositions pour les éviter ou, à défaut, les restaurer.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé du projet intercepte des corridors écologiques aquatiques identifiés au SRCE (ruisseau du Rianse et des Jass). Concernant le franchissement de ces deux ruisseaux, des ouvrages d'art hydrauliques mixtes (permettant également le passage de la faune locale) sont prévus permettant d'en maintenir les fonctionnalités dont les continuités écologiques. A noter qu'un autre ouvrage d'art mixte est prévu au niveau du ruisseau de Combe d'Aynarde. Bien que non identifié au SRCE, ce dernier est susceptible de présenter une fonctionnalité locale en tant que corridor.

Des corridors forestiers sont également interceptés par le projet. Ils forment notamment une zone de connectivité reliant le « Camp des Garrigues » avec les « garrigues de l'ouest de Nîmes » et la « plaine agricole de Caveirac », considérés comme les deux principaux réservoirs écologiques du secteur. Dans le cadre du projet de l'interception de ces corridors par le projet, un passage à faune dédié aussi qu'un ouvrage d'art mixte sont prévus. D'autre part, à travers la mesure R9, la réhabilitation des végétations en bord de voirie permettra de recentrer les mouvements d'espèces vers les ouvrages en question (redéfinition des corridors écologiques en bordure d'aménagement via la requalification et le renforcement de la végétation comme route de circulation).

Concernant le rétablissement des continuités écologiques à l'échelle du projet, le positionnement des passages à faune a fait l'objet d'une réflexion globale au regard du projet et des enjeux. Chacun des ouvrages a fait l'objet d'une réflexion spécifique afin d'être optimisé pour répondre aux objectifs suivants :

- Les passages à faune par transparence dans les remblais ont été privilégiés
- Passage à faune mixte sur tous les ouvrages d'art (OA) et ouvrages hydrauliques (OH), ainsi qu'avec quelques pistes DFCI rétablies de part et d'autre de l'infrastructure
- Les OA et OH ont été surdimensionnés dès que possible, afin d'optimiser leur utilisation par le plus grand nombre d'espèces et dès lors que cela ne conduisait pas à une consommation d'espaces naturels supplémentaire.
- Les passages sont couplés avec la mise en place de panneaux occultants, des écrans acoustiques ou du barreaudage au niveau de la chaussée, afin de favoriser l'utilisation générale des passages en inférieur
- Fond du dispositif plat et tapissé par un substrat naturel local non damé (terre végétale par exemple) de 10 cm d'épaisseur minimale, pour encourager les animaux à y pénétrer.
- Réalisation d'une bande végétalisée de minimum 2 m de largeur, sur l'un des côtés de la piste, lorsque le passage inférieur faune est mixte avec une DFCI par exemple.
- Mise en sécurité de la faune, soit par la pose de gros blocs de pierre empêchant le passage des véhicules sur cette bande, soit par la création d'un trottoir planté de 50 cm de haut.
- Passage supérieur préférentiellement sur les zones de déblai à l'instar des chiroduc. A étudier, ne modifie pas la conception de l'ouvrage
- Pas de passage à faune prévu sur secteurs à risque de collision (échangeurs par exemple) ; Analyse des entrées/sorties des ouvrages hydrauliques (absence d'infrastructures linéaires (routes, voie ferrée, etc) en sortie d'ouvrage).
- Analyse écopaysagère des latéralités des ouvrages concernant les fonctionnalités écologiques et distance au front d'urbanisation (pertinence du passage)
- Nécessité de prévoir des traitements éco paysagers pour guider les individus sur une bande de 300 m autour des ouvrages pour tous les passages à faune.

Ainsi, à ce stade du projet, tous les ouvrages d'art (OA) et ouvrages hydrauliques (OH), ainsi que quelques pistes DFCI rétablies de part et d'autre de l'infrastructure feront l'objet d'aménagements spécifiques permettant le passage de la faune. 4 passages à faune dédiés (non mixte) sont prévus. Un chiroduc est en cours d'étude.

Le projet d'infrastructure va créer une césure dans les milieux naturels, affaiblissant les fonctionnalités écologiques principalement en moitié Nord de l'ouvrage. Des mesures seront mises en place pour limiter les incidences. Ces impacts sont pris en compte dans le calcul des impacts par taxon.

Un nouveau chapitre a été intégré dans la pièce E - étude d'impact – B.III.2 et B.III.4.11.

La description de la faune contactée lors des inventaires fournis en annexe à l'étude d'impact est étendue et précise. Les inventaires de la faune et de la flore apparaissent proportionnés aux enjeux majeurs de la zone d'étude.

▣ Habitats naturels et flore

Les habitats de gazons à Brachypode rameux, en mosaïque ou non avec d'autres habitats, sont fortement présents au nord de la zone d'étude. Peu fréquents sur l'ex-région Languedoc-Roussillon, ils abritent la quasi-totalité de la flore patrimoniale relevée sur l'aire d'étude. Outre la présence d'une espèce de flore à enjeu «très fort» (Luzerne à fleurs unilatérales, première mention de l'espèce dans le département du Gard) et onze autres espèces patrimoniales, une faune riche et diversifiée s'y reproduit.

Les garrigues semi-ouvertes, principalement au nord de la RD999, représentent un enjeu modéré à fort avec la présence du Psammodrome d'Edwards près des pistes DFCI, du Busard cendré et de l'Engoulevent d'Europe. Les Fauvettes méditerranéennes s'étendent jusqu'aux chênaies plus fermées, qui accueillent par ailleurs quelques espèces patrimoniales de coléoptères et offrent de nombreux habitats de chasse et de transit pour les chiroptères.

Les prairies mésophiles, les steppes supra-méditerranéennes ainsi que les forêts de chênes verts présentent quant à elles un enjeu modéré, les premières ayant -pour quelques-unes d'entre elles- un certain intérêt floristique, et les troisièmes représentant des milieux ayant subi de fortes dégradations à l'échelle de la région.

Le tracé contourne une carrière, qui abrite deux espèces patrimoniales de milieu rupestre : le Grand-duc d'Europe et le Monticole bleu.

Plus urbanisé et dégradé que la partie nord, le sud de l'aire d'étude est plus fermé et présente les enjeux de biodiversité les plus faibles, à l'exception de quelques bâtis et arbres gîtes potentiels pour les chauves-souris.

Quelques espèces exotiques envahissantes qui présentent des risques forts de prolifération (Érable negundo, Barbon andropogon, Sénéçon du Cap, Lampourde d'orient) sont signalées. Elles sont assez peu représentées en termes d'effectifs et centrées dans la partie sud du site, plus anthropisée.

Les zones humides sont rares au sein de la zone d'étude et correspondent à quelques mares et bassins. Des compléments pédologiques ont permis des vérifications au niveau des différents cours d'eau et fossés intermittents, représentés en particulier dans la partie nord et sud de l'aire d'étude. Le dossier recense 3 280 m² de zones humides (mosaïque de forêts de Chênes verts et de garrigues à Chêne kermès, terrains en friche et zone rudérale, le long des berges du ruisseau du Rianse), dont 460 m² au sein des aires d'emprises.

▣ Faune

Les enjeux significatifs concernant les invertébrés sont concentrés au niveau des milieux ouverts xériques et des bords de pistes DFCI, avec trois espèces à enjeu intrinsèque «fort» (Arcyptère languedocienne, Hermite et Dectique de Montpellier) et plusieurs autres espèces de papillons (la Proserpine, le Damier de la succise et la Zygène cendrée) et d'orthoptères à enjeu «modéré» (Fourmigril commun, Magicienne dentelée). Les habitats du Lucane cerf-volant et du Grand capricorne sont également largement répandus sur la zone d'étude.

Six espèces d'amphibiens ont été recensées, plus particulièrement sur certains secteurs (carrière, nord du tracé). L'enjeu global est considéré comme «modéré».

Pour les reptiles, l'étude écologique souligne que les habitats présents sur l'aire d'étude sont très variés et créent une mosaïque de milieux favorables à une grande diversité. La présence de plusieurs espèces patrimoniales à fort enjeu de conservation, notamment le Lézard ocellé et le Psammodrome d'Edwards au nord, a été mise en évidence. Le Seps strié (autre lézard) est considéré à enjeu «assez fort» et les Couleuvres à échelon et de Montpellier à enjeu «modéré».

De nombreux habitats sont favorables aux chauves-souris: formations boisées, zones arborées et certains secteurs ouverts à semi-ouverts (friches arbustives et pelouses essentiellement). Ont également été recensés 46 gîtes arboricoles et 6 gîtes d'origine anthropique (reposoir diurne et/ou gîte de reproduction). Parmi les 14 espèces de chauves-souris recensées sur l'aire d'étude, toutes sont susceptibles d'exploiter le site en activité de chasse et en transit ; certaines d'entre elles, notamment les Pipistrelles communes et de Kuhl sont susceptibles de gîter sur site, ou à proximité immédiate. Les enjeux pour les chauves-souris sont considérés comme faibles sur la partie sud de la zone d'étude et faibles à modérés sur la partie nord qui héberge les habitats à plus fort enjeu (boisements, friches et pelouses) pour de nombreuses espèces. Au vu de l'étendue des habitats et des enjeux spécifiques de plusieurs espèces d'intérêt communautaire (le Minioptère de Schreibers, le Petit Murin et le Molosse de Cestoni), cette qualification apparaît notablement sous-évaluée.

L'ensemble de la zone d'étude présente des enjeux forts pour les oiseaux. Soixante-six espèces ont été contactées durant les inventaires et sept espèces supplémentaires ont pu être identifiées grâce à la bibliographie. Pour chaque espèce, l'étude d'impact estime le nombre de couples dans la zone d'étude. De nombreuses espèces sont à enjeu «modéré», certaines à enjeu «fort» (Busard cendré, Monticole bleu, Pie-grièche à tête rousse) ou «très fort» (Pie-grièche méridionale) du fait de la présence d'habitats favorables pour leur nidification ou leur reproduction avérée. L'Aigle de Bonelli est traité à part : l'étude d'impact le qualifie à « enjeu intrinsèque réductible », avant de le qualifier ensuite à «enjeu modéré dans la zone d'étude» en tant qu'aire d'alimentation, non présentée dans l'étude d'impact.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'avis de l'AE n'appelle aucune réponse de la part du maître d'ouvrage.

B.III.5. Paysage et patrimoine

Le dossier ne signale aucun monument historique dans la zone d'étude, mais omet de rappeler la candidature de Nîmes à l'inscription de la Maison carrée au Patrimoine mondial de l'Unesco et de préciser le périmètre et le contenu de cette protection, y compris sa zone tampon.

L'Ae recommande d'expliquer comment s'articule le projet avec la candidature de la Maison carrée Nîmes à l'inscription au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme cela est précisé dans l'étude d'impact, le projet du CONIMES est éloigné de tout monument/site d'intérêt culturel classé ou inscrit.

La localisation du projet par rapport aux sites inscrits, aux sites classés, et aux monuments historiques a été ajoutée en pièce E - étude d'impact – B.IV.3 dans la partie consacrée au patrimoine culturel. Les sites Unesco n'y figurent pas car absents de la zone.

La maison carrée est très éloignée (+ de 5 km) du projet et le périmètre pressenti pour le bien UNESCO (cf image ci-dessous – source : lamaisoncarréenimes) n'intercepte pas la zone d'étude du CONIMES. Un paragraphe a été ajouté concernant les sites UNESCO dans la pièce E - étude d'impact – B.IV.3.



Plusieurs zones de présomption archéologique nécessiteront des diagnostics préalables, à prendre en compte dans les incidences du projet sur les milieux naturels.

La zone d'étude est riche en « petit patrimoine » : terrasses et murets en pierre sèche, « clapas » (amas de pierres et limites de clôture) et « capitelles » (abris en pierre sèche), masets nîmois.

Les grandes entités paysagères et les éléments du patrimoine sont présentés. Le tracé traverse des paysages de garrigues, des forêts, des pelouses ouvertes et quelques secteurs agricoles (dont une oliveraie) dans la plaine, alternant combes et paysages fermés. Il se répartit entre deux unités paysagères : « Les Garrigues de Nîmes », « Nîmes et le rebord des Garrigues ». Selon le dossier, le massif des garrigues subit des pressions d'urbanisation importantes (il utilise le terme de « garrigue habitée nîmoise »), principalement dans les vallons. Sur les coteaux, les milieux ouverts se referment notamment avec des boisements de Chêne vert et de Pin d'Alep).

Le CONIMES contourne par l'est une carrière, dont l'extension, au nord de la RD 40, vient d'être autorisée, et longe la zone commerciale et industrielle de l'ouest de Nîmes au sud jusqu'au nœud routier et aux voies fer-rées. Un projet de ferme photovoltaïque a été autorisé dans sa partie centrale non loin du quartier des Hauts de Nîmes; elle est en cours de construction.

Sur la majeure partie du projet, le paysage fermé permet peu de vues lointaines. Le dossier n'identifie que deux secteurs de sensibilité: tout au nord à la fois pour le quartier des Hauts de Nîmes et un mas à vocation touristique (Mas de Ponge) et au sud de la RD 999 pour la vue sur les monts lointains. L'Ae considère par ailleurs que la visibilité du projet dans sa partie sud, depuis Milhaud ou depuis les immeubles des quartiers ouest de Nîmes, justifie de mieux décrire l'état initial à partir de ces secteurs.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial pour les quartiers en surplomb de la RN 106 et du CONIMES sur sa partie sud.

Réponse du maître d'ouvrage :

A la suite des remarques de l'AE, des points de vue ont été sélectionnés pour compléter l'analyse de l'état initial. Ces éléments ont été intégrés dans la pièce E – étude d'impact – B.IV.7.6.

SUD A9



Illustration : Vue depuis le point le plus haut au sud de CONIMES, rue du Château d'eau.

Comme on peut le constater, le point le plus haut, rue du château d'eau permet d'apercevoir l'échangeur avec l'A9 de CONIMES. Cependant, les habitations ne permettent pas d'avoir une vue dégagée vers les autres infrastructures routières, la visibilité est déjà masquée par la présence d'îlots résidentiels.

CAREMEAU :



Illustration : Vue depuis le point le plus haut de l'hôpital Carémeau de Nîmes en direction de CONIMES.

Comme on peut le constater malgré un paysage ouvert vers le CONIMES, les covisibilités depuis ce site sont inexistantes. Nous n'apercevons pas assez l'autoroute A9 depuis ce site pour pouvoir démontrer le positionnement du CONIMES.

VALDEGOUR



Illustration : Vue depuis le point le plus haut sur le site de Valdegour à Nîmes en direction de CONIMES.

Comme on peut le constater le point le plus haut dans l'espace public ne permet pas de démontrer l'impact visuel que pourrait avoir le CONIMES. Le paysage est fermé sur les infrastructures routières et industrielles.

La question peut se poser pour les appartements situés au dernier étage des immeubles. Toutefois, outre l'éloignement du projet qui est situé à 2.5km, le relief de Saint-Césaire créé un effet de masque sur tout le côté ouest de l'agglomération. (Voir coupe de relief.)

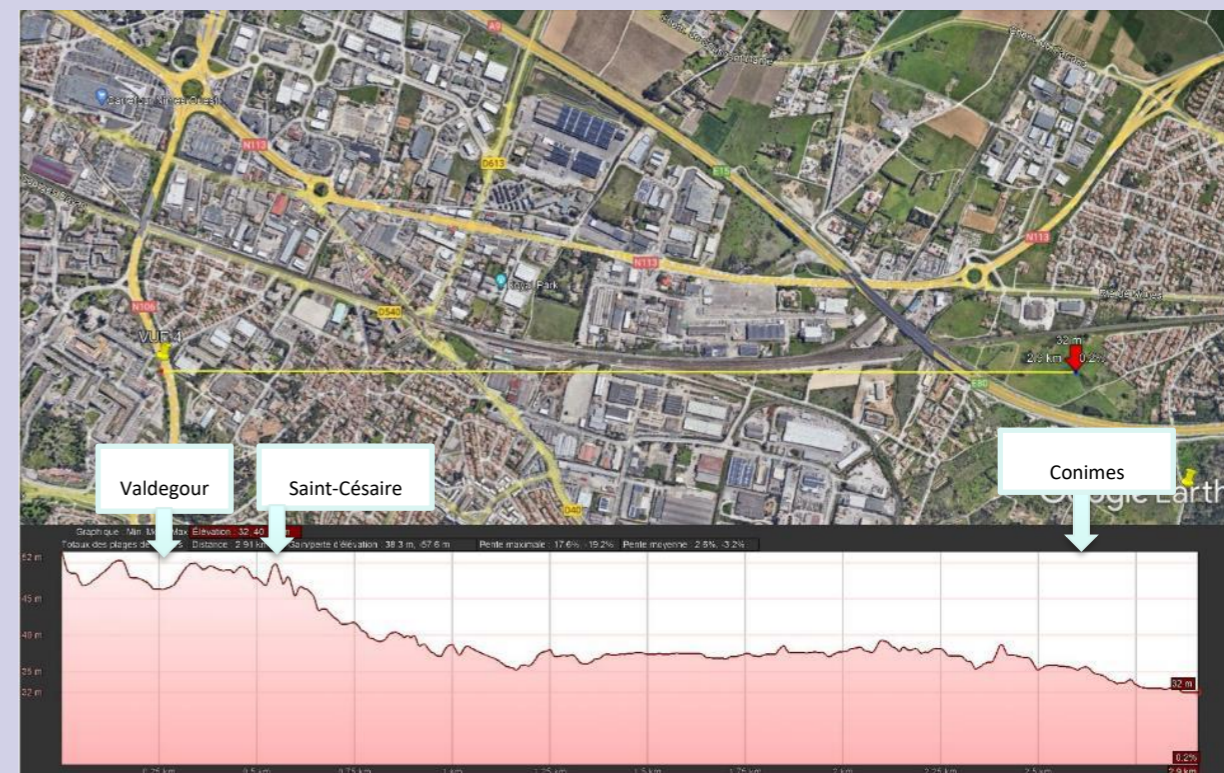


Illustration : topographie du relief de Saint-Césaire

B.III.6. Milieu humain

La description du milieu humain est restreinte à la zone de référence. Elle mériterait d'être étendue à l'échelle du Scot Sud Gard voire jusqu'au Scot du Pays des Cévennes (Alès), pour prendre en compte les effets du projet à la bonne échelle.

Alors que le territoire du Scot Sud Gard, incluant Nîmes et Caveirac, connaît une démographie très dynamique, la population de la commune de Milhaud diminue depuis 2010 : «le développement du périurbain est marqué par le développement des communes au nord-ouest et à l'est de l'agglomération de Nîmes». La zone d'étude est d'ores et déjà affectée par un phénomène d'étalement urbain. L'agriculture est très peu présente et en déprise. Le sud du tracé est parsemé d'habitations informelles et de dépôts de déchets sauvages, qu'il serait opportun de décrire dans l'état initial de l'étude d'impact.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une nouvelle partie a été ajoutée – partie B.V.2.3 – pièce E – étude d'impact - avec une cartographie et une identification de 3 grandes zones d'habitat informel :

- La zone dite « déchetterie » : entre la RD907 et la RD999 à l'Est de la déchetterie sur une surface d'environ 0,9 ha. Bien que plus petite il s'agit de la zone d'habitat la plus dense avec une vingtaine d'habitations.
- La zone dite « mas de Provence » au Sud de la RD999, en face du Mas de Provence sur une surface de 1 ha environ. Il s'agit de la zone la moins dense avec une dizaine d'habitations.
- La zone dite « Saint-Césaire », collée à l'Ouest de la zone industrielle. Cette zone comprend une quinzaine d'habitations réparties sur 1,2 ha environ.

Ces habitations illégales, sous la forme de cabanons, sont majoritairement construites avec des moyens de fortune : caravanes, ferrailles, autres matériaux... Elles sont généralement entourées par des zones de dépôts sauvages de déchets.

Ces habitations prennent aussi la forme de constructions plus formelles, avec notamment quelques petites maisons en béton présentes dans ces zones.

Étant donné la difficulté d'accès, le caractère illégal et privé (généralement clôturé) de ces secteurs, leur analyse se base sur la photographie aérienne et quelques visites sur site depuis les routes départementales uniquement.



Le CONIMES traverse des forêts communales de Nîmes – Canton des Lauzières et Caveirac entre la RD 907 et la RD 40. L'activité sylvicole quoique de peu d'intensité, est finement décrite : le dossier recense les coupes programmées d'ici à 2031.

Le service départemental d'incendie et de secours a créé une nouvelle caserne à proximité immédiate de la Ponge au cœur de la zone inondable.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'avis de l'AE n'appelle aucune réponse de la part du maître d'ouvrage.

B.III.6.1. Trafic et déplacements

Alors que cet enjeu est central pour le projet, son analyse est beaucoup trop succincte et nettement insuffisante pour pouvoir appréhender les besoins de déplacements et les différentes solutions pour y répondre. Le dossier comporte en annexe une étude de trafic à peine plus complète, dont l'étude d'impact ne reprend que quelques données. Quoique datée de 2022, cette annexe comporte plusieurs mentions témoignant d'une mise à jour incomplète depuis sa version initiale en 2018 ; elle prend en revanche en compte les scénarios de la deuxième stratégie nationale bas carbone.

Comme évoqué ci-avant, cette étude présente en outre une erreur méthodologique majeure en considérant la Déviation Nord de Nîmes dans le scénario de référence.

Le descriptif des trafics ne fournit que des valeurs des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) reposant sur des comptages réalisés en 2017 et 2018 : sur la section la plus empruntée de la RN106, le TMJA est évalué à 32 500 véhicules/jour dont 6% de poids lourds ; un point culmine même à 42 000 véhicules/jour. Les TMJA sont moins élevés sur la RN 113, mais s'approchent néanmoins des 30 000 véhicules/jour. Les déplacements domicile-travail représenteraient 60% des déplacements ; les proportions des déplacements qui ont Nîmes pour origine ou pour destination présentent un écart incompréhensible (respectivement 60% et 9%). L'analyse, très succincte, conclut de façon sibylline.

L'analyse n'est pas affinée aux heures de pointe (ni du matin, ni du soir). Le dossier précise seulement que le réseau est saturé, en caractérisant cette saturation par une seule phrase : « L'étude des temps de parcours réalisée par Ingerop identifie une vitesse moyenne sur la RN 106 (entre le chemin de la Cigale et l'A9) de 45km/h dans les deux sens. Cette donnée permet de constater les ralentissements importants sur la route. En effet, la vitesse est pourtant limitée à 70km/h et les données constituent une moyenne sur 24h ».

L'analyse de l'accidentalité est également peu précise. Entre 2017 et 2019, le nombre moyen d'accidents par an sur la RN 106 serait de 6 mais leur localisation et leurs causes ne sont pas précisées. Le rapport entre ces accidents et les taux d'accidents est incertain (0 accident sur la RN 113 entre 2013 et 2016 avec un taux d'accident de 8,9, soit l'un des plus élevés de la zone d'étude).

L'insuffisance et l'inexactitude des données analysées, et surtout le manque de rigueur de l'étude de trafic ne permettent pas d'étayer l'utilité publique du projet.

L'Ae recommande de reprendre l'étude de trafic avec une approche multimodale, en excluant la Déviation Nord de Nîmes du scénario de référence, en la complétant et l'approfondissant pour préciser les données nécessaires à l'analyse des incidences et à l'évaluation socioéconomique : trafic aux heures de pointe, congestion, accidentalité, origines et destinations des déplacements, etc.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le choix initial est d'étudier les effets du seul Contournement Ouest de Nîmes avec la réduction de la capacité de circulation sur l'actuelle RN106 (préalable indispensable à un futur aménagement en boulevard urbain de la RN106). La Déviation Nord de Nîmes (DNN) est alors considérée comme une opération distincte du CONIMES. Dans l'étude de trafic réalisée initialement par le CEREMA, elle est intégrée dans le scénario de référence avec une mise en service antérieure à celle du CONIMES (2028).

Concernant la caractérisation des conditions de circulation actuelles observées sur le réseau d'étude, des compléments ont été apportés dans la pièce E - Etude d'impact - partie E.V.8 et dans la pièce G – évaluation socio-économique – B.II.4.I. En situation actuelle, les conditions de circulation sont variables suivant les axes et, pour un même axe, suivant les sections.

RN106 entre la Calmette et le système d'échanges RN113 – Echangeur de Nîmes Ouest (A9) :

En direction de Nîmes :

En période de pointe du matin : une circulation dense depuis La Calmette qui progressivement devient perturbée puis saturée (véhicule quasi à l'arrêt ou « au pas ») en approche du col de Barutel jusqu'au carrefour de la RD907 (route de Lédenon), de forts dysfonctionnements liés aux trafics horaires élevés et au rabattement de deux à une voie au droit de la RD907 (la section à deux voies permettant uniquement le stockage des véhicules en H.P.M.)

En aval de la RD907 : un écoulement des flux s'améliorant très légèrement tout en restant perturbé sur cette section à une voie (circulation à allure très modérée) jusqu'en approche de l'échangeur avec la RD999.

Au-delà de la RD999 : un flux ralenti en amont du carrefour à feux de Valdegour puis dense jusqu'au giratoire « Kennedy ».

Au sud du croisement avec la RD40 : Malgré un gabarit à deux voies, un trafic dense puis perturbé en approche du carrefour à feux de Pissevin, « au pas » jusqu'au franchissement du giratoire du Km Delta, un des principaux points d'échanges routiers de l'ouest de Nîmes.

En direction de La Calmette :

Une circulation dense à légèrement perturbée entre le giratoire du Km Delta et le giratoire « Kennedy » sur une section à deux voies,

Au-delà, un trafic légèrement dense sur les tronçons à une voie mais sans perturbation en H.P.M, plus ralenti en H.P.S., fluide sur les sections à deux voies en période de pointe du matin et du soir.

RN113 entre le giratoire de Milhaud et le giratoire du Colisée :

Une circulation perturbée en direction de Nîmes entre le giratoire du Four à Chaux et le rond-point du Km Delta, ainsi qu'en provenance du bd Allende (sens Est → Ouest)

Sur les autres sections : un écoulement globalement dense en raison des forts trafics horaires, légèrement perturbé en approche de chacun des principaux carrefours (gérés par giratoire ou par feux tricolores).

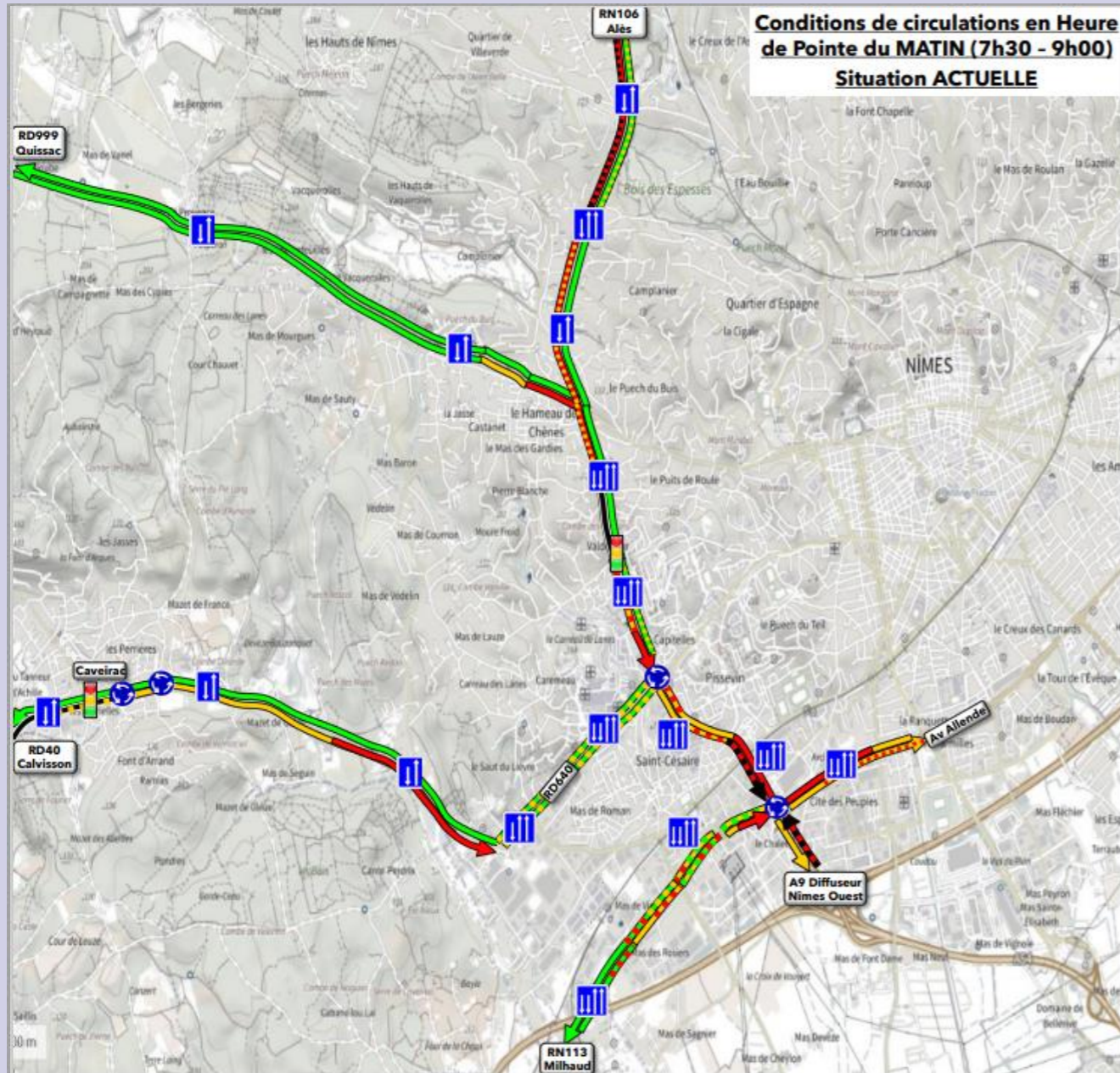
RD907 et RD999 à l'ouest de la RN106 :

Des conditions de circulation relativement fluides, justifiées par des trafics horaires cohérents avec le dimensionnement de ces axes départementaux à 2 voies (une voie par sens).

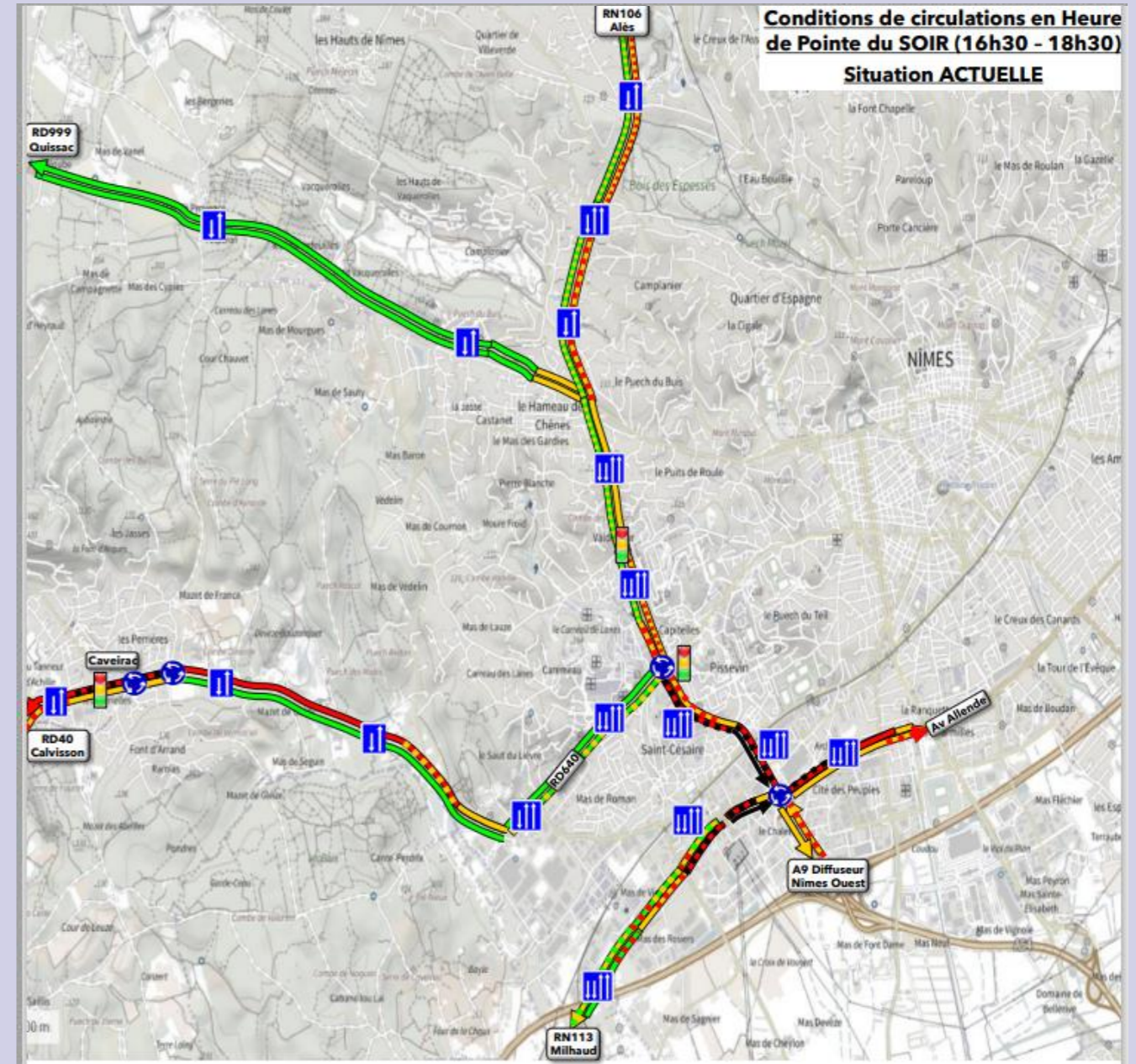
RD40 à l'ouest de la RN106 :

En Heure de Pointe du Matin : des conditions de circulation contrastées, marquées par un écoulement fluide en sortie de Nîmes et une circulation très perturbée / saturée en entrée Ouest de Caveirac, dense en traversée de cette commune et au-delà vers Nîmes, puis à nouveau perturbée sur plusieurs centaines de mètres avant le giratoire RD40 – Mac Do, fluide à dense au-delà vers le giratoire Kennedy,

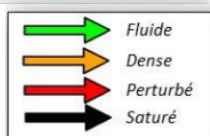
En Heure de Pointe du Soir : des dysfonctionnements circulatoires dans l'autre sens de circulation en raison de la forte pendularité des trafics horaires, entre la sortie du giratoire Mac Do et l'entrée et la traversée de Caveirac.



Conditions de circulations en Heure de Pointe du MATIN (7h30 - 9h00)
Situation ACTUELLE

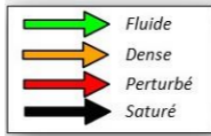


Conditions de circulations en Heure de Pointe du SOIR (16h30 - 18h30)
Situation ACTUELLE



Niveaux d'écoulement des flux automobiles :
 > **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
 > **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
 > **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
 > **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :
 > Relevés d'écoulement des flux sur la RN113, effectués en mai / juin / septembre 2022 (jour ouvré)
 > Relevés d'écoulement des flux sur la RN106, effectués en septembre 2022 (jour ouvré)
 > Analyse des données de trafic sur les RN106, RN113, RD907 et RD999 (données de 2018 à 2021)
 > Diagnostic circulatoire - Plan Local de Déplacements Ville de Nîmes 2016



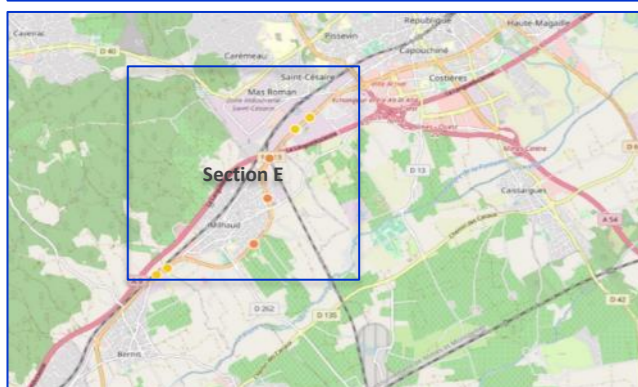
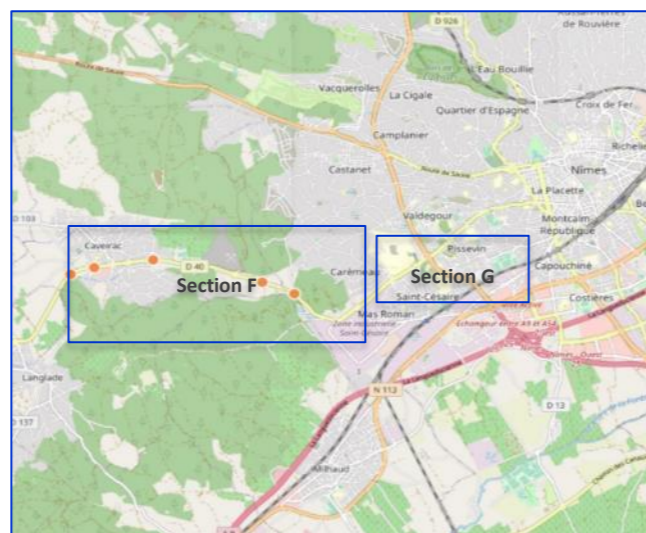
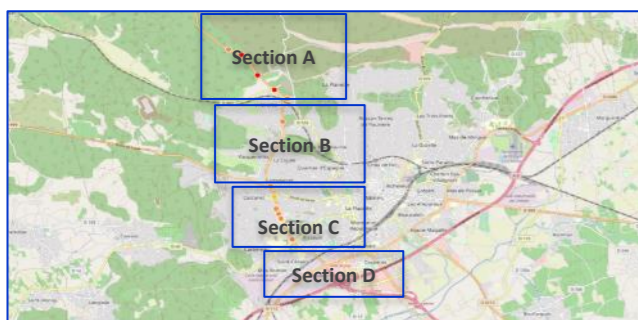
Niveaux d'écoulement des flux automobiles :
 > **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
 > **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
 > **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
 > **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :
 > Relevés d'écoulement des flux sur la RN113, effectués en mai / juin / septembre 2022 (jour ouvré)
 > Relevés d'écoulement des flux sur la RN106, effectués en septembre 2022 (jour ouvré)
 > Analyse des données de trafic sur les RN106, RN113, RD907 et RD999 (données de 2018 à 2021)
 > Diagnostic circulatoire - Plan Local de Déplacements Ville de Nîmes 2016

Concernant les taux et calcul d'accidentologie, ceux-ci ont été mis à jour en intégrant des données plus récentes entre 2019 et 2022. Cela permet d'avoir un taux d'accidentologie plus précis grâce à une période de temps plus longue. La localisation des accidents entre 2019 et 2022, ainsi que la localisation des sections prises en compte ont été ajoutées (pièce E – étude d'impact – B.V.7.3.2, E.VI.8.2 et pièce G – évaluation socio-économique – B.II.4.2, D.I.2.5). Le nombre d'accidents ajoutés et le taux d'accidentologie actualisé sont précisés dans les tableaux suivant.

Route	Nombre d'accident entre 2013 et 2014	Nombre d'accident entre 2015 et 2016	Nombre d'accident entre 2017 et 2019	Nombre d'accident entre 2019 et 2022
RN106	11 accidents	13 accidents	22 accidents dont 3 mortels	17 accidents dont 5 mortels
RD40	4 accidents	5 accidents	2 accidents	4 accidents
RN113	0	0	9 accidents dont 3 mortels	5 accidents

Section	Longueur (km)	Débit journalier moyen (2017)	Taux d'accident retenu
A Section N106 - Nord D999	3,9	27 100 veh/j	7,8
B - Section N106 - Nord D40	2,0	32 200 veh/j	8,6
C - Section N106- Nord giratoire d'accès échangeur Nîmes Ouest	1,4	38 600 veh/j	8,8
D - Echangeur autoroutier Nîmes Ouest	0,8	37 100 veh/j	0,9
E Section N113	2,8	21 900 veh/j	4,1
F - Section D40	4,1	19 100 veh/j	3,1
G - Section D40	0,8	19 600 veh/j	18



Concernant la reprise de l'étude de trafic avec une approche multimodale, Les éléments de justification du choix du modèle de trafic construit pour étudier le Contournement Ouest de Nîmes sont présentés en paragraphe 2.2.2 du rapport pièce E – annexe de l'étude d'impact – annexe n°3 - "Etude de trafics – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP", également annexé à la pièce G « Evaluation socio-économique » du dossier transmis.

Dans le cadre des études préalables à la DUP du Contournement Ouest de Nîmes, un modèle interurbain d'affectation routière Véhicule Léger (VL) /Poid Lourd (PL) consolidé a été construit et exploité avec le logiciel TransCad V8 – modules Setra V8.13. La demande routière est reconstituée en jour moyen annuel et est exprimée en VL/jma et PL/jma.

Les résultats de trafics prospectifs ont également pour objectifs d'alimenter et de servir d'entrants pour le calcul socio-économique ainsi **que les études environnementales menées notamment sur la pollution de l'air, les émissions de GES et le bruit**. Or ces études **nécessitent des résultats de trafics exprimés en Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)**, ce qui a participé au choix de construire et d'exploiter un modèle de trafic avec une demande de trafic exprimée en TMJA.

Un modèle d'affectation routier VL / PL

Le modèle construit est un modèle routier VL / PL qui ne prend pas en compte de modèle de choix modal pour établir les concurrences entre les différents modes de transport et notamment entre le mode VP et les modes alternatifs à la VP. Les potentiels de report modal générés par la mise en service du projet depuis les modes alternatifs vers la voiture particulière sont jugés limités au regard :

- des faibles parts des déplacements quotidiens réalisés en TC au sein de Nîmes métropole (7%), de la ville de Nîmes (8%) et des communes périphériques (3%) qui sont ressorties de l'enquête de mobilité réalisée sur le territoire de l'agglomération nîmoise en 2015
- de l'absence de concurrence entre la VP et les TC pour les flux de transit « Nord-Sud » susceptibles d'être intéressés par le projet de CONIMES
- de l'organisation en étoile des déplacements sur le réseau de transport en commun entre Nîmes et sa périphérie, dont les principaux déplacements concernent des flux d'échange Est-Ouest, non intéressés par le projet « Nord-Sud » du CONIMES.

Le modèle construit prend en compte en option de référence (situation prospective sans le projet du CONIMES en service) et en option de projet (situation prospective avec le projet du CONIMES en service), les aménagements de transports collectifs urbains planifiés par les collectivités et notamment les projets d'extension de la ligne du Tram-bus T1 vers Caissargues et d'aménagement de la ligne de Tram T2 au niveau de l'avenue Kennedy et de la D640/D40.

L'impact de ces aménagements TC sur la demande est pris en compte dans le scénario d'évolution de la demande AMS, préconisé par le référentiel d'évaluation de transport national, est appliqué dans le modèle. Le scénario AMS intègre l'évolution de l'offre de transport en termes d'infrastructures et de nouveaux modes TC : augmentation générale de l'offre de transport collectif (60% en agglomération, 30% hors agglomération) d'ici 2050, quintuplement de la part modale du vélo à l'horizon 2050 et développement du covoiturage courte distance.

Les arcs du réseau routier modélisé qui accueilleront ces aménagements TC ont été reparamétrés pour tenir compte de leur requalification liée à ces aménagements.

Le modèle prend également en compte l'impact sur la demande de transport routière de l'aménagement de la gare nouvelle Nîmes – Pont-du-Gard comme expliqué dans le paragraphe ci-après Reconstitution de la demande routière de déplacements en actuel et en prospective.

Au final, l'impact de la mise en service du Contournement Ouest de Nîmes sur la concurrence avec la VP et les modes alternatifs n'est pas jugé significatif, justifiant le choix de la construction d'un modèle uniquement routier VL / PL.

Reconstitution de la demande routière de déplacements en actuel et en prospective

Le contournement routier ouest de Nîmes est implanté au sein d'une zone périurbaine à l'ouest de la commune. Son premier objectif reste l'amélioration de l'écoulement des flux de transit 'Nord-Sud' sur ce territoire en les reportant de la RN106 actuelle très urbanisée sur une nouvelle liaison localisée au sein d'un territoire périurbain à plus faible densité de population. Au regard de ces éléments, il a été décidé de reconstituer la demande de déplacements affectée dans le modèle sur la base d'enquêtes OD réalisées au printemps 2017 (cf chapitre 4 Les flux de déplacements) et de l'exprimer en VL/jma et PL/jma. Ces dernières interceptent l'ensemble des véhicules susceptibles d'être impactés directement ou indirectement par le projet du CONIMES.

Concernant les flux non interceptés par les postes d'enquêtes OD, la demande routière est complétée et consolidée à partir des résultats issus de l'Enquête Ménage Déplacements de 2015 réalisée sur le territoire de la métropole nîmoise. Ils concernent essentiellement des flux urbains internes à la commune de Nîmes : l'EMD estime des volumes de déplacements par mode de transport au sein de son territoire d'étude. L'intégration de ces flux dans les matrices de déplacements permet de "charger" en volume le réseau urbain nîmois et ainsi de représenter au mieux les conditions réelles de circulation sur ces axes.

La reconstitution de la demande en jour moyen annuel est obtenue par l'application de méthodes de redressement basées sur des recueils de comptages réalisés de manière concomitante à la campagne d'enquête OD. Les flux journaliers de déplacement VL et PL, exprimés en VL/jma et PL/jma, sont considérés symétriques : le nombre de véhicules est le même entre un couple OD et son symétrique DO.

En prospective, des taux de croissance généraux préconisés par le référentiel sont appliqués à chaque OD distinguée par classe de distance (< ou > 100km).

Les générations de trafics particulières liées aux projets d'aménagements locaux sont bien prises en compte dans la demande routière prospective. Les aménagements locaux concernent :

-Des projets d'urbanisation ; dans ce cas, une croissance particulière sera appliquée aux zones du modèle accueillant ces nouveaux logements. La distribution sera conservée similaire à celle observée en situation actuelle.

-Des projets de zones d'activités ; dans le cas d'agrandissement de zones d'activités existantes, une croissance particulière sera appliquée à la génération existante et la distribution sera conservée similaire. Dans le cas de création de zones d'activités générant une demande particulière, la distribution de cette demande sera prise similaire à la distribution de zones d'activités existantes, ayant le même type d'activité et situés géographiquement le plus proche de la nouvelle zone.

La création de la gare nouvelle Nîmes – Pont-de-Gard ; le nouveau trafic généré par la gare, l'impact sur les déplacements routiers en lien avec la gare SNCF actuelle en centre-ville de Nîmes ainsi que l'impact sur la distribution des flux générés par la gare nouvelle sont intégrés dans la demande prospective sur la base de résultats présentés dans l'étude d'impact du projet de gare nouvelle Nîmes – Pont-du-Gard de février 2017.

Pour rappel, l'étude de trafic a débuté en 2018 avec l'exploitation d'entrants indispensables issus des campagnes de recueils de données (comptages et enquêtes OD) réalisées en 2017 et 2018. De nombreux scénarios et variantes d'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes ont été étudiés entre 2018 et 2021. L'étude de la solution finalement retenue s'est terminée fin 2021. Le calcul socio-économique de l'option de projet soumise à l'enquête publique a donc été réalisé en décembre 2021.

Concernant l'actualisation et la complétude du modèle de 2018, nous rappelons qu'au regard de la période 2019-2021 fortement perturbée pour la connaissance des mobilités (mouvements sociaux, crise sanitaire), il n'a pu être réalisé de recueils supplémentaires. La mise à jour du modèle est, d'un point de vue méthodologique, la plus complète possible au regard du contexte socio-économique et sanitaire depuis 2019. La construction du modèle de trafic, demeure suffisamment robuste pour être exploitée en prospective dans le cadre de l'étude du Contournement Ouest de Nîmes.

En ce qui concerne les futures bretelles de raccordement du CONIMES sur l'autoroute A9, il est précisé dans le chapitre 9.5 du rapport d'étude de trafic du CEREAMA, l'étude du niveau de service des bretelles du nouvel échangeur autoroutier A9/CONIMES à partir du calcul du trafic à la 30ème heure de l'année la plus chargée, qui est l'indicateur retenu comme dimensionnant les bretelles autoroutières par l'ICTAAL, et non à partir de « *trafics moyens* » comme écrit dans l'avis.

Enfin, pour rappel dans le chapitre 9.6 du rapport d'étude de trafic, il est présenté des résultats aux heures de pointe du matin et du soir pour les mouvements tournants empruntant les nouveaux échangeurs en lien avec le projet du CONIMES afin d'estimer un dimensionnement adapté à leur niveau de service.

L'étude de trafic décrit la faiblesse des alternatives existantes au mode routier, au point de considérer que les potentiels de report modal sont limités, au regard des déplacements quotidiens en transports en commun au sein de Nîmes métropole (enquête de mobilité réalisée en 2015) et de l'absence de concurrence pour les flux de transit « nord-sud » susceptibles d'être intéressés par le CONIMES. Elle fait dès lors le choix d'un modèle exclusivement routier.

Pour autant, l'offre en transports en commun est décrite en s'appuyant sur le diagnostic du plan de déplacements urbains de l'agglomération: leur part modale serait de 14 % sur l'ensemble de l'agglomération, mais seulement autour de 10 % à l'ouest de Nîmes. Une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service a été créée en 2021. La création de la gare nouvelle de Nîmes Manduel est un nouvel inducteur de déplacements qui re-porte une partie du trafic du centre de Nîmes sur les axes de contournement. L'abandon d'un projet d'aménagement au nord de Nîmes (Porte Nord) a conduit à abandonner une halte ferroviaire sur la ligne Nîmes-Alès.

Une seule piste cyclable existe sur la zone d'étude le long de la RD40 entre Nîmes et Caveirac. La ville de Nîmes s'est dotée d'un schéma directeur des modes actifs, limité au centre urbain.

B.III.6.2. Air

L'analyse se réfère à la circulaire interministérielle du 25 février 2005, obsolète, désormais remplacée par une note technique du 22 février 2019. Au regard des trafics et des populations relevés, l'étude est de niveau I (le plus poussé). La zone d'étude est plus étendue que la zone d'étude de référence, sans toutefois inclure l'ensemble du projet (il manque la Déviation Nord de Nîmes et la RN106 vers Alès au moins jusqu'à La Calmette).

Les établissements sensibles sont listés sans être localisés. Les valeurs de qualité de l'air dans l'état initial ne sont comparées qu'aux valeurs réglementaires et pas aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé, révisées en septembre 2021.

L'Ae recommande de rappeler les lignes directrices révisées par l'Organisation mondiale de la santé en septembre 2021 et de compléter l'analyse de la qualité de l'air en référence à ces valeurs.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces lignes directrices et leur analyse ont été ajoutées à l'étude air-santé (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°5 – étude air-santé – A.II.3) et à l'étude d'impact (pièce E – étude d'impact – B.VI.1.3).

L'analyse s'appuie en premier lieu sur les données des stations de mesure existantes, complétées par des mesures par tubes à diffusion sur six points pendant quinze jours, insuffisamment représentatives des types d'exposition (en particulier sur la zone industrielle Saint-Césaire et au voisinage de l'A9 et de la RN113). Si dans l'ensemble, les concentrations sont faibles, les abords directs de trafics routiers (A9, RN106, RN 113...) peuvent présenter des concentrations importantes, au-delà des valeurs limites pour le dioxyde d'azote (NO2) et relativement élevées pour le benzène – jusqu'à 1,4 µg/m3. Les valeurs les plus élevées ont été mesurées à la hauteur d'une clinique située sur la RN 106. Les valeurs présentées sur le point 1, quartier résidentiel de Milhaud à proximité de l'autoroute A9 (certaines maisons sont même encore plus proches de l'échangeur), apparaissent anormalement faibles ; ce point est particulièrement important puisqu'il est à proximité du futur système d'échanges du projet avec l'A9 et la RN113.

Aucune mesure in situ n'est produite pour les particules fines et ultrafines sur les points les plus exposés. Aucune donnée n'est fournie pour l'ozone.

Les éléments du dossier n'apparaissent pas suffisants pour justifier la conclusion selon laquelle «ces dépassements sont ponctuels (quelques jours dans l'année)». En revanche, l'Ae souscrit à l'analyse selon laquelle ce type de dépassements rencontré en périphérie de voies à forte circulation (Autoroute A9 et RN106) pourrait se rencontrer localement sur la zone du projet.

L'Ae recommande de compléter l'état initial pour la qualité de l'air par des mesures sur plusieurs périodes, sur la zone industrielle Saint-Césaire et au voisinage de l'A9, en particulier pour les maisons qui lui sont les plus proches, en incluant les concentrations en particules fines et ultrafines et en ozone.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une modélisation et une quantification de l'évolution des concentrations des polluants en 2028 et en 2048, a été ajoutée, pour les habitants de Milhaud et les occupants de la ZAC de Saint-Césaire proches du CONIM.

B.III.6.3. Bruit

L'analyse n'explicite pas la zone d'étude retenue et les hypothèses du scénario de référence. Le calage du modèle utilisé par le dossier s'appuie sur un nombre très limité (huit) de points de mesures sur la RN 106, à proximité de l'autoroute A9 et à l'intersection du projet avec les routes départementales.

Pour ce volet également, l'étude d'impact ne comporte pas le minimum attendu pour ce type de projet, l'annexe acoustique comportant à peine plus d'informations. La carte de bruit de type A-Lden de la commune de Nîmes confirme les secteurs de dépassement des seuils les plus élevés (> 65 dB(A)) à proximité des principaux axes de transport, mais sans le niveau de précision nécessaire pour évaluer l'ambiance sonore initiale (en particulier la contribution actuelle des infrastructures au sud de la zone d'étude) et les incidences du projet.

L'Ae rappelle en particulier que des informations devraient être fournies pour chaque bâtiment et pour chaque logement susceptible de subir des modifications significatives des niveaux de bruit (>2dB(A)) ; dans tous les dossiers dont elle est saisie, ces données sont issues d'une modélisation calée sur un nombre de points de mesure suffisant, représentatifs des différents secteurs d'exposition de la zone d'étude.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude acoustique a été réalisée dans les règles de l'art et respecte les exigences de la réglementation. Le parti a été pris d'aller même au-delà de la réglementation, puisqu'il a été retenu d'appliquer partout la réglementation applicable aux voies nouvelles, plus exigeante en termes de seuil réglementaire que la réglementation dite de « modification significative d'infrastructure ». **C'est donc un seuil de 60 dB(A) de contribution sonore du projet qui est partout appliqué, sans notion d'augmentation ou non du niveau sonore de plus de 2 dB(A) (notion de modification significative d'infrastructure).** La non-prise en compte des niveaux sonores existants sur les lotissements de Milhaud et Nîmes par exemple (par endroits supérieurs à 65 dB(A)) permet ainsi d'être **plus protecteur pour le riverain**. En effet, la réglementation française protège moins les habitations d'ores et déjà exposées à un bruit élevé que celles bénéficiant d'un environnement calme en situation existante.

Le choix de ne pas étudier le critère de modification significative pour les habitations directement concernées par le tracé du CONIMES s'est donc fait dans un souci de plus grande protection des riverains.

En ce sens, le modèle numérique n'a pas été construit pour étudier la situation actuelle puisqu'il n'est pas question d'analyser le critère de modification significative. Le calage d'un tel modèle ne nécessitait pas la réalisation d'un très grand nombre de mesures, puisqu'un petit nombre d'infrastructures existantes est concernée. Des comptages ont toutefois été réalisés sur les infrastructures permettant de caler le modèle, à savoir : RD 907 (pour calage du modèle sur points PM1 et PM2), RD 999 (pour calage du modèle sur point PM3), RD 40 (pour calage du modèle sur point PM5) et RN 106 (pour calage du modèle sur points PM7, PM8 et PM9). La réalisation de 8 points de mesure pour caractériser l'ambiance sonore du secteur d'une part, et caler le modèle numérique d'autre part, apparaît tout à fait suffisante au regard du peu de conséquences de l'état initial (pour mémoire : peu de conséquences car quels qu'auraient été ces résultats d'état initial, on a ici choisi de se placer dans la situation la plus protectrice pour le riverain).

L'AE souligne par ailleurs ce choix : « Les secteurs proches du projet sont tous considérés comment situés en zone d'ambiance préexistante modérée, ce qui est plus favorable pour les riverains ».

L'étude d'impact doit en particulier être en mesure de démontrer le respect de la réglementation pour tous les logements concernés de Milhaud et du sud de Nîmes, mais aussi le long des routes départementales desservies par le CONIMES, ce que les données fournies à ce stade ne permettent pas.

L'Ae recommande de reconsidérer la zone d'étude de l'étude acoustique, étendue aux tronçons de route dont l'ambiance acoustique est modifiée significativement, et de modéliser les niveaux de bruit de tous les bâtiments de cette zone d'étude dans l'état initial, de jour et de nuit, tout particulièrement sur les logements concernés de Milhaud et du sud de Nîmes et le long des routes départementales desservies par le CONIMES.

Les secteurs proches du projet sont tous considérés comment situés en zone d'ambiance préexistante modérée, ce qui est plus favorable pour les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans un premier temps, une étude acoustique menée sur un projet routier s'appuie sur un modèle ne considérant que le projet en lui-même, de manière à étudier la **stricte contribution sonore du projet**. Cela permet de proposer des protections aux personnes n'ayant pas la même situation acoustique actuelle, en s'intéressant strictement au bruit du projet.

Dans un second temps, les **impacts acoustiques sur les habitations riveraines des axes existants**, s'ils ne font pas l'objet d'un modèle numérique, sont étudiés de manière qualitative à partir des données d'évolutions de trafic. Ces évaluations qualitatives sont présentées dans un tableau récapitulatif (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°6 – étude acoustique – B.V.2.) reprenant les données ci-dessous :

- riverains de l'actuelle RN 106, section Nord de RD 907 : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RN 106, section Nord de RD 999 : baisse de 2 dB(A) environ
- riverains de l'actuelle RN 106, section Sud de Kennedy : baisse de 3 à 4 dB(A)
- riverains de l'actuelle RN 113 : baisse de 0,5 à 1,5 dB(A), peu significative pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuelle RD 907 : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RD 999 tronçon Ouest : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RD 999 tronçon Est : baisse de 3 dB(A) environ
- riverains de l'actuelle RD 40, section Ouest : hausse de 0.5 dB(A), inaudible pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuelle RD 40, section Est : hausse de 1 dB(A) environ, peu significative pour l'oreille humaine
- bretelle A9 Montpellier / A 54 : hausse inférieure à 0.5 dB(A), inaudible pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuel échangeur Nîmes Ouest : baisse de 2 dB(A) environ

A la demande de l'AE d'étendre le modèle numérique aux tronçons de route dont l'ambiance acoustique est modifiée significativement, il est donc répondu qu'**aucun tronçon alentour ne subira de modification significative au sens de la réglementation acoustique**. Les éléments ont également été intégrés à la pièce E -étude d'impact – partie E.VI.2.

Concernant la demande de présenter la totalité des niveaux sonores de jour comme de nuit pour la totalité des bâtiments environnants, il a ici été choisi de ne faire ressortir que les habitations dépassant le seuil réglementaire de 60 dB(A), dans un souci de clarté des documents cartographiques. C'est ce qui se pratique habituellement dans les études d'impacts acoustiques de projet de grande ampleur.

B.III.6.4. Scénario de référence - évolution de l'environnement en l'absence de projet

Ce préalable est crucial pour pouvoir caractériser et quantifier de façon spécifique les effets du projet. Or, il comporte plusieurs erreurs méthodologiques qui faussent l'analyse des incidences et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Le tableau des 41 projets d'aménagement dans la zone d'étude, déjà évoqué au § 1.2, figure dans un chapitre de l'analyse de l'état initial intitulé «Planification territoriale». La détermination de leur statut est un préalable indispensable à la définition du scénario de référence. Les projets bénéficiant d'une Déclaration d'Utilité Publique et toutes les installations nécessaires à leur autorisation font partie du scénario de référence. Cela ne peut être le cas des aménagements pour lesquels une partie de la maîtrise foncière fait défaut ou pour lesquels une autre autorisation importante ferait défaut, telle la déviation nord de Nîmes. L'Ae note également que devraient être pris en compte dans le scénario de référence les effets et mesures prescrits des projets autorisés (ferme photovoltaïque et extension de la carrière, ce qui importe particulièrement en termes de paysage et de biodiversité), ainsi que les effets de projets récemment mis en service (gare nouvelle de Nîmes-Manduel, notamment).

L'Ae recommande de préciser explicitement ceux des projets d'aménagement de la zone d'étude qui font partie du scénario de référence, ainsi que les effets des projets autorisés et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui leur ont été prescrites.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact jointe au dossier d'enquête porte sur des périmètres d'études adaptés aux différentes thématiques.

La liste des projets étudiés dans le cadre de l'étude d'impact a été entièrement remaniée (pièce E -étude d'impact – B.V.9.5) de manière à actualiser l'évolution des projets et supprimer ceux n'étant plus d'actualité. La liste des projets analysés dans le cadre des effets cumulés a été mise en cohérence avec la liste des projets d'aménagements présentée en état initial et dans l'étude de trafic. Les projets de voie verte et de requalification de la RN106 ont été intégrés (les projets précédemment cités : ferme photovoltaïque, gare nouvelle et extension de la carrière sont bien présentés). Lorsque cela a été possible, l'analyse de leurs effets et de leur séquence ERC a été réalisée par rapport au milieu naturel. Toutefois, ces projets sont pour la plupart dans des phases amont et ces données n'ont pas toujours pu être récupérées.

Concernant l'étude de trafic, les projets inclus dans le scénario de référence diffèrent légèrement. Ils doivent faire l'objet d'une analyse distincte décrite dans l'étude de trafic et intégrée dans l'étude d'impact. Le choix des projets inclus dans le scénario de référence n'a pas été modifié.

Le choix initial est d'étudier les effets du seul Contournement Ouest de Nîmes avec la réduction de la capacité de circulation sur l'actuelle RN106 (préalable indispensable à un futur aménagement en boulevard urbain de la RN106). La Déviation Nord de Nîmes (DNN) est alors considérée comme une opération distincte du CONIMES. Dans l'étude de trafic réalisée initialement par le CEREMA, elle est intégrée dans le scénario de référence avec une mise en service antérieure à celle du CONIMES (2028).

L'option de projet de l'étude de trafic du Contournement Ouest de Nîmes intègre la réduction de capacité et de vitesse de l'actuelle RN106. En l'absence d'un programme de requalification de la RN106 porté par les collectivités, les hypothèses sur les caractéristiques de la réduction de capacité de la RN106 sont présentées dans le paragraphe 6.4.2 du rapport du CEREMA (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°3).

L'analyse est ensuite conduite pour chaque enjeu environnemental.

Pour les émissions de gaz à effet de serre, après avoir rappelé les enjeux du changement climatique et quelques scénarios du Giec de 2014 qui devraient être mis à jour, reconnaissant ainsi la réalité du phénomène qui «perdurera sur le très long terme», l'Ae ne peut qu'être étonnée de lire : «Si la réalisation du projet entraînera des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre en phase chantier comme en phase exploitation par rapport à une situation sans projet, l'incidence sur le changement climatique ne peut être évaluée étant donné les quantités infinitésimales de gaz à effet de serre par rapport aux émissions mondiales». Elle réitère sa réaction à la

même phrase qui figurait dans un autre dossier de contournement autoroutier porté par une société d'autoroute : «L'Ae observe que le caractère infinitésimal des effets sur le climat est la caractéristique essentielle de toutes les activités qui, mises ensemble, sont responsables de graves dysfonctionnements à l'échelle planétaire, et qu'il n'est pas acceptable de s'en prévaloir».

L'analyse par le dossier des émissions de gaz à effet de serre est néanmoins précise pour la phase travaux; pour la phase d'exploitation, elle pâtit des lacunes de l'étude de trafic et ne comporte aucune démarche d'évitement ou de réduction (voir analyse au chapitre 2.5.6).

Quelques évolutions en l'absence de projet peuvent être soulignées : fermeture de certains milieux naturels, poursuite de la périurbanisation (le dossier indique qu'à l'heure actuelle, les plans locaux d'urbanisme des villes concernées ne ciblent pas ces zones comme étant à urbaniser, mais reste prudent « sur un pas de 30 ans ») et augmentation des besoins en logements, déplacement et accès aux équipements publics liés à l'évolution démographique. L'étude d'impact en déduit l'accroissement de la saturation du réseau routier. Il serait utile, pour la poursuite de l'analyse, de préciser de quelle façon cette saturation évoluera en l'absence du projet (en particulier la congestion). La qualité de l'air et de l'environnement sonore seraient conduits à s'améliorer, principalement du fait de l'évolution du parc de véhicules.

L'Ae recommande de préciser l'évolution sur 30 ans de la saturation du réseau routier en l'absence du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il est rappelé que le calcul des effets des émissions GES liés au trafic utilise comme données d'entrée, conformément à la méthodologie préconisée par le référentiel d'évaluation des projets de transport de la DGITM, les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) prospectifs simulés chaque année entre l'année de mise en service du projet et 2070 en options de référence et de projet. Les effets du projet sur les émissions de GES liées au trafic sont obtenus par différence entre les émissions calculées en option de référence et en option de projet.

La mise en service du CONIMES en 2028 permettra sur la RN 106 actuelle une baisse significative du trafic (d'environ 30 % à 60% selon les sections) et des points de saturation avec donc une fluidification des conditions de circulation.

En termes d'évolution des **conditions de circulation** liée à la mise en service du CONIMES,

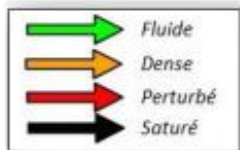
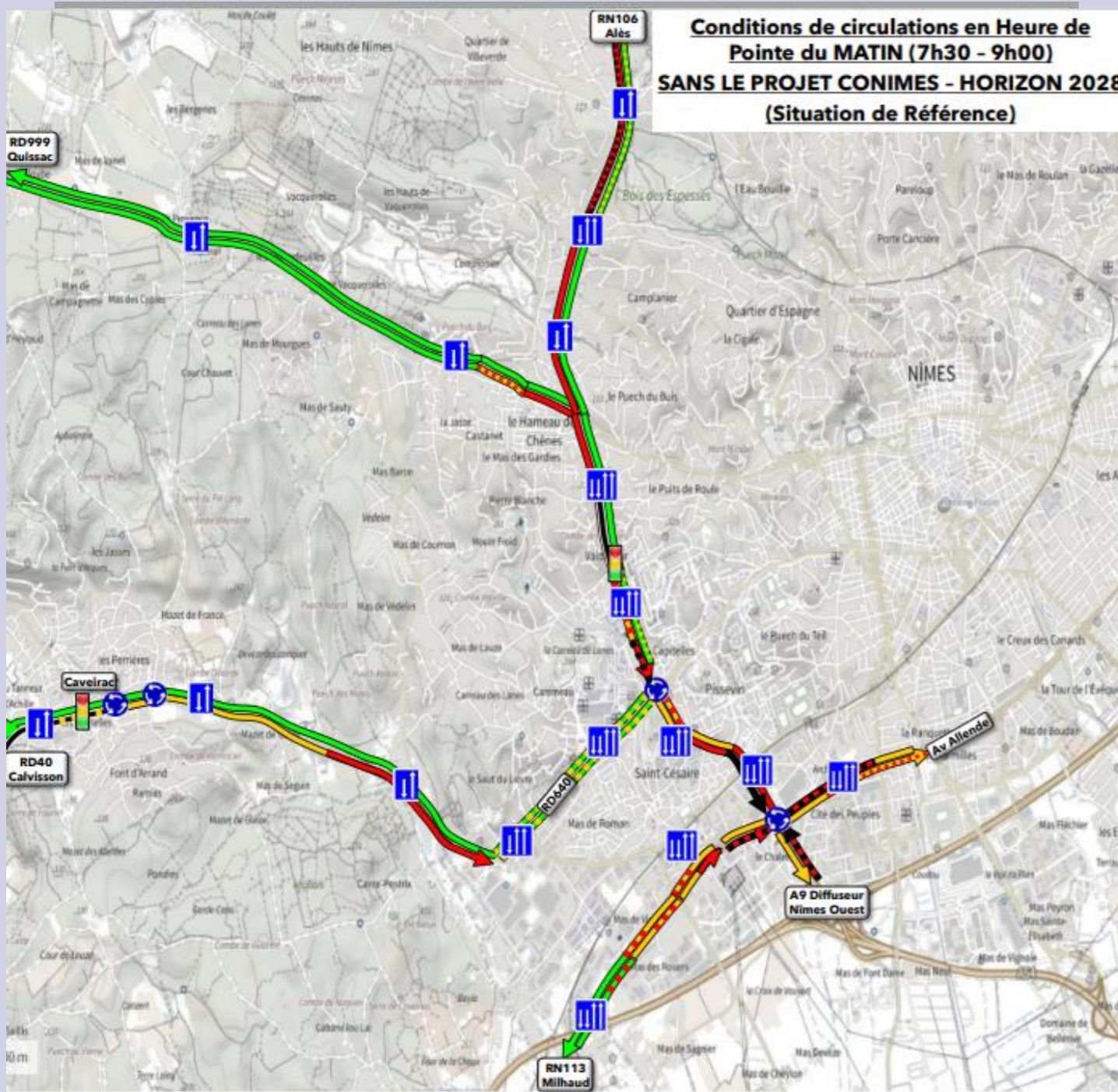
- * la mise en service du CONIMES procure aux flux 'Nord via la N106 <-> Sud-Ouest via l'A9 ou la N113' empruntant le projet, des gains de temps de l'ordre de 20 à 25% par rapport à l'option de référence où ces flux empruntaient la N106 actuelle au droit de Nîmes.
- * les flux 'Nord via la N106 <-> Sud via l'A54' augmente leur linéaire en empruntant le CONIMES par rapport à l'itinéraire emprunté en option de référence par la N106. Le gain de temps procuré par la mise en service du CONIMES sur ces flux reste limité (inférieur à 5%).

L'absence de nouvelle infrastructure à l'Ouest de Nîmes associée aux croissances de trafic (transit et flux d'échange en lien avec les développements urbains du territoire) devrait entraîner :

- Un allongement de la longueur des sections perturbées à saturées sur la RN106 : en H.P.M. depuis le secteur du Mas de l'Oume jusqu'au giratoire « Kennedy » et au-delà en direction du giratoire du Km Delta. La demande de trafic supplémentaire ne fait que se stocker sur les sections déjà perturbées, lesquelles ne disposent pas de réserve de capacité.
- Un axe RN113 dont la longueur des sections perturbées va s'accroître suivant les trafics supplémentaires à écouler générés par les projets de développement, sans toutefois atteindre une situation de blocage généralisé et permanent entre le giratoire de Milhaud et celui du Colisée.
- Le maintien de conditions de circulation globalement fluides sur les voiries départementales RD907 et RD999, à l'exception de l'échangeur RD999 – RN106.

Ces compléments ont été ajoutés à la pièce E – étude d'impact –C.III.7 et à la pièce G – évaluation socio-économique - D.I.2.4).

Conditions de circulations en Heure de Pointe du MATIN (7h30 - 9h00)
SANS LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028
(Situation de Référence)



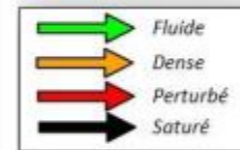
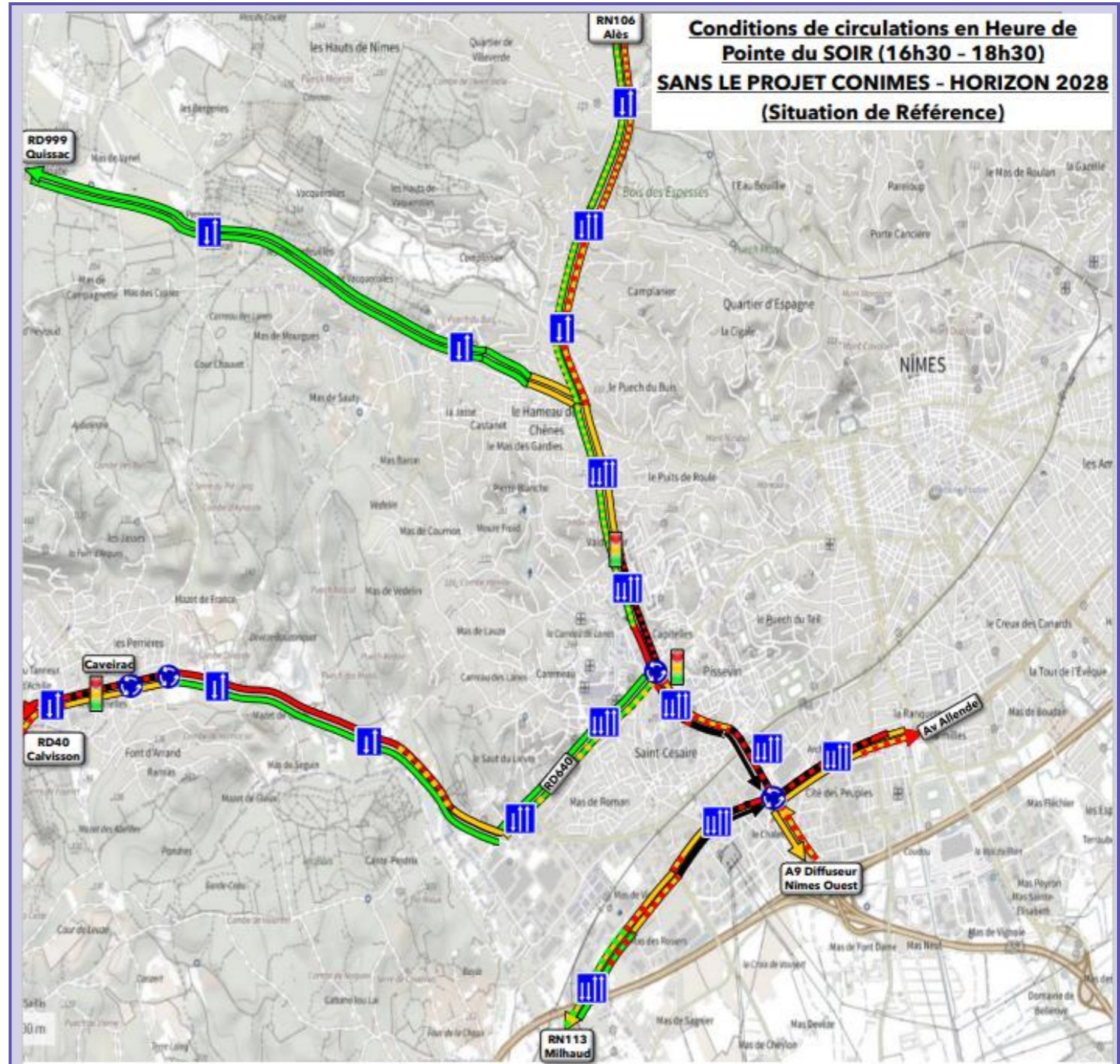
Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA),
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section,
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

Conditions de circulations en Heure de Pointe du SOIR (16h30 - 18h30)
SANS LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028
(Situation de Référence)



Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA),
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section,
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

B.III.7. Description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons des choix effectués

Partant du constat de conditions de circulations difficiles, les deux routes nationales 106 et 113 assurant à la fois des fonctions de transit et de contournement du centre-ville, le dossier postule une aggravation des conditions de circulation dans les années à venir. Les principales justifications générales du projet sont le développement «du territoire» par un accès facilité à l'autoroute A9 et au réseau ferroviaire à grande vitesse, des bénéfices pour la santé publique pour les populations exposées aux pollutions et nuisances de la RN106 et la possibilité de favoriser l'intermodalité sur la RN106 requalifiée. Faute d'une description minimale, ce dernier argument est pour l'instant insuffisamment étayé dans le dossier.

S'ensuit un rappel développé de l'ensemble des scénarios et variantes retenues après plusieurs itérations depuis 2010 et notamment à la suite de la concertation de 2017, la comparaison intégrant l'appréciation des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Néanmoins, des choix implicites prédéterminent plusieurs impacts :



- les points d'entrée n'ont pas beaucoup varié depuis les premiers scénarios :
- un des scénarios en 2010 (scénario 1) envisageait un point de raccordement plus au nord sur la RN106, qui aurait permis d'éviter la vallée du ruisseau de Vallongue qui concentre les principaux enjeux écologiques recensés par le dossier. Les enjeux écologiques ne figuraient pas dans les critères de comparaison des trois scénarios. Ce scénario n'a, à l'époque, pas été retenu principalement parce qu'il n'assurait pas la desserte de projets urbains locaux, dont la plupart ont été abandonnés depuis. La comparaison des variantes devrait concerner l'ensemble de l'itinéraire qui n'est pas encore à 2x2 voies.

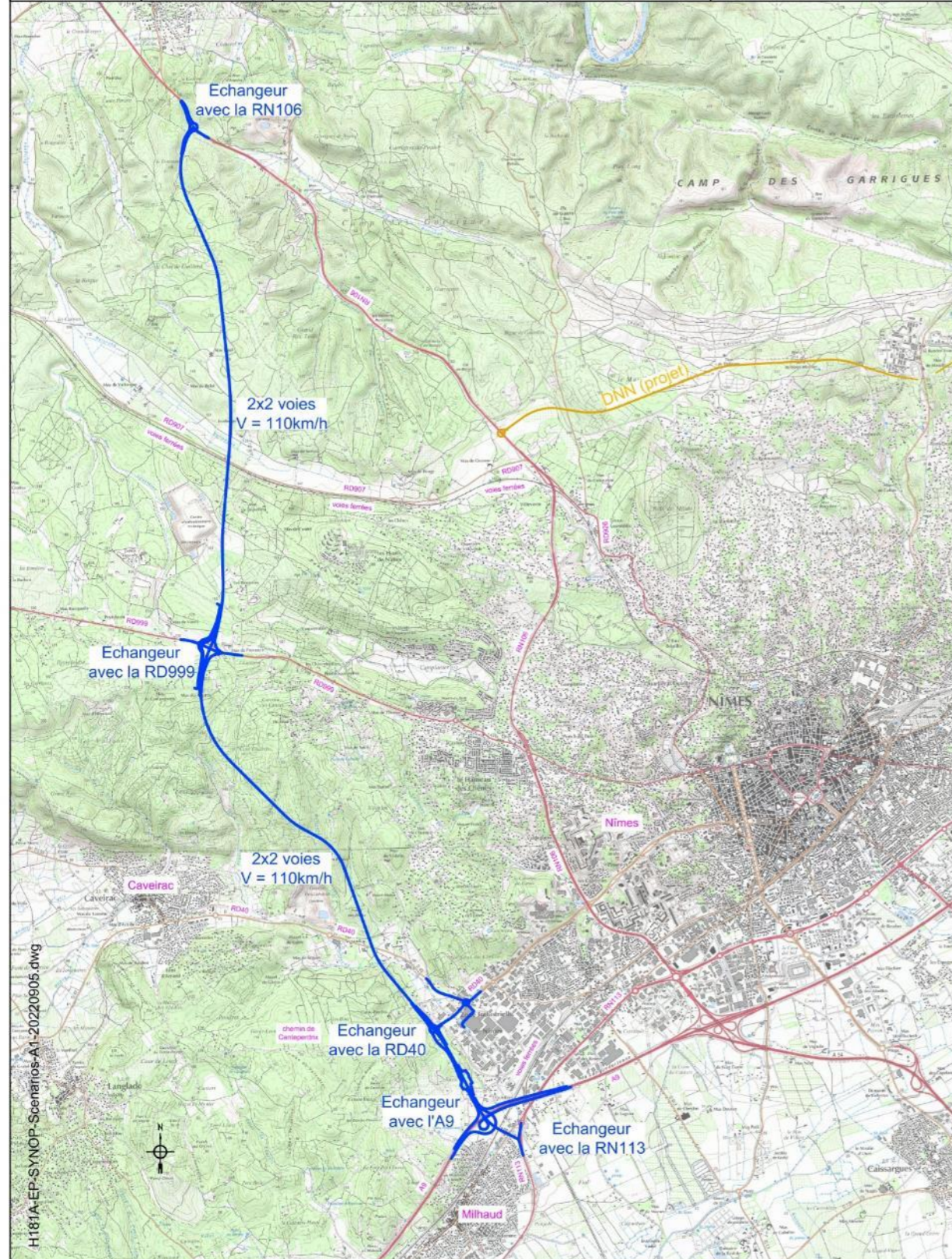
L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes de raccordement du CONIMES sur la RN 106 sur l'ensemble de l'itinéraire ayant vocation à être mis à 2x2 voies, notamment par une comparaison de leurs incidences environnementales.



Réponse du maître d'ouvrage :

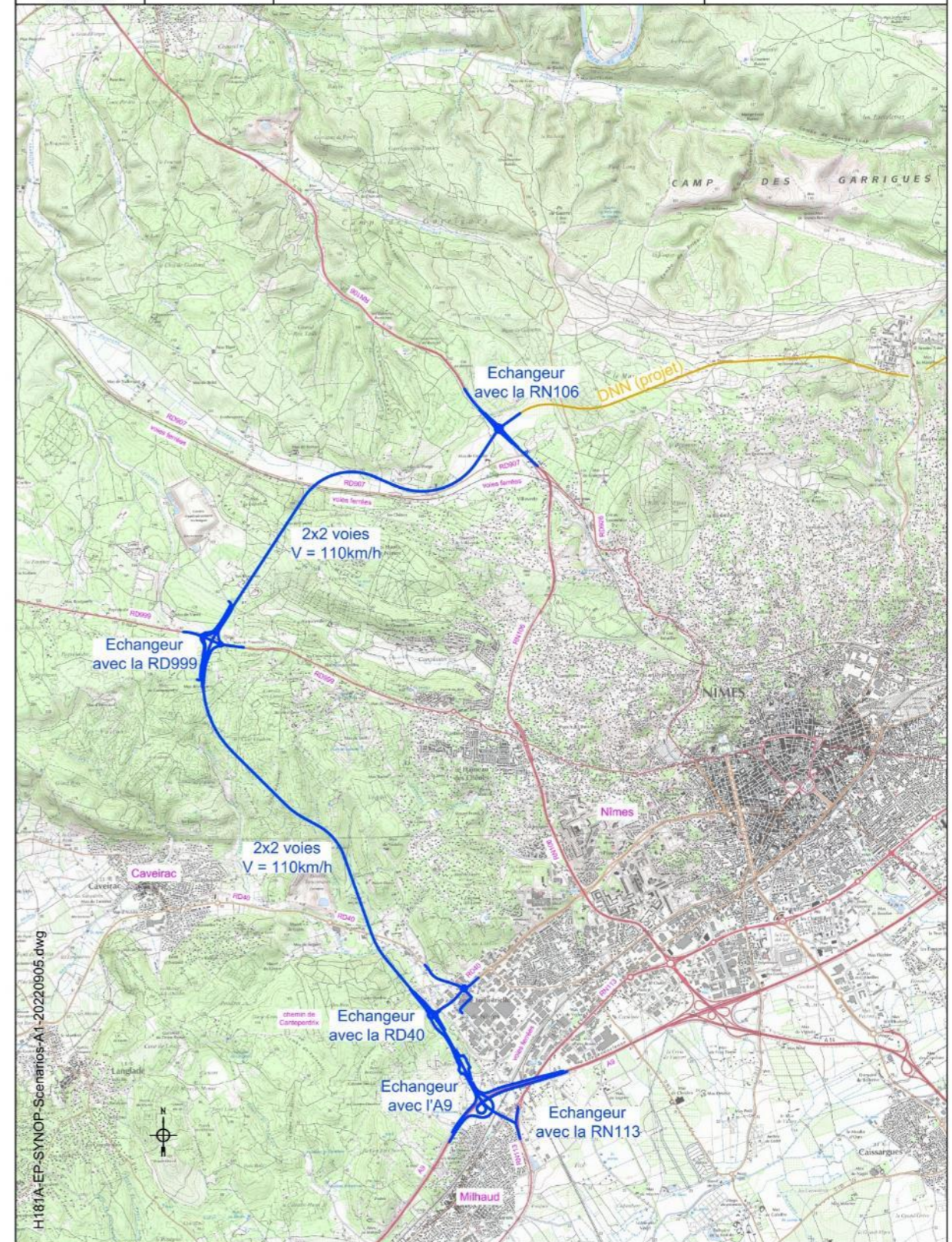
Afin de répondre aux observations formulées dans le paragraphe ainsi que dans les suivants (sujet d'échangeur intermédiaire et de profil en travers), une analyse multicritère a été menée. Ainsi, les variantes d'aménagement suivantes (cf tableau) sont analysées et comparées en page suivante. Cette analyse a été intégrée à la pièce E - étude d'impact – partie D.V.1 et plus globalement à la justification du projet dans toutes les pièces concernées (Pièce E – résumé non technique, pièce C – Notice explicative).

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
Raccordement nord	La Calmette, au niveau de la fin de la 2x2 voies actuelle de la RN106. Linéaire du CONIMES augmenté de 1.5km.	Au nord de la RD907, en face du futur DNN	Au nord de la RD907, en face du futur DNN	Au nord de la RD907, en face du futur DNN
Vitesse sur le CONIMES entre la RD40 et la RN106	110 km/h	110 km/h	90 km/h	110 km/h
Profil en travers du CONIMES entre la RD40 et la RN106	2x2 voies	2x2 voies	2x1 voies	2x2 voies
Présence de l'échangeur avec la RD999	OUI	OUI	OUI	NON

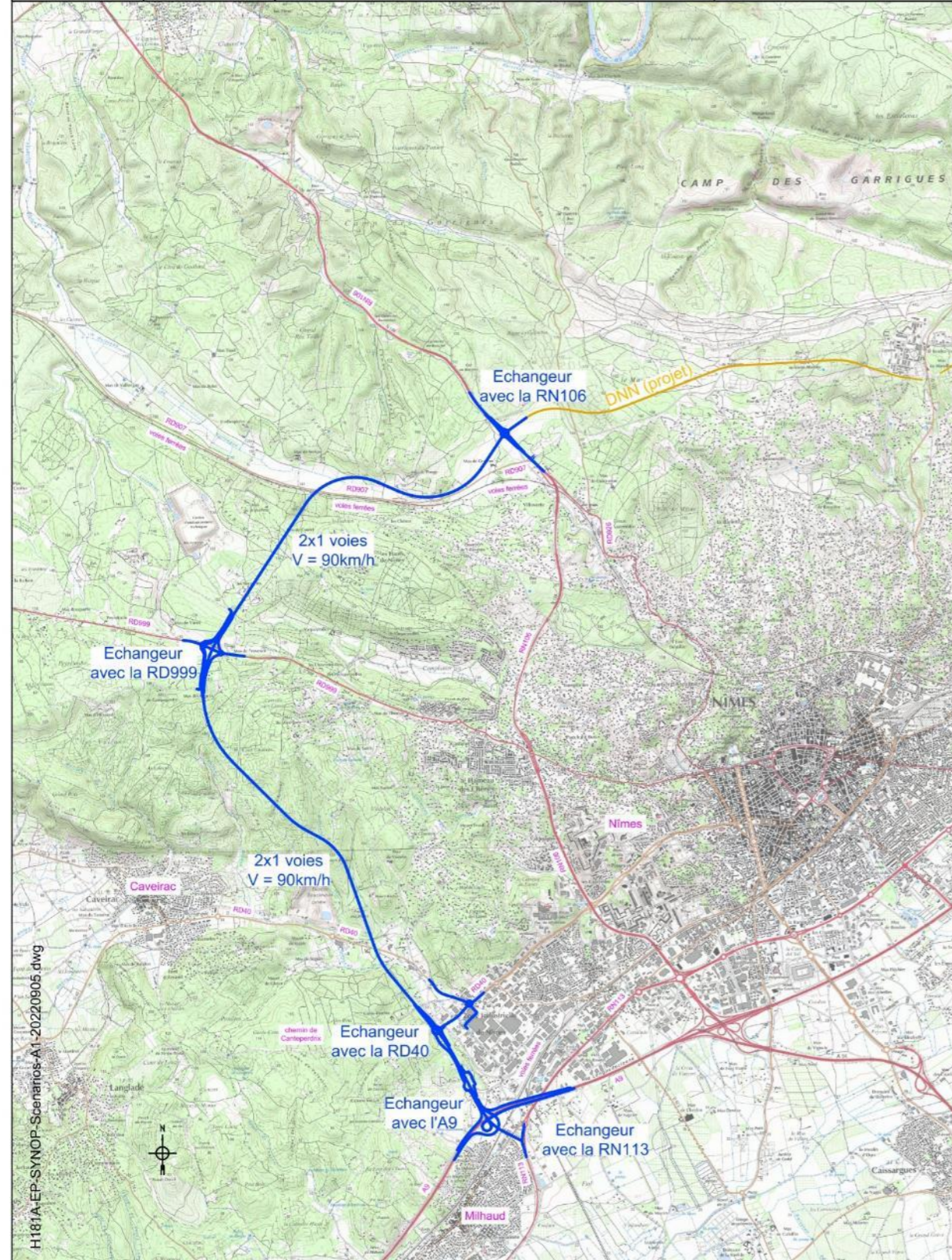
Maître d'ouvrage  DREAL	Maître d'oeuvre 	Contournement Ouest de Nîmes		01	
		Vue en plan scénario 1		Echelle: 1/60000ème	
		Date: 05/09/2022	Ind: A		
		N° affaire PRESENTS : HH181A			



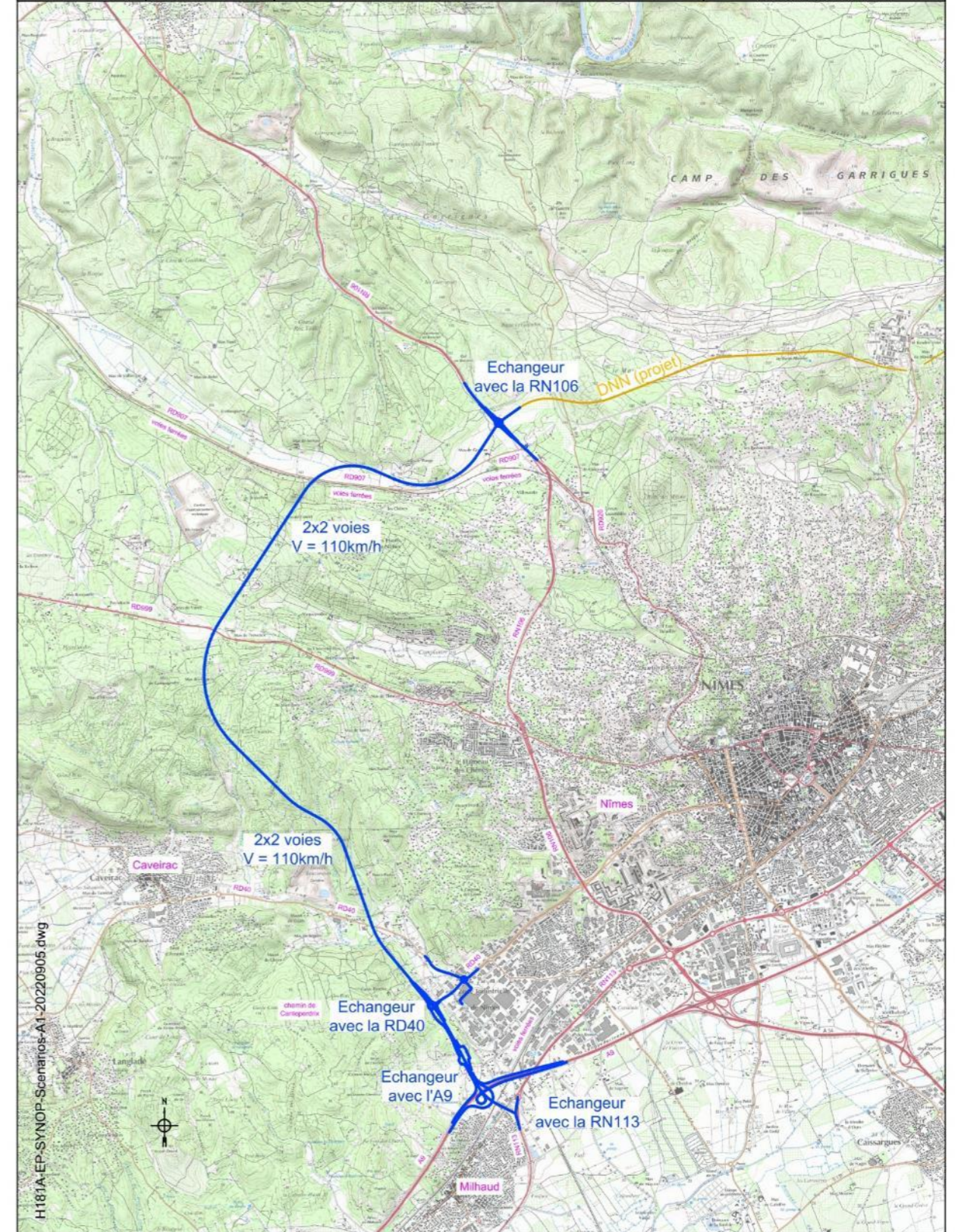
Maître d'ouvrage  DREAL	Maître d'oeuvre 	Contournement Ouest de Nîmes		02	
		Vue en plan scénario 2		Echelle: 1/60000ème	
		Date: 05/09/2022	Ind: A		
		N° affaire PRESENTS : HH181A			



Maître d'ouvrage DREAL	Maître d'oeuvre PRESENTS	Contournement Ouest de Nîmes		03	
		Vue en plan scénario 3		Echelle: 1/60000ème	
		Date: 05/09/2022	Ind: A		
		N° affaire PRESENTS : HH181A			



Maître d'ouvrage DREAL	Maître d'oeuvre PRESENTS	Contournement Ouest de Nîmes		04	
		Vue en plan scénario 4		Echelle: 1/60000ème	
		Date: 05/09/2022	Ind: A		
		N° affaire PRESENTS : HH181A			



Légende sur la lecture du tableau suivant comparant entre scénarios les réponses aux objectifs fixés au projet.
(appréciation en comparaison par rapport au scénario mis à l'enquête)

	Scénario plus favorable		Équivalent à la référence	Scénario moins favorable	
Légende	++	+		-	--

Les arguments des appréciations sont précisés à la suite du tableau ci-dessous

	Scénario 2 (Projet mis à l'enquête)	Scénario 1	Scénario 3	Scénario 4
Trafic / Attractivité du CONIMES	Référence de la comparaison			
Impact sur autres voiries	Référence de la comparaison			
Connexion avec DNN	Référence de la comparaison			
Offre de service pour l'utilisateur	Référence de la comparaison			
Milieu naturel	Référence de la comparaison			
Hydraulique – Ecoulement des eaux	Référence de la comparaison			
Bruit	Référence de la comparaison			
Paysage	Référence de la comparaison			
Coût	Référence de la comparaison			

Les éléments ayant permis d'arriver à ces conclusions sont précisés ci-après. L'analyse est faite en comparaison avec le scénario de référence.

Trafic :

Scénario 1 : le branchement plus au Nord du CONIMES améliore l'attractivité du CONIMES. En effet, le branchement plus au nord du CONIMES diminue le trajet pour les flux de transit empruntant la totalité du CONIMES de près de 3,5km et les distances des trajets des flux d'échange avec la D999 et la D40 empruntant le projet. Ainsi, les éléments ayant permis d'arriver à ces conclusions sont précisés ci-après. L'analyse est faite en comparaison avec le scénario de référence

Trafic - attractivité du CONIMES :

Scénario 1 : Bien que cette variante implique un linéaire plus long de 1,5 km, le branchement plus au nord du CONIMES diminue le trajet pour les véhicules venant de la RN106 de 3,5km. Ceci se traduit dans les simulations de trafic par un volume supplémentaire d'environ 10 000 véh/jour sur le CONIMES. De ce fait, il peut être considéré que ce scénario est plus attractif.

Scénario 3 : la mise à 2X1 voies du CONIMES avec une vitesse limite abaissée à 90 km/h pour les VL (contre 110 km/h pour le CONIMES à 2X2 voies) entraîne une baisse de trafic sur le projet, comprise entre 1500 et 2000 véh/j. L'attractivité du CONIMES apparaît réduite.

Scénario 4 : la suppression du point d'échange intermédiaire entre le CONIMES et la D999 entraîne une hausse des trafics sur la RD999 en entrée ouest de Nîmes de plus de 4 000 véh/j. La RD 999 retrouve le niveau de trafic qui serait atteint sans réalisation du CONIMES (8400 véh/j). De plus, en l'absence de point d'échange entre le CONIMES et la RD999, entraîne une baisse des trafics de l'ordre de 1 500 véh/jour. L'attractivité du CONIMES apparaît réduite.

L'analyse de ces scénarios est présentée dans le rapport « Étude de trafic – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP » annexé à la pièce G Etude socio-économique du dossier.

Impact du projet sur les conditions de circulation sur les autres voiries (RN106 dans Nîmes, RD 999...)

Scénario 1 : le branchement plus au nord induit une baisse de la circulation sur la N106 dans Nîmes (plus grand report des flux de transit Nord-Sud sur le CONIMES) mais hausse sur les entrées de villes via la D99 et la D40 (plus grand report des flux d'échanges avec Nîmes via les D999 et D40).

Scénario 3 : la moindre attractivité du CONIMES génère moins de trafic sur le CONIMES et se traduit par le maintien du trafic sur la RN106 dans Nîmes

Scénario 4 : la suppression du point d'échange intermédiaire entre le CONIMES et la D999 entraîne une hausse des trafics sur la RD999 en entrée ouest de Nîmes de plus de 4000 véh/j qui retrouve son niveau de trafic de l'option de référence (8400 véh/j)

Conditions de connexion sur la déviation nord de Nîmes (DNN)

Scénario 1 : la connexion avec DNN n'est plus directe

Scénario 3 : pas de modification notable sur cette thématique

Scénario 4 : pas de modification notable sur cette thématique

Offre de service pour l'utilisateur

Scénario 1 : la réduction de trajet de 3,5 km, associée à un allongement de section à 110km/h génèrent un gain de temps de parcours.

Scénario 3 : le profil en 2x1v présente plus de risque de perturbation des conditions de circulation en cas de panne ou d'accident, pouvant conduire à une fermeture momentanée du CONIMES si la circulation ne peut pas être maintenue latéralement sur BAU. Par ailleurs, la réduction à 90km/h des vitesses autorisées génère un allongement de temps de parcours de l'ordre de 1 à 2 mn.

Les successions de changements de profils le long de l'itinéraire génèrent une difficulté de lisibilité pour l'utilisateur, ce qui est défavorable en matière de sécurité routière.

Scénario 4 : pas de modification notable par rapport au scénario mis à l'enquête.

Milieu naturel :

Scénario 1 : L'augmentation de linéaire du tracé génère des surfaces artificialisées plus importantes, donc un impact sur les milieux naturels plus important. Le tracé impacte un milieu de plus en plus rare en contexte méditerranéen (chênaie verte) difficilement compensable. Cette variante crée une véritable césure au sein du massif boisé et affecte les fonctionnalités écologiques localement. A noter que le massif de garrigues au nord du CONIMES est identifié par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) comme un corridor écologique. En outre, le tracé fragilise une partie du domaine vital de l'Aigle de Bonelli.

Scénario 3 : La mise à 2x1 voie de l'ensemble du tracé permet de réduire légèrement l'emprise du projet (par réduction de la largeur de la plate-forme routière) imperméabilisée et les surfaces de bassins de récupération et de traitement des eaux de la plate-forme (de l'ordre de -5 à -10 %). Ceci permet une moindre consommation d'espaces naturels par rapport à une infrastructure en 2x2 voies.

Par ailleurs, une limitation de vitesse à 90km/h, au lieu de 110km/h permet de réduire les perturbations sonores pour la faune.

Scénario 4 : L'absence de l'échangeur au niveau de la RD999 permet de limiter la consommation d'espace en comparaison avec la variante 2.

Hydraulique -Ecoulement des eaux :

Scénario 1 : Le raccordement sur la RN106 se fait au droit d'une zone inondable. Le tracé intercepte plusieurs axes d'écoulement mais son orientation est cohérente avec les axes principaux (parallèle à la Pondre). Il est cohérent avec la topographie des terrains.

Le tracé axé Nord-Sud intercepte un nombre d'axes d'écoulement plus important. La transparence du tracé au Nord de l'échangeur avec la RD999 nécessiterait la mise en place d'un nombre plus important d'ouvrages de transparence.

La zone inondable du Ruisseau de Vallongue impactée par le tracé est aussi plus étendue, induisant le besoin d'un ouvrage de franchissement plus conséquent.

Le raccordement avec la RN106 se ferait au droit d'un vallon topographique, en zone inondable.

Le tracé, plus long, implique une imperméabilisation plus importante et la nécessité de plus de bassins de compensation.

Scénario 3 : La mise à 2x1 voie de l'ensemble du tracé permet de diminuer l'imperméabilisation des sols et les volumes de compensation associés. Elle permet également de diminuer la longueur des ouvrages de franchissement.

Scénario 4 : L'absence de l'échangeur permet de réduire de façon négligeable l'imperméabilisation liée au projet. Il n'y a donc pas de modification significative des impacts par rapport au scénario mis à l'enquête.

L'absence de l'échangeur au niveau de la RD999 n'entraîne pas de modification notable sur le fonctionnement hydraulique, l'échangeur n'est pas situé en zone inondable. L'absence de l'échangeur permet de réduire de façon négligeable l'imperméabilisation liée au projet.

Bruit

Scénario 1 : Le tracé plus au nord permet de ne plus avoir d'impact acoustique sur Mas de Granon, les habitations proches de la RD 907, lieu-dit Villeverde, Mas de Ponge. Il permet également une baisse de l'impact sur lieu-dit les Bergeries. La mise en place de 4 ou 5 protections phoniques est évitée. On note toutefois un impact nouveau sur Impact sur 1 à 3 mas isolés (sur le nouveau tronçon en direction du raccordement RN106 au Nord).

Scénario 3 : la baisse de vitesse fait baisser le niveau d'émission sonore en provenance de la voie de 1.5 dB(A). Étant donné la réduction de la largeur des voies, le point d'émission s'éloigne de 4 m des habitations. La baisse d'impact sonore constatée sur les habitations est de 0.9 dB(A) en moyenne, variant de 0 à 1.5 dB(A). La mise en place de 1 à 3 protections phoniques est évitée.

Scénario 4 : baisse négligeable sur lieu-dit « les Bergeries ». Baisse de 0.5 dB(A) sur le Mas de Provence et 2 habitations au sud-est de l'échangeur. Perte de l'amélioration du niveau sonore pour les habitations riveraines de la RD 999 puisque le trafic ne sera plus délesté.

Paysage :

Scénario 1 : L'implantation de cette variante présente un impact paysager plus important, aussi bien dans le linéaire qu'au nœud de franchissement de la RD907 et la voie ferrée. Ce tracé alternatif sera plus difficile à insérer visuellement. Il ne correspond pas à la topographie du site et sera sur un promontoire au niveau du lieu dit « le fournas » pour retomber vers la RN106.

Scénario 3 : Ce scénario n'apporte pas de divergence d'appréciation sur ce critère par rapport au scénario mis à l'enquête

Scénario 4 : La suppression de l'échangeur réduit l'impact du projet sur le paysage à cet endroit. La ligne de la voie sera plus fluide, de ce fait plus facile à insérer visuellement.

Coût :

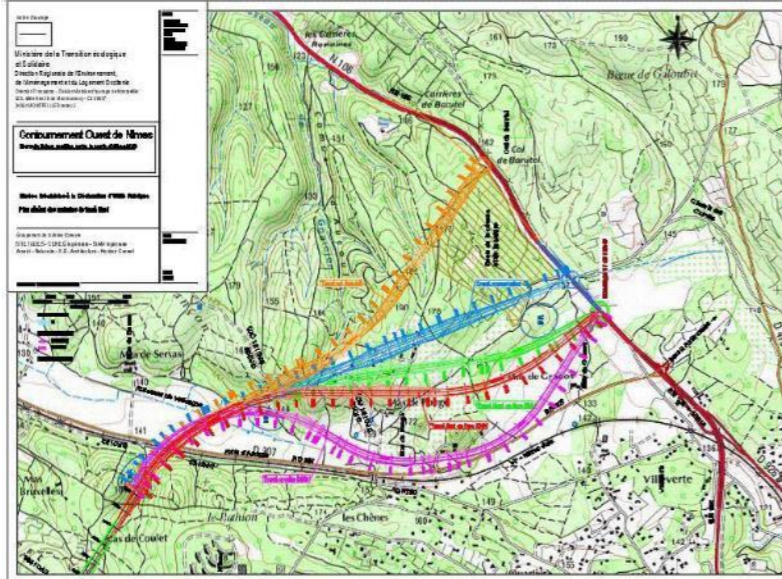
Scénario 1 : Compte tenu de l'augmentation du linéaire du projet (+ 1.5 km), le coût du projet CONIMES est augmenté de 10 à 15M€ TTC

Scénario 3 : le profil en travers du CONIMES est réduit de 7 m, (suppression d'une voie par sens mais maintien du séparateur central et surlargeurs de BAU, devant supporter la circulation en cas d'accident sur la voie).

Le coût du projet CONIMES est diminué de 25 à 30M€ TTC

Scénario 4 : la suppression de l'échangeur avec la RD999 constitue une économie de 5 M€ TTC.

Pour ce raccordement, cinq variantes ont été envisagées. Selon le dossier, le «tracé proche RD907» (variante fuschia, figure 7 page suivante) «est [le] plus favorable vis-à-vis de l'évitement des enjeux écologiques et vis-à-vis de l'équilibre déblais/remblais». Seule cette variante tangente le domaine vital de l'Aigle de Bonelli mentionné dans le plan national d'action de l'espèce, les autres sont à l'intérieur.



Variantes de raccordement du CONIMES à la RN106. Source: dossier

La variante choisie est une des trois variantes cohérentes avec la déviation nord de Nîmes, ce qui constitue un motif pour considérer que la Déviation Nord de Nîmes est «susceptible de prédéterminer l'évaluation des impacts environnementaux» de l'infrastructure et de l'ensemble du projet.

Si ce choix apparaît au moins nécessaire pour pouvoir justifier l'absence d'autre solution satisfaisante pour ce tronçon particulièrement sensible, des analyses de même nature font défaut sur le reste du tracé du CONIMES. Il semble difficile de s'affranchir d'une démonstration plus globale intégrant les choix pour l'instant implicites du dossier. Comme le démontre également l'analyse précédente, cette analyse ne peut donc pas rester silencieuse sur la déviation nord de Nîmes;

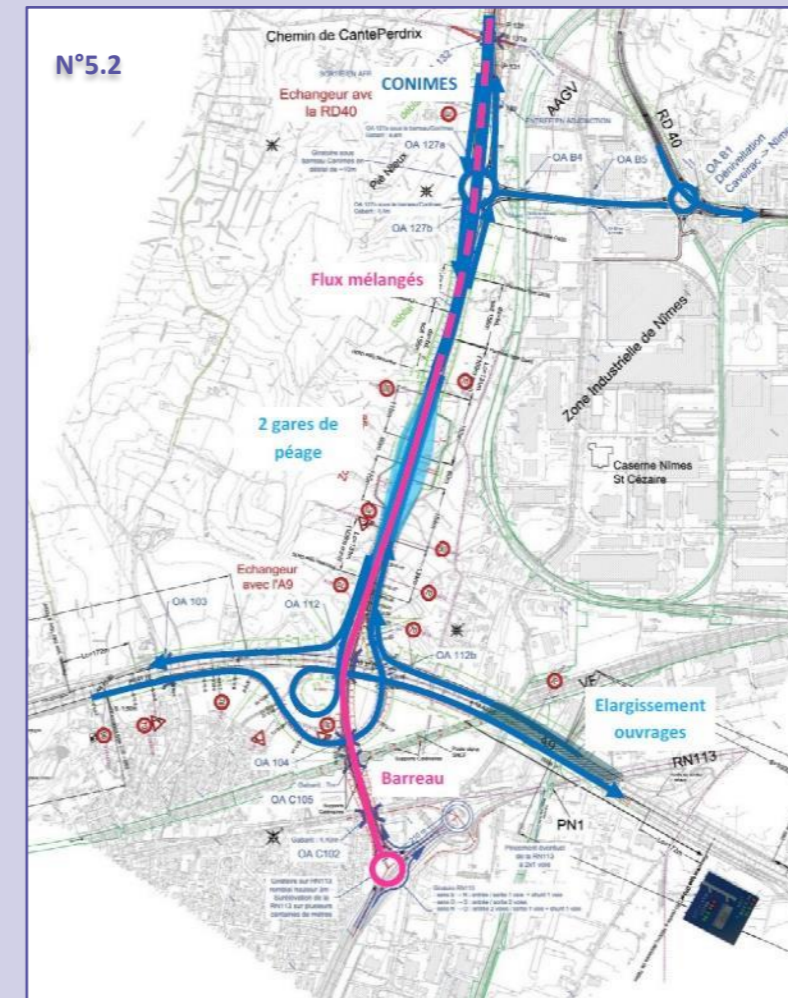
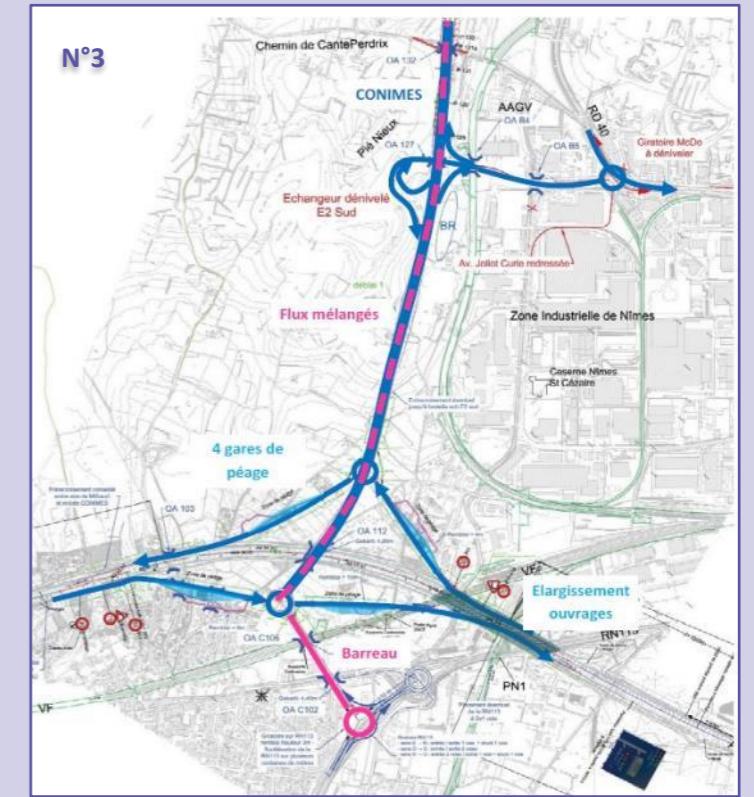
◦ les choix des points de raccordement au sud sont également peu explicités: si le principe de raccordement sur l'A9 est indissociable des objectifs du projet et si celui du barreau de raccordement à la RN113 constitue une optimisation compréhensible par rapport aux autres scénarios initialement envisagés, les caractéristiques de ces raccordements, dans un environnement très contraint, ne sont ni présentés ni discutés, ce qui devrait être explicité, notamment au regard de leurs incidences pour le risque d'inondation et pour le paysage;

L'Ae recommande de compléter la présentation des alternatives examinées pour les échanges du CONIMES avec l'A9 et la RN113 et de comparer leurs incidences pour le risque d'inondation et pour le paysage.

Réponse du maître d'ouvrage :

Au niveau du raccordement du CONIMES avec l'A9 et la RN113, plusieurs scénarios ont été comparés : 2, 3e et 5.2. De nombreux critères ont été analysés. Le risque inondation a bien été pris en compte.

Pour rappel, les solutions ayant été étudiées sont les suivantes (ci-contre).



Pour ce qui est du paysage, voici l'analyse complétée ci-dessous. Cette analyse a été intégrée à la pièce E -étude d'impact – D.IV.2.2.

	Solution 2	Solution 3e	Solution 5.2
Echangeur E2 Sud	L'échangeur E2, de cette solution est plus léger en termes d'infrastructure. Mais celle-ci a un impact plus important sur son environnement proche. Cette solution va créer des délaissés (dans les surfaces incluses) au sein des boucles et des hanses routières.	L'échangeur E2, de cette solution est plus léger en termes d'infrastructure. Mais celle-ci a un impact plus important sur son environnement proche. Cette solution va créer des délaissés (dans les surfaces incluses) au sein des boucles et des hanses routières.	L'échangeur sud paraît avoir une forme urbaine plus fine. Si celui-ci jouit d'une esthétique linéaire, il peut devenir un ouvrage d'art important du projet. De plus, l'emprise surfacique est moins importante ce qui lui permet de ne pas créer de délaissé. Bien que cette infrastructure reste compacte et dense.
Partie courante	Cette solution est la plus impactante pour le paysage puisqu'elle conduit à créer un délaissé entre le barreau et le CONIMES bien que ces espaces puissent être utilisés pour l'agriculture. Du fait de leurs architectures linéaires, ils segmentent et ferment le paysage.	Cette solution est la moins impactante pour le paysage étant donnée la fusion du barreau et de CONIMES. De plus, les gares de péages sont placées plus au Sud de la partie courante. Ce tronçon est le plus intéressante d'un point de vue paysager.	Cette solution semblable à la solution 3e est moins impactante pour le paysage. Seulement, deux gares de péages, sur deux voies extérieures sont présentes ce qui implique une emprise surfacique plus grande du projet.
Echangeur A9	L'échangeur A9 est très impactant. Cette forme implique une plus grande emprise au sol du projet et des délaissés dans les boucles. Ces surfaces incluses ne peuvent pas être utilisées par l'agriculture.	La forme particulière de cet échangeur est moins impactante pour le paysage. Celui-ci est plus facile à dissimuler à l'aide de mesures paysagères compensatoires bien que 4 gares de péage soient à construire sur 4 segments de l'échangeur.	L'échangeur A9 est très impactant. Cette forme implique une plus grande emprise au sol du projet et des délaissés dans les boucles. Ces surfaces incluses ne peuvent pas être utilisées par l'agriculture.

Hydraulique :

Pour ce qui est de l'hydraulique, voici l'analyse déjà présentée :

	Solution 2	Solution 3e	Solution 5.2
Surface en zone inondable	Environ 13.40 ha inclus dans la zone inondable modélisée	Environ 16.36 ha inclus dans la zone inondable modélisée	Environ 13.86 ha inclus dans la zone inondable modélisée
Secteur voie ferrée – RN113	<p>Entre l'échangeur E2 Sud et le giratoire de la RD40, l'intégration du barreau nécessite la création de deux voies en zone inondables et d'un giratoire supplémentaire à proximité immédiate de la Poudre.</p> <p>Le giratoire doit être décalé sur la RN113, avec un remblai de 3m de hauteur en zone inondable.</p> <p>En amont de l'A9, le barreau fait obstacle aux écoulements, une mise en transparence est nécessaire. Sa présence complexifie la gestion de la compensation des remblais en zone inondable.</p> <p>Entre la voie SNCF et le giratoire sur la RN113, le barreau fait obstacle aux écoulements (débordements directs de la Poudre) et nécessite une mise en transparence totale.</p>	<p>Entre l'échangeur E2 Sud et le giratoire de la RD40, la mutualisation du CONIMES et du barreau évite la création d'un nouveau giratoire.</p> <p>Un nouveau giratoire est créé sur la RN113, avec un remblai de 3m de hauteur en zone inondable.</p> <p>La création des 4 gares de péages et des bretelles en zone inondable complexifie la gestion de la compensation des remblais en zone inondable. Les bretelles font obstacle aux écoulements. La bretelle Nord-Ouest est située dans une zone de stockage présentant de fortes hauteurs de submersion (ente 1 et 2 m).</p> <p>L'ouvrage de franchissement de la Poudre devra être élargi. Au sud de la voie SNCF, le barreau fait obstacle aux écoulements.</p>	<p>Le giratoire de l'échangeur E2 Sud est situé hors zone inondable. La voirie entre l'échangeur et le giratoire avec la RD40 est au terrain naturel. L'ouvrage de franchissement de la Poudre pourra être conservé.</p> <p>Un nouveau giratoire est créé sur la RN113, avec un remblai de 3m de hauteur en zone inondable.</p> <p>Au nord de l'A9, les bretelles font obstacle aux écoulements mais les délaissés sont réduits, le tracé est compact, permettant une gestion par transparence et une mise en place de zones de compensation. Au Sud de l'A9, les bretelles sont plus étendues mais sont situées dans une zone d'inondabilité faible.</p> <p>Entre la voie SNCF et la Poudre, le barreau fait obstacle aux écoulements mais remplace deux bâtiments qui créaient déjà un verrou hydraulique. Le tracé est décalé vers le Sud par rapport à la solution 2, ce qui facilite la gestion des débordements de la Poudre.</p> <p>Au Sud de la Poudre, le barreau fait obstacle aux écoulements en lame et devra être transparent.</p>
Gare de péage	Gare de péage hors zone inondable	Réalisation de 3 gares de péage sur 4 en zone inondables, dont la gare Sud Ouest en fort remblai (>9m) et la gare Dud en fort remblai (>10m)	Gare de péage hors zone inondable

- le dossier n'explique pas les raisons du nombre d'échangeurs avec le réseau secondaire. Contrairement à des scénarios initiaux qui n'en envisageaient aucun, privilégiant la fonction de transit du nouvel axe, le grand nombre d'échangeurs fait courir le risque que se reproduise, avec le CONIMES, l'extension de la tache urbaine et les incidences environnementales associées qu'a connu la RN106, dont la résolution apparaît difficile sinon impossible depuis plusieurs décennies. Selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs, ce choix vise à optimiser l'attractivité du CONIMES. Néanmoins, il reste implicite sans prise en compte des caractéristiques de la requalification de la RN 106 et d'une analyse des incidences environnementales des alternatives ;
- le choix d'un axe à 2x2 voies n'est pas non plus discuté, en dépit de trafics inférieurs à 20 000 véhicules/jour : il n'est motivé que par l'anticipation du besoin de capacités supplémentaires à long terme, en contradiction avec l'argument précédent concernant le nombre d'échangeurs et le report pour l'instant limité des trafics depuis la RN 106. L'Ae signale que ce choix induit presque un doublement des emprises du projet et de l'artificialisation des sols, sans autre justification;

L'Ae recommande de justifier l'abandon des scénarios sans échangeur et à 2x2 voies tenant compte d'une comparaison des incidences environnementales des alternatives ou, à défaut, de reconsidérer ces décisions.

Réponse du maître d'ouvrage :

Voir la réponse figurant au premier paragraphe du B.III.7, et l'analyse multicritères y figurant. **La variante du CONIMES reste la plus favorable :**

- **le scénario n°2 en 2*1 voie** est légèrement plus favorable d'un point de vue environnemental strict car il permet une réduction de l'artificialisation des sols de l'ordre de 10%.

Il s'agit d'une réduction qui apparaît faible au regard de la baisse de l'attractivité que cette variante induit, de l'ordre de 17 % des trafics. L'utilité du CONIMES paraît diminué, sachant que cette variante induit un risque d'accident sur la nouvelle voie doublée. De fait le risque de pollution des eaux est également augmenté.

Enfin cette variante génère une incohérence de jonction entre un axe à 2*2 voies à terme (RN106) au Nord et le réseau autoroutier (A9) au Sud par l'intermédiaire d'une section à 2*1 voie sur plus de 10 km.

Cette variante apparaît donc globalement moins favorable, elle n'assure pas une attractivité suffisante du CONIMES.

- **Le scénario n°3 sans l'échangeur de la RD999** est très légèrement plus favorable d'un point de vue environnemental strict car il permet une réduction de l'artificialisation des sols au droit de l'échangeur de l'ordre de 0,04 ha, ce qui permet de réduire légèrement les incidences sur le paysage et le milieu naturel.

Il s'agit d'une réduction qui apparaît faible au regard de la baisse de l'attractivité que cette variante induit, de l'ordre de 17 % des trafics. De plus, la suppression du point d'échange intermédiaire entre le CONIMES et la D999 entraîne une hausse des trafics sur la RD999 en entrée ouest de Nîmes de plus de 4000 véh/j qui retrouve son niveau de trafic de l'option de référence (8400 véh/j).

Ainsi cette variante ne permet pas de répondre à l'objectif de désengorgement de la RD999 et n'assure pas une attractivité suffisante du CONIMES.

On peut retenir les éléments suivants :

- le branchement sur RN 106 :

favorise la continuité avec le projet de DNN
 évite un linéaire trop important et ses impacts environnementaux plus élevés

- la géométrie en 2X2 voies

permet une meilleure cohérence d'aménagement en terme de continuité d'axe
 garantit une bonne attractivité

- les points d'échange avec les RD999 et RD40

favorisent l'attractivité
 ne présentent pas d'impact d'urbanisation induite, car cette dernière est proscrite par le SCOT et les PLU.

- l'aménagement du secteur sud (échange avec A9 et RN 113)

permet une mutualisation de l'axe qui limite les délaissés
 permet de limiter le nombre de gares de péage
 limite les impacts hydrauliques

- les choix de positionnement des échangeurs et des variantes entre deux échangeurs successifs sont clairement présentés et développés ;
- des hypothèses différentes de limitation de vitesse étaient liées à chaque scénario. Les raisons du choix des limitations de vitesse envisagées ne sont pas présentées. Il a été indiqué aux rapporteurs que la limitation à 110 km/h au nord de la RD40 était cohérente avec la vitesse retenue sur l'itinéraire au nord, avait pour objectif d'accroître le report des trafics de la RN 106 sur le CONIMES et, en corollaire, ses avantages socioéconomiques. Elle connaît donc plusieurs discontinuités le long de l'itinéraire. Ceci conforte une approche des solutions de substitution raisonnables sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 106 pas encore à 2x2 voies (jusqu'à La Calmette) et la définition plus précise de la requalification de la RN106.

L'Ae recommande d'explicitier l'ensemble des choix du projet, pour l'intégralité du tracé du CONIMES et pour la déviation nord de Nîmes, et de présenter les comparaisons de leurs incidences directes et indirectes sur l'environnement (en particulier liées au développement de l'urbanisation) et la santé humaine.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le choix initial est d'étudier les effets du seul Contournement Ouest de Nîmes avec la réduction de la capacité de circulation sur l'actuelle RN106 (préalable indispensable à un futur aménagement en boulevard urbain de la RN106). La Déviation Nord de Nîmes (DNN) est alors considérée comme une opération distincte du CONIMES. Dans l'étude de trafic réalisée initialement par le CEREMA, elle est intégrée dans le scénario de référence avec une mise en service antérieure à celle du CONIMES (2028).

L'ensemble des critères justifiant le choix de l'aménagement retenu pour le projet ont été détaillés dans la partie D de l'étude d'impact - description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons du choix effectué. Le projet a fait l'objet de nombreuses analyses de variantes intégrant des critères techniques sociaux et environnementaux. Cette analyse a été conduite durant toute la phase d'étude du projet. Elle a également été complétée suite aux remarques de l'avis de l'AE présentées ci-dessus au paragraphe III 7 en particulier .. Le dossier d'enquête a également été complété en conséquence (Pièce E - Etude d'impact - D.V.1 ; Annexe pièce E -étude trafic - 3^{ème} partie).

On peut retenir les éléments suivants :

- le branchement sur RN 106 :

favorise la continuité avec le projet de DNN
évite un linéaire trop important et ses impacts environnementaux plus élevés

- la géométrie en 2X2 voies

permet une meilleure cohérence d'aménagement en terme de continuité d'axe
garantit une bonne attractivité

- les points d'échange avec les RD999 et RD40

favorisent l'attractivité
ne présentent pas d'impact d'urbanisation induite, car cette dernière est proscrite par le SCOT et les PLU.

- l'aménagement du secteur sud (échange avec A9 et RN 113)

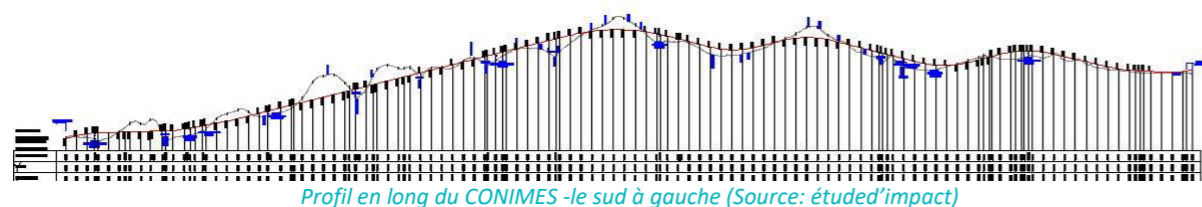
permet une mutualisation de l'axe qui limite les délaissés
permet de limiter le nombre de gares de péage
limite les impacts hydrauliques

B.IV. ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT. MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

B.IV.1. Milieu physique

B.IV.1.1. Matériaux

Le profil en long alterne secteurs en déblais et secteurs en remblais.



Le descriptif du projet indique un excédent de déblais (1 865 000 m³ pour 1 710 000 m³ de remblais). La partie centrale, entre les RD 999 et RD 40, ainsi que les échangeurs génèrent les excédents de déblais les plus importants ; l'échangeur avec l'A9 nécessitera à lui seul 220 000 m³ de remblais. Le dossier prévoit de réutiliser les déblais en remblais, l'excédent étant utilisé en couche de forme.

Le seul site pollué de la zone d'étude est à l'écart des emprises du projet. En revanche, la réalisation du projet nécessitera de dégager un volume potentiellement important de dépôts sauvages et autres occupations informelles, qu'il serait opportun d'évaluer sommairement.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une estimation du volume de déchets liées aux occupations informelles a été ajoutée (Pièce E -étude d'impact – E.VI.7).

B.IV.1.2. Artificialisation

Le dossier n'aborde pas explicitement la question de l'artificialisation des sols. Il quantifie à 45 ha l'augmentation des surfaces imperméabilisées, alors que les sols sont naturels et agricoles sur la quasi-totalité du tracé. Cette quantification ne prendrait en compte que les incidences directes (emprises de l'infrastructure) et un seul effet (imperméabilisation). Le volet naturel joint en annexe évalue la zone d'emprise à 155 ha, ce qui est nettement supérieur aux surfaces imperméabilisées selon l'étude d'impact. Le dossier ne permet pas de comprendre cet écart significatif.

Dans l'attente des textes et mesures d'application de la loi climat et résilience, le dossier pourrait recenser les possibilités de désimpermeabilisation et de désartificialisation possible dans la zone d'étude.

L'Ae recommande de justifier l'écart significatif entre l'emprise du projet et des travaux et les surfaces imperméabilisées, et de préciser la surface des sols artificialisés. Elle recommande de recenser leurs fonctionnalités environnementales, et de définir des mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation de cette artificialisation.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse des incidences liées à l'artificialisation des sols a été intégrée à la pièce E -étude d'impact - E.V.3.2.

Le projet du CONIMES engendre une emprise totale (mouvement de terres, emprises travaux, voirie et aménagements associés) de 155 ha. Cette emprise se décompose comme tel : une **surface artificialisée de 105 ha** incluant **l'emprise de la voirie, des talus, des fossés et des bassins** (14 ha environ) ; une surface imperméabilisée **liée uniquement à la voirie de 45 ha**. Les 5 ha restant correspondent à des zones de délaissés et de marges prises en compte pour l'emprise des travaux.

Cette décomposition explique les écarts significatifs entre surface imperméabilisée et emprise du projet, qui ne prennent pas en compte les mêmes aménagements du projet, la plupart n'étant pas imperméabilisés.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction, l'analyse des variantes a permis de sélectionner un tracé présentant un linéaire moins important, ce qui permet de diminuer cette artificialisation des sols (notamment suppressions de barreau et de l'échangeur losange).

De plus il est à noter qu'une partie notable de l'artificialisation des sols est liée à la mise en place des mesures ERC pour le projet : compensation des remblais en zone inondable, bassin de rétention, fossés hydrauliques, adoucissement des talus pour l'intégration paysagère...

Concernant les mesures pour compenser cette artificialisation, elles seront intégrées à la démarche de compensation liée à la destruction d'espèce protégée.

B.IV.1.3. Eaux souterraines et superficielles

Un captage privé sera directement affecté par le projet. Le dossier évoque une mesure compensatoire à définir avec le propriétaire.

Le dossier décrit un ensemble de précautions pendant les travaux pour prévenir les risques de pollution, reprenant les prescriptions de l'avis de l'hydrogéologue pour la protection du puits du Stade de Milhaud. Les bases de travaux seraient implantées en dehors des zones de vulnérabilité des eaux souterraines, mais le dossier évoque quand-même l'éventualité où « ce ne serait pas possible ». Les aménagements en déblais seront réalisés en période de basses eaux souterraines ; le dossier prévoit un suivi des modifications hydrauliques de surface entre les RD 999 et RD 907 pendant les travaux et la poursuite du suivi piézométrique après les travaux. Sur

le secteur sud, le dossier prévoit un plan d'alerte et d'intervention, requis par la Déclaration d'Utilité Publique du captage de Trièze Terme, à établir avec plusieurs autorités (services de l'État, Nîmes Métropole, commune de Bernis, services d'incendie et de secours).

Pour la plupart des traversées de cours d'eau, les culées seront implantées en retrait du sommet de leurs berges et n'auront aucun impact sur leur morphologie. Des mesures prescrites par l'établissement public territorial de bassin Vistre, consulté en 2020, permettront de réduire significativement les impacts sur les espaces de bon fonctionnement de cours d'eau, liés aux ouvrages d'art. Une concertation supplémentaire est envisagée au stade de la demande d'autorisation environnementale.

Afin de minimiser les risques de pollution accidentelle et chronique des eaux superficielles et souterraines, des dispositifs destinés à confiner un éventuel polluant et à améliorer la qualité des eaux pluviales rejetées seront mis en place. L'aménagement séparera les eaux de la plateforme de celles des bassins versants, notamment au niveau des fronts de déblais. Il inclut plusieurs bassins de rétention, improprement appelés «*bassin de compensation à l'imperméabilisation*». Leur localisation et leurs caractéristiques sont déjà précisées dans le dossier.

Ces bassins seront végétalisés ; leurs eaux seront traitées avant rejet dans le milieu naturel (cours d'eau). Les modalités de traitement devront être précisées au stade de la demande d'autorisation environnementale. Certains d'entre eux ainsi que les réseaux de récupération des eaux pluviales seront étanchés sur la partie du tracé la plus vulnérable, mais ils ne sont pas désignés explicitement. Les écoulements naturels seront rétablis pour l'occurrence centennale. Le dossier prévoit la mise en place des ouvrages hydrauliques et des bassins de rétention préalablement à la réalisation des travaux. De tels bassins sont prévus de part et d'autre de l'autoroute A9, sans que l'assainissement du nœud d'infrastructure soit abordé globalement.

L'Ae recommande d'aborder la question de l'assainissement du nœud d'infrastructures «CONIMES+A9 + RN 113 + voie ferrée» globalement, en cohérence avec la prévention des risques d'inondation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositifs d'assainissement (pluvial et routier) du CONIMES tels que prévus à ce stade des études préalables et notamment au droit du nœud d'infrastructures « CONIMES+A9 + RN 113 + voie ferrée » sont précisés dans la pièce E – annexe à l'étude d'impact annexe n°4 "Etude hydraulique, CEREG, 2021". L'aménagement du projet au droit de la zone du nœud d'infrastructures est précisé dans la cartographie en page 108 (faisant apparaître notamment l'ensemble des dispositifs d'assainissement projeté à ce stade d'étude préalable).

En ce qui concerne l'assainissement pluvial, il est précisé au chapitre "C. MODELISATION EN ETAT PROJET ET DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES HYDRAULIQUES" de cette étude hydraulique. L'aménagement du projet au droit de la zone du nœud d'infrastructures a été finement étudié afin de s'assurer de l'absence d'aggravation du risque inondation, tout en prenant en compte les infrastructures existantes au regard du projet. Ainsi, les dispositifs envisagés pour assurer la transparence hydraulique (ouvrages hydrauliques du CONIMES) et la compensation hydraulique du projet (déblai de compensation) au droit du nœud d'infrastructures sont précisés dans le chapitre "C.X. LE MODELE BIDIMENSIONNEL DE LA PONDRE (MODELE J) – SECTEUR A9" et localisés dans les cartographies afférentes (pages 91 à 94 de l'étude hydraulique). En ce qui concerne, l'assainissement routier du CONIMES prévu pour le recueil et le traitement des eaux de la plateforme routière, il est précisée au chapitre "D. ASSAINISSEMENT ROUTIER" de cette étude hydraulique et notamment de la page 108 à 123 : avec la définition des bassins versants routiers (impluviums), le dimensionnement du réseau de collecte des eaux issues de la plate-forme routière, le dimensionnement des bassins de rétention de ces eaux de la plate-forme routière et de traitement avant rejet dans le milieu naturel.

L'assainissement routier du CONIMES est dissocié des aménagements assurant l'assainissement des autres infrastructures (autoroute A9, RN113 et voies ferrées). Ainsi chacun des gestionnaires routier, autoroutier et ferroviaire aura à sa charge l'entretien des bassins afférents à leur réseau et issu de chacun des impluviums concernés. Dans le cadre des études de conception, une mutualisation pourra être recherchée ponctuellement après accord des différents gestionnaires et validation des caractéristiques des bassins (notamment dimensionnement) par la DISE 30 dans le cadre de l'instruction du dossier loi sur l'eau. Il est à noter que seul un bassin de rétention de traitement des eaux de la voie ferrée existant est impacté par le CONIMES, en conséquence celui-ci devra être déplacé dans le cadre de l'aménagement du projet. Les autres dispositifs d'assainissement déjà en place restent inchangés.

Comme le dossier ne fait aucune référence au Sage Vistre-Nappes Vistrenque et Costières approuvé en 2020, il n'apporte pas, pour l'instant, la démonstration de la compatibilité du projet avec le Sage.

L'Ae recommande de démontrer que le projet est bien compatible avec le Sage Vistre Nappes Vistrenque et Costières.

Réponse du maître d'ouvrage :

La compatibilité avec le SAGE Vistre Nappes Vistrenque et Costières approuvé en 2020 est démontrée dans l'étude d'impact dans l'analyse de la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes relatifs aux eaux (pièce – étude d'impact - EIX).

L'utilisation des produits phytopharmaceutiques sera prohibée au sein des périmètres de protection des captages d'alimentation et du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes. Alors qu'une telle mesure découle de la réglementation en vigueur, une approche plus ambitieuse doit être développée compte-tenu de la sensibilité des milieux traversés et de l'urbanisation d'une partie du tracé. Plus globalement, les modalités de mise en œuvre de la loi dite «Labbé» ne sont pas décrites.

L'Ae recommande de renoncer à l'usage des produits phytopharmaceutiques sur l'ensemble du tracé du CONIMES.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact a été modifiée pour intégrer cette recommandation (pièce E – étude d'impact E.II.5.2)-. L'usage des produits phytopharmaceutiques sera proscrit sur l'ensemble du tracé du CONIMES.

B.IV.1.4. Risques naturels

Les risques naturels (inondation, incendies de forêts) ne sont pas rappelés dans les tableaux de «synthèse des enjeux et contraintes identifiées et des effets et mesures associées» alors que le projet présente une vulnérabilité significative actuelle et à venir face à ces phénomènes naturels.

▣ Inondation

L'essentiel du tracé du CONIMES n'est pas situé dans le même bassin versant que celui des cadereaux de Saint-Césaire, Valdegour, Uzès et leurs affluents. De plus, la traversée de cadereaux n'aura aucun impact sur les activités à proximité. Aucun impact n'est donc à prévoir en phase exploitation sur ces secteurs.

Cependant, la création de la nouvelle infrastructure routière est susceptible d'entraîner la coupure de la continuité des écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la route et d'augmenter notablement le débit des cours d'eaux récepteurs des eaux pluviales.

Le dossier s'appuie sur les PPRI des communes concernées : calage des modèles sur les «plus hautes eaux connues (PHEC) + 30 centimètres», dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour l'occurrence centennale (et non pour les PHEC+ 30cm), compensation des imperméabilisations et du volume de remblais en zone inondable sous réserve de réaliser une étude hydraulique des effets du projet.

L'étude hydraulique jointe en annexe fournit une évaluation des écoulements sur chacun des secteurs concernés pour la crue centennale. Cette étude n'est pas abordée à l'échelle de l'ensemble des bassins versants. Les hypothèses de la modélisation ne sont ni précisées, ni justifiées en particulier pour ce qui concerne le choix de la crue exceptionnelle, sans référence à celle du TRI ni aux PHEC. Pour le secteur le plus exposé (champ d'expansion des crues de la Pondre), les résultats apparaissent difficilement exploitables: le remblai autoroutier cause, dans l'état initial, des hauteurs d'eau significatives en amont hydraulique notamment pour certaines maisons et pour les bâtiments de la zone d'activité. À ce stade, ni la crue exceptionnelle du TR, ni le scénario PHEC + 30 cm n'ont été modélisés, ce qui serait pourtant nécessaire pour assurer les choix de tracé et de dimensionnement de la plateforme routière et des échangeurs et pour garantir que le projet n'aggraverait pas la vulnérabilité pour les enjeux en zone inondable. La compatibilité du projet avec la SLGRI du bassin du Vistre n'est pas démontrée.

L'Ae recommande d'affiner l'étude de la continuité des écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la route et de l'élargir à l'échelle de l'ensemble des bassins versants. Elle recommande aussi de compléter l'étude hydraulique, en particulier la justification du choix de la crue exceptionnelle et l'évaluation de ses incidences, pour garantir que le projet n'aggraverait pas la vulnérabilité pour les enjeux situés en zone inondable. Elle recommande in fine de démontrer la compatibilité du projet avec la stratégie locale de gestion du risque d'inondation du bassin du Vistre.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ensemble des bassins versants interceptés par le tracé du CONIMES a bien été pris en compte dans l'étude hydraulique.

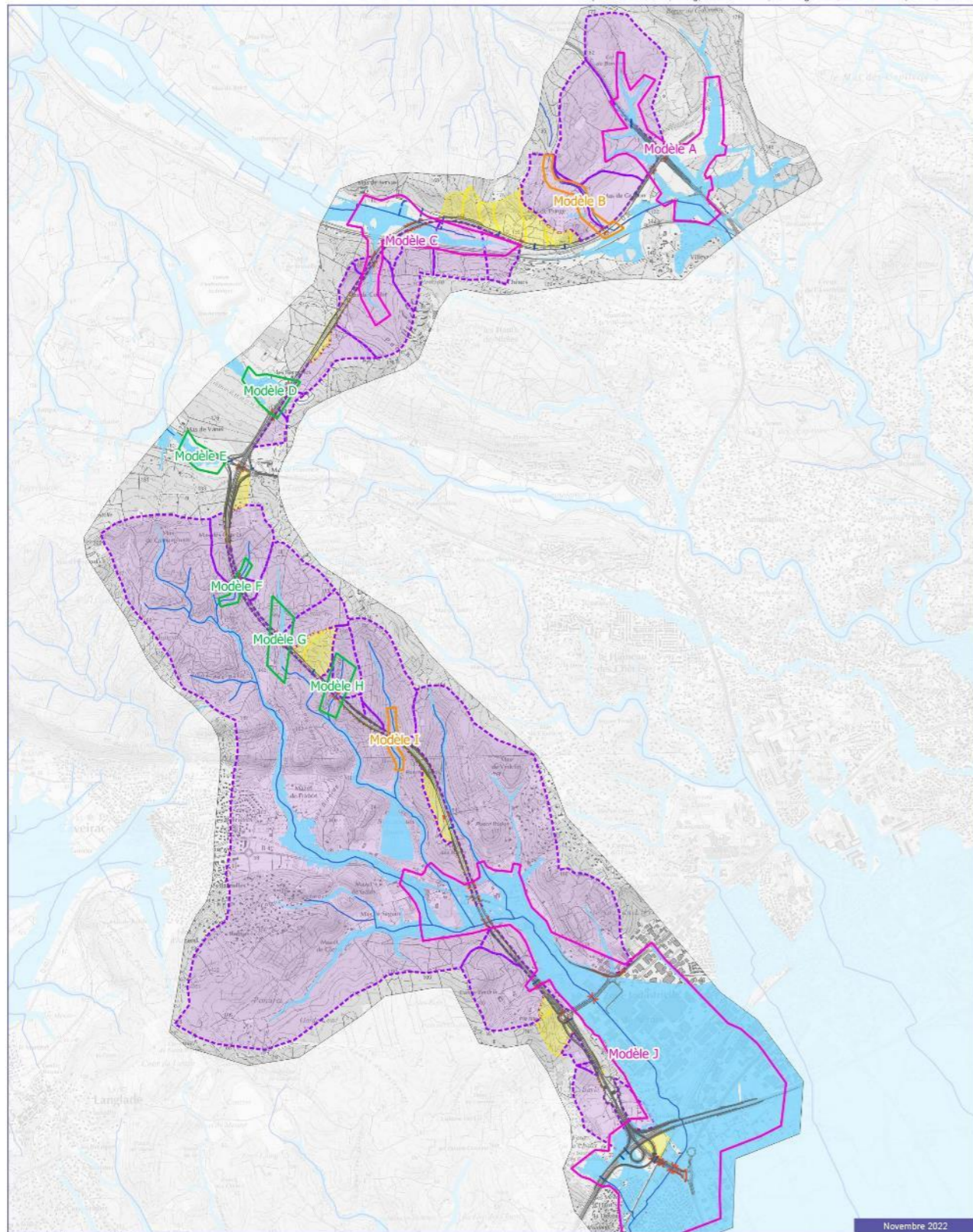
En effet, sur l'ensemble des cours d'eau et talwegs inclus dans le périmètre d'un PPRI (bassins versants en violet), l'étude de dimensionnement des ouvrages de transparence et de l'incidence du projet a été réalisée par modélisation. En ce sens, 10 modèles ont été développés et ont permis de quantifier les impacts. Ces ouvrages ont été dimensionnés par l'application de la méthode SETRA pour les petits bassins versants présentant peu d'enjeux, par des modélisations unidimensionnelles HEC-RAS sur les zones ne présentant pas de complexités hydrauliques et par des modélisations bidimensionnelles sur les zones d'écoulements complexes avec des écoulements divergents et des zones d'expansion de crue.

Les hypothèses retenues pour la définition du projet vis-à-vis de la continuité hydraulique (transparence hydraulique) sont rappelées ci-après :

- Le fonctionnement de l'ouvrage à surface libre pour l'événement centennial et exceptionnel ;
- La recherche d'un tirant d'air d'au minimum 1 m pour la crue de référence et de 50 cm pour la crue exceptionnelle. On nomme tirant d'air l'espace libre entre la ligne d'eau pour l'événement donné et la sous face de l'ouvrage ;
- La non-aggravation des risques d'inondation, c'est-à-dire une différence nulle entre la cote PHE en situation actuelle et en situation aménagée en tout point pour la crue de référence. La crue exceptionnelle a également été modélisée ;
- Une largeur de 2 m minimum pour limiter les problématiques d'embâcles ;
- La recherche d'ouvrage franchissable par la faune.

Au delà des talwegs, il a également été identifié l'ensemble des bassins versants périphériques ruisselant vers le projet (limite de bassin versant en jaune). Les eaux des bassins versants périphériques sont drainées vers les ouvrages de transparence hydraulique sans passage dans les bassins. Ainsi, un réseau pluvial de collecte des bassins versants périphériques est mis en place afin que les eaux ne ruissellent pas sur la voirie. Ce réseau est dimensionné pour l'occurrence de pluie centennale.

La carte de synthèse ci-après présente l'ensemble des bassins versants modélisés ou étudiés dans le cadre de l'étude des continuités hydrauliques des cours d'eau et des bassins versants périphériques interceptés. Elle a été intégrée à l'étude hydraulique (pièce E - annexe de l'étude d'impact – annexe n°4 – étude hydraulique – D.I.).



Source : Fonds de carte IGN - Cereg

LEGENDE

- Réseau hydrographique
- Emprise des zones inondables (PPRI)
- Bassins versants des cours d'eau cartographiés au PPRI
- Bassins versants périphériques
- Modèle hydraulique 2D
- Modèle hydraulique 1D
- Manning Strickler + méthode SETRA
- Ouvrages de transparence
- Ouvrage hydraulique
- Ouvrage d'art

Echelle 1 : 30 000

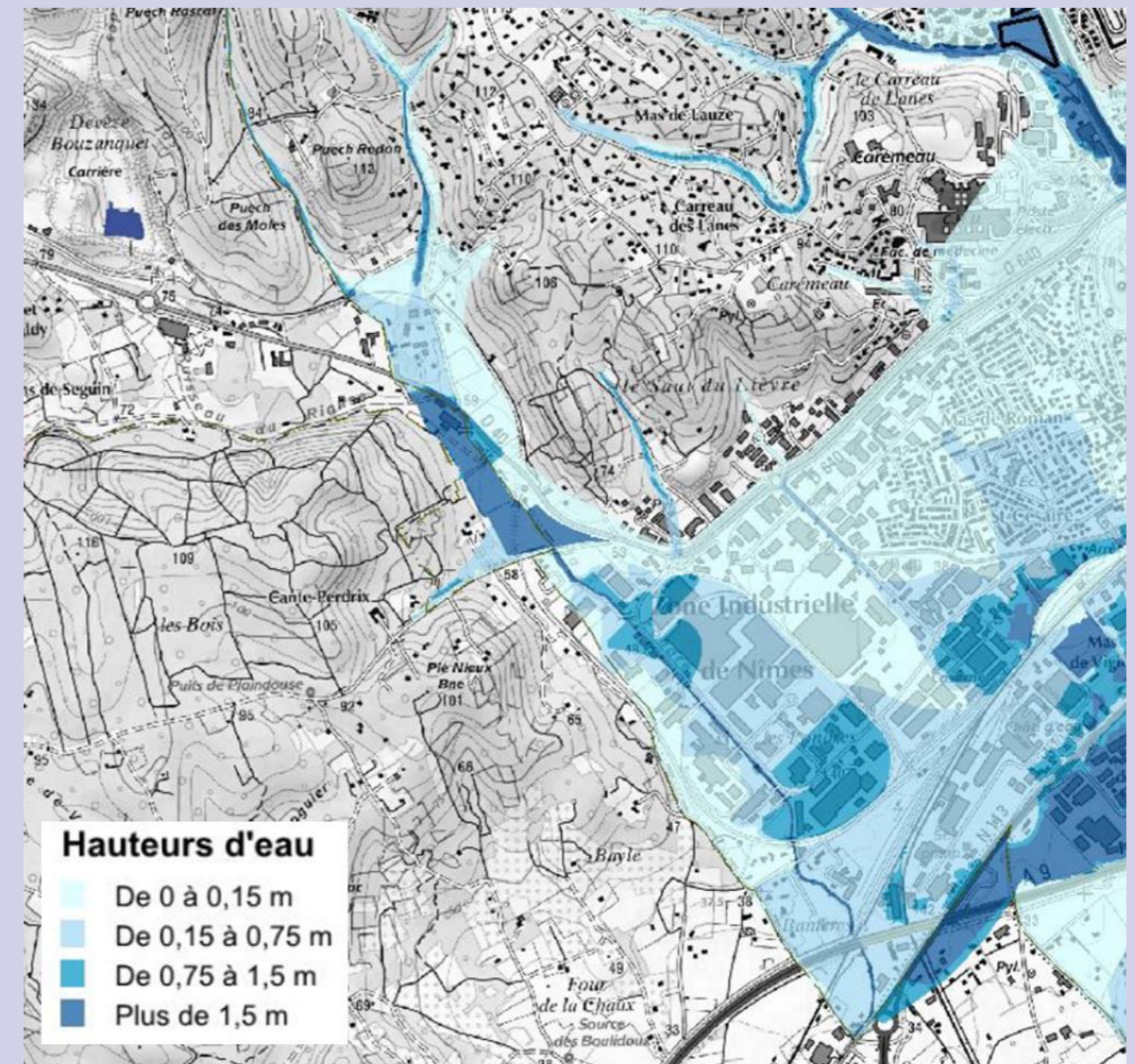
0 500 1 000 m

Novembre 2022

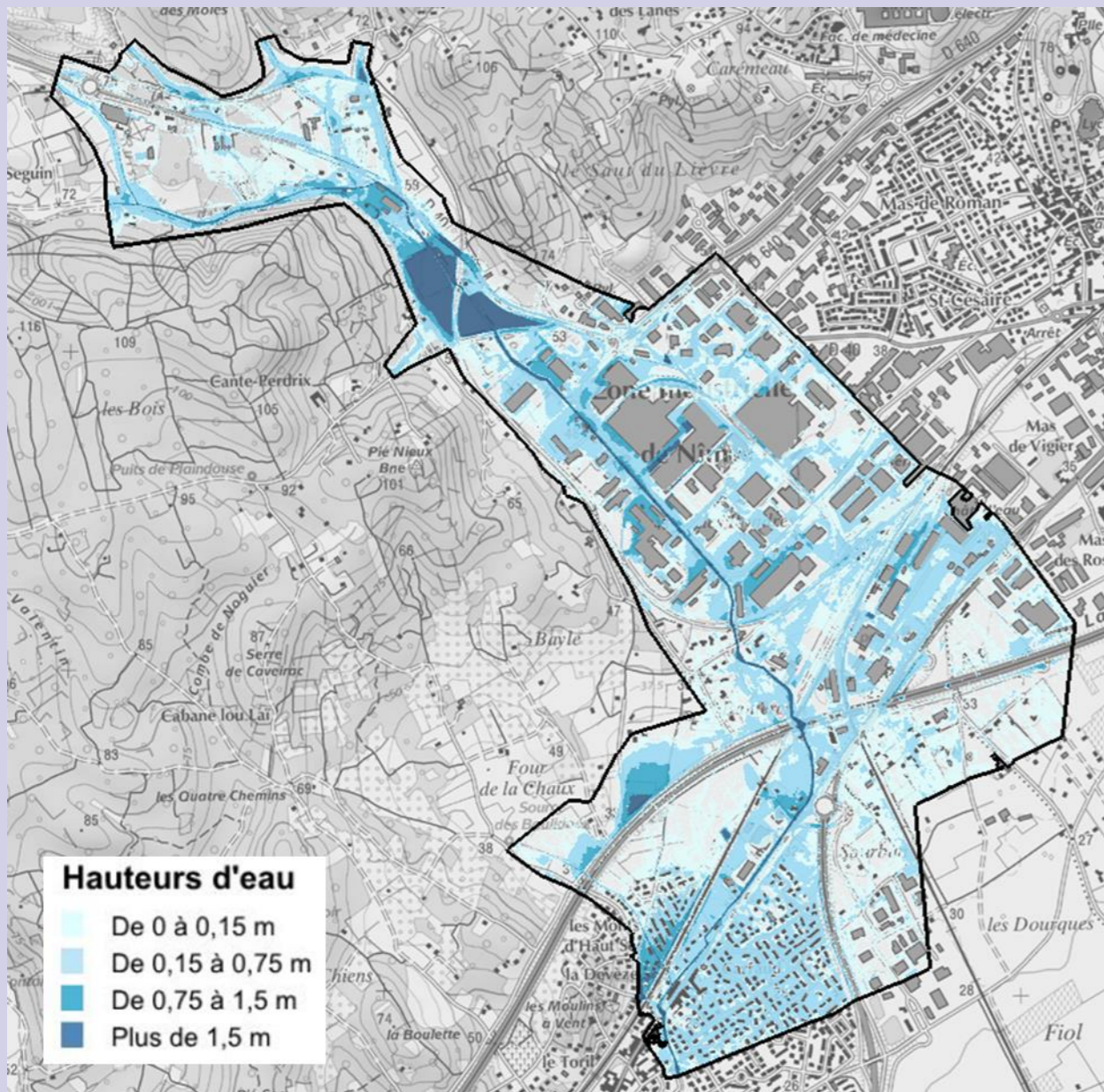
Le rapport explicatif du TRI de Nîmes précise les hypothèses retenues pour la cartographie de l'évènement extrême :

« Il n'a pas été réalisé de scénario extrême dans l'étude d'EGIS. Cependant, une méthodologie a été générée à partir de l'épisode d'Octobre 1988. A partir des données disponibles pour l'épisode de 1988, nous avons multiplié les hauteurs d'eau décrites dans le PPRI par un coefficient de 1.5. Nous avons ensuite créé une classe d'aléa en joignant l'aléa résiduel du PPRI à l'Enveloppe Approchée des Inondations Potentielles (EAIP) de façon à obtenir une enveloppe de crue d'un évènement exceptionnel. Cette méthodologie a été validée par la ville de Nîmes et la DDTM ».

La cartographie des surfaces inondables pour un scénario extrême retenue dans le TRI est la suivante :



L'évènement exceptionnel retenu dans l'étude hydraulique menée sur le CONIMES correspond classiquement à un évènement dont les débits sont égaux à 1.8 fois les débits de la crue centennale. Pour rappel, la cartographie des surfaces inondables définie sur le secteur de Nîmes est la suivante :



Cartographie des hauteurs d'eau pour un événement exceptionnel

La comparaison des deux cartographies sur la base d'une légende identique montre que la crue simulée dans le cadre de l'étude est cohérente avec la crue présentée dans le TRI. Elle met en évidence les mêmes zones de submersion (avec plus de précision dans le cadre de la modélisation de l'étude, prenant en compte les bâtis comme frontière imperméable).

La crue exceptionnelle utilisée dans l'étude pour le dimensionnement des ouvrages permet donc de se placer dans une hypothèse sécuritaire vis-à-vis du risque établi dans le TRI et de garantir que le projet n'aggravera pas la vulnérabilité pour les enjeux en zone inondable.

Le projet est donc compatible avec la SLGRI du bassin du Vistre.

L'analyse se concentre sur la contribution du projet à la prévention du risque d'incendie, sans envisager la façon dont il va l'accroître; l'Ae traite cette question au chapitre 2.6.1. Le CONIMES prévoit le rétablissement de quatre pistes DFCI et le rabattement d'une autre. Il induit un faible risque de départ supplémentaire d'incendie. L'obligation légale de débroussaillage doit être prise en compte dans l'analyse des incidences sur les milieux naturels (50 mètres à partir de la limite du chantier, 10 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée).

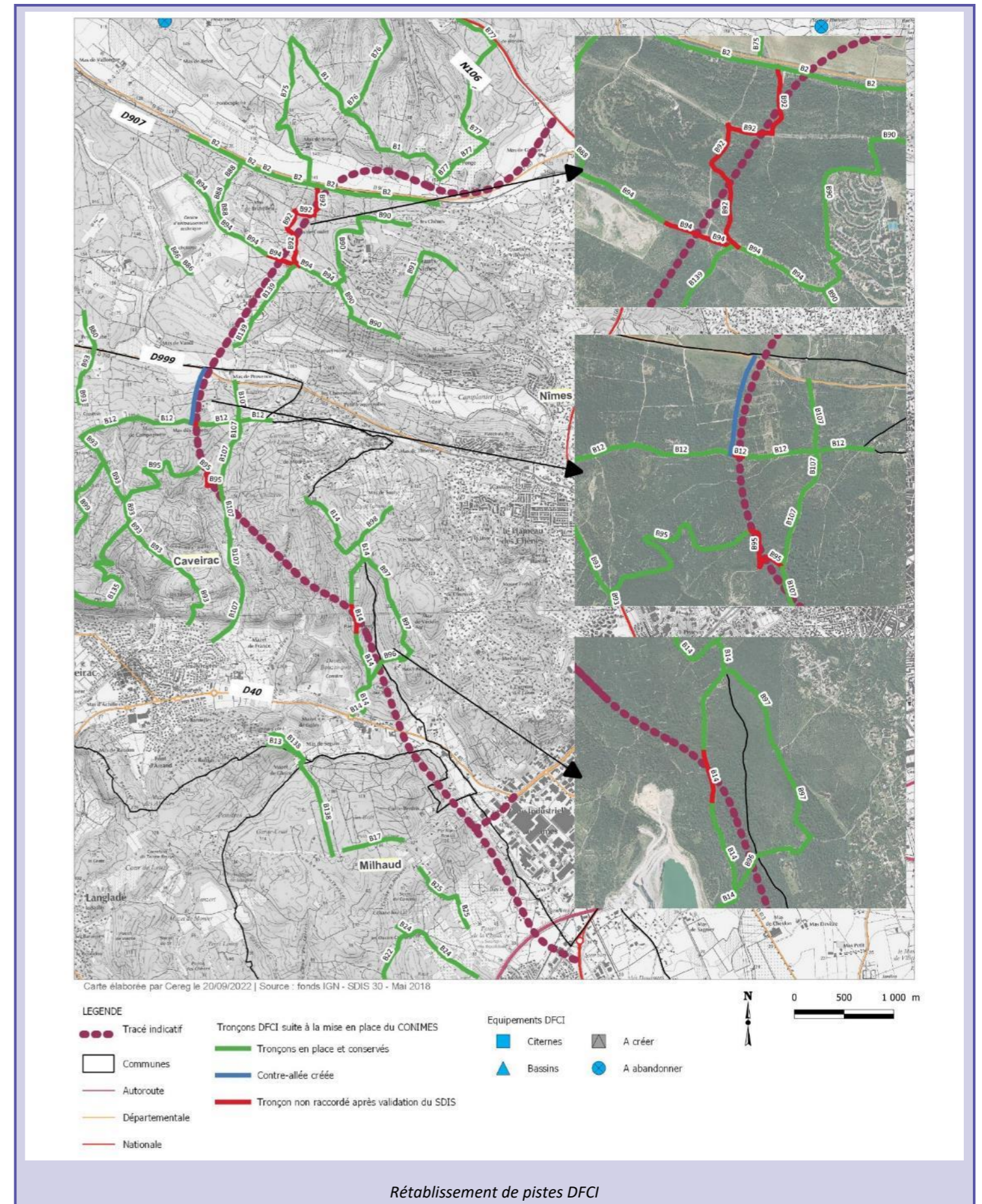
Le projet est compatible avec le PPRIF de la commune de Caveirac.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les risques liés aux incendies de forêt et le zonage des Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) sur l'ensemble de la zone d'étude sont bien présentés au B.II.6.5 de la pièce E - l'étude d'impact. Comme le montre la carte intégrée à l'étude d'impact, sur quasi l'ensemble de la zone d'étude, l'Obligation Légale de Débroussaillage s'applique.

Le projet prévoit plusieurs mesures d'évitement et de réduction vis-à-vis de ce risque sur l'ensemble de la zone d'étude. Ces mesures sont déjà présentées au E.II.7.5 de la pièce E - étude d'impact : rétablissement des pistes DFCI, respect des OLD, mesures en phase chantier en période de vigilance. Une cartographie des rétablissements des pistes DFCI a été ajoutée (cf cartographie ci-contre).

Les risques liés aux incendies de forêt sur l'ensemble de la zone d'étude ont été identifiés dans l'état initial.



Rétablissement de pistes DFCI

B.IV.2. Milieu naturel

L'analyse des incidences est basée sur l'emprise de l'infrastructure, qui n'inclut pas les surfaces faisant l'objet de l'obligation légale de débroussaillage; elle devrait aussi prendre en compte les zones de présomption archéologique. Le volet naturel définit des aires d'influence, qui couvrent ces dernières, de largeur variable selon les habitats naturels et les espèces (au minimum 40 mètres pour les habitats et la flore, jusqu'à 500 mètres pour les oiseaux et les chauves-souris).

Le volet naturel, en annexe de l'étude d'impact, se présente comme une «étude préalable»: «la quantification des impacts au sein de l'aire d'influence ne peut être réalisée à ce stade, à cette échelle, et seuls les facteurs d'influence peuvent être qualifiés». Dès lors, la suite de l'analyse ne présente une quantification que des «impacts bruts pressentis sur la zone d'étude». L'étude d'impact reprend les tableaux d'analyse des incidences sur les milieux naturels, mais ne rappelle pas cette précaution essentielle pourtant signalée dans le volet comme une «note importante». Elle fait ainsi apparaître deux colonnes : «niveau global de l'impact brut», «estimation d'impacts du projet (aire d'influence)». La méthodologie de calcul des impacts résiduels n'est pas explicitée.

L'étude d'impact ne reprend pas non plus la conclusion pourtant importante de ce volet: «Globalement, le projet de Contournement Ouest de Nîmes impacte directement les habitats et habitats d'espèces sur 155 ha. Des effets cumulés importants sont attendus avec le projet de déviation nord de Nîmes, mais également avec les projets surfaciques implantés au sein des garrigues de Nîmes (carrières et centrale photovoltaïque), les populations d'espèces similaires seront alors affectées par la réalisation de ces projets». L'Ae souscrit pleinement à cette conclusion, qui atteste du caractère prématuré de la présentation du dossier. Ce volet poursuit : «Cependant, il est évalué que les impacts résiduels persistent malgré la mise en œuvre [des] mesures [d'évitement et de réduction] sur l'ensemble des compartiments, nécessitant alors la définition de mesures compensatoires dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées».

Les besoins de compensation ne sont actuellement pas précisés, même sous la forme d'ordres de grandeur (à l'exception de ce qui concerne les zones humides), pour les différents types de milieux et espèces ; le dossier ne présente aucune mesure de compensation : la localisation est juste «pressentie», seules sont formulées des pistes de gestion. L'Ae rappelle en outre que, dans une telle configuration, l'étude d'impact doit justifier de deux conditions préalables : que le projet puisse justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution satisfaisante. Ceci n'est actuellement pas le cas dans le dossier.

L'Ae recommande de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les conditions à la délivrance d'une dérogation relative aux espèces protégées ne sont pas établies, tant que les besoins de compensation ne sont pas précisés et que les sites de compensation potentiels soient définis et présentés en proportion des atteintes aux milieux naturels.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier présenté à l'enquête publique a été complété par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000 (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°2). Ce document présente une trame avec l'intégralité des items attendus. Le degré de précision de ce document est proportionné au stade de la procédure et au reste des études environnementales et notamment au volet naturel de l'étude d'impact, par cohérence et parallélisme des formes.

Ainsi, au stade actuel de la procédure *réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique* du Contournement Ouest de Nîmes, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle.

En ce qui concerne, les éventuels impacts aux sites Natura 2000, il s'agit donc à ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Au même titre que le volet naturel de l'étude d'impact, ce dossier a vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique avec des inventaires complémentaires. Dans le cadre de cette procédure qui sera menée ultérieurement (après l'obtention de la DUP), les études environnementales complémentaires permettront de déterminer avec précision les besoins de compensation, l'impact à l'échelle des aires d'influences, et de quantifier le cumul d'impact par rapport à l'effet de conurbation. Ce dossier ainsi complété sera alors dénommé étude d'incidence Natura 2000.

En effet, ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichement, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons a minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Conformément à la réglementation en vigueur, la demande d'autorisation environnementale sera alors instruite préalablement au commencement des travaux.

Il est précisé que les impacts sur les habitats et les espèces sont décrits dans la pièce E du dossier d'enquête. Le chapitre E.III de cette pièce détaille les mesures d'évitement et les mesures de réduction en faveur des habitats et des espèces.

Le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie est dès à présent associé par la maîtrise d'ouvrage aux réflexions concernant la future compensation de l'impact écologique. Ce travail permettra à terme, de conventionner avec des prestataires pour la mise en œuvre des mesures compensatoires telles qu'elles auront été prescrites par l'arrêté d'autorisation environnementale des travaux et notamment au titre de la dérogation aux espèces protégées.

Les incidences sur les zones humides sont très limitées (destruction d'environ 460 m²). Le dossier identifie un besoin de compensation de 920 m², sans définir de mesure correspondante.

L'analyse des incidences ne traite pas des effets du projet sur les continuités écologiques. Le projet intègre dans sa conception un nombre significatif d'ouvrages de rétablissement des écoulements et de passages à faune (dont quatre dédiés à cette fonction) avec des caractéristiques standard, valant mesure de réduction : «rétablissement des principales continuités fonctionnelles au niveau de la nouvelle infrastructure». Les critères de choix (nombre, localisation) ne sont pas explicités.

L'analyse des incidences résiduelles les prend en compte sans expliquer la contribution de cette mesure à la réduction des incidences. Aucun lien n'est fait avec la trame verte et bleue, sauf pour la recherche de mesures de compensation qui seraient privilégiées dans ces corridors. L'état initial montre pourtant que le tracé longe et affecte sur plusieurs kilomètres un corridor écologique inscrit au SRCE.

L'Ae recommande d'explicitier la démarche et les choix ayant conduit à retenir les ouvrages hydrauliques et les passages à faune intégrés au projet en lien avec l'analyse de ses effets sur les continuités écologiques.

Réponse du maître d'ouvrage :

En lien avec la réponse précédente apportée concernant les enjeux des corridors écologiques de la zone d'étude et les dispositions pour les éviter ou, à défaut, les restaurer.

Concernant le rétablissement des continuités écologiques à l'échelle du projet global, une réunion de travail a été organisée entre les membres du groupement visant à étudier la possibilité de mettre en place des passages à faune vis-à-vis des contraintes techniques du projet. Plusieurs critères d'ordres techniques et écologiques notamment ont ainsi été étudiés :

- La mise en œuvre de passages à faune inférieurs sera privilégiée sur les zones de remblai.
- Des passages à faune mixte seront mis en place sur tous les ouvrages d'art (OA) et ouvrages hydrauliques (OH), ainsi qu'avec quelques pistes DFCI rétablies de part et d'autre de l'infrastructure
- Les OA et OH ont été surdimensionnés dès que possible, afin d'optimiser leur utilisation par le plus grand nombre d'espèces et dès lors que cela ne nécessite pas la consommation d'espaces naturels en plus.
- Les passages sont couplés avec la mise en place de panneaux occultants, des écrans acoustiques ou du barreaudage au niveau de la chaussée, afin de favoriser l'utilisation générale des passages en inférieur.
- Le fond du dispositif de ces ouvrages sera plat et tapissé par un substrat naturel local non damé (terre végétale par exemple) de 10 cm d'épaisseur minimale, pour encourager les animaux à y pénétrer.
- Lorsque le passage inférieur faune est mixte avec une piste DFCI par exemple, une bande végétalisée de minimum 2 m de largeur sera réalisée sur l'un des côtés de la piste.
- La mise en sécurité de la faune sera assurée par soit la pose de gros blocs de pierre empêchant le passage des véhicules sur cette bande, soit par la création d'un trottoir planté de 50 cm de haut
- Des passages supérieurs seront préférentiellement étudiés sur les zones de déblai à l'instar des chiroduc.
- Sur les zones identifiées comme à risque fort de collision, aucun passage à faune ne sera prévu (échangeurs par exemple) ; Analyse des entrées/sorties des ouvrages hydrauliques (absence d'infrastructures linéaires (routes, voie ferrée, etc) en sortie d'ouvrage).

- Une analyse éco paysagère des latéralités des ouvrages sera réalisée concernant les fonctionnalités écologiques et la distance au front d'urbanisation (pertinence du passage). Ces analyses mèneront à la mise en œuvre des traitements éco paysagers pour guider les individus sur une bande de 300 m autour des ouvrages pour tous les passages à faune.

Ainsi, à ce stade du projet, tous les ouvrages d'art (OA) et ouvrages hydrauliques (OH), ainsi que quelques pistes DFCI rétablies de part et d'autre de l'infrastructure feront l'objet d'aménagements spécifiques permettant le passage de la faune. 4 passages à faune dédiés (non mixte) sont prévus. Un chiroduc est en cours d'étude.

B.IV.3. Sites Natura 2000

Le traitement de cet enjeu témoigne d'une incompréhension de la méthode à appliquer pour pouvoir conclure à l'absence d'incidences significatives sur un site Natura 2000 :

- Comme il a été rappelé dans le chapitre 1.3, le dossier doit comporter dès le stade de la demande d'utilité publique une évaluation suffisamment complète pour conclure sans doute raisonnable quant à l'atteinte aux sites Natura 2000. À ce stade, le dossier ne comporte d'éléments suffisants sur ce point.
- Sur la base de l'analyse des incidences sur les milieux naturels, le dossier doit évaluer les incidences directes et indirectes, le cas échéant cumulées avec les autres projets connus (ferme photovoltaïque, extension de la carrière, travaux du Papi, etc.), sur l'état de conservation des différentes espèces et habitats naturels qui ont conduit à désigner chaque site. Aucune emprise du projet n'est en site Natura 2000 : il est donc nécessaire d'évaluer les incidences de la destruction des habitats naturels et, le cas échéant, du dérangement des espèces sur la dynamique des populations recensées dans ces sites et visés par les documents d'objectifs. Au regard de sa sensibilité, l'Aigle de Bonelli doit faire l'objet d'une analyse spécifique prenant pleinement en compte les données du Plan national d'action 2014-2023 et du document d'objectifs de la ZPS des Gorges du Gardon. Le même site comporte de nombreuses grottes qui accueillent une diversité de chauves-souris, qui se déplacent sur des distances pouvant atteindre trente kilomètres, supérieures à la distance au projet.
- Le dossier doit inclure des mesures d'évitement et de réduction pour pouvoir démontrer l'absence d'incidences résiduelles significatives portant atteinte aux objectifs de conservation de ces sites. Comme pour les espèces protégées, le dossier doit pouvoir justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution. Contrairement à ce dont le dossier fait état, une information de la Commission européenne ne serait nécessaire, que si la démonstration n'en était pas possible. Des mesures de compensation au titre de la protection des sites Natura 2000 ne sont alors envisageables que dans un tel cas.

L'Ae recommande de conduire l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 selon la méthode requise par la réglementation, tout particulièrement pour les espèces de la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier présenté à l'enquête publique a été complété par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000 (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°2). Ce document présente une trame avec l'intégralité des items attendus. Le degré de précision de ce document est proportionné au stade de la procédure et au reste des études environnementales et notamment au volet naturel de l'étude d'impact, par cohérence et parallélisme des formes.

Ainsi, au stade actuel de la procédure réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Contournement Ouest de Nîmes, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle.

En ce qui concerne, les éventuels impacts aux sites Natura 2000, il s'agit donc à ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Au même titre que le volet naturel de l'étude d'impact, ce dossier a vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique avec des inventaires complémentaires. Dans le cadre de cette procédure qui sera menée ultérieurement (après l'obtention de la DUP), les études environnementales complémentaires permettront de déterminer avec précision les besoins de compensation, l'impact à l'échelle des aires d'influences, et de quantifier le cumul d'impact par rapport à l'effet de conurbation. Ce dossier ainsi complété sera alors dénommé étude d'incidence Natura 2000.

En effet, ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichement, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons à minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Dans ce cadre des investigations spécifiques seront réalisées avec notamment la détermination des éventuels impacts sur les espèces de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli.

Conformément à la réglementation en vigueur, la demande d'autorisation environnementale sera alors instruite préalablement au commencement des travaux.

Comme indiqué ci-dessus (chapitre A.II), il est à noter qu'aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie correspondant à un périmètre de 500 à 1,5 km de largeur autour de la zone de projet, soit une surface conséquente de 1 376 hectares.

Les trois zones Natura 2000 les plus proches du périmètre d'étude élargie sont situées respectivement à :

- 1,4 km pour la ZPS FR9112031 : Camp des Garrigues ;

- 2,7 km pour la ZSC (ou SIC) FR9101395 : le Gardon et ses Gorges (et la ZPS FR9110081 Gorges du Gardon) ;

- 2,9 km pour la ZPS FR3112015 : Costière Nîmoise.

Sur ces trois zones Natura 2000, seule la ZPS du camp des garrigues a un impact estimé à fort. Cette zone est située non loin de l'aire d'étude et rassemble des habitats similaires. Les espèces et populations qui y sont rencontrées sont globalement similaires, et connectées. Cela concerne notamment le Milan noir, le Circaète Jean-le-Blanc, le Grand-duc d'Europe et l'Alouette lulu. Les deux autres zones ont un impact faible.

B.IV.4. Patrimoine culturel et paysage

Les effets du projet en phase chantier se font ressentir à des échelles différentes. Il y a des enjeux qui concernent le grand paysage et la lisibilité des reliefs ou vallées, mais aussi les conséquences engendrées par ces nouvelles ruptures et qui affectent le sol, la végétation et les circulations. Les effets du projet sur le petit patrimoine concernent essentiellement les éventuelles démolitions d'ouvrages situés dans l'emprise du projet. Les effets du projet en phase d'exploitation se déclinent selon les sites traversés. L'intégration de la route dans le paysage sous-entend la prise en compte des différents constituants de ces paysages c'est-à-dire du végétal en présence, de la proximité de riverains, de la gestion des dénivelés et des sols.

L'étude d'impact décrit un « projet paysager », basé sur quelques objectifs (préservation de la diversité des contrastes et des ambiances entre les plaines fertiles et les plateaux secs des garrigues) et quelques types de mesures (adoucissement des raccords avec le socle par des modelages en pente douce, reconstitution des trames paysagères, mise en scène des ouvrages traversant, gestion des covisibilités avec les riverains...). Ces principes ne sont néanmoins pas déclinés concrètement ni illustrés, en particulier sur les secteurs où la nouvelle infrastructure aura des incidences paysagères significatives: Mas de Ponge et Hauts de Nîmes, vallée de la Poudre, système d'échangeurs au sud du projet, etc.

L'Ae recommande d'étoffer le volet paysager de l'étude d'impact, en recensant les secteurs sur lesquels l'infrastructure dégradera l'ambiance paysagère initiale, en déclinant les mesures générales de façon concrète et les illustrant par des montages photo, en particulier aux extrémités nord et sud du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur tous ces secteurs, l'ambiance paysagère sera impactée. Il est donc prévu de prendre des mesures de réduction maximale des effets négatifs visuels du CONIMES.

De manière générale, la façon la plus productive pour dissimuler ce genre d'infrastructure est de créer un front végétal qui permet d'adoucir leur présence. Cela peut se traduire par des plantations de haies mixtes à fort développement ou par des épaisseurs linéaires qui suivent le tracé, d'arbres à grand développement. Ces interventions permettent de disposer d'une structuration du paysage à fort impact à la fois esthétique et environnemental.

Une analyse des incidences du projet sur les ambiances paysagères a été ajoutée à l'étude d'impact (pièce E – étude d'impact – E.IV), ainsi que les photomontages suivants, qui permettent d'appréhender la distance avec l'axe, représenté ici non accompagné de plantations.

PLAN DES POINTS DE VUES



NORD A9



Illustration : Vue depuis le chemin de Caveirac.

SUD A9



Illustration : Vue depuis la rue du château d'eau.

MAS DE PONGE



Illustration : Vue depuis la voie menant au Mas de Ponge.

HAUT DE NIMES/ aucun impact



Illustration : Vue depuis la voie DFCI.

B.IV.5. Milieu humain

Onze habitations et un bâti d'entreprise seront détruits. Pour une trentaine de bâtis à moins de 50 mètres du tracé, le dossier évoque une indemnisation en compensation de la perte de la valeur foncière; aucune mesure n'est pour l'instant décrite pour quatre entreprises de la zone industrielle de Saint-Césaire, dont les emprises seront nécessaires pour l'échangeur avec la RD 40. Ces enjeux ne sont pas localisés; au cours de la visite, la distinction entre bâtis à détruite ou devant faire l'objet d'une indemnisation n'est pas apparue totalement claire (cf. en particulier une maison sur la commune de Milhaud au nord-ouest de l'échangeur avec l'A9).

La principale sensibilité concerne l'articulation entre l'activité de la carrière de roches massives avec le voisinage de la nouvelle route: l'étude d'impact produit une analyse des risques liés aux projections des tirs de mines. Six mesures précises pour prévenir ces risques sont détaillées (direction des tirs, dispositifs de protection, etc.). Elles devront être traduites en prescriptions applicables à l'exploitation de la carrière.

Les activités sylvicoles seront peu affectées. Le dossier envisage préférentiellement des mesures de compensation physique (travaux sylvicoles de boisement ou reboisement).

Réponse du maître d'ouvrage :

La remarques de l'AE n'appelle aucune réponse de la part du maître d'ouvrage.

B.IV.6. Trafic et déplacements. Qualité de l'air. Bruit

Compte tenu des lacunes importantes de l'étude de trafic, la plupart des conclusions de l'étude d'impact sont sujettes à caution. Résumées sur trois pages, elles n'en reprennent que quelques extraits.

De même que pour l'état initial, l'analyse de l'évolution des trafics ne s'intéresse qu'aux TMJA, sans hypothèse explicite concernant la requalification de la RN 106 et en intégrant à tort la Déviation Nord de Nîmes dans le scénario de référence. Les évolutions qualitatives (congestion, notamment) ne sont pas analysées, l'étude se focalisant sur la capacité de l'infrastructure (des bretelles d'autoroute notamment) à absorber les trafics moyens qu'elle supportera.

La conclusion phare est que: «la mise en service de la future infrastructure aura des impacts positifs sur de nombreuses voiries aujourd'hui très fréquentées. Celles-ci verront une part de leur trafic reporté vers la nouvelle infrastructure. Seules la RD 40 à l'est du giratoire McDo et la RD 640 de part et d'autre de la RN 106 verront leur trafic augmenter légèrement en 2028. En 2048, cette augmentation sera toutefois inférieure à l'augmentation qui aurait eu lieu sans la mise en place du CONIMES», sans même distinguer les résultats des deux scénarios de projet retenus: le scénario «avec mesures existantes(AME)» (ou pessimiste) de la stratégie nationale bas carbone et le scénario «avec mesures supplémentaires (AMS)» «permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050».

Par exemple, dans le scénario AMS, les trafics à l'entrée des barrières de péage pourraient atteindre, en 2028 comme en 2048, plus de 30 000 véhicules/jour sur le CONIMES, alors que les augmentations de trafic sur l'A9 et la RN 113 resteraient inférieures à 4 000 véhicules/jour et inférieures à 1 000 véhicules/jour sur les routes départementales. Pour cet exemple, la conclusion de l'étude d'impact relative à la RN 113 est incohérente: «L'option de référence prévoit, à l'horizon 2028, une augmentation de trafic de l'ordre de 3 à 30 % sur cette section de la RN 113 par rapport à la situation actuelle. Le CONIMES permettra une diminution des trafics importante sur cette section».

Dans tous les scénarios, les trafics sur le CONIMES restent inférieurs à ceux de la RN 106.

L'affirmation selon laquelle le CONIMES permettrait de diminuer le nombre d'accidents global repose sur deux postulats discutables («réduction des trafics sur les différentes sections de route existante», baisse des taux d'accidents avec des taux à l'état initial incohérents avec ceux de l'analyse de l'accidentalité).

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets du projet sur les trafics de l'agglomération Nîmoise, en particulier en termes d'évolution de la congestion et de la sécurité routière, en veillant à la cohérence de ses résultats et de ses conclusions. L'Ae recommande d'évaluer plus précisément l'évolution des trafics sur la RN 113.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la remarque sur « *Les évolutions qualitatives (congestion, notamment) ne sont pas analysées, l'étude se focalisant sur la capacité de l'infrastructure (des bretelles d'autoroute notamment) à absorber les trafics moyens qu'elle supportera.* », il est rappelé que dans le chapitre 9.5 du rapport "Etude de trafics – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP", annexé à la pièce G « Evaluation socio-économique » du dossier transmis pour avis, il est étudié le niveau de service des bretelles du nouvel échangeur autoroutier A9/CONIMES à partir du calcul du **trafic à la 30^{ème} heure de l'année la plus chargée**, qui est l'indicateur retenu comme dimensionnant les bretelles autoroutières par l'ICTAAL, et non à partir de « *trafics moyens* » comme écrit dans l'avis. Il est également présenté dans le chapitre 9.6 de ce même rapport d'étude de trafic, **des résultats aux heures de pointe du matin et du soir** pour les mouvements tournants empruntant les nouveaux échangeurs en lien avec le projet du CONIMES afin d'estimer un dimensionnement adapté à leur niveau de service.

Sur la caractérisation de l'évolution de la congestion, une analyse complémentaire présentée dans la reprise de la pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°3 "Etude de trafics – Bilan socio-économique du projet soumis à la DUP", également annexé à la pièce G « Evaluation socio-économique » du dossier transmis pour avis. Les conclusions sont rappelées ci-après :

L'évolution de la congestion peut être caractérisée à partir de résultats modélisés de temps de parcours, représentant des temps de parcours moyens sur l'ensemble d'une journée. Des déplacements 'Origine-Destination' susceptibles d'être intéressés par le futur contournement ouest sont définis. Les temps de parcours modélisés de ces trajets seront comparés entre les options de référence et de projet. Cette comparaison permettra d'estimer l'effet du projet sur les temps de parcours d'OD caractéristiques du territoire Ouest nîmois. Il en ressort que :

La mise en service du CONIMES procure aux flux 'Nord via la N106 <-> Sud-Ouest via l'A9 ou la N113' empruntant le projet, des gains de temps de l'ordre de 20 à 25% par rapport à l'option de référence où ces flux empruntaient la RN106 actuelle au droit de Nîmes.

Les flux 'Nord via la N106 <-> Sud via l'A54' augmentent leur linéaire en empruntant le CONIMES par rapport à l'itinéraire emprunté en option de référence par la RN106. Le gain de temps procuré par la mise en service du CONIMES sur ces flux reste limité (inférieur à 5%).

Ces conclusions ont également été intégrées à la pièce G – évaluation socio-économique – D.I.2.3.

De plus, une analyse des conditions de circulation future réalisée par horizon conseil ont été intégrés à la pièce E – étude d'impact – partie E.V.8 et à la pièce G – évaluation socio-économique – D.I.2.4.

Situation de référence – sans le CONIMES

L'absence de nouvelle infrastructure à l'Ouest de Nîmes associée aux croissances de trafic (transit et flux d'échange en lien avec les développements urbains du territoire) devrait entraîner :

- Un allongement de la longueur des sections perturbées à saturées sur la RN106 : en H.P.M. depuis le secteur du Mas de l'Oume jusqu'au giratoire « Kennedy » et au-delà en direction du giratoire du Km Delta. La demande de trafic supplémentaire ne fait que se stocker sur les sections déjà perturbées, lesquelles ne disposent pas de réserve de capacité.
- Un axe RN113 dont la longueur des sections perturbées va s'accroître suivant les trafics supplémentaires à évacuer générés par les projets de développement, sans toutefois atteindre une situation de blocage généralisé et permanent entre le giratoire de Milhaud et celui du Colisée.
- Le maintien de conditions de circulation globalement fluides sur les voiries départementales RD907 et RD999, à l'exception de l'échangeur RD999 – RN106.

Situation AVEC projet CONIMES

La réalisation du Contournement Ouest de Nîmes avec barreau de liaison RN113 modifiera significativement les conditions de circulation à l'Ouest de Nîmes.

Ainsi, sont identifiées les évolutions suivantes :

- Un trafic fluide sur le CONIMES entre la RN106 au Nord et le barreau de raccordement avec la RD40 en H.P.M. et en H.P.S., justifié par des trafics (journaliers et horaires) largement cohérents avec le gabarit à 2x2 voies,
- Un écoulement plus dense au Sud du barreau « RD40 » mais sans dysfonctionnement jusqu'à la RN113 (giratoire de Milhaud) quel que soit la période de pointe,
- Des trafics horaires sur l'actuelle RN106 cohérents avec une limitation de son gabarit à 2x1 voie, des reports de trafic de transit et d'échanges permettant d'améliorer l'écoulement des circulations automobiles et de passer d'une situation perturbée à saturée à une circulation dense, logiquement ralentie en approche des carrefours ponctuant l'itinéraire.

- Un écoulement amélioré des flux de la RN113 entre l'actuelle RN106 et le giratoire de Milhaud,
- Une amélioration envisageable du franchissement du giratoire du Km Delta (à confirmer par des études techniques détaillées).

La réalisation de projet CONIMES ne permet toutefois pas :

- De fluidifier l'écoulement des trafics sur la RN106 entre le Mas de l'Oume et le col de Barutel, et légèrement en aval jusqu'à l'échangeur de raccordement du CONIMES,
- D'améliorer les conditions de traversée de la commune de Caveirac, tant en H.P.M. qu'en H.P.S.

La mise en service du CONIMES en 2028 permettra sur la RN 106 actuelle une baisse significative du trafic (d'environ 30 % à 60% selon les sections) et des points de saturation avec donc une fluidification des conditions de circulation.

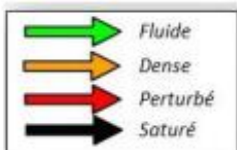
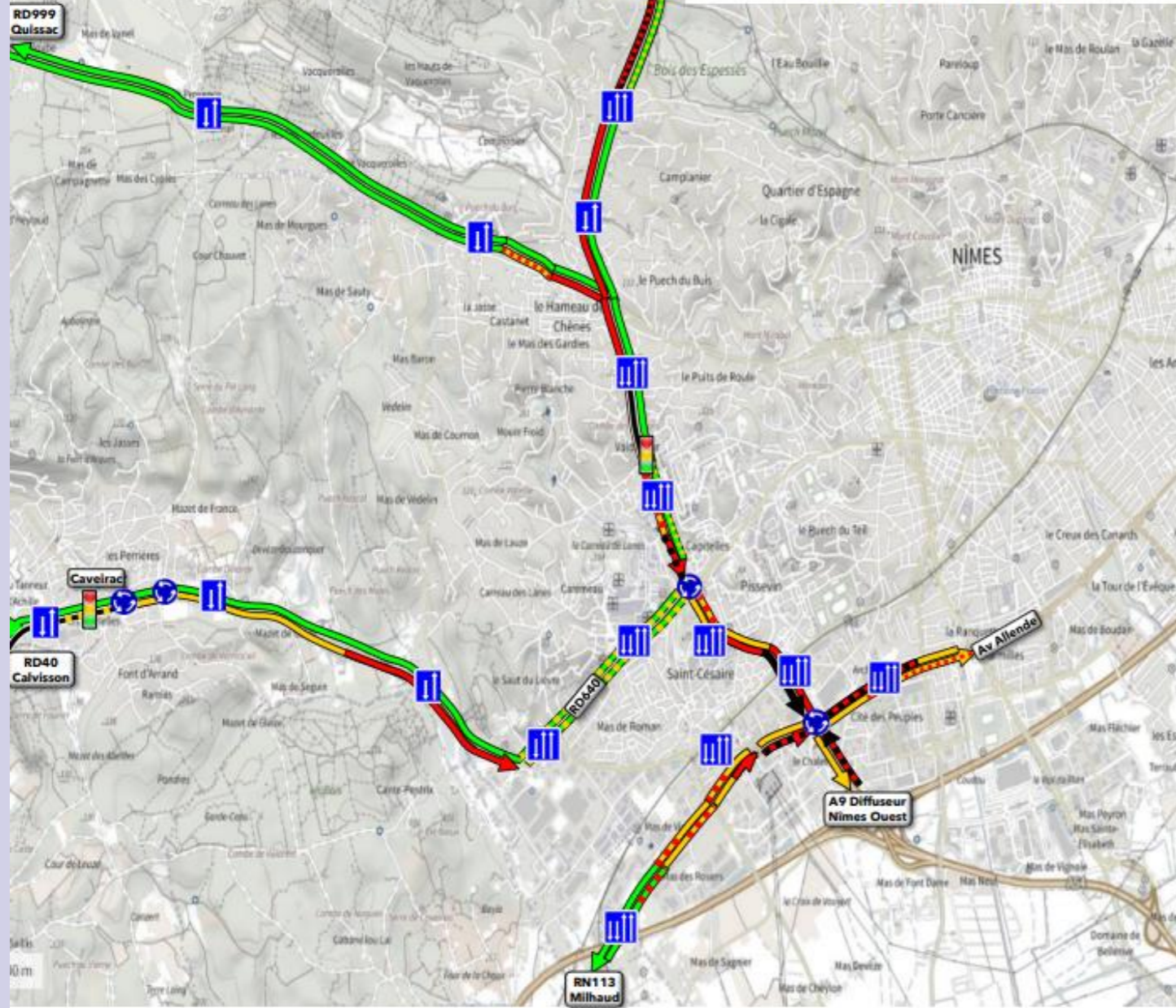
Ces conclusions ont également été intégrées à la justification du projet en pièce C – notice explicative – A.III.2.2 et en pièce G – évaluation socioéconomique – E.II.

Concernant l'évolution de la sécurité routière, l'analyse des évolutions est traitée dans la pièce E – étude d'impact –, E.VI.8.2 et dans la pièce G – évaluation socio-économique – D.I.2.5.

Le nombre d'accidents projeté pour l'option de référence est majoritairement supérieur à la situation actuelle, notamment pour la section Nord de la RN106 où ce nombre est **susceptible de doubler d'ici 2028**. Le CONIMES permet d'obtenir un nombre d'accident prévisionnel globale bien inférieur à celui de l'option de référence malgré la création d'une nouvelle voie générant de nouveaux trafics.

Le CONIMES permettra de diminuer le nombre d'accidents global par la réduction des trafics sur les différentes sections de route existante, et par la mise en œuvre d'une 2x2 voies à chaussée séparée, qui présente un taux d'accident plutôt faible.

**Conditions de circulations en Heure de
Pointe du MATIN (7h30 - 9h00)
SANS LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028
(Situation de Référence)**



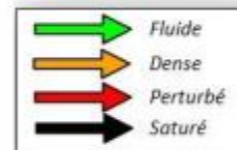
Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA),
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section,
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

**Conditions de circulations en Heure de
Pointe du SOIR (16h30 - 18h30)
SANS LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028
(Situation de Référence)**



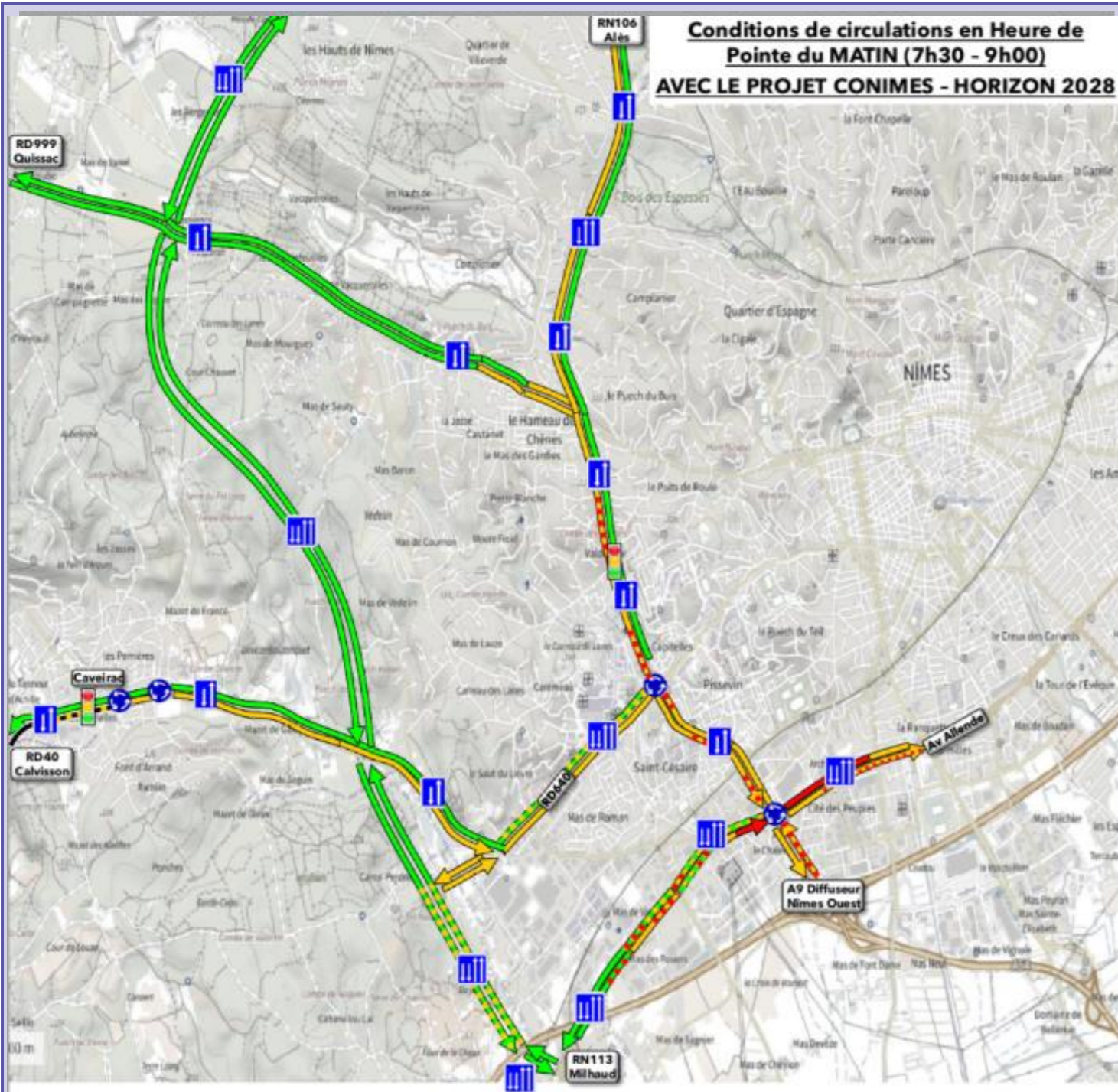
Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA),
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section,
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

Conditions de circulations en Heure de Pointe du MATIN (7h30 - 9h00) AVEC LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028



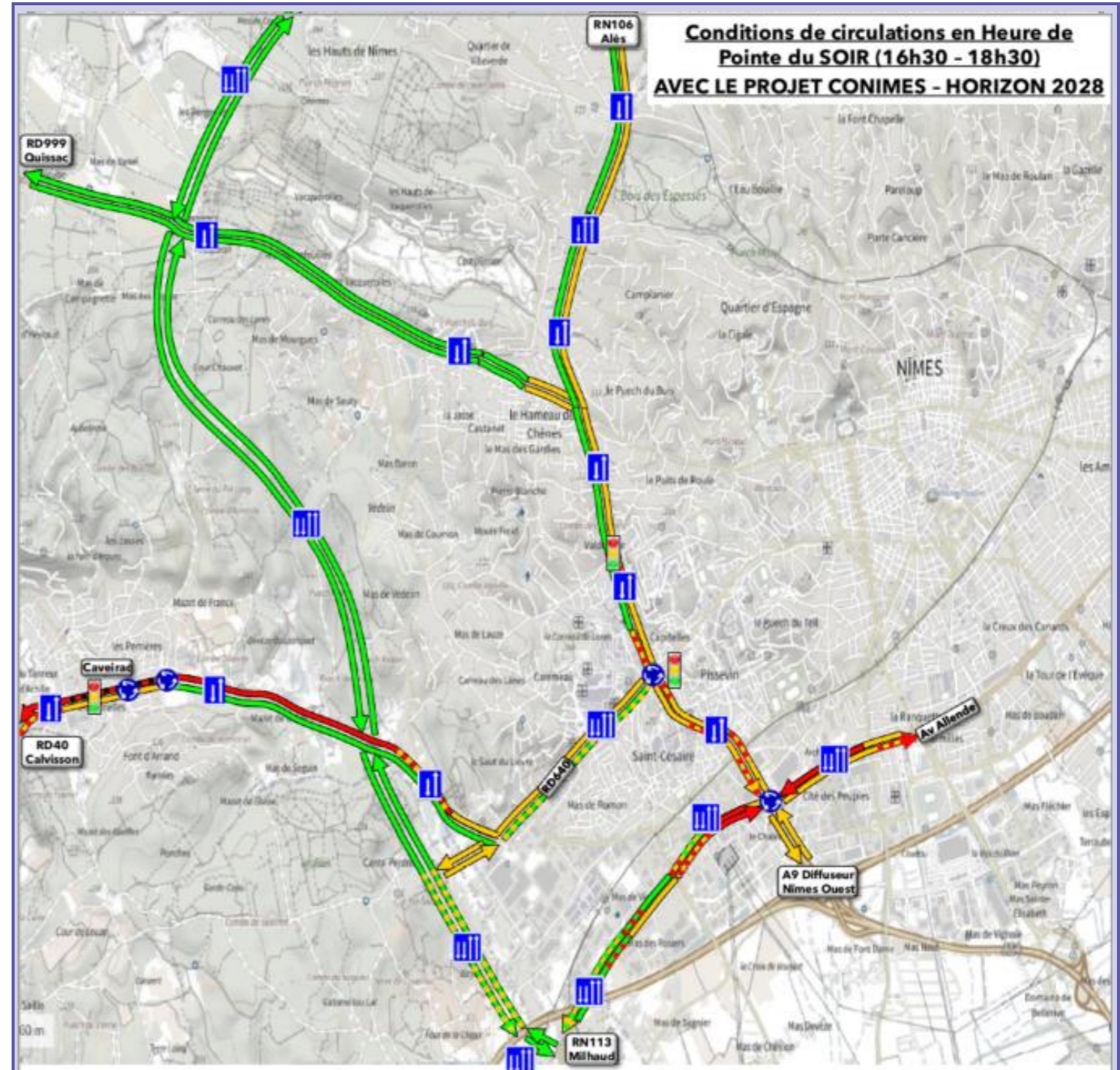
Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA)
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section.
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

Conditions de circulations en Heure de Pointe du SOIR (16h30 - 18h30) AVEC LE PROJET CONIMES - HORIZON 2028



Niveaux d'écoulement des flux automobiles :

- **Fluide :** Ecoulement des trafics satisfaisant, sans dysfonctionnement particulier
- **Dense :** Circulation continue, vitesses plus limitées mais sans phénomène de rétention ou de circulation « en accordéon »
- **Perturbé :** Ecoulement ralenti, sans blocage des flux. L'infrastructure est en limite de capacité.
- **Saturé :** Circulation « au pas » / bloquée, liée aux flux, entrecroisements, à des manœuvres de rabattement ou au franchissement de carrefour. La section de voie n'est plus en mesure de répondre à la demande de trafic.

Méthode :

- Analyse des évolutions de trafic journalières et horaires sur différents tronçons du réseau de voirie (suivant données disponibles dans les études de trafic CEREMA)
- NB : Absence de données relatives aux taux de saturation et aux temps de parcours/vitesses moyennes détaillés en période de pointe sur chaque section.
- Evaluation des conditions d'écoulement des flux routiers à dire d'expert, intégrant l'évolution de l'offre (dimensionnement des infrastructures).

L'étude d'impact ne reprend que peu d'extraits de l'étude air-santé, pourtant de bonne qualité. Les concentrations de polluants dans l'air connaîtront, dans le scénario de référence, des réductions significatives compte tenu des progrès techniques sur les véhicules.

Aucun dépassement des seuils réglementaires n'est observé pour l'ensemble des scénarios modélisés. L'analyse ne prend pas en compte les nouvelles valeurs guides de l'OMS. Les calculs de quotients de danger et d'excès de risque individuel montrent qu'aucun dépassement de seuil sanitaire n'est identifié. L'indice population-pollution diminue d'environ 20 %, principalement du fait de la réduction des expositions le long de la RN 106.

Les effets propres du CONIMES apparaissent limités par rapport à ceux du scénario de référence, sauf au voisinage de la RN 106 (moindre exposition) et du CONIMES, ce qui concerne principalement la commune de Milhaud et la zone industrielle de Saint-Césaire. Mais l'analyse reste trop générale : elle ne permet pas de quantifier l'augmentation des expositions pour les maisons de ce secteur. Les teneurs en benzène.

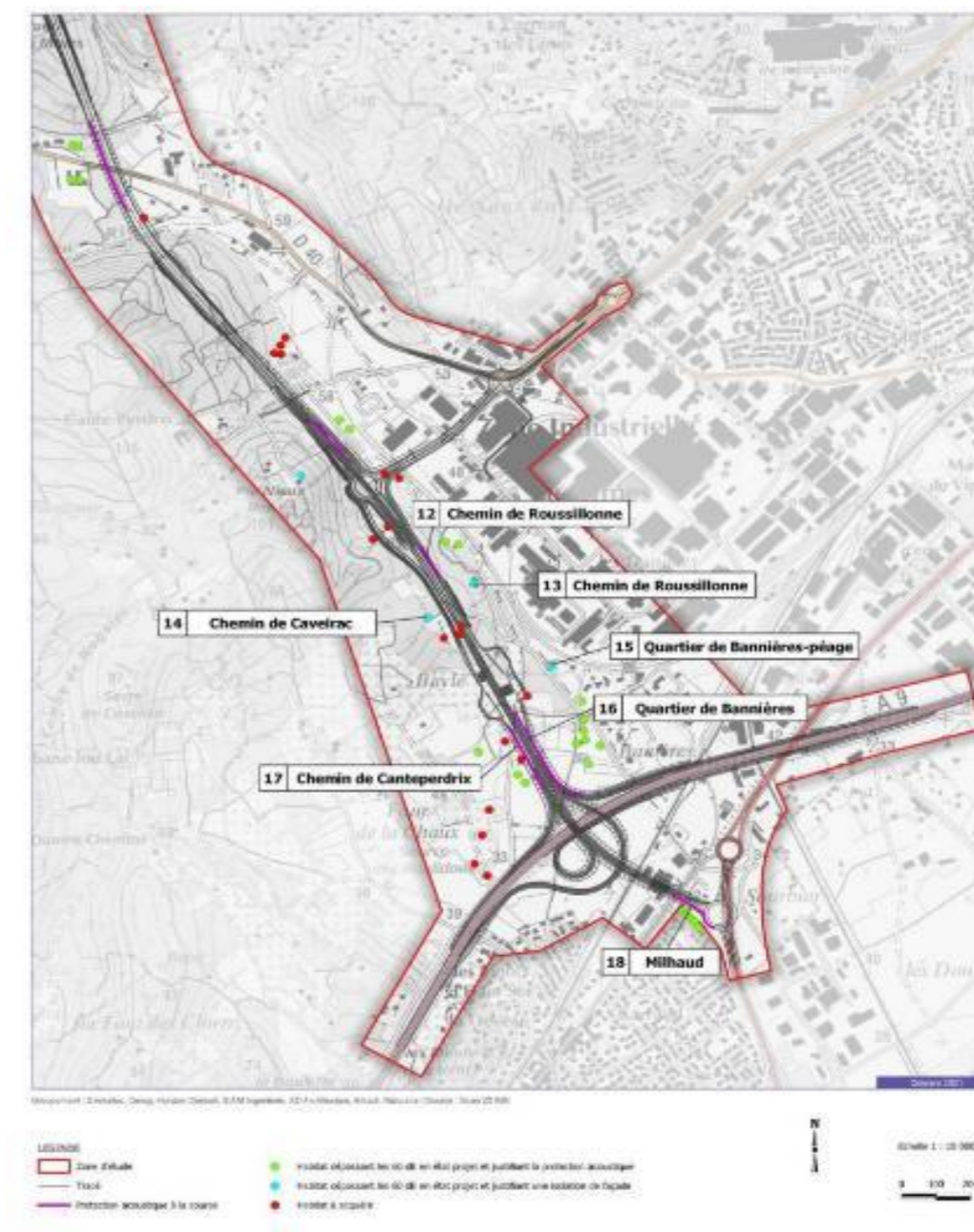
L'Ae recommande de modéliser et quantifier l'évolution des concentrations des polluants, en 2028 et en 2048, pour les habitants de Milhaud et les occupants de la Zac de Saint-Césaire proches du CONIMES.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une modélisation et une quantification de l'évolution des concentrations des polluants en 2028 et en 2048, a été ajoutée, pour les habitants de Milhaud et les occupants de la ZAC de Saint-Césaire proches du CONIM. Ces éléments ont été intégrés dans l'étude air-santé (pièce E – annexes à l'étude d'impact – annexe n°5 – étude air-santé – A.IV.2.2) et l'étude d'impact (pièce E – étude d'impact – E.VI.1.2.2).

L'étude d'impact fournit des valeurs moyennées, de jour et de nuit, sur les tronçons successifs du CONIMES, ainsi que, par tronçon, le nombre d'habitations (environ 80 au total) susceptibles de dépasser «le» seuil réglementaire, sans préciser lequel. Leur localisation et les mesures de protection sont précisément décrites et cartographiées (voir figure 8 page suivante).

L'analyse des impacts acoustiques du projet n'est néanmoins pas présentée de façon suffisamment précise. Postulant a priori que «l'étude de trafic prévoit une baisse de ces derniers entre les horizons 2028 (mise en service) et 2048 (20 ans après la mise en service)», «il est donc décidé de se placer dans la situation la plus contraignante d'un point de vue acoustique et la plus exigeante pour le maître d'ouvrage, à savoir celle présentant les trafics les plus élevés : c'est donc la situation qui est ici présentée». Compte tenu des critiques formulées sur cette étude, ce postulat ne garantit pas le respect de la réglementation pour toutes les maisons concernées, même si, comme pour la qualité de l'air, les niveaux de bruit seront globalement réduits au voisinage de la RN 106.



Mesures de protection prévues par le dossier au sud du projet (Source: étude d'impact)

L'Ae rappelle que cette analyse doit également porter sur l'ensemble des infrastructures susceptibles de connaître des hausses de trafic (la RN 113 et les routes départementales, par exemple).

L'étude acoustique devrait donc présenter une modélisation de l'évolution des niveaux de bruit, de jour et de nuit, pour chaque maison au voisinage des voiries potentiellement concernées par de telles évolutions de trafic. La conclusion selon laquelle « pour les riverains des quelques infrastructures routières existantes, supportant des trafics conséquents, l'impact sera également relativement modéré » ne correspond pas à ce qui est attendu de l'application de la réglementation.

L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique sur la base d'une modélisation, pour chaque maison située au voisinage des voiries susceptibles de connaître des évolutions significatives de trafic liées à l'ensemble du projet, et de prévoir le cas échéant des mesures de protection sur la base de ses résultats.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude acoustique a été réalisée dans les règles de l'art et respecte les exigences de la réglementation. Le parti a été pris d'aller même au-delà de la réglementation, puisqu'il a été retenu d'appliquer partout la réglementation applicable aux voies nouvelles, plus exigeante en termes de seuil réglementaire que la réglementation dite de « modification significative d'infrastructure ». **C'est donc un seuil de 60 dB(A) de contribution sonore du projet qui est appliqué à toutes les habitations riveraines du projet, sans notion d'augmentation ou non du niveau sonore de plus de 2 dB(A) (notion de modification significative d'infrastructure).** La non-prise en compte des niveaux sonores existants sur les lotissements de Milhaud et Nîmes par exemple (par endroits supérieurs à 65 dB(A)) permet ainsi d'être **plus protecteur pour le riverain**. En effet, la réglementation française protège moins les habitations d'ores et déjà exposées à un bruit élevé que celles bénéficiant d'un environnement calme en situation existante.

Le choix de ne pas étudier le critère de modification significative pour les habitations directement concernées par le tracé du CONIMES s'est donc fait dans un souci de plus grande protection des riverains.

Dans un premier temps, une étude acoustique menée sur un projet routier s'appuie sur un modèle ne considérant que le projet en lui-même, de manière à étudier la **stricte contribution sonore du projet**. Cela permet de proposer des protections aux personnes n'ayant pas la même situation acoustique actuelle, en s'intéressant strictement au bruit du projet. C'est ce qui a été fait dans la présente étude acoustique.

Dans un second temps, les **impacts acoustiques sur les habitations riveraines des axes existants**, s'ils ne font pas l'objet d'un modèle numérique, sont étudiés de manière qualitative à partir des données d'évolutions de trafic (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°6 – étude acoustique – B.V.2.):

- riverains de l'actuelle RN 106, section Nord de RD 907 : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RN 106, section Nord de RD 999 : baisse de 2 dB(A) environ
- riverains de l'actuelle RN 106, section Sud de Kennedy : baisse de 3 à 4 dB(A)
- riverains de l'actuelle RN 113 : baisse de 0,5 à 1,5 dB(A), peu significative pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuelle RD 907 : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RD 999 tronçon Ouest : impact acoustique nul
- riverains de l'actuelle RD 999 tronçon Est : baisse de 3 dB(A) environ
- riverains de l'actuelle RD 40, section Ouest : hausse de 0.5 dB(A), inaudible pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuelle RD 40, section Est : hausse de 1 dB(A) environ, peu significative pour l'oreille humaine
- bretelle A9 Montpellier / A 54 : hausse inférieure à 0.5 dB(A), inaudible pour l'oreille humaine
- riverains de l'actuel échangeur Nîmes Ouest : baisse de 2 dB(A) environ

A la demande de l'AE d'étendre le modèle numérique aux tronçons de route dont l'ambiance acoustique est modifiée significativement, il est donc répondu qu'**aucun tronçon alentour ne subira de modification significative au sens de la réglementation acoustique**, le travail exigé par la réglementation a bien été réalisé. Dans le cas contraire, des protections auraient été proposées pour ces riverains d'axes existants aujourd'hui. Il n'est pas indiqué que l'impact sur ces habitations est nul, mais bien qu'il est inférieur aux 2 dB(A) impliquant la nécessité de proposer des protections phoniques.

Concernant la demande de présenter la totalité des niveaux sonores de jour comme de nuit pour la totalité des bâtiments environnants, il a ici été choisi de ne faire ressortir que les habitations dépassant le seuil réglementaire de 60 dB(A), dans un souci de clarté des documents cartographiques. C'est ce qui se pratique habituellement dans les études d'impacts acoustiques de projet de grande ampleur.

B.IV.7. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier détaille les émissions de gaz à effet de serre (GES) sauf celles liées au trafic, les mesures d'évitement et de réduction ainsi que leurs effets (en tonnes eqCO2) :

- la réutilisation des déblais est considérée comme une mesure d'évitement d'environ 10 6000 tonnes eqCO2 ;
- le changement d'affectation des sols : 10000 tonnes ;
- les terrassements : 12500 tonnes
- la mise en place de la chaussée, des ouvrages d'art et des équipements : 48500 tonnes ;
- l'entretien et l'exploitation de la route : 16500 tonnes ;
- la fin de vie des matériaux : 2500 tonnes.

Cinq mesures de réduction (principalement l'utilisation de matériaux recyclés, la réduction des distances de transport et des vitesses des engins) sont présentées pour un total d'environ 59 000 tonnes eqCO2. Les émissions résiduelles seraient de l'ordre de 30 000 tonnes. L'Ae souligne l'intérêt de l'évaluation conduite, qui témoigne d'une prise de conscience bienvenue.

En revanche, pour la phase exploitation, le calcul repose toujours sur la même hypothèse d'une réduction des trafics, basée sur l'étude de trafic : sur cette base, l'étude d'impact établit une augmentation de 5000 tonnes des émissions de CO2 sur toute la durée de vie de la route. Elle considère que ce chiffre ne prend pas en compte les effets de congestion. Le dossier présente les mesures en faveur des milieux naturels et du paysage comme favorable à la réduction des gaz à effet de serre. Il conviendrait d'étayer une telle affirmation par un calcul.

Comme indiqué au chapitre 2.2, le dossier n'envisage pas d'une limitation de vitesse plus basse au nord du CONIMES.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic sur la base d'une étude de trafic complétée et d'évaluer l'effet d'une limitation de vitesse plus basse au nord du CONIMES.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les émissions de gaz à effet de serre sont calculées sur la base de l'étude de trafic, étude conforme et complète.

Les facteurs d'émissions utilisés pour le calcul du bilan carbone du projet proviennent de la base carbone de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Cette base de données assure un contrôle des sources des analyses de cycle de vie utilisées pour ces facteurs.

Pour les émissions liées au trafic, les facteurs utilisés se basent sur le nombre de « veh.km » soit le nombre de véhicules empruntant le CONIMES multiplié par le nombre de km de la voie. En utilisant cette donnée il n'est pas possible de considérer les baisses d'émissions liés à la vitesse ou encore la congestion.

Pour considérer les différences d'émissions liées à la vitesse sur le tracé, il serait nécessaire d'estimer les litres de carburants consommés par les utilisateurs du CONIMES en considérant des hypothèses de consommation des véhicules et d'évolution de cette consommation par rapport à la vitesse. Il n'existe pas de données fiables et sourcées sur ce dernier point. Il est admis qu'à partir de 80km/h, les émissions des véhicules augmentent avec la vitesse. **De fait, en effet, les émissions en cas de diminution de la vitesse sur le tracé seraient moindres.**

Cependant, une vitesse diminuée implique une baisse de l'attractivité du CONIMES et ainsi de la fluidification de la RN106. Au contraire, en ville, la consommation de carburant est majorée, notamment en cas de congestion. **De fait, une diminution de la vitesse induirait également des émissions supplémentaires au droit de la RN106 qui ne peuvent pas non plus être quantifiées.**

De plus, compte tenu des objectifs affichés du CONIMES et de ces éléments non quantifiables, **l'attractivité du Conîmes est un paramètre essentiel de réalisation de l'opération qu'il convient de préserver.**

B.IV.8. Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés liste 39 autres projets connus, dont 22 sont terminés, en mentionnant s'il y a lieu la date des avis d'autorité environnementale les concernant. Cette liste n'est en partie pas à jour (cf. l'extension de la carrière et la ferme photovoltaïque récemment autorisées). Le volet naturel passe en revue une autre liste de projets connus. Ces deux approches comportent des divergences significatives :

- de façon improbable, l'étude d'impact n'identifie que «très peu d'effets cumulés», hormis pour les milieux naturels, sans référence par exemple aux risques d'inondation ni au paysage ;
- elle relève que «la Déviation Nord de Nîmes a entièrement été prise en compte dans la conception du tracé du CONIMES», ce qui conforte l'analyse de l'Ae dans le § 1.2. «Les habitats naturels impactés et les espèces associées seront en grande partie les mêmes pour les deux projets. Par ailleurs, les deux infrastructures accentueront l'effet barrière du centre de Nîmes entre la plaine agricole au sud du territoire et les milieux de garrigues au nord».

Pour autant, tout en reconnaissant que «des effets cumulés importants sont attendus avec le projet de déviation nord de Nîmes, mais également avec les projets surfaciques implantés au sein des garrigues de Nîmes», elle conclut de façon tout aussi incompréhensible que «aucun effet cumulé significatif à l'échelle locale n'a été relevé, à ce stade, avec la plupart des autres projets étudiés en termes d'effets sur les habitats, les espèces et les habitats d'espèces» et que «la multiplicité de projets en contextes naturels, semi-naturels et agricoles tend à fragiliser, à l'échelle globale du territoire, l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) désormais au cœur des politiques d'aménagement. À noter également, cette multiplicité des projets tend à fragiliser les trames dont la trame noire sur le territoire de Nîmes et sa périphérie». Alors que cette conclusion sans appel confirme la nécessité de définir de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences cumulées de tous ces projets, le dossier n'en comporte aucune ce qui aggrave la perte de biodiversité.

L'Ae recommande de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les effets cumulés du CONIMES avec les autres projets connus ne sont pas correctement analysés, incluant des mesures d'évitement, de réduction et, si nécessaire, de compensation, spécifiques à ce cumul d'effets.

Réponse du maître d'ouvrage :

La liste des projets étudiés dans le cadre de l'étude d'impact a été entièrement remaniée (pièce E -étude d'impact – B.V.9.5) de manière à actualiser l'évolution des projets et supprimer ceux n'étant plus d'actualité. La liste des projets analysés dans le cadre des effets cumulés a été mise en cohérence avec la liste des projets d'aménagements présentée en état initial et l'étude de trafic. Les projets de voie verte et de requalification de la RN106 ont été intégrés.

Lorsque cela a été possible, l'analyse de leurs effets et de leur séquence ERC a été réalisée par rapport au milieu naturel. Toutefois, ces projets sont pour la plupart dans des phases amont et ces données ne sont pas toujours disponibles. De plus, **la définition précise des séquences ERC vient dans les phases postérieures à cette enquête publique.**

Concernant l'étude de trafic, les projets inclus dans le scénario de référence diffèrent légèrement. Ils doivent faire l'objet d'une analyse distincte décrite dans l'étude de trafic et intégrée dans l'étude d'impact. Le choix des projets inclus dans le scénario de référence n'a pas été modifié. L'enquête publique porte sur le projet du Contournement Ouest de Nîmes.

Le choix initial est d'étudier les effets du seul Contournement Ouest de Nîmes avec la réduction de la capacité de circulation sur l'actuelle RN106 (préalable indispensable à un futur aménagement en boulevard urbain de la RN106). La Déviation Nord de Nîmes (DNN) est alors considérée comme une opération distincte du CONIMES. Dans l'étude de trafic réalisée initialement par le CEREMA, elle est intégrée dans le scénario de référence avec une mise en service antérieure à celle du CONIMES (2028).

L'option de projet de l'étude de trafic du Contournement Ouest de Nîmes intègre la réduction de capacité et de vitesse de l'actuelle RN106. En l'absence d'un programme de requalification de la RN106 porté par les collectivités, les hypothèses sur les caractéristiques de la réduction de capacité de la RN106 sont présentées dans le paragraphe 6.4.2 du rapport du CEREMA (pièce E – annexe à l'étude d'impact – annexe n°3).

B.V. ANALYSE SPECIFIQUE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

B.V.1. Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

Pour un tel projet, l'analyse est excessivement courte (une colonne et un extrait du Scot Sud Gard). Initiant l'analyse en constatant que «le projet pourrait accélérer le développement de l'urbanisation du fait de l'accroissement de l'attractivité liée à l'amélioration des conditions de circulation», elle conclut que «le CONIMES est bordé sur sa partie ouest par des espaces inscrits comme des milieux naturels patrimoniaux et corridors écologiques, ce qui permettra a priori de protéger ces espaces de toute forme d'urbanisation nouvelle. Ainsi, au vu des orientations du SCoT, le Contournement Ouest de Nîmes constituera une barrière à l'urbanisation ouest du territoire». Elle s'appuie en particulier sur le fait que cette urbanisation serait actuellement maîtrisée dans les plans locaux d'urbanisme et dans le Scot Sud Gard.

L'Ae relève que le précédent de l'urbanisation au voisinage de la RN 106 et que l'éventualité de l'insertion d'une nouvelle infrastructure à 2x2 voies dans des milieux naturels pourtant très protégés devraient tempérer un tel optimisme. Une telle approche méconnaît l'effet structurant, pourtant documenté, de projets routiers d'une telle ampleur sur l'urbanisation, dans un secteur déjà exposé à la «cabanisation». Les choix concomitants d'un axe à 2x2 voies et d'échangeurs rapprochés sont les plus défavorables à la maîtrise de tels développements. Leurs effets indirects pourraient porter atteinte encore plus significativement à ces milieux naturels d'une grande valeur patrimoniale.

L'analyse des incidences négatives notables du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accident ou de catastrophes majeurs n'envisage pas les effets du développement de l'urbanisation dans les garrigues sur l'augmentation des risques d'incendie de forêt.

Réponse du maître d'ouvrage :

Des compléments à l'analyse du SCoT et du PLU ont été ajoutés afin d'argumenter davantage les incidences du projet sur le développement de l'urbanisation (Pièce E – étude d'impact – I.I ; pièce E – résumé non technique de l'étude d'impact – D.I). Les deux parties initiales (mitage et développement de la périurbanisation) ont été regroupées en une seule, étant donnée l'analyse similaire. Un chapitre sur le développement de l'habitat informel a été ajouté.

Développement de la périurbanisation

Le CONIMES s'inscrit dans un territoire marqué par une métropole nîmoise centralisée autour d'un pôle principal que constitue la ville de Nîmes. Cette ville-centre a un rayonnement important sur le territoire et notamment sur les espaces périurbains proches et éloignés. Certaines communes périphériques ont pu se développer grâce notamment au réseau de communication de type radial. Ainsi, une forte périurbanisation s'observe pour les communes entre Nîmes et Alès, le long de la RN106 ainsi qu'entre Nîmes et Montpellier sur le secteur de la Vaunage, le long de la RD999 et la RD40.

La zone d'implantation du projet est proche de Nîmes donc dans un secteur où le foncier est soumis à une forte pression.

Le Contournement Ouest de Nîmes va créer une infrastructure nouvelle au sein des garrigues nîmoises. Cette configuration est de nature à inciter le développement de l'urbanisation entre le bâti existant de Nîmes et Caveirac et la nouvelle infrastructure. Ce point se pose particulièrement à l'Est du CONIMES, où la garrigue est d'ores et déjà mitée par des habitations éparses (mazets) et des enclaves d'habitations (Hauts de Nîmes, lotissement Petit Védelin sur la commune de Nîmes) et où des projets d'urbanisation sont en cours en cohérence avec les zonages des PLU (Lotissement route de Sauve sur la commune de Caveirac).

Le projet pourrait alors accélérer le développement de l'urbanisation du fait de l'accroissement de l'attractivité liée à l'amélioration des conditions de circulation. De plus, en favorisant l'accessibilité à la RN 106 entre Nîmes et Montpellier ainsi qu'à la RD999 et la RD40, il est susceptible d'accentuer cette périurbanisation existante des communes au Nord-Ouest et à l'Est de Nîmes.

Le développement de l'urbanisation est ordonné par le document de planification du territoire, à savoir le SCoT Sud Gard et les plans locaux d'urbanisme de Nîmes, Caveirac et Milhaud. L'analyse du développement de l'urbanisation implique donc l'étude de ces documents.

Le PADD du SCoT affiche l'ambition de réduire la consommation foncière des espaces agricoles et naturels au regard de ce qui s'est consommé au cours de ces dernières années. Pour cela, le SCoT propose **d'encadrer le développement urbain du territoire au respect d'orientations fondamentales.**

Le développement de l'urbanisation des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud est déjà acté dans le Document d'Orientation et d'Objectif du SCoT Sud Gard, avec des limites d'urbanisation définies :

- Le SCoT identifie les enveloppes urbaines existantes comprenant notamment sur le secteur du CONIMES : les garrigues habitées (mazets), les enclaves d'habitations et les zones urbaines et à urbaniser.

- Le SCoT identifie les consommations foncières maximales à respecter pour chaque bassin de vie. Ainsi à l'échelle de la métropole, l'extension foncière à mobiliser est de 324 ha au maximum, elle est de 46 ha pour Nîmes. **Ces ordres de grandeur de foncier mobilisable en extension constituent des enveloppes maximales à ne pas dépasser.**

Le SCoT Sud Gard constitue un document opposable que les communes doivent respecter. Ainsi la limitation de consommation foncière permettra d'assurer une certaine maîtrise du développement de la périurbanisation possible liée au projet du CONIMES.

De plus, en se basant sur le SCoT, les documents d'urbanisme permettent aujourd'hui de limiter les possibilités de développement de l'urbanisation au droit du projet et sur les communes de Nîmes et Caveirac :

- Le PLU de Caveirac contraint l'étalement urbain au Nord de la commune. A l'Est et à l'Ouest du tracé, les terres sont classées N voire EBC ce qui implique l'interdiction de la majorité des constructions.

- De même pour le PLU de Nîmes, autour du tracé dans les zones non anthropisées au Nord, les terres sont classées Agricoles ou Naturelles.

- Le CONIMES est bordé sur sa partie Ouest par des espaces inscrits comme des milieux naturels patrimoniaux et corridors écologiques à préserver, ce qui permettra a priori de protéger ces espaces de toute forme d'urbanisation nouvelle

Lors des futures modifications des PLU, les prescriptions du SCoT seront obligatoirement prises en compte. Le PLU fera par ailleurs l'objet d'une évaluation environnementale s'assurant de leur respect.

Ainsi les PLU resteront un outil permettant de contraindre le développement d'une urbanisation aux alentours du CONIMES en zone naturelle. En effet, le projet s'inscrit majoritairement en zone naturelle où l'urbanisation est proscrite par le SCoT en vigueur.

Au droit des zones d'échangeurs (RD40, RN106), le développement restera possible étant donnée la continuité avec les zones urbaines de Nîmes et de Caveirac. Il s'agira pour les communes de revoir leurs axes de développement au regard de la nouvelle infrastructure. Dans tous les cas ces zones devront respecter les principes du SCoT

Ainsi, les prescriptions du SCoT, permettront de contrôler les potentiels effets négatifs du Contournement Ouest de Nîmes sur l'urbanisation Ouest du territoire.

De cette façon les impacts liés au risque incendie pourront également être contrôlés.

Développement de l'habitat informel

Le projet du CONIMES s'inscrit dans une zone marquée par la présence et le développement de la cabanisation, **soit par l'implantation de d'habitations informelles dans la garrigue.**

Ce phénomène ne peut être contrôlé par les documents de planification **étant donné son caractère illégal**, et induit des incidences sur le milieu naturel et sur le risque incendie. Actuellement plusieurs zones d'habitats informels ont pu être identifiées sur le tracé du CONIMES.

Le projet engendra une évacuation et une destruction de ces zones dès la phase chantier. Il est toutefois difficile d'envisager l'impact sur le développement de la cabanisation à l'issue des travaux. Un déplacement des habitats impactés est probable et n'est pas contrôlable à ce stade.

B.V.1.1. Évaluation socio-économique

L'évaluation socioéconomique est conduite en référence à l'instruction cadre du 16 juin 2014 et à la note technique du 27 juin 2014. Elle s'appuie principalement sur l'étude de trafic critiquée ci-avant. La réduction de la saturation et de la congestion constitue le motif principal avancé pour justifier le projet, sans être caractérisés.

Les objectifs hiérarchisés du projet sont: la décongestion automobile au droit de la RN 106 dans le centre-ville de Nîmes, l'accélération et la fluidification des trajets, le report du trafic de transit, la sécurisation de la circulation au droit de la RN 106, l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les riverains et les usagers de la RN 106, l'encouragement des transports en commun sur la commune de Nîmes.

La valeur actualisée nette (VAN) est calculée dans le scénario AMS de la SNBC (les résultats sont aussi donnés pour le scénario AME, même si c'est le scénario AMS qui doit servir de référence). Elle s'élèverait ainsi à 250 M€. L'essentiel des gains est attribuable aux gains de temps (316 M€) auxquels s'ajoutent des gains de confort (81 M€) et de sécurité (78 M€). L'amélioration pour les riverains de la RN 106 est intégrée dans les gains en externalités environnementales (22,3 M€).

Le taux de rentabilité interne est évalué à 7 %, toujours dans le scénario AMS. Le calcul socioéconomique n'intégrant pas la biodiversité, il ignore donc un des impacts majeurs du projet.

L'Ae recommande de reprendre le calcul socioéconomique sur la base d'une étude de trafic reprise et complétée.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude de trafic correspond à une étude de modélisation des trafics. Elle fait l'objet de la première partie du rapport produit. Elle se structure en deux sous-parties :

*la première consiste en la construction du modèle pour étudier le projet du CONIMES jusqu'à l'étape de calage du modèle, étape qui doit aboutir à la reproduction par le modèle des conditions de circulation réellement observées sur le territoire d'étude à partir de recueil de données (comptages, enquêtes Origines Destinations notamment). **Le rapport comprend l'ensemble des éléments de justification du choix du modèle construit dans le cadre de l'étude du Contournement Ouest de Nîmes** (cf chapitre 2.2 du rapport).

* la deuxième sous-partie de l'étude de trafic consiste à exploiter en prospective le modèle de trafic une fois son calage réalisé. Un scénario de référence retranscrivant les hypothèses d'évolution de l'offre et de la demande retenues sur le territoire d'étude est défini. L'étude prospective est ensuite réalisée pour l'option de référence (situation prospective sans le projet étudié) et les différentes options de projet définies. En effet, de nombreux scénarios et variantes d'aménagement du CONIMES ont été étudiés entre 2018 et 2021 avant de retenir la solution retenue (cf chapitre 7 de l'étude de trafic). Les résultats de la solution retenue et leurs analyses sont présentés dans le chapitre 9 du rapport de l'étude de trafic. **L'étude des différents scénarios d'aménagement du CONIMES intègre systématiquement la requalification de la RN106 actuelle.**

Le calcul socio-économique du Contournement Ouest de Nîmes qui utilise comme entrants les résultats prospectifs de l'étude de trafic fait l'objet de la partie 2 du rapport. Il a été réalisé selon le référentiel d'évaluation des projets de transport de la DGITM, qui reste la méthodologie de référence concernant l'évaluation socio-économique d'un projet de transport en France.

La caractérisation de l'offre et de la demande de déplacement sur le territoire d'étude ainsi que son niveau de service sont des éléments qui figurent dans l'analyse stratégique de la pièce évaluation socio-économique au sens du référentiel d'évaluation des projets de transport de la DGITM. Ils ne se retrouvent pas dans le rapport produit par le Cerema qui traite de la modélisation des trafics et du bilan socio-économique réalisé à partir de résultats prospectifs issus du modèle comme entrants.

Comme indiqué, ci-dessus, suite à l'avis de l'Ae et afin de conforter le projet soumis à l'avis du public, outre l'étude initiale, un test de sensibilité supplémentaire a été réalisé permettant d'étudier les effets du « CONIMES seul » avec une mise en service de la DNN en référence décalée dans le temps, après le CONIMES. Ainsi, ce test consiste à estimer la robustesse économique du CONIMES en l'absence de réalisation de la DNN à moyen terme, indépendamment de la répartition des maîtrises d'ouvrages différentes sur les 2 projets.

Les résultats de ce test complémentaire mettent en évidence **une utilité socio-économique du projet « CONIMES seul » non-remise en cause quelle que soit la date de mise en service de la DNN.**

B.VI. SUIVI DU PROJET, DE SES INCIDENCES, DES MESURES ET DE LEURS EFFETS

Le dispositif de suivi est défini de façon générale et minimale. L'incomplétude de certaines analyses rend impossible la définition de mesures précises. Ainsi, le suivi prévu des mesures sur le milieu naturel, restant théorique, est inadapté en l'occurrence: « *Ce suivi revêt un caractère obligatoire et a pour but de vérifier que les milieux créés post-travaux et que les aménagements mis en place dans le cadre des mesures préconisées, sont favorables et bénéfiques aux espèces ciblées. Ils seront réalisés avec des protocoles simplifiés, standardisés et reproductibles, au travers d'indicateurs ciblés, permettant d'évaluer la bonne mise en œuvre et l'efficacité de ces mesures. Ils sont réalisés sur le site du projet, au sein de l'emprise travaux principalement. Les différents suivis démarreront dès l'achèvement des travaux de chaque phase, et ce, pendant les 5 années qui suivront (N+1, N+2, N+3, N+4, N+5)* ». Ceci omet l'importance du suivi des mesures compensatoires et le fait que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent faire l'objet d'un suivi sur toute la durée des effets de l'infrastructure, bien au-delà des cinq ans après la fin des travaux.

L'Ae recommande de compléter le tableau de synthèse du projet et des mesures mises en œuvre par une colonne « mesures de suivi », qui doivent être proportionnées aux enjeux des différentes mesures et à la durée de leurs effets.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une colonne a été ajoutée à la pièce E – étude d'impact – E.IX.

B.VII. RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique reprend bien les principaux éléments du dossier. Il devrait donc être repris dans le même esprit une fois le dossier complété.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les reprises de la pièce E – étude d'impact ont bien été intégrées à la pièce E – résumé non technique.

C. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU)

C.I. PLU DE NÎMES ET MILHAUD

L'analyse de compatibilité du PLU de Nîmes confirme la prise en compte du CONIMES dans le plan d'aménagement et de développement durable, notamment comme moyen de «libérer la ville de flux de tran-sit[...] de repenser l'accès à la ville ainsi que le devenir de l'actuelle RN 106 en tant que boulevard urbain». Celui du PLU de Milhaud veut «préserver les garrigues au nord et l'est et la plaine agricole de la Vistrenque au sud, modérer la consommation d'espaces agricoles et naturels et maintenir et restaurer les corridors écologiques».

Si, pour Nîmes, l'analyse pense répondre aux conditions prescrites vis-à-vis du risque d'inondation et de la protection de la vocation des terres agricoles par le biais des études annexées au dossier, la conclusion, identique dans les deux MECDU, selon laquelle «le projet a été conçu de sorte d'éviter les impacts sur les milieux naturels présents au droit du tracé. Lorsque cela n'a pas été possible, des mesures de réduction et de compensation ont été prescrites» n'est pas recevable tant que les mesures de compensation feront défaut. En l'état, les MECDU ne sont donc pas cohérentes avec les orientations générales et d'aménagement de chaque PADD.

Le projet n'est par ailleurs pas compatible avec plusieurs zonages et règlements associés : cinq zones agricoles et naturelles, notamment celles réservées aux activités militaires, ainsi que les zones à usage ferroviaire sur Nîmes, quatre zones naturelles et urbanisées sur Milhaud. Un espace boisé classé sera déclassé sur Milhaud. Les projets sont compatibles avec les servitudes d'utilité publique recensées.

La mise en compatibilité des deux PLU est nécessaire. Elle se fera par l'ajout dans les règlements des zonages de la mention: «Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés».

L'évaluation environnementale n'identifie comme incidences spécifiques de la MECDU que celles sur les milieux naturels et agricoles. Pour le risque d'inondation, sous réserves des réponses apportées à la recommandation du § 2.3.1, les MECDU seraient compatibles avec les PPRI du fait des mesures de compensation envisagées.

Pour Nîmes, l'analyse attendue pour les milieux naturels tourne court: «Des mesures d'évitement et de réduction permettront de réduire significativement les impacts sur la faune et la flore, telles que des passages à faune, le respect strict des emprises chantier, adaptation des éclairages, revégétalisation et plantations paysagères... De plus, les impacts résiduels seront entièrement compensés le plus à proximité possible du projet, sur des sites présentant des caractéristiques similaires à ceux impactés par le projet», ce qui n'est pas le cas dans le dossier présenté. Même si les incidences sur les milieux naturels sont moins dommageables sur la commune de Milhaud, la même conclusion est tout aussi inexacte.

Faute d'avoir pris en compte, dans l'étude d'impact du projet, la trame verte du Scot Sud Gard, l'analyse ne peut en outre pleinement démontrer la compatibilité avec lui et avec le schéma régional de cohérence écologique de ces MECDU.

Comme pour le projet, les besoins de compensation n'étant actuellement pas précisés et le dossier ne présentant aucune mesure correspondante, les conclusions avancées par l'évaluation environnementale sont erronées. En l'état, la mise en compatibilité de chaque PLU n'est pas conforme à leur économie générale et les mesures de l'évaluation environnementale sont insuffisantes pour pouvoir démontrer l'absence d'atteinte significative à des milieux naturels d'importance nationale et à l'intégrité des sites Natura 2000. Contrairement à ce que conclut l'analyse, l'équilibre entre d'une part l'aménagement urbain et d'autre part la préservation et la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers n'est pas assuré. Les dossiers de MECDU sont dès lors incomplets et ils devront de nouveau être présentés à l'Ae pour avis.

L'Ae recommande de compléter les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Nîmes et de Milhaud par les éléments nécessaires pour pouvoir justifier des atteintes prévues aux espèces protégées et aux sites Natura 2000 et pour pouvoir démontrer que cette mise en compatibilité ne porte pas atteinte à l'économie générale de chaque PLU ou, à défaut, de les mettre en révision. Elle recommande de lui soumettre un dossier ainsi complété pour mettre à jour le présent avis avant de poursuivre la procédure.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les incidences Natura 2000 liées à la modification des PLU de Caveirac et Milhaud, le dossier présenté à l'enquête publique a été complété par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000. Ce document présente une trame avec l'intégralité des items attendus. Le degré de précision de ce document est proportionné au stade de la procédure et au reste des études environnementales et notamment au volet naturel de l'étude d'impact, par cohérence et parallélisme des formes.

Ainsi, au stade actuel de la procédure réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Contournement Ouest de Nîmes, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle.

En ce qui concerne, les éventuels impacts aux sites Natura 2000, il s'agit donc de ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Au même titre que le volet naturel de l'étude d'impact, ce dossier a vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique avec des inventaires complémentaires. Dans le cadre de cette procédure qui sera menée ultérieurement (après l'obtention de la DUP), les études environnementales complémentaires permettront de déterminer avec précision les besoins de compensation, l'impact à l'échelle des aires d'influences, et de quantifier le cumul d'impact par rapport à l'effet de conurbation. Ce dossier ainsi complété sera alors dénommé étude d'incidence Natura 2000.

En effet, ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichement, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons a minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Dans ce cadre des investigations spécifiques seront réalisées avec notamment la détermination des éventuels impacts sur les espèces de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli.

Conformément à la réglementation en vigueur, la demande d'autorisation environnementale sera alors instruite préalablement au commencement des travaux.

Comme indique ci-dessus (chapitre A.II), il est à noter qu'aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie correspondant à un périmètre de 500 à 1,5 km de largeur autour de la zone de projet, soit une surface conséquente de 1 376 hectares.

Les trois zones Natura 2000 les plus proches du périmètre d'étude élargie sont situées respectivement à :

- 1,4 km pour la ZPS FR9112031 : Camp des Garrigues ;

- 2,7 km pour la ZSC (ou SIC) FR9101395 : le Gardon et ses Gorges (et la ZPS FR9110081 Gorges du Gardon) ;

- 2,9 km pour la ZPS FR3112015 : Costière Nîmoise.

Aucun site Natura 2000 n'est impacté par les futurs emplacements réservés du Contournement Ouest de Nîmes.

La modification n'aura donc pas d'impact sur l'économie générale de ces PLU, d'autant plus que le projet s'inscrit majoritairement en zone agricole pour Nîmes et dans des espaces forestiers pour Milhaud. **L'impact sur ces occupations de sols sera compensé comme le précise l'étude préalable agricole ainsi que l'étude d'impact pour le volet forestier.**

De fait une révision de ces PLU n'apparaît pas nécessaire.

C.II. PLU DE CAVEIRAC

Les emprises du projet sont toutes en zone N (naturel) et interceptent un espace boisé classé. Une mise en compatibilité est nécessaire. Elle se fera par l'ajout dans les règlements des zonages de la mention: «Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés».

L'analyse des incidences sur les milieux naturels de l'évaluation environnementale présente les mêmes limites que la mise en compatibilité du PLU de Nîmes. Faute d'avoir pris en compte, dans l'étude d'impact du projet, la trame verte du Scot Sud Gard, l'analyse ne peut en outre pleinement démontrer la compatibilité de ces MECDU avec ce Scot et avec le schéma régional de cohérence écologique. Elle est en outre renforcée par le fait que la commune de Caveirac est celle sur laquelle la ferme photovoltaïque et l'extension de la carrière ont été autorisés. Les effets cumulés ne sont donc à ce stade pas du tout abordés.

Comme pour le projet, les effets cumulés n'étant pas pris en compte, les besoins de compensation n'étant actuellement pas précisés et le dossier ne présentant aucune mesure correspondante, les conclusions de l'évaluation environnementale sont erronées. En l'état, les mesures de l'évaluation environnementale sont insuffisantes pour pouvoir démontrer l'absence d'atteinte significative à des milieux naturels d'importance nationale et à l'intégrité des sites Natura 2000. Contrairement à ce que conclut l'analyse, l'équilibre entre d'une part l'aménagement urbain et d'autre part la préservation et la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers n'est pas assuré. Le dossier de MECDU est dès lors incomplet et le dossier complété devrait de nouveau être présenté à l'Ae pour avis.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments nécessaires pour pouvoir justifier des atteintes prévues aux espèces protégées et aux sites Natura 2000, tenant compte des effets de la mise en compatibilité cumulés avec ceux des autres projets autorisés. Elle recommande de lui soumettre un dossier ainsi complété pour mettre à jour le présent avis avant de poursuivre la procédure.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les impacts cumulés de la modification du PLU avec d'autres projets, ont été étudiés dans le cadre de l'étude d'impact (pièce E - étude d'impact – B.V.9.5.)

Lorsque cela a été possible, l'analyse de leurs effets et de leur séquence ERC a été réalisée par rapport au milieu naturel. Toutefois, ces projets sont pour la plupart dans des phases amont et ces données ne sont pas toujours disponibles. **De plus, la définition précise des séquences ERC vient dans les phases postérieures à cette enquête publique.**

La majeure partie des projets étudiés ne sont pas autorisés à ce stade. Sur la commune de Caveirac, les incidences cumulées peuvent concerner uniquement **le projet d'extension de la carrière de la Devèze, et le projet de centrale photovoltaïque.** Pour ces deux projets des impacts cumulés sont à prévoir pour le milieu naturel étant donné la présence de milieux et espèces similaires. **Ces impacts cumulés ont bien été constatés et seront bien pris en compte lors de la définition des mesures de compensation.**

Concernant les incidences Natura 2000 vis-à-vis de la modification du PLU, le dossier présenté à l'enquête publique a été complété par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000. Le degré de précision de ce document est proportionné au stade de la procédure et au reste des études environnementales et notamment au volet naturel de l'étude d'impact, par cohérence et parallélisme des formes.

Ainsi, au stade actuel de la procédure réglementaire d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du Contournement Ouest de Nîmes, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle.

En ce qui concerne, les éventuels impacts aux sites Natura 2000, il s'agit donc à ce stade d'une évaluation qui devra par la suite être précisée afin d'arrêter les mesures de compensation définitives notamment sur les chiroptères et pour l'avifaune.

Au même titre que le volet naturel de l'étude d'impact, ce dossier a vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique avec des inventaires complémentaires. Dans le cadre de cette procédure qui sera menée ultérieurement (après l'obtention de la DUP), les études environnementales complémentaires permettront de déterminer avec précision les besoins de compensation, l'impact à l'échelle des aires d'influences, et de quantifier le cumul d'impact par rapport à l'effet de conurbation. Ce dossier ainsi complété sera alors dénommé étude d'incidence Natura 2000.

En effet, ce n'est qu'après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, que les études techniques de conception d'avant-projet et de projet permettront d'élaborer en parallèle le dossier d'autorisation environnementale incluant le sous-dossier de demande de défrichement, le sous-dossier au titre de la loi sur l'eau (LSE) et le sous-dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées (DEP) avec alors une évaluation complète des incidences Natura 2000 sur un cycle biologique complet (4 saisons à minima) avec un travail en concertation avec les gestionnaires de ces sites.

Dans ce cadre des investigations spécifiques seront réalisées avec notamment la détermination des éventuels impacts sur les espèces de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli.

Conformément à la réglementation en vigueur, la demande d'autorisation environnementale sera alors instruite préalablement au commencement des travaux.

Comme indiqué ci-dessus (chapitre A.II), il est à noter qu'aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie correspondant à un périmètre de 500 à 1,5 km de largeur autour de la zone de projet, soit une surface conséquente de 1 376 hectares.

Les trois zones Natura 2000 les plus proches du périmètre d'étude élargie sont situées respectivement à :

- 1,4 km pour la ZPS FR9112031 : Camp des Garrigues ;
- 2,7 km pour la ZSC (ou SIC) FR9101395 : le Gardon et ses Gorges (et la ZPS FR9110081 Gorges du Gardon) ;
- 2,9 km pour la ZPS FR3112015 : Costière Nîmoise.

Aucun site Natura 2000 n'est impacté par les futurs emplacements réservés du Contournement Ouest de Nîmes.

De fait une révision du PLU n'apparaît pas nécessaire.

D. CONCLUSION

Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. Alors que la délibération du Département du Gard du 11 janvier 2021 le qualifie « d'intérêt régional », il pourrait porter atteinte à des espèces et habitats naturels à enjeu européen.

En particulier, l'étude de trafic et l'évaluation socioéconomique ne comprennent pas les informations minimales requises. Les conditions à la non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000 – tout particulièrement la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon – et à la préservation des atteintes à des espèces protégées ne sont pas réunies : pour plusieurs choix structurants, le dossier n'a pas analysé d'autre solution satisfaisante et n'est donc pas en mesure de comparer leurs incidences sur l'environnement ; le dossier ne comprend pas d'évaluation complète des incidences sur les sites Natura 2000 ; les besoins de compensation ne sont actuellement pas esquissés et le dossier ne présente aucune mesure correspondante.

L'Ae rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Afin de répondre à l'avis de l'Autorité environnementale, le dossier présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de Contournement Ouest de Nîmes a fait l'objet de compléments sur toutes les thématiques abordées par l'Autorité environnementale.

Ces compléments sont issus d'études complémentaires menées postérieurement à l'avis de l'Ae afin d'apporter des précisions au dossier soumis à l'avis du public et de répondre aux interrogations ou attentes de l'Ae.

Certaines remarques relevant de problèmes de compréhension du dossier, ce dernier a également été repris dans sa rédaction pour gagner en lisibilité et en compréhension pour le public. Dans ce cadre certains éléments d'études déjà menées mais qui avaient été mis en valeur de manière insuffisante par le maître d'ouvrage dans le dossier présenté à l'autorité environnementale ont été réintégrés.

Ainsi, l'ensemble de ces compléments fait désormais partie intégrante du dossier qui sera soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Sur les thématiques les plus récurrentes dans son avis délibéré n° 2022-36 adopté lors de la séance du 21 juillet 2022 par l'Autorité environnementale, le maître d'ouvrage apporte en réponse, les compléments suivants :

Concernant la notion de projet d'ensemble entre le CONIMES, la DNN et la requalification de la RN106 :

La notion de programme ou de projet commun ne s'applique pas à l'ensemble de ces trois projets qui, bien qu'interconnectés au niveau de leurs raccordements respectifs à la RN106, restent totalement indépendants et distincts de par leur nature, leurs principes d'aménagement, leurs fonctions et leurs objectifs

Concernant les études de trafic et socio-économique :

Les études de trafic sont basées sur un modèle mono modal. Ce modèle est le plus adapté pour ce type d'infrastructure péri-urbain. Des données spécifiques au territoire y sont intégrées afin de garantir des résultats consolidés par rapport au fonctionnement local. Les tests de sensibilité demandés dans l'avis de l'Ae ont été menés et viennent ainsi compléter le rapport d'étude trafic annexé à l'étude d'impacts. Sur la caractérisation de l'évolution de la congestion, une analyse complémentaire a été réalisée.

L'analyse socio-économique est réalisée sur la base des résultats de l'étude de trafic, conformément à la réglementation en vigueur, et selon les préconisations en résultant.

Concernant l'analyse de solutions alternatives :

Le dossier présente les éléments de comparaison au travers d'une analyse multicritères entre le projet retenu et présenté dans le dossier et les autres tracés proposés lors des phases de concertations antérieures sur la section nord de raccordement à la RN106, et le secteur d'échange Sud avec la RN113 et l'autoroute A9. L'impact sur l'environnement est l'un des critères analysés.

Concernant la qualification des incidences sur les sites Natura 2000 :

Une Évaluation type Appropriée des Incidences Natura 2000 a été réalisée et intégrée au dossier qui sera soumis à l'avis du public. Cette évaluation est proportionnée compte tenu de l'avancement des études et du stade de définition du projet. Elle sera complétée et précisée lors des phases ultérieures et en particulier dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à laquelle sera soumis le projet.

Concernant les besoins de compensation des impacts sur l'environnement :

La démarche Éviter, Réduire, Compenser a été appliquée lors de la conception du projet, ainsi :

- concernant l'Évitement : une espèce patrimoniale rare est protégée par évitement, grâce à une modification du tracé au droit du raccordement nord (la variante 4 Ouest initialement préférentielle lors de la concertation de 2017 est substituée par la variante 4 Est car moins impactante, à la solution préférentielle retenue désormais par le maître d'ouvrage).
- concernant la Réduction : de nombreuses mesures ont été intégrées dès la conception du projet.
- Concernant la Compensation : des pistes relatives à la compensation sont d'ores et déjà explorées au stade actuel des études préalables. Elles seront affinées, précisées et détaillées dans les études environnementales post DUP notamment lors de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale unique. L'efficacité des mesures envisagées à ce stade a déjà été prouvée lors de nombreuses applications sur d'autres projets d'infrastructures linéaires. Ces pistes sont identifiées et exposées dans le dossier soumis à l'avis du public. La définition des conditions et emplacements retenus pour leur mise en œuvre sera précisée ultérieurement. La Maîtrise d'Ouvrage s'est adjointe, dès à présent, de l'assistance du Conservatoire des Espaces Naturels afin de commencer, dès le stade des études préalables, la recherche de sites potentiels présentant un profil favorable à la réalisation de mesures compensatoires. Ce travail d'identification de sites adaptés sera complété par la définition précise des mesures de compensation qui seront proposées dans le dossier de demande d'Autorisation Environnementale Unique et notamment dans le volet spécifique de demande de Dérogation Espèces Protégées (DEP).

Le dossier complété par ces éléments sera présenté au public dans le cadre d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, sous la tutelle d'une Commission d'Enquête Indépendante, comme prévu dans la législation en vigueur.

A l'issue de cette enquête publique, dans le cadre des études de conception post DUP, le projet routier du Contournement Ouest de Nîmes sera encore amélioré et optimisé pour notamment prendre en compte l'avis du public et de la commission d'enquête.

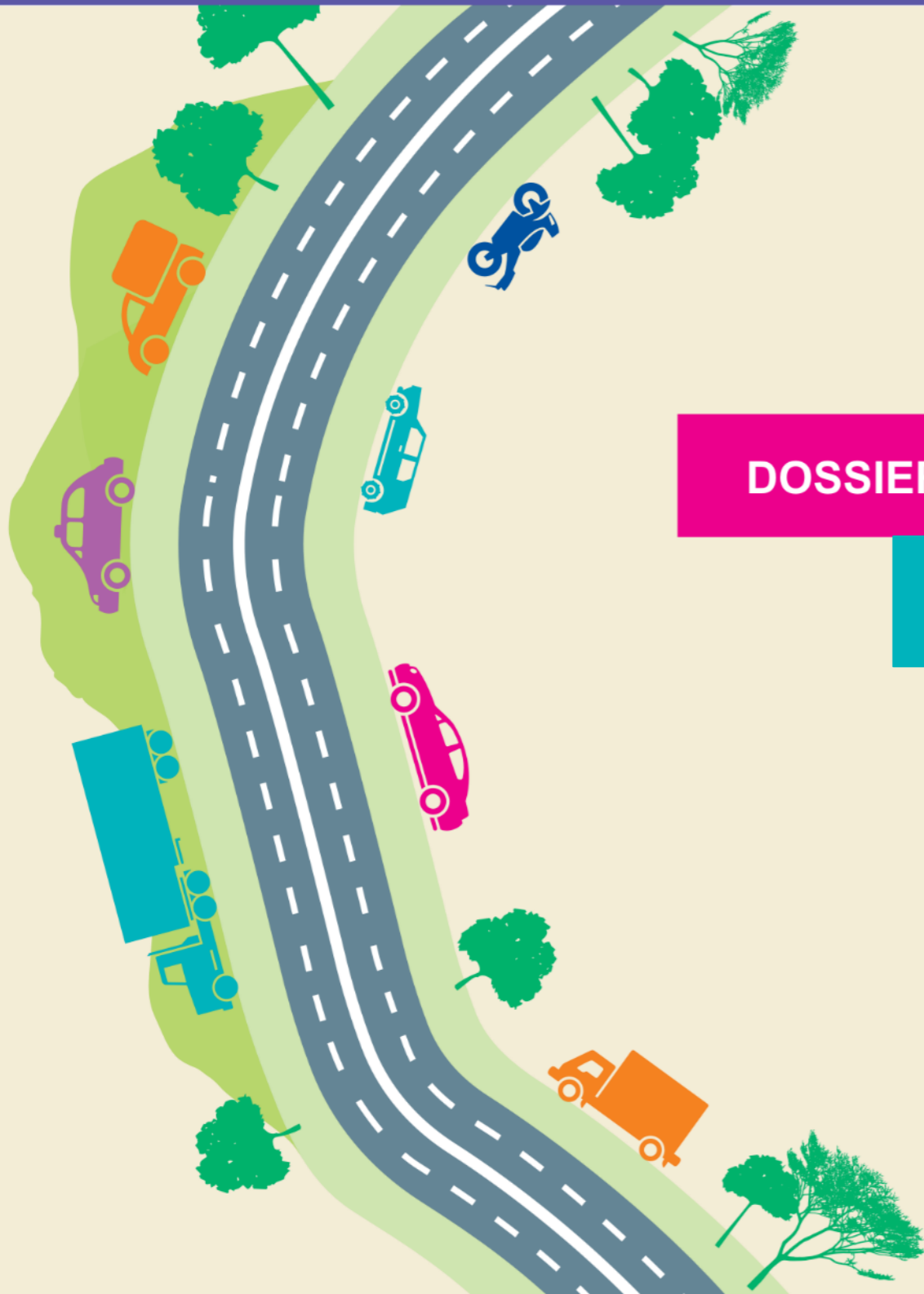
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Avis de la préfète concernant l'étude préalable agricole

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

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

La préfète
à
Monsieur le Directeur régional de l'environnement
de l'aménagement et du logement d'Occitanie

Cité administrative Bât. G
1 rue de la cité administrative, CS 80002
31 074 Toulouse Cedex 9

Nîmes, le 13/10/2022

Service Économie Agricole

Affaire suivie par : Sylvie LAPSCHER
Tél. : 04 66 62 63 01
sylvie.lapscher@gard.gouv.fr

Objet : Étude préalable instruite au titre de l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime :
Contournement ouest de Nîmes
Réf : 30_2022_001

Monsieur le Directeur,

En application des dispositions de l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime et du décret n°2016-1190 du 31 août 2016, vous m'avez transmis le 7 octobre 2022 l'étude préalable agricole correspondant au projet visé en objet.

La mise en place du contournement ouest de Nîmes (CONIMES) s'inscrit dans une démarche globale de restructuration du réseau de transport de la métropole de Nîmes. L'objectif majeur constitue la désaturation de la RN106 au droit de Nîmes.

Cela permettra de mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'agglomération Nîmoise, d'assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité et d'améliorer le cadre de vie des riverains de la N106 (Boulevard Ouest), en requalifiant l'itinéraire actuel. Le projet se situe en dehors de la zone urbanisée des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac.

Le périmètre d'impact direct (bande DUP) est principalement occupé par des zones de garrigues, avec quelques zones d'habitat diffus (principalement des mas), des zones de friches et de pâtures (chevaux), des terres agricoles. Les zones A, N et UE des PLU des trois communes sont intersectées.

1) Les effets du projet sur l'économie agricole locale

Le projet va conduire à la perte définitive de 31,2 ha de terres agricoles valorisées par des prairies permanentes (8,34 ha), des cultures fruitières (4,41 ha), des parcours (18,45 ha). Les productions agricoles des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac sont susceptibles de porter plusieurs signes de qualité : vins et alcools (7), fruits (2), huiles et matières grasses (1), viandes (3), fromages (1), miel (1). Mais actuellement aucune culture n'est en place concernant les AOC définies.

L'étude met en lumière que le seuil de viabilité de l'économie agricole locale n'est pas engagé sur l'ensemble du périmètre d'étude.

2) Les mesures d'évitement et de réduction

L'étude d'impact de l'infrastructure étudiée les différentes variantes, sur le prisme technique, environnemental, hydraulique mais aussi agricole, pour le tracé du contournement. La variante Sud choisie permet d'éviter d'impacter quelques hectares de terres agricoles et de limiter les délaissés sur des surfaces potentielles agricoles.

Tous les accès seront rétablis à l'issue de la période de travaux, afin de permettre une continuité d'exploitation aux parcelles agricoles non impactées directement par le projet mais situées sur la zone d'influence.

Les surfaces agricoles impactées ont été définies de façon maximisante, c'est-à-dire en intégrant les parcelles potentiellement agricoles (sans aucune confirmation par les exploitants) et les parcelles non directement impactées, mais dont le tracé risque de perturber l'exploitation.

3) Les mesures de compensation collective proposées

La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 prévoit la mise en place de mesures de compensations agricoles collectives pour consolider l'économie agricole locale lorsque l'importance des conséquences négatives du projet l'impose, ce qui est le cas pour ce projet. Il s'agit de réparer un préjudice collectif non restauré par les mesures déjà prévues (indemnités individuelles, aménagement foncier...) et qui s'ajoutent à celles-ci lorsqu'elles se révèlent insuffisantes pour compenser un impact économique sur une filière agricole.

D'après le dispositif gardois, validé par la CDPENAF du 20 décembre 2018, il est proposé que la compensation soit réalisée en surface, par reconquête de terres agricoles « 1 pour 1 », et en valeur, avec l'estimation des terres consommées et reconquises, à l'aide d'une grille de calcul.

Vous proposez les mesures de compensation suivantes :

- consignation à la Caisse des Dépôts et Consignations d'une somme de 553 559 € correspondant à la somme de l'investissement théorique perdu, calculé selon le guide de recommandations du Gard, et de la valeur vénale des terres majorée de 20 %
- possibilité de recours à ce fonds pour l'ensemble des acteurs compétents sur la thématique agricole du département du Gard
- validation par la CDPENAF des actions retenues pour un financement
- imputation à ce fonds des dépenses liées à l'animation et à l'ingénierie de la démarche
- abondement du fonds avec les intérêts générés

Il est d'usage de faire coïncider la mise en place des mesures de compensations agricoles et des mesures de compensations environnementales définies dans l'arrêté d'autorisation environnementale unique. Cette temporalité est d'autant plus opportune que la possibilité de mutualisation des mesures est déjà identifiée dans le cadre du projet de contournement ouest de Nîmes.

L'arrêté de consignation des sommes dues au titre des compensations agricoles pourra être pris concomitamment à celui d'autorisation environnementale unique.

4) Avis de la CDPENAF

Votre dossier a fait l'objet d'une présentation lors de la CDPENAF du 13 octobre 2022.

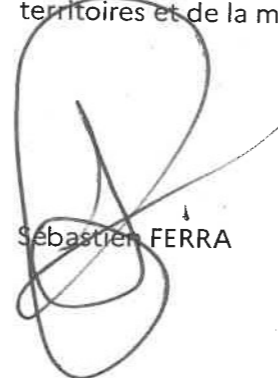
La commission a donné un avis favorable à l'unanimité.

5) Conclusion

J'émet un avis favorable sur l'analyse des effets du projet sur l'économie agricole locale présentée par l'étude préalable agricole, qui conduit à la nécessité de mettre en œuvre des mesures de compensation collective.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

La préfète,
Pour la préfète et par délégation
le directeur départemental des
territoires et de la mer du Gard



Sébastien FERRA

CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE L'EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLANS LOCAUX D'URBANISME DE NIMES, CAVEIRAC ET MILHAUD

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

Affaire suivie par Isabelle FAUCHEUX

Nîmes le 26 décembre 2022

n°DCLC/SERGE/BRGE/AF/2022-136

Téléphone : 04.66.36.42.66

Courriel : isabelle.fauchoux@gard.gouv.fr

Projet de Contournement Ouest de Nîmes
Mise en compatibilité des PLU des communes de Nîmes, de Caveirac et de Milhaud

Réunion des personnes publiques associées (PPA) du 16 décembre 2022

Le 16 décembre 2022, à 14 heures 30, s'est tenue en présentiel en préfecture du Gard, sous la présidence de M Gilles GUILLAUD, directeur de la direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, la réunion des PPA relative à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud, sur le projet de Contournement Ouest de Nîmes. Cette réunion s'inscrit dans le cadre juridique des dispositions de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme.

Étaient présents :

NOMS	ORGANISMES
Monsieur Gilles GUILLAUD	Préfecture du Gard - directeur de la DCLC
Madame Vanessa CLEMENT	DREAL 34 - direction Transport
Madame Véronique GALHAC	Direction Départementale des Territoires et de la Mer – chef unité aménagement
Monsieur Christophe DUMAS	Conseil Départemental du Gard – chargé de projet départemental
Monsieur Vincent VOLKEN	Conseil Départemental du Gard – chef de service Ingénierie Sud
Monsieur Cédric MARTINET	Conseil Départemental du Gard – chargé de programme – maîtrise d'ouvrage
Monsieur Régis VALDEYRON	Direction Interdépartementale des routes Méditerranée – chef de district
Madame Carole THELY	Direction Aménagement et Patrimoine - BRL – chef de Projet
Monsieur Damien BROUSSOUS	Ville de Nîmes – chef de service - Planification/Patrimoine
Monsieur Olivier GODART	Ville de Nîmes – directeur Urbanisme

Monsieur Cyril GUERRE	Ville de Caveirac – adjoint au maire – délégué au développement urbain et foncier
Monsieur Jean-Luc DESCLOUX	Maire de Milhaud
Madame Françoise TESSE	Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole – directrice des grandes infrastructures
Monsieur Marc REYNAUD	Agent patrimonial ONF
Monsieur Claude COMBEMALE	Préfecture du Gard - chef du BRGE
Madame Isabelle FAUCHEUX	Préfecture du Gard – affaires Foncières

Étaient excusés :

- Le président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Gard, Monsieur Xavier PERRET,
- La directrice l'EPTB Vistre Vistrenque, Madame Sophie RESSOUCHE.

Après avoir remercié les participants de leur présence, le directeur de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination de la préfecture, ouvre la discussion.

L'ordre du jour porte sur l'examen des modifications à apporter aux Plans Locaux d'Urbanisme des villes de Nîmes, Caveirac et Milhaud afin de les rendre compatibles avec le projet de contournement Ouest de Nîmes.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est inscrit dans le cadre des articles L.153-54 et suivants et R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme.

M GUILLAUD précise que l'enquête publique qui sera organisée comprendra plusieurs procédures :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- le classement de la future voirie en tant que route express.

La déclaration d'utilité publique sera prononcée par arrêté ministériel, une ou plusieurs enquête(s) parcellaire(s) sera(ont) mise(s) en œuvre ultérieurement en fonction des besoins de maîtrise foncière.

M COMBEMALE rappelle que le présent compte-rendu sera joint au dossier MECDU de l'enquête publique avec les éventuelles observations du porteur de projet.

La parole est donnée à Madame Vanessa CLEMENT, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie.

I- PRESENTATION DU PROJET

Le Contournement Ouest de Nîmes s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de déplacements, avec deux enjeux forts :

- raccorder le Pays Cévenol à l'arc autoroutier méditerranéen,

- contribuer au développement de l'ouest de l'agglomération nîmoise.

Le Contournement Ouest de Nîmes vise ainsi des objectifs multiples :

- Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours
 - Sur un nouvel axe vers et depuis l'A9
 - Sur les voiries locales rendues à leur usage
- Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire
 - Améliorer la lisibilité des itinéraires
 - Favoriser l'intermodalité
- Améliorer le cadre de vie
 - Des riverains de l'actuelle RN 106
 - Des usagers par l'amélioration des entrées de ville
 - Des habitants des futurs quartiers en créant des dessertes adaptées.

Le projet consiste en un aménagement à 2x2 voies avec bandes d'arrêt d'urgence, en tracé neuf sur environ 12 km entre la RN106 au nord et l'autoroute A9, au sud, situé à l'ouest de la zone urbaine de Nîmes sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Cet aménagement comportera 4 points d'échanges :

- un raccordement à la RN106 actuelle au nord de Nîmes ;
- un nouvel échangeur avec la RD999 (route de Sauve) ;
- un nouvel échangeur avec la RD40 (route de Sommières) ;
- un nouvel échangeur avec l'autoroute A9.

L'échangeur à l'A9 vient en complément de l'échangeur Nîmes Ouest, qui reste maintenu.

Le projet inclut également un barreau de prolongement vers la RN113 sur la commune de Milhaud.

Des emplacements réservés sont à prévoir pour la réalisation du projet. Leur largeur comprend l'emprise au sol du projet et une surlargeur, de part et d'autre, pour permettre d'éventuels ajustements.

Madame Vanessa CLEMENT rappelle également les remarques émises lors de la consultation des collectivités et des personnes publiques associées sur le dossier MECDU, de décembre 2021 à février 2022.

Les communes de Caveirac et Milhaud n'avaient émis aucun avis. La commune de Nîmes avait demandé à disposer le plus rapidement possible des plans au format numérique. Au titre des réponses de PPA, elle souligne l'avis de la DDTM30 qui avait demandé des ajustements, réalisés depuis.

Situation actuelle :

Le projet de contournement ouest de Nîmes entre la RN106 au nord et l'autoroute A9 puis la RN 113 au sud, n'est pas compatible avec les Plans Locaux d'Urbanisme de Nîmes, Caveirac et Milhaud. Une mise en compatibilité pour cause d'utilité publique est donc nécessaire pour pouvoir permettre la réalisation du projet.

Les modifications à apporter aux PLU étant mentionnées dans le dossier MECDU, ne sont abordées dans le présent compte-rendu que les observations émises lors de la réunion PPA.

II- MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE NÎMES

La mise en compatibilité du PLU de Nîmes (PLU approuvé le 1er mars 2004 et dont la dernière modification remonte au 7 juillet 2018) consistera en :

- La modification du règlement des zones A, N, NM, NH et UES pour permettre la réalisation du projet.
- La mise à jour du tableau des emplacements réservés
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet, reporté dans les documents graphiques.

Propositions et prise en compte des modifications à apporter au PLU :

1/ M BROUSSOUS, ville de Nîmes, chef de service Planification/patrimoine, souligne que la zone d'étude intercepte des emplacements réservés du PLU de Nîmes et notamment les emplacements réservés en C10 (bassin-carrière des Antiquailles).

Mme CLEMENT confirme que la zone d'étude intercepte effectivement des emplacements réservés existants du PLU. Elle précise, sous le couvert de la DDTM 30, qu'il peut y avoir des emplacements réservés pour plusieurs bénéficiaires différents sur une même parcelle. Le droit de délaissement reste régi par les mêmes règles.

2/ M BROUSSOUS, ville de Nîmes, chef de service Planification/patrimoine, remarque que le règlement « actuel » porté dans le dossier ne correspond pas à celui de la dernière modification. Il communiquera la dernière version à la DREAL. Il précise que les zones concernées restent inchangées.

III - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MILHAUD

La mise en compatibilité du PLU de Milhaud consistera en :

- La modification du règlement des zones N, Nx, UE et UEa
- Le déclassement d'une zone d'Espace Boisé Classé.
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet, reporté dans les documents graphiques,
- La mise à jour du tableau des emplacements réservés dont la suppression de l'emplacement réservé n°5.

Propositions et prise en compte des modifications à apporter au PLU :

M DESCLOUX, maire de Milhaud, rappelle ses interrogations concernant l'aménagement du rond point de branchement du barreau de liaison à la RN 113.

Mme CLEMENT, DREAL Occitanie, souligne que les études futures permettront d'évaluer la faisabilité d'un aménagement alternatif, qui devra répondre aux besoins en matière de desserte du territoire, de fluidité des trafics et de sécurité routière.

IV- MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CAVEIRAC

La mise en compatibilité du PLU de Caveirac consistera en :

- La modification du règlement de la zone N.
- La mise à jour du tableau des emplacements réservés
- Le déclassement d'une zone d'Espace Boisé Classé.

• La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet reporté dans les documents graphiques.

Propositions et prise en compte des modifications à apporter au PLU :

M DUMAS, chargé de projet départemental CD30, évoque le choix de la variante retenue en attirant l'attention sur la nécessité qu'elle ne remette pas en cause le projet de ferme photovoltaïque qui se trouve dans la zone « emplacement réservé ».

Mme CLEMENT précise que le projet de ferme photovoltaïque a bien été pris en considération dans la conception du projet. Le CONIMES n'impactera pas cette infrastructure.

V – ADAPTATION DES REGLEMENTS

Les sections « Types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés sous conditions » sont complétées par le paragraphe suivant :

« Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés ».

VI – EXAMEN CONJOINT DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

- Monsieur Marc REYNAUD, agent patrimonial ONF, précise que les forêts communales de Nîmes et Caveirac sont concernées par le projet, forêts communales qui relèvent du Régime Forestier.

Mme CLEMENT, DREAL Occitanie, précise que les obligations liées au régime forestier seront respectées le moment venu, plus tard dans la procédure de construction de l'infrastructure.

- Mme THELY, chef de projet BRL, souligne qu'un tiers du tracé sud impacte le réseau Hydraulique Régional d'eau potable et brute ainsi que des canalisations souterraines dont notamment la conduite en acier de 600 mm de diamètre alimentant l'usine d'eau potable BRL de Nîmes Ouest .

Mme CLEMENT, DREAL Occitanie, précise que ces contraintes sont prises en considération dans la définition du projet. Ainsi les déviations des réseaux sont prévues afin de ne pas dégrader le niveau de service.

L'ensemble des participants à la réunion des personnes publiques associées émet un avis favorable au projet de mise en compatibilité des PLU des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud avec le projet de contournement Ouest de Nîmes

Plus aucun participant ne souhaitant s'exprimer, l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 15 heures 40.

Le directeur de la DCLC,



Monsieur Gilles GUILLAUD