



**Nature et Citoyenneté
Crau Camargue Alpilles**

NACICCA

Maison de la vie associative
Boulevard des lices
13200 Arles



Changeons d'Avenir

8, rue Diderot
13200 Arles

Objet : Enquête publique relative au Contournement Ouest de Nîmes

Préambule

L'association NACICCA a pour objet de veiller, protéger, défendre et valoriser le patrimoine naturel et sa biodiversité des départements des Bouches-du-Rhône et du Gard.

L'association Changeons d'Avenir a pour objet de construire un pacte écologique, social, économique et politique, dans lequel la préservation de l'environnement et de la biodiversité et le souci pour la qualité de vie de tous sont placés au centre des décisions politiques.

Toutes deux opposées au projet de contournement autoroutier d'Arles, nos associations sont très sensibles et suivent avec attention le projet de Contournement Ouest de Nîmes, maillon supplémentaire d'un réseau autoroutier et routier qui cherche à croître depuis les infrastructures portuaires du Grand Port Maritime de Marseille.

A la lecture du dossier d'enquête publique on devine rapidement que le projet du Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) a été conçu au courant du siècle dernier par ses promoteurs pour accélérer le transit routier Nord Sud à travers le département du Gard, et en particulier le transport de marchandises, en imaginant y attirer les flux issus de l'axe international que représente l'A9.

Un projet incapable de répondre aux enjeux du 21^e siècle.

Si on s'en réfère au document de la DREAL, on gagnerait au plus fort de la circulation 8 min sur son trajet entre La Calmette et l'entrée Nîmes-Ouest de l'A9. Cela vaut-il la peine de détruire 185 ha de garrigue pour 8 min ? Les enjeux de circulation dans cette partie de l'agglomération concernent le trafic local, à savoir les péri-urbains qui vont travailler sur Nîmes. Déplacer le trafic de transit entre l'autoroute et le nord de Nîmes vers Alès ne va pas réduire drastiquement le trafic sur la RN106 ou la RD40. On peut se

poser la question de l'utilité publique de ce projet : un contournement pour qui, pour quoi ?

Le projet du CONIMES, contrairement à ce que les porteurs de projet et les élus nîmois laissent entendre, ne répondra pas aux enjeux de déplacement et de congestion autour de Nîmes. Pourtant il existe un réel besoin d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan de déplacement à l'échelle de l'aire urbaine nîmoise. Celle-ci est marquée par une centralité économique forte, mais on constate une dynamique de périurbanisation diffuse de plus en plus lointaine notamment des communes au Nord-Ouest et à l'Est de la métropole nîmoise. Ce projet de contournement ne fait finalement que s'inscrire dans le cadre d'un projet qui favorise l'étalement urbain avec son lot de contraintes (acheminement de l'eau, de l'électricité, traitements des eaux usées, etc...) sans se soucier des terres agricoles ou naturelles ni des déplacements de ces habitants : « on construit d'abord, on avisera ensuite »...

Le 28 janvier 2023, Emmanuel Macron déclarait « Si on ne change pas les choses, on n'y arrivera pas ». Ces mots sous-entendent que nous devons changer profondément nos habitudes, nos attitudes si nous voulons conserver une planète habitable pour nos enfants. Ces changements passent par une nouvelle conception de nos modes de déplacement. La politique du tout-voiture durant la fin du siècle dernier a conduit les politiques à développer le "toujours plus de voies à grande circulation" afin de permettre l'écoulement du trafic. Il est temps d'en sortir.

Un projet allant l'encontre des enjeux sanitaires actuels

Le projet du CONIMES ne répond ni aux enjeux climatiques ni à la nécessité de protection des populations face à une pollution de l'air récurrente que connaît l'agglomération nîmoise. Il n'est indiqué nulle part que ce projet prévoit de réduire le trafic routier. Il en décale une partie sur 12 km de nouvelle route à 2*2 voies pour aller vers le nord du département, dont une grande partie à la vitesse autorisée de 110 km/h. Toujours plus de bitume pour toujours plus de camion pour aller toujours plus vite.

Favoriser, à travers ce projet, le trafic routier est en contradiction totale avec les engagements de la France dans le cadre de la COP 21. Quelle cohérence entre les discours et les actes ? Pour rappel, la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) vise la neutralité carbone en 2050. Pour l'atteindre cela nécessite une forte réduction de nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Faut-il rappeler que le secteur des transports représente près de 30% des émissions de GES au niveau national ? Faut-il rappeler que le transport routier représente près de 87% des émissions de GES du secteur des transports ?

Alors que nous devrions nous atteler à réduire ces taux, comment envisager qu'un nouveau contournement facilitant le transport routier puisse s'inscrire dans cette dynamique de réduction ?

Comment intégrer localement ce projet dans le Plan Climat Air Énergie Territorial de Nîmes Métropole qui doit être le relai territorial de la SNBC ?

Le projet soumis à enquête publique n'est tout simplement pas conforme par rapport à l'objectif de décarbonation induit par la décision de neutralité carbone à l'horizon 2050 et aucune justification n'est donnée.

Des enjeux forts en terme de biodiversité

Le projet prévoit de consommer plus de 180 hectares de terres naturelles. La zone d'étude s'inscrit dans l'emprise d'une ZNIEFF de type II, présentant une diversité de milieux biologiques déterminante pour les chiroptères, lépidoptères, odonates, oiseaux, poissons, écrevisses, reptiles.

Le fuseau d'étude entre la RN 106 et la RD 907 est localisé dans une ZICO. La zone d'étude est concernée par des Espaces Naturels Sensibles inventoriés en 2007 et se retrouve à quelques centaines de mètres de plusieurs zones Natura 2000.

De plus l'aire d'étude est recoupée par les aires de six Plan National d'Actions concernant des espèces patrimoniales aux enjeux très forts : outarde canepetière, aigle de Bonelli, vautour percnoptère, lézard ocellé, pie-grièche à tête-rousse, pie-grièche méridionale.

Des lacunes dans les études et des avis réticents des autorités

Dans son avis délibéré n°2022-36-1 du 23 février 2023, l'Autorité Environnementale (AE) faisait l'analyse du dossier technique d'enquête publique et revenait sur la prise en compte de leurs premières recommandations issues de l'avis délibéré n°2022-36. L'AE note que malgré ses précédentes recommandations de nombreuses informations disponibles restent incomplètes, que les informations nécessitant des investigations complémentaires sont absentes.

Quant aux recommandations devant conduire à reprendre la démarche d'évaluation sur la base d'hypothèses correctes, le dossier présenté en enquête publique n'apporte toujours aucune réponse.

Entre autres, l'AE pointe du doigt la qualification des enjeux qui apparaît notablement sous-évaluée pour plusieurs espèces d'intérêt communautaire de chiroptères (le Minioptère de Schreibers, le Petit Murin et le Molosse de Cestoni). Également relevé par l'AE, la nécessité de reconsidérer l'évaluation des enjeux liés au domaine vital de l'Aigle de Bonelli. Aucune cartographie de l'aire d'alimentation de l'Aigle de Bonelli n'est fournie. Le dossier d'enquête publique ne fournit aucune évaluation complète d'incidences sur les sites Natura 2000 à proximité, en particulier pour la ZPS des Gorges du Gardon, vis à vis notamment de l'Aigle de Bonelli. C'est donc un dossier incomplet qui est présenté.

L'AE relève : « Les hypothèses retenues sont donc parfois encore incohérentes et, dans certains cas, ne remédient pas à certaines carences du dossier qui biaisent significativement ses résultats et ses conclusions. Le dossier reste incomplet au moins pour trois questions cruciales : manque d'analyse des solutions de substitution raisonnables, absence de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, absence d'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. »

Cela se passe de commentaires...

La présentation distinctes des projets CONIMES et de la déviation Nord, ainsi que de leurs incidences est également pointée du doigt, et ce à juste titre. Cela revient à diviser les projets globaux néfastes pour les faire passer plus facilement dans les cadres législatifs. CONIMES, déviation nord et requalification de la RN106 doivent voir leurs conséquences prises en compte simultanément. Sans prise en compte globale il est impossible de se rendre compte des retombées sur le trafic futur.

Alors que l'AE recommandait de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les conditions de délivrance d'une dérogation relative aux espèces protégées n'étaient pas établies, et tant que les besoins des séquences ERC n'étaient pas précisés, le maître d'ouvrage n'a pas suivi ces recommandations. Ce qui fait dire à l'AE : « Ces éléments ne figurant pas dans l'étude d'impact, le dossier ne permet ni d'informer correctement le public ni de prendre en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ni les dépenses correspondantes dans l'évaluation socioéconomique. Cette analyse vaut pour les incidences du projet, de même que pour le cumul des incidences avec les autres projets existants ou approuvés. Alors qu'au vu de l'importance des incidences du projet sur les milieux naturels, ces dépenses pourraient être élevées, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul. »

Encore une fois, cela se passe de commentaires...

Une opposition locale, active et déterminée

Le projet est contesté depuis des années par des habitants, des associations et des élus parce qu'il ne répond pas aux enjeux locaux et que la population en a largement conscience. Comme nous, les habitants affectés par ce projet veulent des alternatives dignes des enjeux de notre époque. Ceci explique d'autant plus pourquoi les politiques et projets routiers actuels ne peuvent plus être acceptés aujourd'hui comme ils le furent à l'époque des premières réflexions autour du CONIMES.

Conséquences sur le réseau secondaire

Nous attirons enfin votre attention sur un élément important qui n'est pas pris en compte dans le dossier présenté à l'enquête publique : les conséquences de ce projet sur le trafic du réseau secondaire par effet de report.

Dans le rapport du COI de février 2023, il est indiqué que l'État ne participerait financièrement qu'à hauteur de 60M€, pour un projet estimé en 2021 à environ 250M€. La société ASF, concessionnaire de l'A9 ainsi que de l'A54 est intégrée au financement à minima du barreau sud du projet. La présence d'un groupe privé n'est pas de la philanthropie. Pour financer ces travaux il va revoir à la hausse les tarifs au regard des péages nîmois, en particulier Nîmes-Ouest.

Dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles, on nous parle d'un montage financier similaire : l'État interviendrait peu financièrement laissant au concessionnaire (ASF) près de 80% du financement. Avec la hausse des tarifs aux péages la DREAL PACA envisage dans ce cas un report de trafic sur le réseau secondaire entre Arles et Nîmes qui ne sera pas sans conséquence. Un report similaire est plus que probable autour de Nîmes pour éviter des trajets autoroutiers quotidiens courts en provenance de l'A9.

Cumulés, ces deux reports de trafic issus des projets nîmois et arlésiens auraient de fortes conséquences sur les communes le long de la RN113 (Milhaud, Bernis, Uchaud,..) mais aussi du sud du département comme Vauvert et Saint-Gilles.

Alternatives

De nombreuses propositions alternatives pour développer une mobilité durable au sein de l'agglomération sont pourtant sur la table, et les associations locales sont prêtes à contribuer à leurs réalisations. Malheureusement ces solutions ont été balayées du revers de la main par la DREAL.

Nous pouvons citer évidemment l'amélioration des croisements existants entre RN106 et D40, entre RN106 et RN113, qui sont tous deux les points noirs de circulation. D'autres exemples comme l'amélioration de la desserte ferroviaire entre Alès et Nîmes, la réutilisation de la plateforme de la voie ferrée Nîmes Sommières, l'amélioration des transports en commun au sein de l'aire urbaine de Nîmes,...

Le 24 février 2023, suite au rapport du COI, Madame la Première Ministre a dévoilé les grandes lignes du plan d'avenir pour les transports, avec 100 milliards d'euros pour le développement du train. Ne serait-ce pas là une opportunité idoine pour Nîmes Métropole et la Région Occitanie de travailler sur l'amélioration de l'offre et de la desserte ferroviaire ?

Sans occulter les nuisances envers les riverains de la RN106, des aménagements peuvent se faire pour les réduire : revêtements spécifiques, mur anti-bruit,... Ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent.

Peut-on dire après tous ces arguments que le CONIMES est un projet d'utilité publique ? Certainement NON.