



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

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

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.

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 périurbanisé 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, Léopard 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.

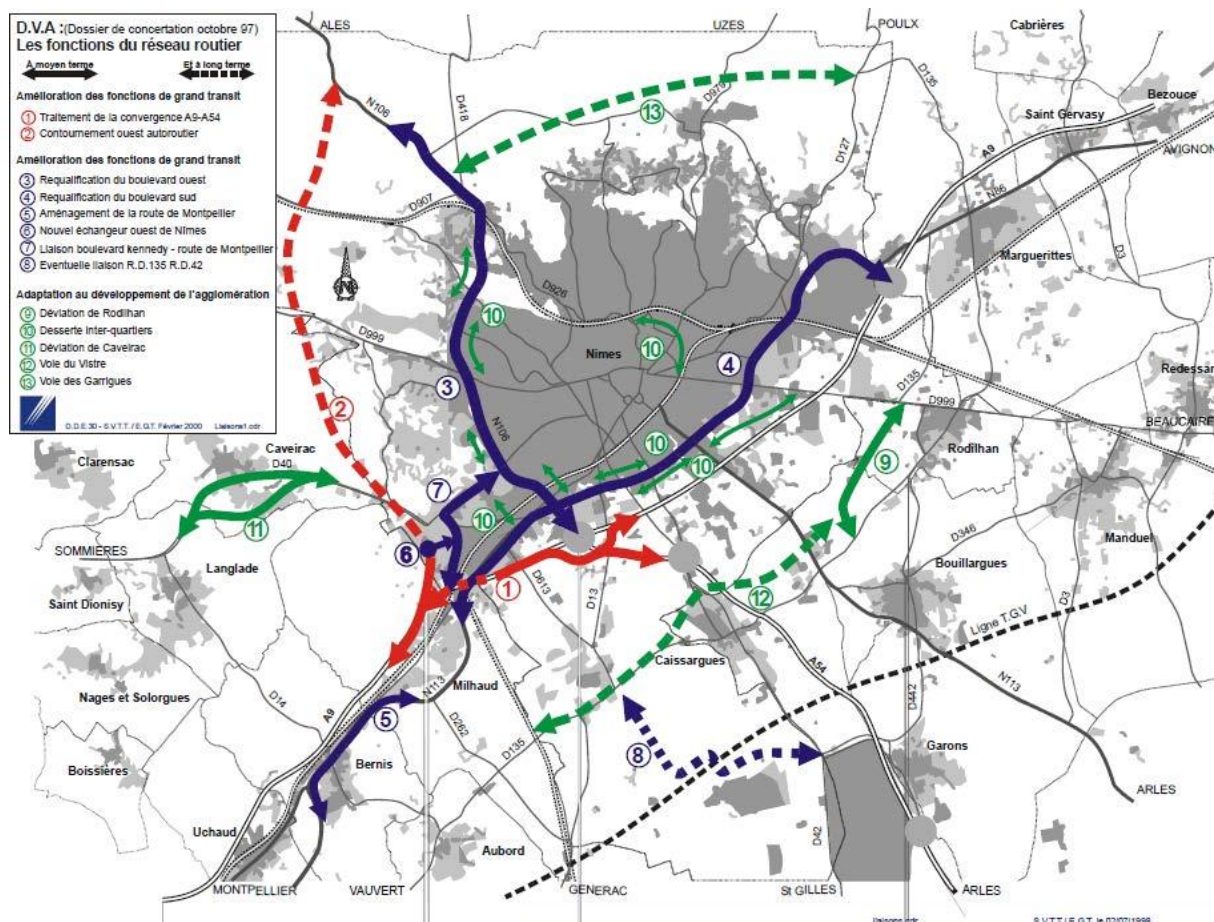


Figure 1 : Le contournement ouest de Nîmes dans le DVA- Extrait du DVA, 1999 (Source : dossier).

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.

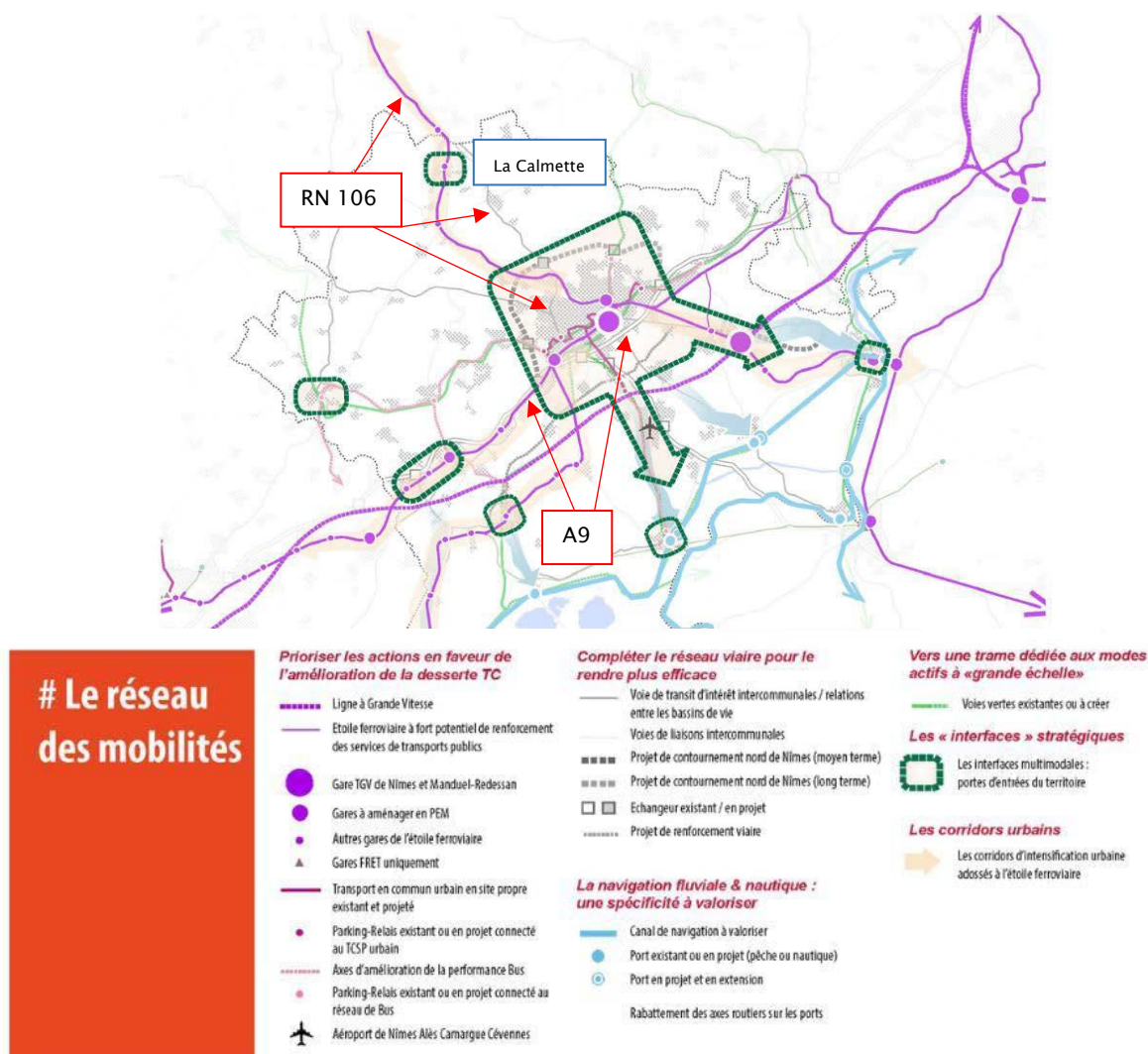


Figure 2 : Le réseau des mobilités du Scot Sud Gard. Les repères des axes routiers et de la Calmette ont été ajoutés par les rapporteurs (Source : PADD du Scot)

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.

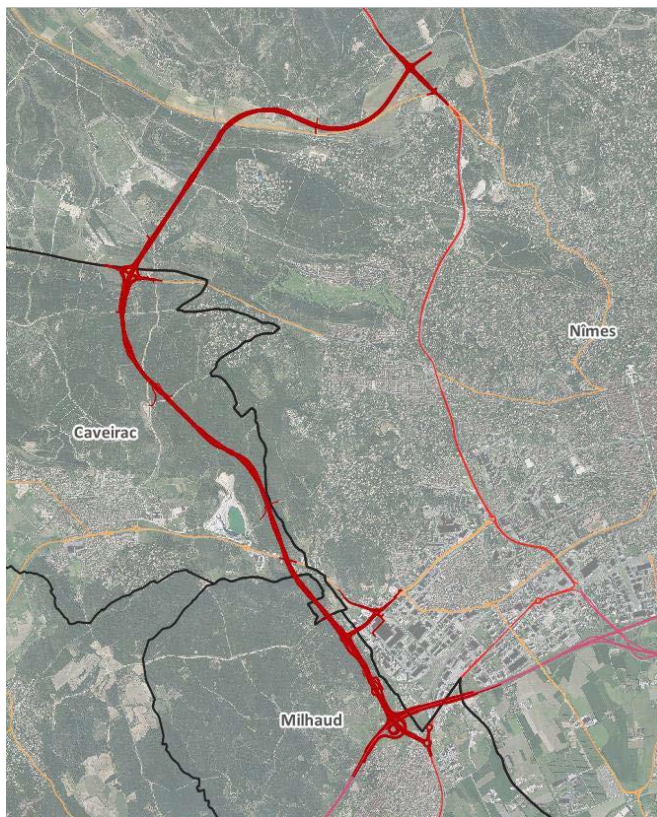


Figure 3 : Tracé indicatif retenu (source : dossier)

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

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.

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 analysées.

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 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 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 Poudre, 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 en intercepte plusieurs (ruisseau de Rianse, ruisseau des Jas et la Poudre 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.

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.

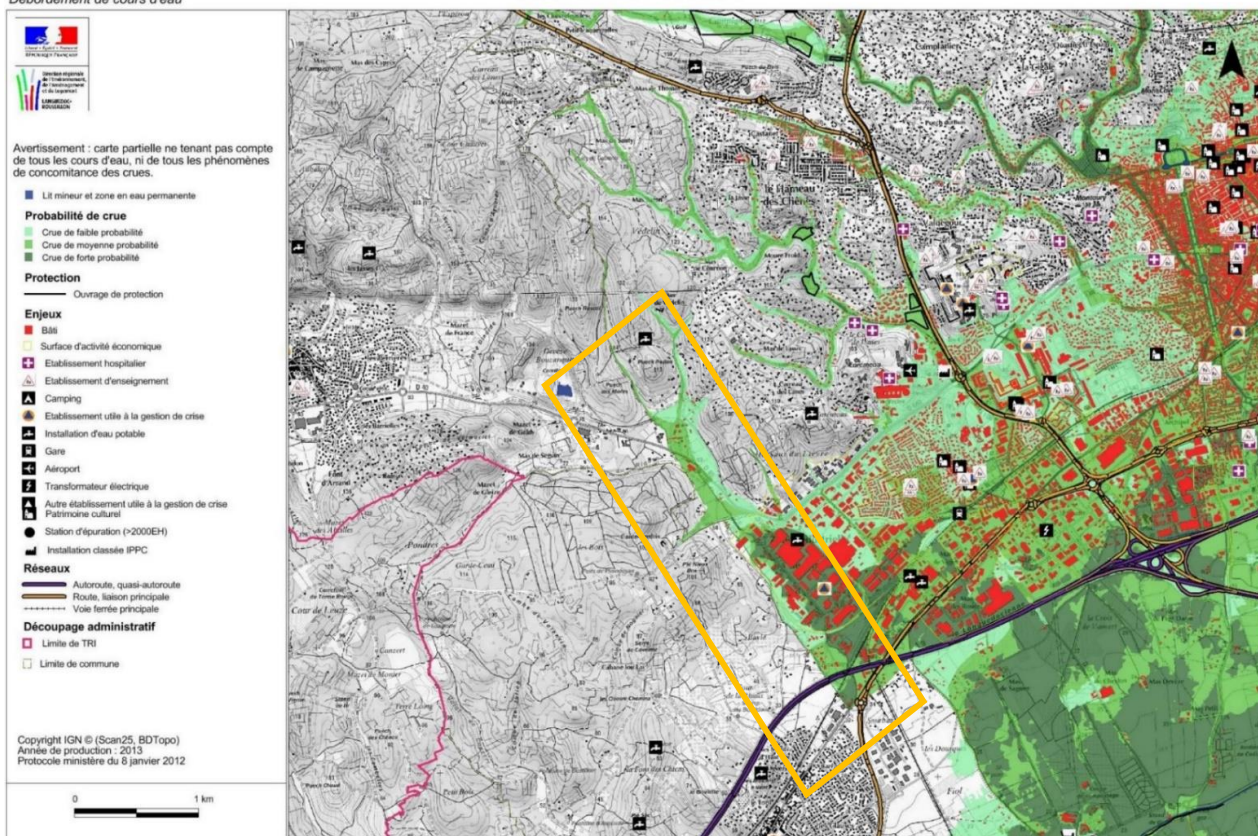


Figure 4 : Cartographie de l'aléa inondation (Source : <https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/cartographie-des-risques-dinondations-du-tri-de-nimes>). En orange, tronçon approximatif de la zone d'étude du projet concerné par les crues de la Poudre.

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 Poudre) 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

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 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* » ; FR91112015, « *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.

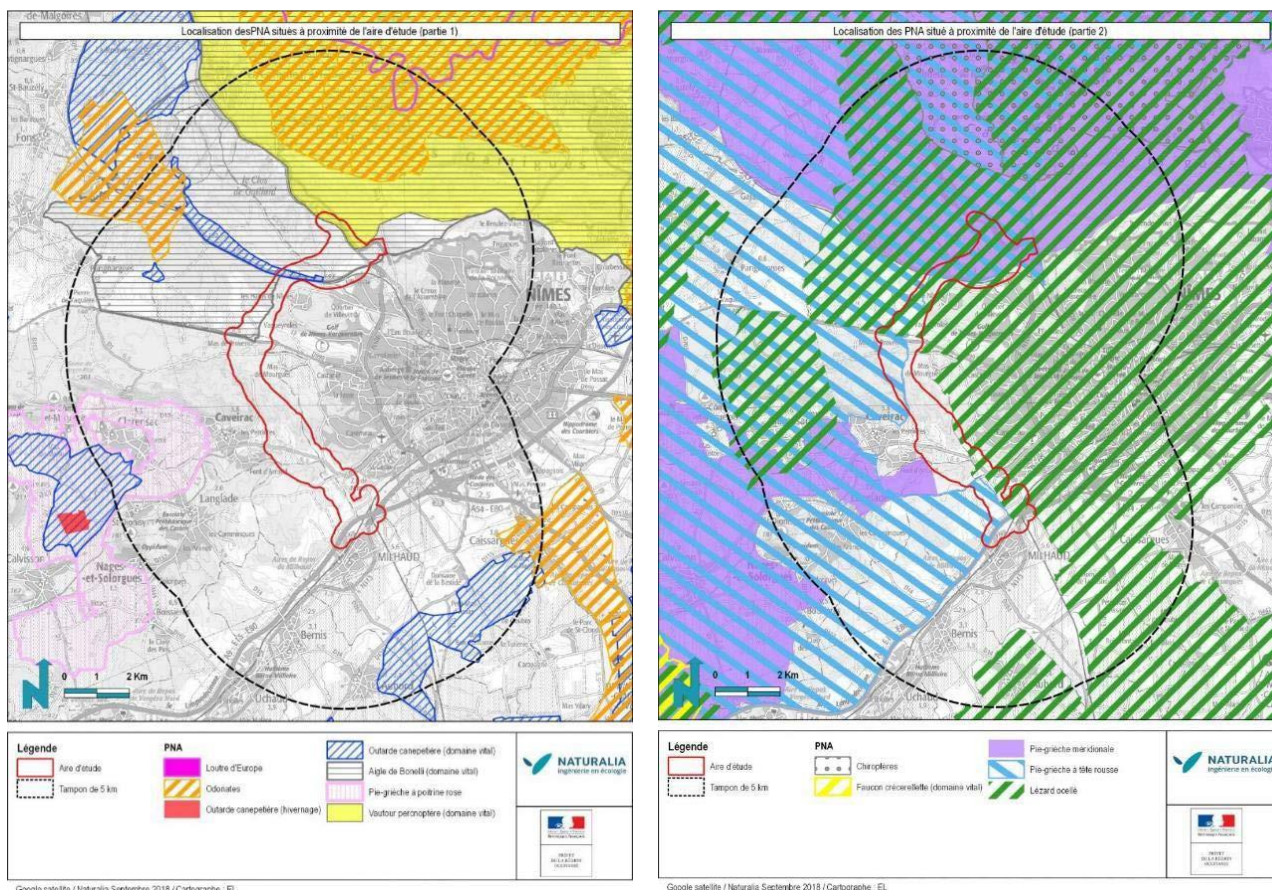
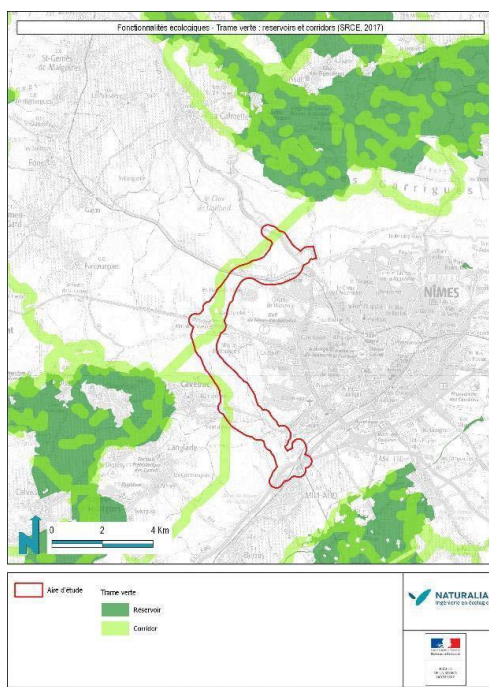


Figure 5 : Aires des plans nationaux d'action situés sur et à proximité de la zone d'étude (Source : volet « milieu naturel »)

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 Psammodrome 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, Séneçon 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

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.

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 DFCl, 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 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 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 rédhibitoire* », 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).

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 comme 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

²⁸ Voir [avis Ae n°2019-111 du 4 mars 2020](#)

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.

²⁹ Notamment le projet Porte Nord, abandonné

³⁰ Cette information ne figure pas dans l'analyse.

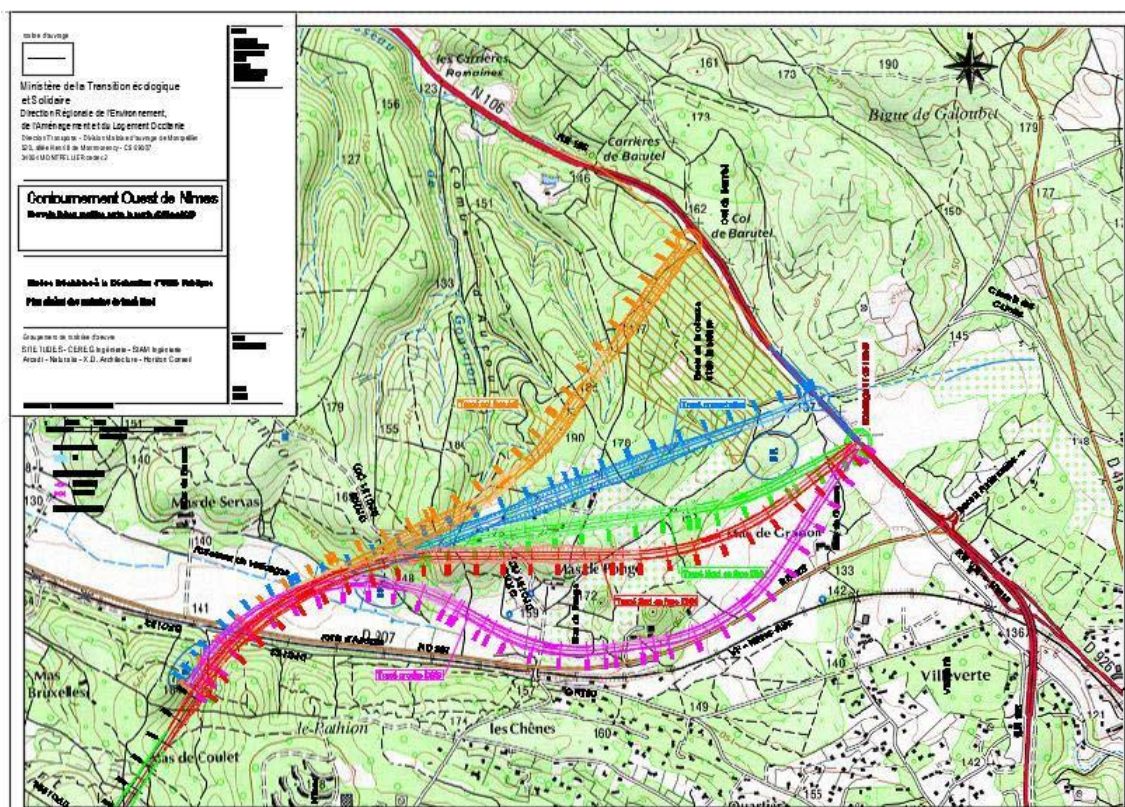


Figure 7 : Variantes de raccordement du Conîmes à la RN 106. Source : dossier

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

³¹ Cf. contenu de la note interprétative référencée en note 3 du présent avis.

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.

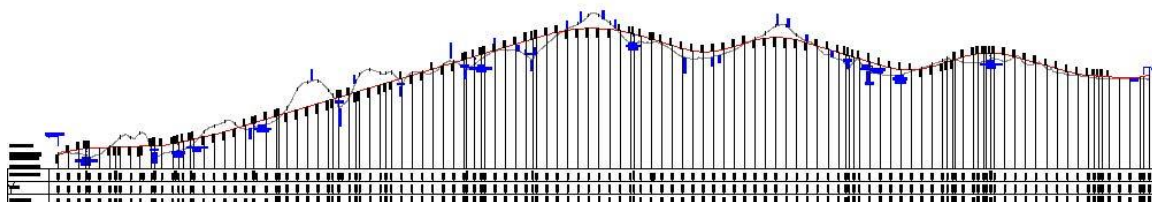


Figure 7 : Profil en long du Conîmes – le sud à gauche (Source : étude d'impact)

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 Ponds), 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

³⁷ Le maître d'ouvrage devrait se référer utilement à la [note de l'Ae relative aux évaluations des incidences Natura 2000](#).

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 projection 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

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.

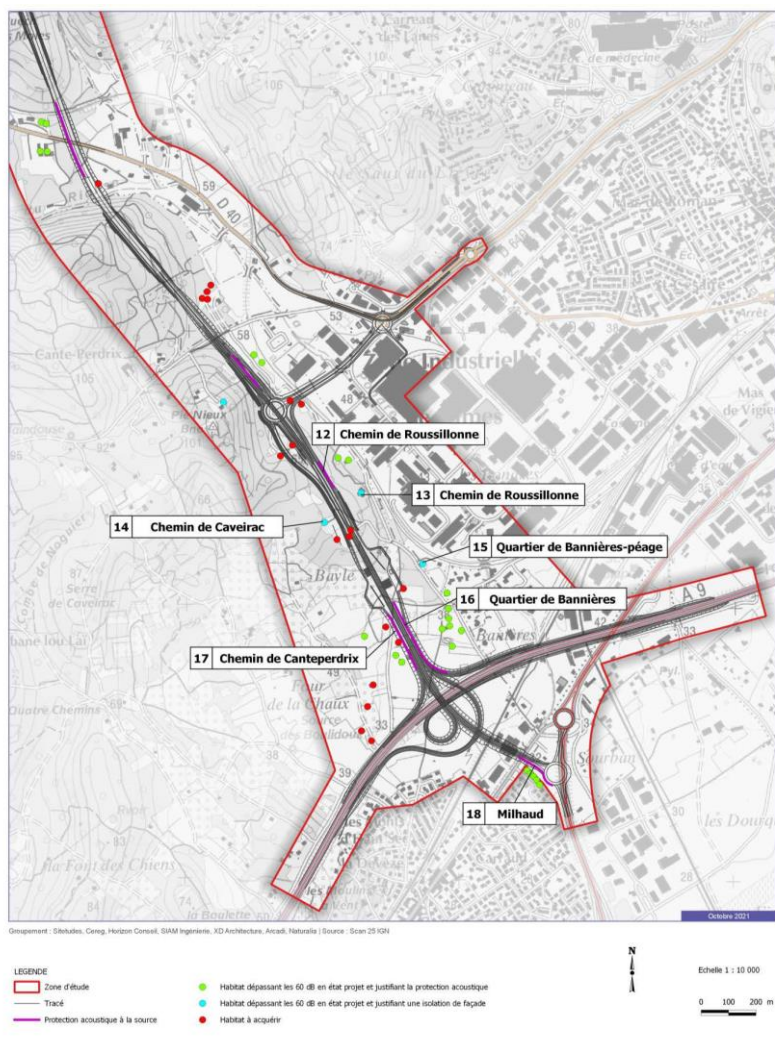
Les effets propres du Conîmes apparaissent limités par rapport à ceux du scénario de référence, sauf au voisinage de la RN 106 (moindre exposition) et du Conîmes, ce qui concerne principalement la commune de Milhaud et la zone industrielle de Saint-Césaire. Mais l'analyse reste trop générale : elle ne 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.



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 Léopard 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

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.

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*

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 impactées 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.