



Observation portée à l'enquête publique

Projet de Contournement Ouest de Nîmes (CONIM)

8 mars 2023

**Mesdames, messieurs les membres de la commission
d'enquête publique,**

Notre analyse se base sur le dossier présenté dans le cadre de l'enquête publique sur la période du 6 février au 9 mars 2023.

Le projet présenté, porté par la DREAL Occitanie se caractérise par :

- 12,3 km de voirie nouvelle ;
- Une mise en service en 2028 après 3 à 5 ans de travaux ;
- Une surface artificialisée de 155ha, auxquels pourraient être ajoutées les bandes de 50m de chaque côté, liées aux obligations légales de débroussaillage ;
- Un coût estimé à 250 millions d'euros TTC (avec une alerte d'une sous-évaluation de ce genre de projet en général de 20%).

Les bénéfices affichés sont :

- Réduction du trafic sur la N106 et de sa congestion aux heures de pointe ;
- Réduction des nuisances du trafic sur la qualité de l'air et sur l'ambiance sonore à proximité de la N106 ;
- Gain de temps de trajet pour les usagers.

Cependant, malgré le parti pris du porteur de projet pour minimiser les impacts négatifs et mettre en avant les bénéfiques hypothétiques, une lecture attentive du dossier d'enquête publique et de ses annexes permet de montrer que :

Ce projet est basé sur des données « périmées » :

- Les projections démographiques sont issues du PLH 2013-2018 (Pièce E1 p.44). Ces projections sont démenties année après année par les chiffres de l'INSEE, Nîmes a perdu des habitants entre 2014 et 2020.
- Le scénario de vulnérabilité face au changement climatique date de 2007 (pièce E1 p.55), soit plus de 15 ans ! On sait l'amélioration scientifique des modèles et les nombreuses évolutions des projections climatiques ces 10 dernières années, encore récemment. Une étude aussi datée ne peut donc être prise comme référence.
- Les données de trafic datent de 2017-2018 (pièce E1 p.15), soit avant la crise du Covid-19, qui a entraîné un boom du télétravail et une évolution importante des trajets domicile-travail. Un tel changement doit être pris en compte dans l'analyse de la situation.

Ce projet ne démontre pas son opportunité :

Le scénario tendanciel sans projet montre que :

- Le trafic sur la RN106 va diminuer à partir de 2028 (scénario AMS, pièce C, p.13). En particulier sur le tronçon le plus problématique entre le rond-point Kennedy et le rond-point KmDelta, le trafic est modélisé en baisse avant 2028 ! (Pièce G, p.63).
- Les nuisances sonores et de pollution de l'air « *sont vouées à diminuer* » (notamment du fait du développement des voitures électriques) (pièce E2, p. 257).

Ce projet présente des bénéfiques faibles, voire hypothétiques pour les usagers de la N106 :

- Le gain de temps moyen est au mieux de 5-6 minutes quels que soient les scénarios (pièce E3 p.372).
- L'amélioration du franchissement du rond-point du KmDelta est « *envisageable* » et doit être « *à confirmer par des études techniques détaillées* » (pièce E2 p.255).
- Il est même envisagé des pertes de temps sur la N106 si elle est requalifiée en « *boulevard urbain* » comme le fait miroiter le porteur de projet (Pièce E2 p.401).

Ce projet améliore le trafic sur la N106, mais a un impact négatif sur le trafic des autres voies routières :

- « *la RD40 à l'Est du giratoire McDo et la RD640 de part et d'autre de la RN106 verront leur trafic augmenté significativement. Une augmentation faible à modéré est à attendre sur la RD907* ». (pièce E2 p.255). Le projet ne « *désenclave* » donc pas du tout la Vaunage comme espéré (Pièce E1 p.16).
- « *Sur la section de la RD999 à l'Est de la RN106 et jusqu'à l'intersection avec l'Avenue Georges Pompidou, on retrouve à l'opposé une augmentation des concentrations de l'ordre de 5 à 15 %, en raison de la légère augmentation de*

trafic sur cet axe (environ 10 %) générée par l'aménagement du projet » (Pièce E2 p.410).

- A Milhaud : *« Une augmentation des concentrations sera observée sur ce secteur du fait de trafics légèrement plus importants avec la réalisation du CONIMES ». (Pièce E2 p. 411).*
- *« L'analyse détaillée menée sur les gains de temps de parcours a fait ressortir un risque de congestion sur les sections autoroutières de l'A9 entre Nîmes et Montpellier : à l'horizon 2070 » (Pièce E2 p.490).*

Ce projet entraine une pollution de l'air globale et particulière sur des secteurs sensibles :

- *« le logiciel COPCEREMA a défini une augmentation générale de l'ordre de 10 à 15 % sur la majorité des polluants (CO, NO2, Particules, SO2, métaux lourds) et de 0 à 2% sur le benzène et les COVNM, en raison de l'augmentation observée des distances parcourues et des vitesses de circulation ». (Pièce E2 p. 409).*
- *« On peut ainsi observer que la clinique Kennedy présente en bordure de l'Avenue Kennedy à l'Est de la RN106 va connaître une légère augmentation des concentrations en polluants, d'environ 5 à 10%. Plusieurs établissements scolaires présents à une distance de 100 à 300 m de cette avenue verront également leurs concentrations en polluants très légèrement augmenter (moins de 5%) ». (Pièce E2 p. 411)*

Ce projet va à l'encontre de la lutte contre le changement climatique :

- *« augmentation des consommations de carburants, de l'ordre de 9% pour les moteurs essence et de 8% pour les moteurs diesel » (pièce E2 p. 409).*
- Le projet génère pour sa construction 94 000 TeqCO2 (avec une incertitude de 33 000 tonnes !) + 5000 TeqCO2 liées au trafic (Pièce E1 p.53), alors même que notre territoire cherche à réduire ses émissions globales (Plan Climat).
- Les techniques proposées d'adaptation au changement climatique proposées ne sont pas encore existantes mais *« en cours de développement »* (Pièce E1 p.56).

Ce projet impacte des milieux particulièrement sensibles ou remarquables et la biodiversité, sans préciser les compensations prévues :

- Nombreuses espèces protégées remarquables, en particulier au nord du projet (cf. nombreux détails dans la pièce E2).
- Est soulignée notamment *« l'importance du corridor écologique que représentent les espaces naturels contenus entre la commune de Caveirac et celle de Nîmes, soit précisément ceux dont le projet de contournement Ouest entrainera la destruction ou la dégradation »* (pièce E2 p.141).
- Les aquifères traversés sont considérés *« très vulnérables »* ou *« d'intérêt majeur »* (Pièce E2 p.64).

- Le site du Mas de Ponge est considéré comme une zone « *très qualitative du point de vue paysage [...] qui devra être préservée et mise en valeur* », or, le projet prévoit la construction d'une 2x2 voies devant ce site.

Ce projet représente un coût certain pour la collectivité et des bénéfices socio-économiques hypothétiques :

- Le coût de construction est déjà évalué à 250 millions d'euros (Pièce E3 p.360), avec une alerte sur une sous-évaluation probable de 20% (Pièce E3 p.366).
- Les coûts de la compensation environnementale sont probablement sous-estimés puisque pas encore concrètement envisagée à ce stade du projet.
- Le calcul de la VAN-SE (Pièce E2- p.489) est présenté comme positif, mais montre une forte sensibilité au coût d'investissement initial, et à la valeur résiduelle estimée (au doigt mouillé à l'horizon 2070...). Une VAN-SE négative est donc tout à fait plausible, les calculs détaillés n'étant pas fournis, il n'est pas possible d'estimer concrètement cette sensibilité aux coûts. Le projet est par ailleurs considéré comme « *potentiellement vulnérable aux incertitudes liées à la croissance du PIB* » (Pièce E3 p. 366).

Ce projet n'a pas fait l'objet d'études d'alternatives réelles :

- Les alternatives envisagées sont de simples alternatives de tracé ;
- Aucune alternative de projet n'est présentée (développement des transports collectifs, modes actifs, covoiturages...) ;
- Les options d'infrastructure « partielle » sont envisagées par le Cerema (simple barreau N113-RD40) et semblent montrer des résultats tout aussi intéressants sur le trafic de la N106, mais ces options n'ont pas été évaluées en détail comme le tracé global (Pièce E3 p. 356).

En conclusion, considérant :

- **Le contexte d'urgence climatique**
- **L'effondrement de la biodiversité**
- **La nécessité de stopper l'artificialisation des sols**
- **Le besoin de changer de modèle de développement de nos territoires**

Attac Nîmes estime qu'après analyse, si le projet semble atteindre son objectif de désengorgement de la N106, les bénéfices sont faibles et ne justifient ni les impacts sur l'environnement (biodiversité, air, climat, patrimoine local) ni l'engorgement du trafic sur les autres voies de ce secteur de Nîmes. Sur la base des documents présentés, l'utilité publique du projet n'est aucunement confirmée. Les coûts gigantesques de ce projet ne peuvent être engagés par la collectivité sur la base de ce dossier de piètre qualité.

Ainsi, Attac Nîmes s'oppose à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, nous souhaitons que des projets alternatifs de mobilité soient étudiés pour un meilleur ratio efficacité/coûts et des impacts plus faibles sur l'environnement. Un simple barreau N113-D40 pourrait être envisagé, et, si l'Etat et les collectivités sont prêts à investir plus de 200 millions d'euros, des plans ambitieux de transports en commun et de mobilités actives pourraient être imaginés au bénéfice des usagers et de leur cadre de vie. A l'heure où les financements publics se raréfient, ces sommes colossales d'argent public doivent financer des services publics efficaces, de qualité et compatibles avec notre environnement.

Enfin, nous considérons qu'il est regrettable que la DREAL, administration en charge de la protection de l'environnement et qui par ailleurs juge la compatibilité environnementale des projets d'autres maîtres d'ouvrage, présente un dossier avec un parti-pris aussi marqué pour minimiser les impacts environnementaux et mettre en avant des bénéfices hypothétiques (voire faux) ou sur une simple portion de territoire en éludant les impacts négatifs sur le plan global. Cela décrédibilise cette administration.