



Projet du Contournement Ouest de Nîmes (CONîmes)

Enquête publique DUP, du 6 février au jeudi 9 mars 2023

Contribution de France Nature Environnement – Languedoc-Roussillon (FNE-LR)

FNE-LR tient à exprimer un avis défavorable au projet du CONîmes, et estime qu'il ne doit pas être réalisé, pour les raisons indiquées dans la présente contribution.

Table des matières

1	Introduction : Un projet obsolète et aujourd'hui inacceptable.....	2
1.1	La hausse infinie du trafic: impossible et nuisible.....	2
1.2	Le refus des autres modes de transport : train, vélo,.....	2
1.3	L'avis très critique du Comité d'orientation des infrastructures (aspect financier).....	3
2	Des impacts négatifs très importants et ignorés.....	3
2.1	Le trafic induit, nié dans le dossier.....	3
2.2	L'urbanisation induite (étalement urbain), niée dans le dossier.....	4
2.3	Les impacts du trafic induit et de l'étalement urbain.....	5
2.4	Un patrimoine historique unique.....	5
2.5	L'impact sur les espaces naturels et la biodiversité.....	5
2.6	L'impact sur la ressource en eau et les inondations.....	6
3	Une utilité contestable et artificiellement surestimée.....	7
3.1	Des destinations irréalistes.....	7
3.2	Des objectifs affichés contradictoires.....	7
3.3	Des bénéfices imaginaires.....	8
3.4	Le refus d'examiner la moindre alternative (E de la séquence ERC).....	9
3.5	L'absence de réduction (R de la séquence ERC).....	9
3.6	L'omission volontaire des projets liés.....	9
3.7	L'absence de vision d'avenir du territoire.....	10

1 Introduction : Un projet obsolète et aujourd'hui inacceptable

1.1 La hausse infinie du trafic : impossible et nuisible

Le CONîmes est un projet apparu il y a 24 ans (DVA – dossier de voirie d'agglomération de 1999). Il est basé sur l'idée constante, et même le souhait, que le trafic automobile ne cesse d'augmenter, et la ville de se périurbaniser. La stratégie nationale consiste aujourd'hui à inverser ces logiques :

- L'étalement urbain doit cesser, avec l'objectif du « *Zéro Artificialisation Nette* ».
- La circulation automobile en zone urbaine et périurbaine doit absolument diminuer, avec les objectifs de santé publique et de sécurité, et de développement des autres modes de transport, notamment les transports en commun et le vélo.
- La hausse ou même le maintien du niveau de circulation périurbaine est incompatible avec le respect des objectifs climatiques et de sobriété énergétique de la France.

La limitation de l'étalement urbain et de l'usage de la voiture est d'autant plus indispensable que l'on n'attend pas de hausse notable de la population de l'agglomération de Nîmes : l'évolution démographique la plus probable (scénario central) est de +6% en 25 ans, entre 2015 et 2040 (source : étude INSEE 2018, « *Communauté d'agglomération Nîmes Métropole - À l'horizon 2040, une croissance démographique plus modérée* », <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3649590>).

Enfin, la part modale de la voiture dans les déplacements Nîmois est supérieure à la moyenne des métropoles françaises : elle est de 77 % contre une moyenne de 69 % (évaluation socio-économique). Cela montre qu'il y a probablement des marges de progression vers la diminution du trafic automobile davantage que vers une infrastructure qui en induirait l'augmentation.

1.2 Le refus des autres modes de transport : train, vélo,...

Les objectifs climatiques imposent d'obtenir un report modal significatif de l'automobile, notamment vers le train, les autres transports en commun, le vélo et la marche à pied.

Cette question est purement et simplement rejetée par le maître d'ouvrage, qui postule que le report modal est impossible, en affirmant que « *Les études de trafic sont basées sur un modèle mono modal. Ce modèle est le plus adapté pour ce type d'infrastructure péri-urbain.* ».

Pourtant, s'agissant du but officiellement admis du projet, à savoir les liaisons du secteur d'Alès vers St-Césaire, Lunel et Montpellier, le rail offre des sérieuses perspectives (TER, RER métropolitain, tram-train ou autre train léger). D'autres liaisons sont possibles en autocar.

Le cas du vélo est particulièrement emblématique car il serait rendu pratiquement impossible si le CONîmes était construit. Il est certain que les voies cyclables sont très insuffisantes dans l'Agglomération de Nîmes et dans le Gard, mais des progrès sont envisageables et nécessaires, or ce projet les interdit à jamais. Le CONîmes constituerait une barrière presque hermétique aux modes doux, chaque croisement avec une voie de circulation devenant un échangeur autoroutier :

- N106 : échangeur autoroutier dénivelé, sans aménagement cyclable
- voie forestière DFCI 894 : coupure par le CONîmes

- D999 : échangeur autoroutier dénivelé, sans aménagement cyclable.
- D40 : échangeur autoroutier sans aménagement cyclable
- chemin des Charpenas, chemin des Garrigues : coupure par le CONîmes et le péage
- N113 : non précisé, probablement un échangeur inaccessible aux vélos ou trop dangereux
- À proximité de la D40, il est prévu de transformer en voie verte l'ancienne voie ferrée Nîmes-Sommières, devenant ainsi l'unique véritable traversée cyclable de l'ouvrage. Mais cela reste une emprise ferroviaire, pouvant resservir pour le mode ferroviaire, par exemple par un tram-train : dans ce cas, le passage des vélos serait rendu impossible.

Le tableau comparatif des scénarios indique « *Effet de coupure limitée (du projet) : très favorable* » (pièce C, A.III.3.2.) ne correspond pas à la réalité : pour le vélo et plus généralement les véhicules ne dépassant pas 45 km/h, l'effet de coupure est en réalité presque total. Des quartiers et communes, comme Saint-Césaire, Milhaud et Caveirac, seraient littéralement bloqués par le CONîmes, et pas uniquement à vélo.

1.3 L'avis très critique du Comité d'orientation des infrastructures (aspect financier)

Le maître d'ouvrage, répondant à l'Ae sur absence de prise en compte du projet du CONîmes dans les rapports 2011 et 2018 du Comité d'orientation des infrastructures (COI), indique qu'une fiche a été adressée pour prise en compte les travaux ultérieurs.

Cette fiche indique que « *l'Etat serait légitime à ne pas participer au financement des travaux* » .

Les motifs invoqués pour justifier cet avis, et partagés par FNE-LR, incluent :

- L'absence de prise en compte du trafic induit ;
- L'impact environnemental très important, la compatibilité non démontrée avec le SAGE – Schéma d'aménagement et de gestion des eaux -, et les manquements dans l'étude d'impact tels que relevés par l'Autorité environnementale : impacts environnementaux non évalués, impacts cumulés avec la Déviation Nord de Nîmes non étudiés, lacunes dans les études de trafic (congestion, sécurité routière, effet de serre, air, bruit), et dans l'évaluation socio-économique.
- Le coût amené à augmenter avec la prise en compte des contraintes environnementales.
- L'absence d'utilité pour les transports longue distance ou la desserte de territoires isolés.
- L'absence de garantie de la maîtrise de l'étalement urbain.

2 Des impacts négatifs très importants et ignorés

2.1 Le trafic induit, nié dans le dossier

Alors que toute construction de nouvelle voie routière a toujours fait apparaître un trafic induit, le maître d'ouvrage le nie radicalement, en se basant sur des modèles routiers qui postulent dans leurs

données d'entrée que la demande de déplacements automobiles est fixe et qu'il ne peut donc pas exister de trafic induit.

En réalité, le phénomène est connu depuis les années 1960 et provient de nombreux phénomènes. En plus des effets d'étalement urbain, discutés plus loin, il y a des effets comportementaux : des personnes renoncent à se rapprocher de leur emploi ou à chercher un emploi plus proche de chez elles, si celui-ci est éloigné mais accessible par une nouvelle route. Il en est de même pour les loisirs ou les achats. Elles renoncent également aux transports en commun, alors que la voiture devient plus rapide, ou au vélo, devenu dangereux ou bloqué à cause du nouvel axe.

2.2 L'urbanisation induite (étalement urbain), niée dans le dossier

De façon encore plus cruciale que les effets comportementaux, une nouvelle voie rapide modifie profondément l'urbanisme. Elle permet d'habiter loin de la ville avec des temps de parcours réduits (les acteurs font ce calcul tant que la route n'est pas saturée, et ne peuvent ensuite revenir sur leur choix). Les entreprises et les commerces décident aussi de s'installer en périphérie, sur du terrain agricole peu coûteux mais avec une bonne desserte routière.

Ce phénomène est l'une des causes principale du trafic induit. Il est également dramatique en lui-même car l'étalement urbain détruit le territoire, en France plus que dans tout autre pays européen, au point que le législateur a instauré dans la loi Climat et Résilience de 2021 l'objectif de « *Zéro Artificialisation Nette* ».

Le risque est particulièrement important pour une route gratuite et comportant de nombreux échangeurs, et c'est justement le cas du projet du CONÎmes.

Malgré cela, le dossier persiste contre toute logique à nier l'idée même de l'étalement urbain induit par la route, au motif que le SCoT et les PLU ne le prévoient pas, mais ces documents ne gravent nullement dans le marbre les zones agricoles et naturelles. Ils ne sont pas un rempart efficace contre l'étalement urbain, phénomène qui n'est nullement contrarié par la planification urbaine.

Même lorsque le dossier constate l'étalement urbain aux endroits les plus accessibles par la route¹, il continue à nier qu'une cause plus forte aura des effets plus graves, et il refuse même de prendre la mesure du phénomène, au motif qu'il s'agit de constructions illégales.

De même, le dossier justifie le projet par la facilitation de nombreux projets urbains (« *Cohérence avec les projets urbains locaux (porte nord, porte ouest, AEF, porte Cévennes, ...- Pièce C, A III.3.2.*»), dont certains officiellement abandonnés mais toujours mis en avant (comme « Porte Nord »), et se vante donc que le projet soit favorable à ces projets d'étalement urbain. Bien au contraire, il faut rendre plus difficile la réalisation de ces projets, dans la mesure où la population de l'agglomération n'augmente pas.

1 (Pièce E2 – Étude d'impact, B.V.2.3. « *En dehors des habitations légales présentes à proximité du tracé, la zone d'étude est ponctuée par des zones d'habitats informels qui se sont développées dans la garrigue à proximité des chemins DFCI garantissant leur accès.* »)

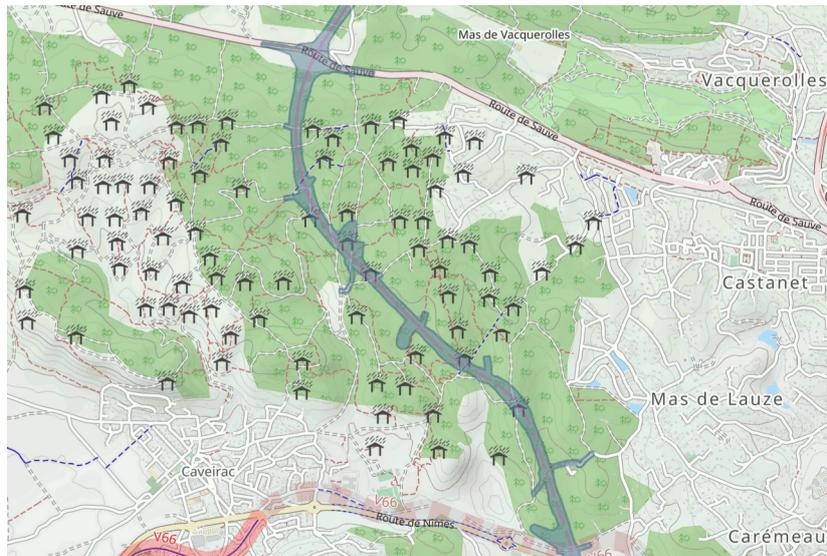
2.3 Les impacts du trafic induit et de l'étalement urbain

Le dossier refusant de voir le trafic induit et l'étalement urbain, il ignore automatiquement les impacts de ces conséquences. Ces impacts sont considérablement plus élevés que ceux liés à l'allongement des distances parcourues, unique inconvénient concédé dans le dossier. Ils sont :

- La consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- La pollution de l'air ;
- L'artificialisation des sols et la perte de biodiversité et de continuités écologiques ;
- La congestion future, sur le CONîmes et sur les autres axes ;
- Le coût pour les collectivités locales (voirie) et pour les ménages (automobile).

2.4 Un patrimoine historique unique

Le projet doit traverser un secteur doté d'une richesse unique de constructions en pierres sèches (capitelles, murs longs et larges, et autre constructions), souvent en bon état de conservation. Une partie de ce patrimoine serait détruite, le reste serait dégradée par la proximité de l'autoroute, et le secteur serait cloisonné entre deux parties presque hermétiques. Voir pièce E2, « B.IV.6.2. Patrimoine vernaculaire », et la carte ci-dessous :



Constructions en pierres sèches (source OpenStreetMap) et emprise du projet

2.5 L'impact sur les espaces naturels et la biodiversité

L'Autorité environnementale a remarqué que la protection de la biodiversité est un des enjeux majeurs du projet « *plusieurs espèces et leurs habitats faisant l'objet de plans nationaux d'action (Aigle de Bonelli, Pies grièches, Léopard ocellé, etc.)* », et estime que le dossier reste incomplet quant à l'analyse de l'évaluation des incidences Natura 2000 et l'absence de mesures « ERC » - éviter réduire compenser.

Cela est confirmé dans son avis complémentaire.

Le dossier naturaliste (annexe I) expose l'importance des enjeux du site, notamment dans sa partie nord. Globalement, les enjeux de préservation de la biodiversité sont considérés comme moyens, mais avec plusieurs points et habitats à enjeux forts, en particulier pour les invertébrés, plusieurs espèces de reptiles et d'oiseaux.

Il y a également un enjeu de corridor écologique parce que le projet va suivre le corridor identifié au nord du territoire nîmois.

On note également avec intérêt que l'évaluation a pris en considération les impacts du projet sur la pollution lumineuse.

Il restera même après mesures de réduction des impacts résiduels forts sur la biodiversité.

Toutefois, le document ne comporte que de vagues allégations sur la compensation écologique des impacts résiduels qui ont été identifiés.

Le niveau demandé de compensation exigé sera probablement très élevé. En terme surfacique, il ne serait pas impensable que plus d'une centaine d'hectares de compensation soit exigé.

Le porteur de projet devra obtenir la maîtrise foncière de surfaces très importantes (que cela soit en propriété ou en conventionnement longue durée). On ignore tout simplement au stade de la DUP comment le porteur de projet va réussir à proposer des mesures compensatoires qui satisfassent aux obligations liées à la dérogation espèces protégées et qui puissent répondre aux atteintes importantes que le projet portera à la biodiversité.

Le porteur de projet estime que le volet naturel de l'étude d'impact aura vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique.

Une telle réponse ne peut pas être satisfaisante.

S'il est vrai que le traitement du sujet des espèces protégées se fera à travers un dossier de demande de dérogation dans le cadre d'une autre procédure, il n'en demeure pas moins que l'impact du projet sur la biodiversité est une composante importante de son utilité publique, et que cela doit compter dans l'appréciation du bilan coût / avantage.

Le coût associé pour la biodiversité sera élevé. L'autorité environnementale fait référence au coût financier des mesures compensatoires, mais il ne s'agit pas que de calculer un coût financier, il faut aussi considérer les inconvénients du projet vis à vis de sa participation à l'effondrement actuel de la biodiversité.

2.6 L'impact sur la ressource en eau et les inondations

Le projet va intercepter plusieurs cours d'eau, certes intermittent, ainsi que des zones soumises à l'aléa inondation.

L'autorité environnementale rappelle que le projet ne doit pas compromettre l'objectif d'atteinte du bon état de la masse d'eau « La Poudre » à l'horizon 2027.

L'autorité environnementale a remarqué que le projet, bien que figurant dans le territoire soumis à la stratégie locale de gestion des risques inondations, n'en fait aucunement référence. Le volet de l'étude d'impact sur les risques inondation nous semble clairement insuffisant.

3 Une utilité contestable et artificiellement surestimée

3.1 Des destinations irréalistes

Parmi les justifications invoquées pour ce projet, on trouve :

- l'aéroport de Nîmes-Garons : avec moins de 200 000 passagers en 2022 (donc hors effet Covid), soit 550 par jour, dont seulement une fraction venant du nord de Nîmes, il n'a aucun impact sur l'utilité ou non du CONîmes.
- la gare TGV excentrée de Manduel : se situant à 15 km à l'Est de Nîmes, elle ne saurait en rien justifier la construction d'une voie express au nord-ouest de Nîmes.² Cette gare a d'ailleurs été désignée par le Maire de Nîmes comme « une erreur » (déclaration du maire de Nîmes, Jean-Paul Fournier, dans une interview publiée dans Le Point du 26/01/2023) : elle a favorisé les déplacements motorisés au détriment des transports collectifs.

Le projet parle aussi de « *désenclaver Saint Césaire* ». Ce quartier est pourtant tout sauf enclavé au niveau routier : accès via l'A9, la N113, et N106. Mais si on parle des autres accès, c'est la construction du CONîmes qui achèverait de l'enclaver au milieu de coupures routières.

3.2 Des objectifs affichés contradictoires

Les arguments invoqués pour justifier le projet sont à géométrie variable et même contradictoires.

Il en est ainsi de la nécessité de « *hiérarchiser et séparer les trafics* », le CONîmes étant dédié à des flux de transit tandis que la N106 deviendrait un axe purement urbain. La réalité est toute autre puisque le CONîmes s'inscrit dans la réalisation d'une rocade complète avec le projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN), que le raccordement à la N113 lui donne un rôle de pénétrante urbaine par l'ouest, et que l'utilisation de l'A54 comme rocade urbaine est également contradictoire. L'incohérence se retrouve jusque dans les justifications, avec la « *mutualisation* » du barreau A9-N113, diamétralement opposée à l'objectif de « *hiérarchisation* ».

Au demeurant, le barreau A9-N113 est peu décrit, et dans son mémoire en réponse à l'Ae, le maître d'ouvrage publie un schéma (p. 12 sur 76) qui ne montre pas clairement les passages supérieurs et inférieurs qui sont envisagés pour l'échangeur autoroutier avec l'A9.

Il est également indiqué, pour nier l'existence du trafic induit, que le CONîmes ne fera pas gagner de temps aux automobilistes (rapport CEREMA, 2.2.3, p.21/129) : le CONîmes offrirait des conditions améliorées par rapport à la N106 mais avec un linéaire rallongé, et donc un coût généralisé plus élevé, aboutissant à un trafic induit négligeable. Outre que cet argument illustre la mauvaise foi avec laquelle le trafic induit est nié, il contredit frontalement les objectifs principaux de l'ouvrage, à savoir le gain de temps pour les usagers.

² On trouve d'ailleurs une citation obsolète : « *cette gare, dont l'ouverture est projetée fin 2019/début 2020...* » (Évaluation Socio-économique B.II.3.2.)

3.3 Des bénéfiques imaginaires

Le dossier justifie le projet en invoquant des bénéfiques clairement imaginaires :

- La fluidité du trafic : étant donnée la règle de l'induction du trafic par un nouvel axe routier, il est inévitable, en évolution tendancielle, que cet axe soit rapidement saturé aux heures de pointe comme les rocade de toutes les agglomérations françaises.
- Le « confort » accru pour les automobilistes circulant sur le CONÎmes plutôt que sur la N106. On ignore la nature de ce « confort », et du bénéfice supposé pour la collectivité.
- La réduction du nombre d'accidents : d'une manière générale, les accidents sont plus graves sur les axes rapides, et rien ne dit que les accidents seraient moins nombreux ou moins graves sur le CONÎmes que sur la N106. Le nombre élevé d'échangeurs sur le CONÎmes peut être vu comme un risque accru d'accidents.

Concernant les accidents impliquant les cyclistes (et les piétons, mais ils sont peu nombreux), l'effet de barrière que constituerait le CONÎmes peut effectivement aboutir à une baisse des accidents, du seul fait que les déplacements à vélo deviennent impossible, mais ceci ne peut être vu comme un bénéfice pour la collectivité. Une hausse est également possible, si les cyclistes doivent traverser les échangeurs autoroutiers, ou s'ils tentent de traverser le CONÎmes hors des très rares passages autorisés.

- La hausse du trafic routier, bien que niée (seul est concédé l'allongement de la distance parcourue pour un même déplacement, soit une infime partie de la hausse), aboutit à une hausse de la consommation de carburant, qui est interprété de façon stupéfiante comme un avantage : *« le projet fait augmenter les distances parcourus générant des rentrées fiscales supplémentaires. Il apparaît logiquement positif pour les finances publiques. »*

Cette analyse est un non-sens complet : la consommation de carburant est un facteur très négatif pour la collectivité et pour les finances publiques, puisqu'elle va à l'encontre de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, et qu'elle impose des politiques plus fortes et plus coûteuses dans d'autres domaines (par exemple les infrastructures ferroviaires ou l'isolation des logements). Par ailleurs, les carburants sont presque tous importés, ce qui coûte à l'État bien plus qu'il ne peut recevoir en taxes, puisque le déséquilibre de la balance commerciale du pays ne peut être compensé par les taxes perçues. Collectivement, la hausse de la consommation de carburant est coûteuse pour les ménages, il ne peut pas être d'intérêt public d'engendrer une augmentation de la consommation d'énergie !

- Le maître d'ouvrage indique, en réponse à l'Ae et sans le moindre calcul, que si le CONÎmes était limité à 90 km/h plutôt que 110 km/h, les automobilistes n'auraient pas d'avantage à y passer, ce qui dégraderait l'environnement à cause des embouteillages sur la N106. Outre l'absence de démonstration, et l'ignorance qu'une voiture parcourant une distance rallongée à une vitesse augmentée consomme plus d'énergie, cette explication est contradictoire avec les descriptions apocalyptiques de la N106, mais qui redeviendrait compétitive dès lors que la limitation sur le CONÎmes serait abaissée à 90 km/h.
- La pollution est supposée diminuée grâce à la suppression des embouteillages. Cette hypothèse, non démontrée, est contestable car la pollution et la consommation d'énergie sont élevées à haute vitesse. L'absence d'embouteillages est en outre un vœu pieux, alors que la plupart des rocades urbaines sont rapidement embouteillées. Enfin, s'il est vrai que

les moteurs thermiques sont inefficaces à faible régime, les évolutions technologiques sont rapides : les véhicules électriques et hybrides récupèrent l'énergie de freinage et ne consomment pas à l'arrêt, et beaucoup de voitures bénéficient aujourd'hui d'une micro-hybridation (fonction Start&Stop, recharge de la batterie pendant les freinages, etc.).

Ces éléments confortent ce que l'autorité environnementale écrivait dans son premier avis, sans qu'aucune réponse sérieuse ne lui ait été apportée par la suite que :

« *Le manque de rigueur de l'étude de trafic ne permet[] pas d'étayer l'utilité publique du projet.* »

3.4 Le refus d'examiner la moindre alternative (E de la séquence ERC)

Que cela soit dans le dossier initial ou dans la réponse à l'Autorité environnementale, la constance du refus d'étudier les alternatives est frappante.

L'évitement de la construction du CONÎmes est une alternative clairement non étudiée.

La réduction de la largeur est évacuée sans argument très convaincant. Le bénéfice de cette réduction est minimisé : elle ne permettrait que de réduire « un peu » l'artificialisation des sols.

La réduction des limitations de vitesse est exclue avec les arguments contradictoires déjà indiqués.

Le raccordement sur la N106 plus au nord, et non en face de la Déviation Nord de Nîmes (DNN), pour épargner le ruisseau de Goutajon, est exclu, alors même que la DNN est censée être totalement indépendante du CONÎmes. Si l'argument d'un linéaire augmenté est compréhensible, celui de l'impact insupportable de la destruction de chênes verts reste à démontrer, car il faudrait comparer l'impact de la destruction des chênes verts à ceux de l'atteinte à un ruisseau sauvage et à sa biodiversité.

3.5 L'absence de réduction (R de la séquence ERC)

Ainsi, l'évitement n'est assurément pas envisagé par le maître d'ouvrage.

La réduction n'est pas davantage envisagée. Ainsi, à l'extérieur de l'emprise utile, d'importantes surlargeurs sont prévues pour les zones de chantier (pièce E2 - Étude d'impact, A.VI.4.3.), mais leur remise en état en fin de travaux n'est pas prévue.

La compensation n'est que succinctement évoquée et comme de simples pistes (Pièce E3 – Annexes à l'étude d'impact, D.V.2.). Les mesures envisagées consistent principalement à conserver des zones forestières au nord de Nîmes. Or il s'agit de zones déjà forestières, majoritairement laissées sans intervention ni exploitation, ces mesures ne constituent donc pas une compensation mais tout au plus un frein à de futures dégradations.

3.6 L'omission volontaire des projets liés

Tous les projets constituant un programme d'ensemble devraient être examinés ensemble, afin d'étudier les conséquences de l'ensemble et les effets combinés. Le maître d'ouvrage s'y oppose frontalement et de façon choquante :

- Le projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN), devrait constituer avec le CONîmes et les autoroutes une rocade complète. Il est pourtant présenté comme un projet « *indépendant* », ce qu'il n'est évidemment pas. Une illustration en est qu'il est jugé essentiel que le CONîmes rejoigne la N106 exactement au niveau où doit se raccorder la DNN. Le trafic induit par une rocade complète serait considérablement augmenté, mais ce effet combiné est nié.

L'étude du CÉRÉMA semble envisager de réfléchir aux impacts cumulés du CONîmes et de la DNN (point 17.1.1), avec un scénario intitulé « TEST 2 ». Malheureusement, les seules considérations indiquées sont vagues et ne permettent pas d'en conclure quoi que ce soit, et les 4 graphiques ajoutés à ce sujet ont ultérieurement été supprimés : ils sont encore indiqués dans la « Table des illustrations », mais avec la mention « *Erreur ! Signet non défini.* ». Les graphiques supprimés sont :

Illustration 58 : Répartition des flux de transit N106 nord <-> Ouest (Montpellier) avec un zoom sur les flux VL Alès ↔ Montpellier

Illustration 59 : 2028 – AMS – Projet « Conimes + DNN » – Estimation des trafics (véh/j - %PL)

Illustration 60 : 2028 – AME – Projet « Conimes + DNN » – Estimation des trafics (véh/j - %PL)

Illustration 61 : 2028 – AMS – Projet « Conimes seul » sans DNN en REF – Estimation des trafics (véh/j - %PL)

- Alors que tout le projet est argumenté sur les nuisances de la N106 pour les riverains, les projets de sa requalification suite à la construction du CONîmes restent au stade d'hypothèse. Le projet pourrait donc être construit sans que les améliorations promises ne se concrétisent, d'autant plus qu'elles sont largement contradictoires : il est question de réduire le trafic automobile, mais par rapport à une augmentation qu'on imagine en l'absence de projet ; il est question de réduire le nombre de voies, mais en même temps de fluidifier le trafic ; il est question de « *modes doux* » (piétons ? vélos?), de « *transports en commun* », et même de « *mode ferroviaire* », sans que rien ne soit très précis, ni que l'ensemble ne puisse matériellement se concrétiser sans dépasser de l'espace disponible.

Certes, la N106 pourrait être transférée aux autorités locales, mais *a minima* celles-ci pourraient indiquer dans un courrier leurs plans pour cet axe, si elles en ont un.

3.7 L'absence de vision d'avenir du territoire

Ce projet constitue un investissement extrêmement important confortant le développement des déplacements motorisés, et ce en contrariété avec les politiques publiques visant à réduire les émissions de gaz à effets de serre, la pollution atmosphérique et réduire l'effondrement de la biodiversité.

La métropole Nîmoise comporte un taux d'utilisation des transports en commun plus faible que la moyenne des métropoles françaises comparables : 6,6 % des déplacements en transports en commun à Nîmes contre 9 % de moyenne pour les autres métropoles ; 77 % des déplacements en voiture individuelle contre 69 % de moyenne.

Le remplacement du parc de véhicules automobiles actuels par des automobiles moins polluantes, dont celles à moteur électrique, ne résoudra qu'une petite partie des problèmes causés par la surutilisation des véhicules individuels. Les coûts énergétiques de l'utilisation et de la production des véhicules électriques restent très élevés, et cela n'empêchera pas la congestion, l'étalement urbain lié, les nuisances sonores, la sécurité, l'absence de sobriété énergétique...

L'analyse socio-économique ne nous aide pas beaucoup à comprendre quels seraient les axes de progression envisageables pour l'organisation des déplacements à Nîmes.

Ce projet conforte une course à l'avant vers une vision non durable du territoire.

Simon POPY, président

Le 9/03/2023

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. Popy', written over a horizontal line.

ANNEXE

1. Extrait du rapport du COI du 24 février 2023