



## **Autorité environnementale**

**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) – Avis complémentaire**

**n°Ae : 2022-36-1**

Avis délibéré n° 2022-36-1 adopté lors de la séance du 23 février 2023

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 23 février 2023 en visioconférence. 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) – 2<sup>ème</sup> avis.

Ont délibéré collégalement : Hugues Ayphassorho, Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian, 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 : Nathalie Bertrand

\* \*  
\*

L'Ae a délibéré le 21 juillet 2022 un avis sur le contournement ouest de Nîmes (avis Ae n°2022-36).

Cet avis mentionnait : « 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 ».

Conformément au V de l'article 122-1 du code de l'environnement, « L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage ».

Conformément au VI du même article, « Les maîtres d'ouvrage tenus de produire une étude d'impact la mettent à disposition du public, ainsi que la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, 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 mémoire en réponse à l'avis Ae n°2022-36 a été mis en ligne le jour de l'ouverture de l'enquête publique, qui se tient du 6 février 2023 au 9 mars 2023. Le dossier ne lui ayant pas été présenté, l'Ae a décidé de rendre un deuxième avis tenant compte de ce mémoire en réponse.

Sur le rapport de Bruno Cinotti et Philippe Ledenvic, 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. 122-13 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).

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est adressé à la préfète du Gard et au président de la commission d'enquête en charge de l'enquête publique.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

# Rappel – Synthèse de l'avis Ae n°2022–36

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.

# Avis complémentaire

## 1 Présentation du mémoire en réponse

[L'avis de l'Ae n°2022-36](#) et le mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage figurent dans la pièce J du dossier d'enquête publique, respectivement entre les pages 51 et 70 et entre les pages 71 et 142.

Le mémoire débute par un préambule puis reprend le texte de l'avis de l'Ae, suivi des réponses du maître d'ouvrage.

### *1.1 Contexte du projet*

L'avis de l'Ae soulignait que « *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 mémoire en réponse indique, dans un encadré, que « *Le CONIMES a fait l'objet d'une fiche adressée au Comité d'orientation des infrastructures [COI] qui va rendre un avis le concernant. Par ailleurs, compte tenu de l'avancement du projet et dans la perspective de conduire les procédures préalables à la déclaration d'utilité publique, le CONIMES a été inscrit au Contrat de plan État-Région 2015-2020 afin de mener les études et, le cas échéant, de réaliser les premières acquisitions financières* ».

Le rapport du COI est en attente de publication. Il a été diffusé aux abonnés de [Mobilettre](#). Ses conclusions sont nécessaires pour confirmer ou infirmer la participation de l'État au financement de ce projet.

### *1.2 Analyse des réponses apportées aux recommandations de l'Ae*

Le premier avis de l'Ae comportait plusieurs types de recommandations :

- des recommandations pour compléter le dossier d'informations disponibles,
- des recommandations pour compléter le dossier d'informations nécessitant des investigations complémentaires,
- des recommandations devant conduire à reprendre la démarche d'évaluation sur la base d'hypothèses correctes.

*Suites données aux recommandations pour compléter le dossier à partir des informations disponibles.*

Le mémoire en réponse fournit le plus souvent les éléments requis. Les informations restent néanmoins parfois incomplètes :

- concernant le mode de raccordement du Conîmes à l'A9 et à la RN 113, le mémoire en réponse ne fournit qu'un schéma en plan, alors que l'Ae avait motivé cette recommandation ainsi : « *Une représentation en trois dimensions est souhaitable pour pouvoir appréhender la complexité du nœud et les hauteurs respectives des infrastructures* » ;

- concernant les ouvrages nécessaires aux travaux, le mémoire en réponse renvoie la localisation des zones de travaux et, pour les mesures de réduction et de compensation, aux « *phases de conception détaillée du projet* ». Il les positionne néanmoins grossièrement sur une carte, permettant ainsi au public concerné de les situer approximativement ;
- concernant les risques d'incendie de forêt, le mémoire en réponse rappelle les règles de débroussaillage prévues dans le dossier initial, mais n'apporte aucun complément permettant de qualifier les risques d'incendie sur la commune de Nîmes ;
- des compléments paysagers succincts sont présentés pour l'état initial et avec projet. Néanmoins, la représentativité de l'analyse est limitée : la fourniture de quelques vues et représentations schématiques ne s'accompagne pas d'une analyse des points les plus sensibles ;
- une description succincte de la congestion du réseau routier est fournie, ainsi qu'une analyse qualitative de son évolution. N'est fournie qu'une simulation aux heures de pointe du matin et du soir avec le projet, sans précision sur les hypothèses prises et sans pouvoir savoir si elles sont représentatives. Plus largement, l'étude de trafic devrait permettre de mieux caractériser les améliorations ou les aggravations sur les principaux axes dans une année moyenne, afin de fonder les gains de temps pris en compte dans l'évaluation socioéconomique ;
- les analyses de l'assainissement et des risques d'inondation restent conduites indépendamment l'une de l'autre.

#### *Suites données aux recommandations pour compléter le dossier d'investigations complémentaires*

Dans l'ensemble, le mémoire en réponse ne répond pas, sauf exception à ces recommandations :

- concernant les continuités écologiques, l'étude d'impact reprend en son sein les informations importantes signalées dans l'avis de l'Ae, notamment dans un nouveau chapitre. Après le rappel des passages à faune prévus dans le dossier (un chiroptérologue est en cours d'étude), le mémoire précise que des mesures seront mises en place pour limiter les incidences liées à la « *césure dans les milieux naturels, affaiblissant les fonctionnalités écologiques principalement en moitié Nord de l'ouvrage. Ces impacts sont pris en compte dans le calcul des impacts par taxon* ». Ces mesures ne sont pour l'instant pas définies ;
- une modélisation de la qualité de l'air aux horizons 2028 et 2048 avec projet est fournie, mais la caractérisation de la qualité de l'air sur les secteurs les plus pollués (zone industrielle, Saint-Césaire et voisinage de l'A9) n'a pas été complétée : le modèle ne peut donc pas fournir des données représentatives des secteurs les plus exposés ;
- en termes de bruit, le mémoire en réponse confirme le choix du maître d'ouvrage de considérer l'infrastructure comme « nouvelle » dans son intégralité, ce qui est *a priori* plus protecteur pour les riverains du contournement. Il fournit, en complément, une analyse semi-quantitative pour les riverains des axes existants : la hausse des niveaux de bruit la plus élevée concerne la section est de la route départementale (RD) 40 (1 dB(A)). Il conclut qu'aucun de ces axes ne subira de modification significative. Cette approche conduit cependant à n'envisager aucune mesure pour les riverains de la nouvelle infrastructure y compris sur les secteurs qui dépassent la valeur de 60 dB(A) dans l'état initial. De ce fait, au lieu d'être « *plus protecteur pour les riverains* » (terme utilisé par le mémoire en réponse), ce choix conduit à accroître le bruit sur les secteurs les plus bruyants (en particulier au-dessus de la valeur de 65 dB(A)) sans proposer aucune mesure.

L'Ae retient que le maître d'ouvrage prévoit finalement de proscrire l'usage des produits phytopharmaceutiques sur l'ensemble du tracé du Contournement.

*Suites données aux recommandations devant conduire à reprendre la démarche d'évaluation sur la base d'hypothèses correctes*

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

### Contenu du projet

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.

Le mémoire en réponse indique que « *Toutefois, le Contournement Ouest de Nîmes – sous maîtrise d'ouvrage État – et la Déviation Nord de Nîmes – sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Gard – sont deux projets routiers indépendants dont les fonctionnalités et les objectifs sont propres et distincts entre eux* » et développe des arguments pour le justifier. Il rappelle les objectifs du Conîmes qui sont mentionnés dans le dossier et indique que la déviation nord de Nîmes ne répond pas à ces objectifs. D'autres arguments (maîtres d'ouvrage et calendriers distincts) n'apparaissent pas convaincants aux yeux de l'Ae, cette circonstance étant sans incidence sur la détermination du périmètre du projet<sup>2</sup>. Le mémoire en réponse renvoie l'analyse des incidences cumulées du Conîmes et de la déviation nord de Nîmes au dossier ultérieur de cette déviation.

Pour ce qui concerne la RN 106, le mémoire en réponse indique, d'une part : « [Le Conîmes] *offrira donc la possibilité aux collectivités locales de s'approprier l'actuelle plateforme routière en requalifiant la RN 106 dans la traversée de Nîmes et en développant les transports collectifs et les modes doux par le biais de sites dédiés. Ainsi, comme pour la déviation nord de Nîmes, les objectifs de requalification de l'actuelle RN106 dans la traversée de Nîmes sont distincts de ceux du CONIMES ; en l'absence d'un projet urbain de requalification de l'actuelle RN106, il n'est pas possible à ce stade d'apprécier les impacts de la transformation de la plate-forme en boulevard urbain* » et, d'autre part : « *En revanche dans le scénario de référence du CONIMES, le pincement de l'actuelle RN 106 a été retenu* ». Cette dernière phrase signifie en particulier que les voies de circulation sur la RN 106 seraient donc réduites dans le scénario sans Conîmes (i.e. le scénario de référence), alors qu'elle est d'ores et déjà saturée.

Le maître d'ouvrage adapte le scénario de référence et présente un test de sensibilité en décalant la mise en service de la déviation après le Conîmes.

Il serait opportun, au cours de l'enquête publique, de clarifier si ceci correspond à la définition du code de l'environnement<sup>3</sup> ou, encore, à « l'option de référence »<sup>4</sup> du référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport annexée à [l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014](#).

---

<sup>2</sup> Cf. III de l'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* ».

<sup>3</sup> « *Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet* »

<sup>4</sup> « *Investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage dans le cas où le projet ne serait pas réalisé* »

### Solutions de substitution raisonnables

Le mémoire en réponse ne répond que très partiellement aux recommandations formulées dans l'avis de l'Ae. L'Ae rappelle que doivent être présentées « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

Pour la plupart des questions soulevées par l'Ae, toutes les solutions examinées par le maître d'ouvrage ne sont pas présentées et ne font pas systématiquement l'objet d'une comparaison des incidences environnementales. Par exemple, le nombre d'échangeurs n'est justifié que par « *l'attractivité suffisante du Conîmes* », sans prendre en compte les incidences sur l'environnement et la santé humaine, directes ou indirectes, liées aux conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation.

### Absence d'analyse des incidences et de mesures d'évitement, de réduction et de compensation proportionnées

L'Ae recommandait de ne pas présenter le dossier à l'enquête publique tant que les conditions de délivrance d'une dérogation relative aux espèces protégées n'étaient pas établies, que les besoins de compensation n'étaient pas précisés et que les sites de compensation potentiels en proportion des atteintes aux milieux naturels n'étaient pas définis, analysés et présentés.

Reprenant l'interprétation constante des services du ministre chargé des transports, le maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse qu'« *au stade actuel de la procédure réglementaire d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le dossier est complet et en adéquation avec les études préliminaires menées en parallèle* » ; « *au même titre que le volet naturel de l'étude d'impact, ce dossier a vocation à être complété lors de la demande d'autorisation environnementale unique avec des inventaires complémentaires* ».

Ces éléments ne figurant pas dans l'étude d'impact, le dossier ne permet ni d'informer correctement le public ni de prendre en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ni les dépenses correspondantes dans l'évaluation socioéconomique. Cette analyse vaut pour les incidences du projet, de même que pour le cumul des incidences avec les autres projets existants ou approuvés<sup>5</sup>. Alors qu'au vu de l'importance des incidences du projet sur les milieux naturels, ces dépenses pourraient être élevées, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul.

Selon le code de l'environnement :

- 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* » ;
- R. 122-5 II du code de l'environnement : « *l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : [...] 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :*

---

<sup>5</sup> « *Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées* » (e) du 5° du II de l'article R. 122-5)

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
  - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.
- La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ; ».

Ce n'est pas le cas dans le dossier présenté.

### Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

L'Ae avait recommandé de présenter dans le dossier une évaluation complète des incidences du projet sur les sites Natura 2000 potentiellement concernés<sup>6</sup>. Cette recommandation était fondée sur l'absence d'évaluation d'incidences dans le dossier. « L'évaluation simplifiée » présentée conclut à la nécessité de réaliser une évaluation complète, sans la produire.

Le mémoire en réponse indique que « *Le dossier présenté à l'enquête publique a été complété en pièce E -Annexe à l'étude d'impact - Annexe n°2, par un document type Évaluation Appropriée des Incidences Natura 2000. Le degré de précision de ce document est proportionné au niveau de définition actuel du projet au stade de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Il a vocation à être complété et précisé ultérieurement lors de la phase de conception détaillée du projet, qui donnera lieu à des investigations environnementales complémentaires dans la perspective de l'autorisation environnementale* ». Le document de 21 pages mis en ligne sur le site de la consultation diffère très peu de celui présenté à l'Ae : l'argumentaire, préalable à la conclusion, « *des raisons pour lesquelles le projet a ou n'a pas d'incidences sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire* » est identique.

Dès lors que, comme sa version précédente, il conclut au caractère significatif des incidences sur les sites Natura 2000 sans fournir une évaluation d'incidences complète, le dossier est formellement incomplet. Alors que des incidences significatives sur les sites Natura 2000 sont établies, l'absence d'étude ne permet pas à l'autorité compétente de prendre une décision dès lors qu'il convient de préciser l'ampleur des atteintes aux espèces et habitats ainsi que les mesures à prendre le cas échéant pour les atténuer.

### Absence d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic

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. Le mémoire en réponse ne comporte aucun complément de cette nature, confortant de surcroît l'approche discutable<sup>7</sup> que l'Ae a déjà soulignée dans son premier avis.

<sup>6</sup> « 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 ».

<sup>7</sup> « 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 ».



## Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

Le mémoire en réponse ajoute un encadré d'analyse de ces conséquences. Elle estime que « *le schéma de cohérence territoriale Sud Gard constitue un document opposable que les communes doivent respecter. Ainsi la limitation de consommation foncière permettra d'assurer une certaine maîtrise du développement de la périurbanisation possible liée au projet du Conîmes* ». Selon le mémoire en réponse, l'extension permise serait de 326 ha à l'échelle de Nîmes Métropole, dont 46 ha pour Nîmes. L'Ae considère néanmoins que la preuve n'est pas faite, dans cette réponse, que ce projet, qui présente de nombreux points d'échange, ne soit un puissant accélérateur de l'étalement urbain.

De surcroît, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme concernés n'intègre pas la volonté de compacité urbaine inscrite dans les orientations de la politique d'absence d'artificialisation nette et dans les objectifs de réduction de l'autosolisme, tant dans le scénario de référence que dans le scénario projet.

## 2 Conclusion

Dans son premier avis, l'Ae concluait que de nombreux éléments manquaient pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur, nécessaires pour pouvoir déroger à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées. Alors que ce projet correspond à des enjeux de circulation locale et de desserte de territoires à proximité, il pourrait porter atteinte à des espèces et habitats naturels à enjeu européen. Le mémoire en réponse n'apporte pas d'éléments nouveaux en termes de protection de la biodiversité et d'atténuation du changement climatique : les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont insuffisantes pour prendre en compte ces enjeux de façon proportionnée aux atteintes du projet. Le mémoire en réponse confirme l'incohérence de plusieurs hypothèses et, en corollaire, de plusieurs conclusions, tout particulièrement celle relative au bilan des avantages et des inconvénients socioéconomiques du projet.