

Collectif Développement Durable en Uzège – Pont du Gard

Uzès le 18 mars 2009

Contribution à l'enquête d'utilité publique et parcellaire sur la création d'une voie de liaison entre les RD 979 et 981 (Mayac / Mèze)

Le Collectif pour le Développement Durable en Uzège - Pont du Gard regroupe treize associations locales à vocation environnementale, dont certaines sont agréées environnement. Ces associations coordonnent leurs efforts en intervenant dans la vie publique locale pour la mise en œuvre des sept objectifs de leur Pacte pour le Développement Durable en recherchant la concertation avec les élus locaux et en les soutenant dans leurs actions en faveur du Développement Durable. Parmi ces sept objectifs, l'un concerne plus particulièrement les transports : Objectif n° 4 - Mettre en œuvre une véritable Politique des Transports. Les propositions de cet objectif sont reprises et développées dans le complément intitulé « Politiques des transports » annexé en fin de la présente Contribution.

Après avoir étudié attentivement le dossier, les associations du Collectif ont souhaité apporter leur présente contribution à l'enquête publique pour la liaison entre les RD 979 et 981 (Mayac / Mèze), en reprenant les interrogations sur ce projet des habitants d'Uzège – Pont du Gard, impatientes de voir s'améliorer les conditions de circulation dans la traversée de la ville d'Uzès, mais également soucieux de développement durable et de protection de l'environnement.

1 Contexte général du projet - Contournement d'Uzès

Comme le montrent tous les documents émis tant par la ville d'Uzès et la CCU que par le Département, il convient de situer ce projet dans le contexte plus général du projet de **contournement d'Uzès** (voir notamment en dernière page de notre document, le plan de ce projet extrait d'une publication de la mairie d'Uzès).

En l'absence de plans de déplacements élaborés par chacune des collectivités territoriales concernées (ville d'Uzès, Communauté de Communes de l'Uzège, Syndicat Mixte du SCoT, Pays et Département), celles-ci ont décidé d'étudier ensemble, sous la conduite du Conseil Général, un **Plan de Déplacements du Secteur d'Uzès** (PDSU). La **municipalité d'Uzès** fait partie du Comité Technique et du Comité de Pilotage de ce projet.

Dans le but de fournir les éléments nécessaires à la définition de nouveaux aménagements d'infrastructures, cette étude du PDSU comporte les volets suivants :

- le recueil et l'analyse des données en matière de déplacements (campagnes de comptage, enquêtes origine-destination, analyse des données)
- des simulations de répartition des trafics suivant les aménagements et scénarios de réalisations envisagés.

- la confrontation des solutions d'infrastructures envisagées et le phasage des investissements

Les conclusions de cette étude initialement prévues pour février ont été reportées à avril 2009, date très proche de celle de la clôture de l'enquête publique.

Elles permettront de valider la pertinence de la construction des différents tronçons envisagés pour le projet de contournement d'Uzès, dont la maîtrise d'ouvrage a été répartie comme suit entre les collectivités territoriales concernées:

- route de Bagnols / route de Remoulins (par St-Maximin) : CCU
- route de Bagnols / route d'Alès comprenant la liaison Mayac – Mèze qui nous intéresse ici : ville d'Uzès
- route d'Alès / route de Remoulins (tronçon ouest et sud) : département

C'est dans le cadre de cette répartition que la ville d'Uzès a pris en compte le projet de liaison Mayac – Mèze. S'agissant donc d'un **tronçon du contournement d'Uzès**, l'étude de ce projet s'inscrit dans le contexte du **programme général de travaux** de ce contournement au sens de l'Article R122-3, IV Code de l'Environnement et du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 modifié, contrairement à ce qui est considéré dans le dossier d'enquête publique qui affirme que cette « liaison est engagée avant toute réflexion globale sur le développement de nouvelles infrastructures visant à réorganiser les flux de véhicules autour d'Uzès ».

2 Utilité publique du projet

Pour s'assurer de la pertinence de la réalisation de ce tronçon, il convient de vérifier que le contournement répond effectivement à un besoin, que sa localisation est la meilleure option et que sa chronologie de réalisation est conforme au phasage retenu dans le PDSU.

21 Nécessité et opportunité de la construction du contournement d'Uzès

Seules les conclusions de l'étude du PDSU permettront de trouver des solutions aux différentes questions posées par les problèmes de circulation dans la ville d'Uzès : trafic de transit, passage des PL en centre ville, stationnement des véhicules venant en centre ville, prise en compte des modes de transports doux et transports en commun, etc.... A ce jour, le PDSU n'étant ni terminé, ni validé, la nécessité et l'opportunité de la construction de cette voie ne peut être établie.

22 Localisation du contournement d'Uzès

Pour la même raison que ci-dessus (PDSU non terminé et non validé), il est également impossible de se prononcer sur ce point. L'étude d'une infrastructure de l'importance du contournement d'Uzès doit, en effet, proposer plusieurs alternatives et les comparer entre elles, notamment au niveau de leur impact environnemental et de leur coût.

23 Calendrier de réalisation

L'un des objectifs du PDSU étant précisément de définir le « phasage des investissements » pour le contournement d'Uzès, la décision de construire le tronçon Mayac – Mèze ne doit pas être prise dans l'immédiat. La décision de réalisation de la liaison proposée doit s'inscrire dans un processus logique et ordonné tenant compte de l'ensemble de son contexte, sans perte de temps, ni précipitation. Les conclusions du PDSU devant être rendues publiques en avril

prochain, la légitime impatience de certains habitants devrait pouvoir être satisfaite rapidement.

Ainsi, pour confirmer l'**utilité publique** de la construction de la liaison Mayac / Mèze, il convient d'attendre les **conclusions prochaines de l'étude du PDSU**. Ce court délai pourrait être utilement mis à profit pour lever l'ambiguïté de l'avenir des zones adjacentes au projet, classées N (naturelles) ou A (agricoles) dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et que l'étude d'impact destine à la construction en précisant que les « contraintes de voisinage apparaissent limitées, bien que l'essentiel du tracé traverse des zones à vocation urbaine ».

3 Aspects techniques du projet

31 Caractéristiques géométriques - Profils en travers types

Curieusement, les deux sections du tronçon Mayac – Mèze séparées par le futur rond-point du Pas du Loup présentent des profils en travers types différentes : la première partie entre la RD 981 et le futur rond-point du Pas du Loup est dotée d'une chaussée de 2 x 3,50 m (chaussée type rase campagne) et de deux trottoirs revêtus de 2 m de large avec bordure (type urbain), tandis que l'autre section entre le rond-point du Pas du Loup et la RD 979 (Mayac) a une chaussée de 2 x 3,00 m (type urbain) et deux accotements enherbés de 1,75 m de large (type rase campagne), sans trottoir. Ce mélange des genres permet de s'interroger sur la cohérence des caractéristiques techniques, entre les deux tronçons étudiés et avec les préconisations du Département pour les autres tronçons. Les concepteurs du projet semblent n'avoir pas voulu prendre parti entre un projet urbain et un projet type rase campagne. Cela est-il dû à l'incertitude concernant l'avenir des zones de terrains adjacentes, actuellement classées naturelles (N) ou agricoles (A) dans le PLU, alors que le dossier d'enquête publique leur confère une vocation urbaine (voir § 2 ci-dessus) ?

De plus, dans un souci d'économie, les emprises du projet ont été réduites au minimum, interdisant toute plantation d'arbres ou arbustes le long des voies ou en séparation avec les cheminements doux. Il est à noter que la section courante de la voie sera fortement rétrécie en arrivant au rond-point du Mas de Mèze, actuellement en construction : la largeur disponible totale de 8 m entraînera une réduction ponctuelle des caractéristiques.

32 Profil en long

Le profil en long du projet suit de très près le terrain naturel sans volonté d'en atténuer les irrégularités. Celles-ci généreront des pentes et rampes importantes (jusqu'à un maximum de 6 %) et des pertes visuelles de tracé préjudiciables à l'esthétique générale du projet, ainsi qu'à la fluidité et à la sécurité du trafic. La rampe de 6 % provoquera le ralentissement des PL en phase de redémarrage après le passage du rond-point et entraînera un surcroît de pollution (gaz d'échappement et bruit), ainsi qu'un très fort ralentissement du trafic.

4 Développement durable et politique de transports

41 Politique des transports

A la lumière des conclusions du PDSU, il conviendra de faire un bilan des projections de trafics routiers afin de vérifier la nécessité de réalisation d'une nouvelle infrastructure et de s'assurer qu'elle ne créera pas plus de besoins de transport qu'elle n'est censée en écouler. Voir le complément « Politique des transports » annexé en fin de la présente Contribution.

42 Modes de transports doux

Certains profils en travers types mentionnent des pistes cyclables, d'autres des trottoirs et d'autres des accotements enherbés. Il ne se dégage aucune solution de continuité dans le traitement des cheminements piétons et cyclistes. Lorsqu'ils apparaissent, ils sont en bordure de route et ne sont pas physiquement séparés des chaussées par un alignement de végétation ou tout autre dispositif de sécurité.

42 Transports en commun

Il n'est fait référence à aucune prise en compte des transports en commun. Notamment, il n'est pas prévu d'arrêts de bus en site propre (ou de réservation d'emprises pour leur réalisation ultérieure), ce qui provoquera des arrêts ponctuels de circulation. Il est particulièrement regrettable que ces deux modes de transports durables, fréquemment utilisés par les élèves du Collège de Mayac tout proche, n'aient pas été réellement pris en compte dans la définition du projet. Un complément d'étude reprenant les prochaines conclusions du PDSU est donc nécessaire pour intégrer toutes les exigences du développement durable et assurer la cohérence avec les autres tronçons du contournement d'Uzès.

5 Intégration au site

51 Rappel des recommandations du SCoT pour l'aménagements paysager des routes

Nous rappelons ci-après les nombreuses recommandations de la **Charte paysagère du SCoT Uzège – Pont du Gard** sur ce sujet : ... « Réimplantation d'alignements d'arbres le long des axes de communication dans le respect de la sécurisation des déplacements.. Les alignements de platanes bordant les routes mettent en valeur les entrées de villes et villages...Ces alignements d'arbres sont à protéger et à réimplanter lorsque cela est possible... Qualifier la route comme un espace public par création de trottoirs et aménagement de liaisons cyclistes, plantations d'arbres et d'arbustes... Mettre en place le paysage végétal avant d'accueillir le bâti... Soigner le passage des infrastructures nouvelles...Conforter le paysage de nos routes... Restaurer le patrimoine arboré des routes (préservation, gestion et replantation des alignements d'arbres le long des routes). Valoriser les routes menant à Uzès en restaurant le patrimoine arboré... Dessiner le projet en traitant l'aspect paysager en même temps que l'aspect technique routier. Acheter l'emprise foncière nécessaire au traitement ou planter... »

Le **Documentation d'Orientations Générales (DOG)** du SCoT qui a valeur prescriptive et a été voté en début 2008 à l'unanimité des élus locaux accompagne ces recommandations : « Préserver les structures végétales, en particulier dans les aménagements d'infrastructure (alignements d'arbres le long des routes principales) ou dans les futures zones à urbaniser... »

52 Recommandations du SCoT pour l'aménagement des entrées de villes et villages

Le SCoT préconise de « Valoriser les entrées des villes et villages...Encourager la création de circulations douces... La qualité des entrées et des traversées de villes et de villages constitue un axe fort du projet territorial. Le SCoT invite les communes à étudier le paysage de leurs entrées de ville afin de valoriser ces espaces et de définir des stratégies d'aménagement pour favoriser une **transition réussie** entre l'espace bâti et l'espace agricole ».

53 Recommandations du SCoT pour les points de vue remarquables

« Prendre en compte les vues panoramiques sur les villes et villages...valoriser les points de vue remarquables... »

54 Intégration au site du projet

En vue de minimiser les acquisitions de terrains, l'intégration au site du projet a été réduite au minimum. Elle se limite à l'engazonnement des accotements et bassins de rétention, à la plantation de quelques cyprès sur le rond point du Pas du Loup et au prolongement du merlon du rond-point de Mayac totalement inefficace en raison de sa très faible hauteur. Bien que l'étude d'impact souligne la grande qualité paysagère de la plaine agricole et des entrées de ville par les RD 981 et 979, le point de vue remarquable depuis le bord du plateau de Belvezet sur la route de St Ambroix, mentionné dans la Charte Paysagère, n'a pas été intégré dans la définition du « domaine d'étude » de l'étude d'impact. Le coût de l'intégration au site (50.000 euros) représente **moins de 2,5 % du coût total** du projet. Notamment, il n'est prévu aucune plantation d'arbres ou d'arbustes, ni de véritable aménagement paysager, contrairement aux recommandations très spécifiques du SCoT concernant les routes, les entrées de villes et les futures zones à urbaniser. Nous qui jouissons en été de l'ombre bienfaisante des platanes plantés par nos ancêtres place aux Herbes, sur le boulevard circulaire et sur l'esplanade, que répondrons-nous à nos enfants qui nous questionneront sur notre participation à l'embellissement paysager de notre ville ?

6 Etude d'impact

Contrairement à l'Article R122-3, IV du Code de l'Environnement qui stipule que « lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** », le dossier d'enquête limite le domaine d'étude et la bande d'étude à des zones très limitées autour du tronçon Mayac – Mèze et précise que « l'étude d'impact (de ce tronçon) tient lieu d'appréciation des impacts du programme ». Cette étude ne comprend donc pas, pour l'ensemble du contournement, les volets spécifiques aux infrastructures de transports prévus dans l'article L122-3 du Code de l'Environnement : « analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ». L'étude d'impact n'apparaît donc pas conforme au Code de l'Environnement.

Dans cette vision très restrictive, cette étude très succincte ne fait ressortir aucune nécessité d'aménagements pour diminuer les nuisances apportées aux propriétés riveraines, sauvegarder la qualité des paysages et de l'environnement, mettre en valeur les entrées de ville, et préparer le paysage à une éventuelle future urbanisation de la zone, contrairement aux recommandations de la Charte Paysagère du SCoT. En parlant « d'absence d'enjeu sur le patrimoine culturel et historique », l'étude d'impact s'affranchit facilement de l'intérêt architectural du Mas Vieux tout proche et du contexte général de la ville d'Uzès qui vient d'obtenir le label « ville d'art et d'histoire ». Aux yeux des uzétiens, cette nouvelle reconnaissance de la valeur du patrimoine architectural et historique de leur ville, s'ajoutant à la récente extension du secteur sauvegardé justifie pleinement une **plus grande ambition** pour son aménagement, même dans ses zones périphériques. Enfin, il conviendrait que soit porté attention aux informations données par d'anciens uzétiens signalant la présence d'un ancien cimetière des lépreux sur le site de la nouvelle voie.

7 Financement du projet

Avec les caractéristiques minimales retenues, le coût de réalisation du projet est estimé à deux millions d'euros, sans les acquisitions de terrains. La participation du Département étant conditionnée au respect de ses spécifications techniques, le lancement de ce projet, avant les conclusions du PDSU et l'accord définitif du Département, fait courir un risque aux finances municipales. Les uzétiens préféreraient, sans aucun doute, un projet ambitieux cofinancé par le Département plutôt qu'un projet au moindre coût entièrement à leur charge.

8 Concertation avec les habitants et les associations

L'élaboration d'un projet durable de contournement d'Uzès doit être, pour la municipalité, l'occasion de mettre en place, la procédure de **concertation** avec les associations et les habitants, préconisée par l'Association des Maires de France dans sa **Charte des Maires pour l'Environnement**.

De son côté, le Conseil Général, lors de ses échanges avec notre Collectif à l'occasion des journées d'études « Gard Durable » avait affirmé la volonté de « concertation et d'implication citoyenne constituant les bases de **la nouvelle gouvernance des projets** » du Département. Plus particulièrement, dans le cahier des charges du PDSU, ce dernier avait explicitement prévu que les associations de protection de l'environnement, comptées parmi les « personnes ressources à prendre en compte, seraient contactées et/ou rencontrées » à l'occasion de cette étude. Notre Collectif appelle donc le Département à mettre en pratique ces bonnes orientations en impliquant les associations dans l'étude du PDSU et en leur donnant largement accès aux conclusions des enquêtes de circulation.

Ce sujet complexe de la politique des transports montre également combien le dialogue et le consensus entre les élus des différentes collectivités territoriales sont indispensables à la conduite des projets intercommunaux d'infrastructures nécessaires au développement de l'Uzège - Pont du Gard.

9 Conclusion

Dans l'attente des conclusions du PDSU, l'**utilité publique** du contournement d'Uzès ne peut être valablement établie, pas plus que l'opportunité de la création de la voie de liaison entre la RD 979 et la RD 981.

Pour être à la hauteur des ambitions de la ville d'Uzès, le projet final devra prendre en compte les exigences du **développement durable**, notamment pour ce qui concerne les transports en commun et les modes de déplacements doux, ainsi que les recommandations de la Charte Paysagère du SCoT pour l'**aménagement paysager et l'intégration au site**.

La procédure d'enquête publique devra ensuite intégrer une appréciation des impacts de l'ensemble du **programme de contournement d'Uzès**, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement.

Complément « Politique des Transports »

à la Contribution du Collectif pour le Développement Durable

1 Objectif n° 4 du Pacte pour le Développement durable : Mettre en oeuvre une véritable Politique des Transports

L'objectif n° 4, comme chacun des sept objectifs du Pacte pour le Développement Durable fait l'objet d'un constat et des propositions concrètes :

Le constat

Les énergies fossiles s'épuisent. Le « tout-voiture » mal maîtrisé détruit irrémédiablement l'environnement et peu d'alternatives lui sont proposées. Le choix des infrastructures doit être analysé à la lumière d'études de trafic.

Nos propositions

- **Définir une politique des transports** fondée sur une étude, préalable à tout projet, des transports à l'échelle du Pays reposant sur **une identification des bassins de vie**, une **analyse fine des trafics** (notamment par des enquêtes origine/destination),
- **Faire une large place aux transports doux** (pistes cyclables, cheminements piétons) et aux transports **collectifs** en anticipant le renchérissement des transports individuels.
- **Ne retenir que les projets** d'infrastructure nouvelle qui ne créent pas plus de besoins de transports qu'ils ne sont censés en écoulés. **Réserver** en amont les **emprises foncières**.

2 Politique des transports

Avant tout avis sur tout projet, les associations du Collectif pour le Développement Durable souhaitent avoir accès aux études de trafic qui ont été menées, pour les analyser et les valider. Elles souhaitent également que les bassins de vie et les bassins économiques tels que définis par les centres de recherches qui travaillent pour le MEEDDAT soient identifiés et définis à l'échelle du pays pour pouvoir mesurer l'impact de nouvelles infrastructures en terme d'accroissement de trafic, ce qui n'est pas l'objectif du développement durable.

Par ailleurs, le constat sur la circulation à l'intérieur d'Uzès, qui est à la base de la décision de contournement, n'a pas fait l'objet d'un véritable audit. Nous sommes convaincus, surtout à la lumière des quelques informations que nous avons recueillies qui précisent que près de 70 % des personnes restent à Uzès et ne contournent pas la ville, qu'un plan de circulation valorisant les parkings (créés à juste titre aux abords de la commune) par un accès doux et sécurisé au centre ville, serait de nature à résoudre une partie importante des encombrements.

La crise actuelle montre bien l'incertitude relative aux prévisions, et surtout, par le constat de la réduction des trafics, nous donne plus de temps pour rechercher les meilleures solutions dans le dialogue avec toutes les parties.

Le problème des camions traversant Uzès ne doit pas être pris comme la principale motivation au contournement. D'autres communes du département comme Lunel, ont réussi à résoudre

ce problème en réunissant toutes les parties prenantes et en imposant de nouveaux trajets aux camions.

C'est donc après avoir clarifié tous ces points que le projet de contournement pourra être envisagé, s'il est encore justifié. A ce moment là, il faudra offrir plusieurs scénarios pour permettre de véritables choix.

Tous les éléments évoqués ci-dessus s'insèrent particulièrement dans la démarche du développement durable que nous soutenons. Ainsi, les risques liés à la réalisation d'un contournement routier d'Uzès sont très élevés et totalement irréversibles, à la lumière des contournements déjà réalisés en France :

- Création d'un trafic local, qui n'existait pas, entre les différents bassins de vie locaux, générant une nouvelle augmentation des rejets de GES et conduisant à de nouveaux embouteillages,
- Création autour du contournement d'une nouvelle urbanisation. La DDE a, en effet, affirmé, lors des premières Rencontres du Pont du Gard (colloques organisés par l'association l'Uzège sur divers thèmes liés au développement durable) qu'on n'avait jamais pu empêcher une urbanisation lors de la création d'une nouvelle infrastructure,
- Génération de nouveaux commerces proches du trafic de cette voie de contournement et appauvrissement du centre ville avec dépérissement des commerces.

Ces trois conséquences sont malheureusement bien connues des spécialistes.