

DÉPARTEMENT DU GARD

**ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE DU PROJET DE
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES**

**MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME
DES COMMUNES
DE NÎMES, MILHAUD ET CAVEIRAC**

CLASSEMENT DES VOIES

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

06 février 2023 au 09 mars 2023

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

GLOSSAIRE	6
RAPPORT D'ENQUÊTE	9
1. GÉNÉRALITÉS.....	9
1.1 CADRE GÉNÉRAL DU PROJET	9
1.2 OBJET DE CETTE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	10
1.2.1. Concernant la DUP du projet CONIMES.....	10
1.2.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac .	11
1.2.3. Concernant le classement des voies.....	11
1.3 CADRE JURIDIQUE	11
1.3.1. Concernant la DUP du projet CONIMES.....	11
1.3.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac .	12
1.3.3. Concernant le classement des voies.....	12
1.3.4. Concernant l'enquête publique unique.....	12
1.4 PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP DU PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES	12
1.4.1. Descriptions et caractéristiques du projet.....	12
1.4.1.1. Périmètre d'étude arrêté en 2019	12
1.4.1.2. Variante de fuseaux étudiées.....	13
1.4.1.3. Description générale des infrastructures.....	14
1.4.2. L'étude d'impact.....	15
1.4.2.1. Le milieu physique	16
1.4.2.2. Le milieu naturel.....	17
1.4.2.3. Le milieu humain.....	18
1.4.2.4. La vulnérabilité du projet face au changement climatique.....	18
1.4.2.5. Les mesures ERC retenues	19
1.4.2.6. Les effets sur l'urbanisation	20
1.4.3. L'étude de trafic.....	20
1.4.3.1. Objectifs de l'étude	20
1.4.3.2. Caractéristiques du modèle de trafic.....	20
1.4.3.3. Les scénarios d'aménagement.....	22
1.4.3.4. Impact du CONIMES sur le mouvement A54/A9 Montpellier.....	24
1.4.3.5. Niveau de service des bretelles de l'échangeur A9/CONIMES.....	24
1.4.3.6. Estimation du trafic aux heures de pointe et test de MES.....	24
1.4.4. L'étude hydraulique.....	25
1.4.4.1. Contexte de l'étude.....	25
1.4.4.2. Fonctionnement hydraulique en état actuel.....	25
1.4.4.3. Modélisation en état-projet et dimensionnement des ouvrages hydrauliques.....	26
1.4.4.4. Assainissement routier	27
1.4.5. L'étude air santé	27
1.4.5.1. Contexte réglementaire :	28
1.4.5.2. Les critères de la qualité de l'air :	28
1.4.5.3. Les Évaluations des Risques Sanitaires (ERS)	29
1.4.5.4. Conclusion.....	29
1.4.6. L'étude acoustique	29
1.4.6.1. Etat initial	29
1.4.6.2. Incidences du projet.....	30
1.4.6.3. Mesures de réduction	30
1.4.7. L'étude préalable agricole	31

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

1.4.7.1.	État actuel.....	31
1.4.7.2.	Impact du projet	32
1.4.7.3.	Éviter et réduire les effets négatifs	33
1.4.8.	L'évaluation socio-économique.....	33
1.4.8.1.	Les dynamiques qui influencent la demande de déplacements	33
1.4.8.2.	L'offre de transports et déplacements (2017)	34
1.4.8.3.	Perspectives d'évolution.....	35
1.4.8.4.	Analyse monétarisée.....	35
1.5	PRÉSENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DES COMMUNES DE NÎMES, MILHAUD ET CAVEIRAC	36
1.5.1.	Cadre spécifique aux infrastructures routières	36
1.5.2.	PLU NÎMES.....	37
1.5.3.	PLU MILHAUD.....	38
1.5.4.	PLU CAVEIRAC.....	39
1.6	PRÉSENTATION DU CLASSEMENT DES VOIES EN ROUTE EXPRESS	40
1.7	BILAN DE LA CONCERTATION DE 2017	41
1.8	ENSEMBLE DES PIÈCES PRÉSENTES DANS LE DOSSIER	42
1.8.1.	Concernant la DUP du projet CONIMES.....	42
1.8.2.	Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac	45
1.8.3.	Concernant le classement des voies.....	45
2.	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	46
2.1	<i>Désignation de la commission d'enquête</i>	46
2.2	<i>Arrêté d'ouverture</i>	46
2.3	<i>Réunions diverses et visite des lieux avec le maître d'ouvrage</i>	47
2.4	<i>Mesures de publicité</i>	54
2.4.1.	Avis dans la presse régionale et locale	54
2.4.2.	Contrôle de l'affichage réglementaire.....	54
3.	DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	56
3.1	<i>Permanences de la commission d'enquête</i>	56
3.2	<i>Climat de l'enquête</i>	62
3.3	<i>Clôture de l'enquête et comptabilisation des observations</i>	64
4.	SYNTHÈSE DES AVIS DES COLLECTIVITÉS ET REPONSES DU M.O.	65
4.1	<i>La Région Occitanie – lettre du 24 janvier 2022</i>	65
4.2	<i>Conseil Département du Gard – lettre du 24 janvier 2022</i>	65
4.3	<i>Nîmes Métropole – délibération du conseil communautaire du 31/01/22</i>	66
4.4	<i>Alès Agglomération – lettre du 17 février 2022</i>	67
4.5	<i>Commune de Nîmes – lettre du 5 janvier 2022</i>	67
4.6	<i>Commune de Milhaud – délibération du CM le 27 janvier 2022</i>	67
4.7	<i>Commune de Caveirac – délibération du CM du 21 janvier 2022</i>	68
4.8	<i>Avis de la CDPENAF – Lettre du service économique agricole du 13/10/22</i>	68
4.9	<i>Avis de l'Autorité environnementale – 21/07/22</i>	69
5.	ANALYSE DES OBSERVATIONS	72
5.1	<i>Observations des personnes privées</i>	72
5.1.1.	Répartition des contributions.....	72
5.1.2.	Thème : Trafic.....	74
5.1.2.1.	Analyse du trafic avec avis favorable au contournement :	74
5.1.2.2.	Analyse du trafic avec avis défavorable au contournement	75
5.1.3.	Thème : Alternatives au projet	79
5.1.3.1.	Propositions de Caveirac Vaunage (1040).....	80
5.1.3.2.	Contribution 1339 du conseil syndical de la copropriété des Hauts de Nîmes	81
5.1.3.3.	Synthèse des autres alternatives au CONIMES énoncées par le public	82

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

5.1.3.4.	Alternatives au tracé - variantes nord CONIMES	83
5.1.3.5.	Axe RD40 Vaunage.....	84
5.1.4.	Thème : Ouvrages d'art	86
5.1.4.1.	Giratoire E2SUD : Zone Saint Césaire	86
5.1.4.2.	BARREAU SUD : Giratoire CONIMES sur Milhaud.....	87
5.1.5.	Thème : Urbanisation/valeur foncière.....	88
5.1.5.1.	Inquiétude par rapport au développement de l'urbanisation	88
5.1.5.2.	Crainte de la perte de valeur de leurs biens	89
5.1.5.3.	Demandes d'informations personnalisées.....	90
5.1.6.	Thème : Information/Communication.....	93
5.1.6.1.	Avis sur la concertation de 2017	93
5.1.6.2.	L'information sur le projet mis à l'enquête n'a pas été suffisante.....	94
5.1.6.3.	Un dossier difficile à lire et insuffisant pour apprécier l'utilité publique du projet	94
5.1.6.4.	Des inexactitudes ou des manques déplorés	94
5.1.7.	Thème : Nuisances/Qualité de vie	100
5.1.7.1.	Le bruit.....	101
5.1.7.2.	La pollution atmosphérique	101
5.1.7.3.	Impact visuel.....	102
5.1.7.4.	Quelques avis des collectifs	102
5.1.7.5.	Incohérence du projet au regard de la lutte contre le changement climatique	103
5.1.7.6.	Un projet positif pour les riverains de la RN106 et les habitants du nord du Gard.....	104
5.1.8.	Thème : Économie/Coût	110
5.1.8.1.	Un atout pour le développement économique régional.....	110
5.1.8.2.	Une dépense inconsidérée, un gaspillage d'argent public.....	111
5.1.8.3.	Un coût environnemental inacceptable.....	112
5.1.8.4.	Les avantages socio-économiques ne sont pas assurés	112
5.1.8.5.	Le calcul du coût/avantages dénoncé par certains comme incohérent.....	112
5.1.8.6.	L'argent public pourrait être mieux utilisé.....	112
5.1.8.7.	L'impact du tracé sur le tissu économique.....	113
5.1.9.	Thème : Environnement	115
5.1.9.1.	Les contributions défavorables	115
5.1.9.2.	Les contributions favorables	117
5.1.9.3.	Les autres contributions sur l'environnement	118
5.1.10.	Thème : Risques.....	122
5.1.10.1.	Risque Incendie.....	122
5.1.10.2.	Risque Hydraulique	123
5.1.11.	Thème : Patrimoine	125
5.2	Questions de la commission d'enquête	127
5.2.1.	Questions A (liées à l'étude de trafic).....	127
5.2.2.	Question B.....	129
5.2.3.	Question C.....	129
5.2.4.	Question D.....	130
5.2.5.	Question E.....	130
5.2.6.	Question F.....	131
5.3	Commentaire de la commission d'enquête	131
ANNEXES AU RAPPORT DU CONIMES.....		133
DOCUMENT SEPARÉ.....		133
1.	DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NIMES PAGE 3	133
2.	ARRETE PREFECTORAL DE L'OUVERTURE DE L'EP PAGE 4.....	133
3.	PUBLICATIONS SUR ML, LA GAZETTE ET OBJECTIF GARD PAGE 12	133
4.	PV DU COMMISSAIRE DE JUSTICE 19/01, 07/02, 21/02 PAGE 19	133
5.	CERTIFICATS D'AFFICHAGES SUR LES 3 COMMUNES PAGE 29	133

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

6.	CONTRIBUTION DES EXECUTIFS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES PAGE 33	133
7.	PV DE SYNTHESE REMIS LE 17/03/23 PAGE 34	133
8.	LISTE DES NOMS AYANT DEPOSE UNE CONTRIBUTION PAGE 37	133
9.	AVIS COMPLEMENTAIRE DE L'AE DU 23/02/23 PAGE 50	133
10.	FICHE DU COI CONCERNANT LE CONIMES DU 24/02/23 PAGE 59	133
11.	COURRIER DREAL OCCITANIE DU 29/03/23 PAGE 60	133
12.	COURRIER CEP VERS MME LA PREFETE DU GARD 31/03/23 PAGE 62	133
13.	LETTRE DE MME LA PREFETE DU GARD 03/04/23 PAGE 63	133
14.	MEMOIRE EN REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE 07/04/23 PAGE 64	133

GLOSSAIRE

AEU : Autorisation Environnementale Unique

AIE : Agence Internationale de l'Energie

AME : Avec Mesures Existantes

AMS : Avec Mesures Supplémentaires

ANSES : Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail

AP : Arrêté Préfectoral

ATMO Occitanie : observatoire agréé pour assurer la surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la région Occitanie

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

BVP : bassin versant périphérique

CBS : Carte de Bruit Stratégique

CDPENAF : Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

CD30 : Conseil Départemental du Gard

CEP : Commission d'Enquête Publique

COI : Conseil d'Orientation des Infrastructures

CONIMES : Contournement Ouest de Nîmes

CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CERG : Centre d'Étude et de Recherche de Grenoble

COPIL : Comité de Pilotage

CPA : Contrat de Plan Autoroutier

CRPF : Centre Régional de la Propriété Forestière

DIT : direction des infrastructures de transport

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

DEP : Dérogation des Espèces Protégées

DFCI : Défense de la Forêt Contre les Incendies

DNN : Déviation Nord de Nîmes

DPN : dépense publique nette

DVA : Dossier de Voirie d'Agglomération

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

DREAL Occitanie : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement Occitanie

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EBC : Espace Boisé Classé

EBF : Espaces de Bon Fonctionnement

EE : Évaluation Environnementale

EI : Étude d'Impact

EMD : Enquête Ménage Déplacement

EP : Enquête Publique

ER : Emplacement réservé

ERC : mesures Éviter, Réduire, Compenser

ERS : Évaluations des Risques Sanitaires

GBA : Glissière en Béton Adhérente

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

IGEDD : Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable

MES : Mise En Service

MO : Maître d'ouvrage

OANC : Ouvrage d'Art Non Courant

OD : enquête Origine / Destination

OLD : Obligation Légale de Débroussaillage

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable

PDM : Plans de Déplacement des mobilités

PDU : Plan de déplacements urbains

PHE : Plus Hautes Eaux

PIG : Projet d'Intérêt Général

PL/jma : Poids-Lourd par jour moyen annuel

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNA : Plan National d'Action

PPA : Personnes Publiques Associées

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

Décision TA Nîmes E22000076 / 30

PPRI : Plan de protection des risques d'inondation
PRA : Petite Région Agricole
RNT : Résumé Non Technique
SAU : Surface Agricole Utile
SCoT Sud Gard : Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SNBC : Stratégie National Bas Carbone horizon 2050
SUP : Servitude d'Utilité Publique
TMJA : trafic moyen journalier annuel
TRI : taux de rentabilité interne
UGB : Unité Gros Bétail
uvp : unité de véhicule particulier
VAN-SE : valeur actualisée nette socio-économique
VL/jma : Véhicule Leger par jour moyen annuel
VP : Véhicule Particulier
VTR : Valeur Toxique de Référence
ZPENS : Zone de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles

RAPPORT D'ENQUÊTE

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 CADRE GÉNÉRAL DU PROJET

Le projet de voirie du Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) s'inscrit sur la commune de Nîmes et deux communes limitrophes dans l'Ouest : Caveirac et Milhaud. Initialement, l'objectif de cette infrastructure était de relier Alès par une déviation de 2 x 2 voies à partir de la RN106 vers un échangeur sur l'autoroute A9 situé dans le sud-ouest de Nîmes. À la suite d'études complémentaires, il est complété par un barreau jusqu'à la RNI13 avec 3 autres échangeurs pour des dessertes locales de l'ouest de Nîmes.

L'État est le Maître d'Ouvrage (MO) de ce projet et il est représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie).

Ce CONIMES constitue une infrastructure destinée à désaturer et requalifier la RN106 au droit de Nîmes (boulevard ouest de Nîmes sur 7 km) qui actuellement génère des dysfonctionnements et des nuisances. C'est une pièce essentielle du contournement urbain de Nîmes et de son réseau routier structurant.

Le CONIMES vise des objectifs multiples :

- Améliorer les déplacements régionaux en favorisant les échanges nord/sud avec un raccordement des flux à l'A9, à la RN113, vers l'aéroport de Nîmes Alès Camargue Cévennes et la gare TGV de Nîmes Pont du Gard ;
- Mieux organiser les déplacements dans l'ouest de Nîmes, désenclaver la zone industrielle de Saint Césaire et alléger le trafic de l'actuel échangeur A9 de Nîmes Ouest ;
- Assurer une cohérence globale des autres modes de transport avec le développement de transports en communs urbains ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN106 au droit de Nîmes avec une réduction des nuisances environnementales (pollution, bruit) et la mise en place de modes doux sur le boulevard Ouest ainsi que le report du trafic de transit poids lourds sur le CONIMES.

Les études et décisions antérieures à cette enquête publique sont :

- **7 juillet 1999** : arrêté ministériel inscrivant au dossier de voirie d'agglomération (DVA) le projet de contournement Ouest de Nîmes. Il est alors envisagé comme une infrastructure à caractère autoroutier destiné à alléger le trafic sur l'autoroute A9 et il est notifié comme un projet d'intérêt général (PIG) dans les documents d'urbanisme pour la réservation des emprises foncières. Le DVA est le précurseur des actuels Plans de

Déplacement des mobilités (PDM), depuis la récente Loi d'Orientation des Mobilités dit « loi LOM » de décembre 2019.

- **2000/2005** : études d'opportunités de la DDE avec définition d'un périmètre d'étude (Arrêté Préfectoral n°2005-201-11 du 20/07/05) et un sursis à statuer pour les opérations d'urbanisme. Le projet fait une longueur 12 km sur un tracé neuf et un nombre de voies à définir en fonction des simulations de trafic ;
- **2006** : sont soumis à enquêtes publiques le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Sud Gard approuvé le 10/12/19 et le Plan de déplacements Urbains (PDU) de Nîmes Métropole intégrant tous les deux le projet CONIMES ;
- **2008/2017** : la DREAL initie de nouvelles études en y associant les acteurs du territoire concernant les volets socio-économique, environnement et les études de trafic ;
- **27/02/17 au 07/04/17** : phase de concertation qui porte sur l'opportunité du projet, sur des variantes de tracé avec la proposition d'un aménagement préférentiel, sur des options d'implantation des échangeurs ;
- **2017/2021** : le périmètre d'étude est acté dans l'AP 30-2017.10.03-008. Un aménagement préférentiel est proposé en particulier au droit du raccordement avec la RD40 et avec l'A9, puis un barreau de raccordement CONIMES / RN113 est envisagé dans la continuité du tracé au sud-est de Milhaud.
- **2021/2022** : l'État acte la mutualisation du barreau de liaison entre le CONIMES et la RN113. C'est cette solution préférentielle qui est présentée à la présente enquête publique.

1.2 OBJET DE CETTE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

1.2.1. Concernant la DUP du projet CONIMES

Le contournement Ouest de Nîmes doit contribuer à l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble du secteur Ouest de Nîmes, en diminuant la saturation routière et en favorisant le transit entre Alès et l'autoroute A9. Sa mise en place doit permettre d'améliorer les déplacements régionaux, de structurer les déplacements à l'échelle du territoire nîmois, d'assurer la cohérence globale des systèmes de transport en faveur de l'intermodalité et d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN106 actuelle.

Ce projet de contournement est soumis à évaluation environnementale (EE) car les travaux sont susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement et la santé humaine. L'environnement doit être appréhendé dans sa globalité dans une étude d'impact (EI) en mesurant les effets prévisibles liés au projet et à proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser (mesures ERC) les impacts potentiels. A l'issue de cette enquête publique, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vaut déclaration de projet.

1.2.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Elle permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles L.153-54 et suivants pour les PLU des 3 communes. Ces articles précisent que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme. A l'issue de l'enquête publique, la DUP emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité consiste à apporter les modifications strictement nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement dans les diverses pièces contenues dans les documents d'urbanisme, notamment le règlement écrit qui fixe les règles applicables aux différentes zones en déterminant leur constructibilité, le règlement graphique qui permet, à travers des plans, de visualiser les différentes zones du PLU, la liste des emplacements réservés (ER) et les Espaces Boisés Classés (EBC).

1.2.3. Concernant le classement des voies

La procédure de classement au statut de voie express est régie par le code de la voirie routière. Ce classement concerne l'intégralité de la nouvelle route de 12 km entre la RN106 au nord et la RN113 au sud à l'exception des bretelles de raccordement à l'autoroute A9. Sur cette route express, la vitesse des véhicules sera limitée à 110 km/h sur la section normale et réduite aux abords des giratoires. L'accès à cette route express sera interdit à certaines catégories de véhicules et usagers circulant à vitesse faible.

1.3 CADRE JURIDIQUE

1.3.1. Concernant la DUP du projet CONIMES

Le cadre juridique de ce dossier est soumis aux textes suivants :

Code de l'environnement : articles L.122-1 à L.122-3-5, L.123-1 à L.123-19, L.124-1 et suivants, L.126-1, L.411-1 et suivants, R.122-1 à R.122-15, R.123-1 à R.123-27, R.126-1 à R.126.4, R.411-1 et suivants ;

Code de l'expropriation : articles L.110-1 et suivants, L.121-1 et suivants, L.122-1 et suivants, L.123-3, L.122-5, L.214-3, L.341.10, L.411-2R.112-4 à R.112-7, R.121-1 et R.121-2, R.111-1 et R.111-2, R.122-1 et suivants ;

Code forestier : articles L.311-1 et L.312-1 ;

Code rural et de la pêche maritime : article D.112-1-18 ;

Code des transports : article L.1511-1, L.1511-3, L.1511-4, L.1511-6, R.1511-1, R.1511-3, R.1511.4 ;

Décret n°84-617 du 17/07/84 relatif aux grands projets d'infrastructures ;

Décret n° 2013-1211 du 23/12/13 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;

Note technique du 27/06/14 relative à l'évaluation des projets de transport ;

1.3.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac

Le cadre juridique de ce dossier est soumis aux textes suivants :

Code de l'urbanisme : articles L.103-2 et suivants, L.153-54 et suivants, L.300-2, R.103-1 et suivants, R.153-14 et suivants, R.300-2.

1.3.3. Concernant le classement des voies

Le cadre juridique de ce dossier est soumis aux textes suivants :

Code de la voirie routière (route express et voirie nationale) : articles L123-1 et suivants, L.151-1 et suivants, R.123-1 et suivants, R.151-2 et suivants.

1.3.4. Concernant l'enquête publique unique

Cette enquête publique unique porte sur trois procédures qui font l'objet d'une seule enquête publique en application des articles L.123-6 et R.123-7 du code de l'environnement.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête seront séparées de ce rapport avec les titres suivants :

- Titre I : l'enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES ;
- Titres II/III/IV : la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- Titre V : le classement des voies.

1.4 PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP DU PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

1.4.1. Descriptions et caractéristiques du projet

1.4.1.1. Périmètre d'étude arrêté en 2019

Le Contournement Ouest de Nîmes est un projet s'inscrivant dans une dynamique de restructuration du réseau routier de la métropole de Nîmes. Depuis sa première mention en juillet 1999 avec une inscription au DVA, des études se sont attachées à analyser ses potentialités. La variante présentée à l'EP correspond à la solution préférentielle permettant de répondre à l'ensemble des objectifs poursuivis par le projet.

Le CONIMES est constitué d'une route nouvelle de 12,3 km environ avec des branchements en partie nord sur la RN106 et sur l'A9 au sud-ouest de Nîmes et des échangeurs avec les routes de Sauve (RD999) et de Sommières (RD40) et la RN113 au sud de Milhaud. Il franchit également la route d'Anduze (RD907) et la voie ferrée au nord du tracé. Le tracé est situé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières, l'A9 sur la commune de Milhaud et enfin la RN113 par le biais du barreau de liaison mutualisé.

1.4.1.2. Variante de fuseaux étudiées

Le périmètre d'étude a été divisé en 4 segments dès 2017. Dans chaque segment, une ou deux variantes de fuseau sont possibles et chacune pouvant se connecter à n'importe laquelle des options du segment suivant avec une analyse multicritère établie permettant de proposer un tracé optimal. Les contraintes majeures ont été : l'évitement des zones urbanisées et des reliefs trop accidentés, la compatibilité du projet avec les risques naturels et technologiques identifiés sur le terrain, l'évitement des espaces naturels, agricoles ou humains, à trop fort enjeu et sur lesquels les impacts du projet ne pourraient pas être réduits ou même compensés.

Le choix de la variante de fuseau s'est porté après analyse et examen des différents impacts sur :

- segment 1 : le plus au sud (raccordement A9). À la suite de la comparaison des variantes de tracé, c'est la variante Centre correspondant à la variante présentée à la concertation qui a été retenue ;
- segment 2 : le choix se porte sur la variante 2 la plus à l'Est : plus performante, moins impactante et moins onéreuse. Elle est la plus éloignée des zones denses habitées ; elle respecte les projets économiques, morcelle moins les territoires des communes de Milhaud et Caveirac et s'inscrit dans le maintien d'une coupure d'urbanisation entre Nîmes et Caveirac. Ce segment est aussi le plus compatible avec un barreau vers la RN113 ;
- segment 3 : la solution préférentielle est la variante 3 Ouest qui, malgré une longueur légèrement plus importante, présente l'avantage d'être plus éloignée des zones pavillonnaires des Dixmes ou des Hauts de Nîmes ;
- segment 4 : le choix se porte sur le tracé 4 Est accolé à la RD907, à la suite de l'abandon du projet urbain « porte Nord » de la commune de Nîmes en juillet 2018 (retiré du PLU) et au vu des enjeux écologiques et de l'équilibre déblais/remblais.



Périmètre d'étude en 2019



Tracé retenu à la suite de l'étude des variantes

1.4.1.3. Description générale des infrastructures

Les principales caractéristiques sont :

- profil à 2 x 2 voies sur un linéaire de 12,3 km sans aire de repos ;
- vitesse de référence : au nord de la RD40 110 km/h et au sud 70 km/h ;
- statut de route express sans accès direct avec des échangeurs dénivelés.

Le CONIMES, qui s'étend sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud, disposera de 5 échangeurs :

1/- avec la RN106 au nord. Cet échangeur, avec dénivellation du trafic Alès/Nîmes par le dessous, permettra ultérieurement la liaison avec le projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN) porté par le conseil départemental du Gard (CD30) ;

2/- avec la route de Sauve via un échangeur dénivelé de type losange avec 2 giratoires sur la route RD999 ;

3/- avec la route de Sommières sur la RD40 via un échangeur composé d'un giratoire dénivelé (trafic nord/sud par le haut), d'un giratoire de piquage sur la RD40 réaménagé

avec une dénivellation par le haut (sens Caveirac/Nîmes) et d'un barreau de liaison d'environ 500m entre ces 2 giratoires ;

4/- avec l'A9 Est et Ouest via un échangeur dénivelé situé à 3 km à l'ouest de l'échangeur existant avec l'A54 et Nîmes Ouest. Deux gares de péages (entrée et sortie d'autoroute) seront placées entre la RD40 et le diffuseur avec l'A9 ;

5/- avec un barreau à 2 x 1 voie et un échangeur sur la RN113 au sud-est de Milhaud, situé à environ 200 m dans le sud/ouest du giratoire actuel.

Le projet CONIMES comprend :

- 49 ouvrages d'art dont 6 ouvrages non courants (OANC) compatibles avec la circulation de convois exceptionnels d'une hauteur de 6 m. Ils permettent le passage des voiries existantes, des voies ferrées, des cours d'eau en assurant une transparence hydraulique des ouvrages, de la future voie verte et 4 passages faune ayant une ouverture variant de 3 à 6 m ;
- des ouvrages hydrauliques nécessaires à l'assainissement des plateformes routières créées, au passage des cours d'eau, au franchissement des thalwegs ;
- tous les rétablissements de communications, dont les pistes pour la défense incendie (DFCI) avec une modification pour la B12 (au sud de la RD999) ;
- des dispositifs de protection acoustique.

Le tracé évite au mieux les zones inondables et impacte le moins possible les milieux naturels à enjeux. Il tient compte de l'extension de la carrière et de la centrale photovoltaïque de Caveirac.

La pente a été limitée à 3% au maximum pour favoriser le confort des usagers, limiter leur consommation et la pollution des véhicules. La topographie du site implique des remblais de 19 m maximum et des déblais de 23 m de hauteur maximale. Les matériaux excédentaires ou impropres seront évacués en décharge.

Ce contournement ouest de Nîmes sera inscrit dans la catégorie des routes soumises à obligation légale de débroussaillage (OLD).

La mise en service est envisagée à l'horizon 2028, après 3 à 5 ans de travaux.

1.4.2. L'étude d'impact

La prise en compte des enjeux environnementaux fait partie intégrante des données de conception de ce projet rappelées tout au long de l'étude d'impact. Elles s'inscrivent dans l'objectif de réduction des impacts par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités.

La préservation du milieu naturel est un enjeu très fort qui semble avoir été totalement intégré au projet tout au long des différentes étapes de sa conception et jusqu'à la mise en service du CONIMES.

L'état initial de l'environnement a traité tous les thèmes concernés par la conception du projet : topographie, géologie, hydrologie, hydrographie, risque inondation,

mouvement de terrain et feux de forêts.

1.4.2.1. Le milieu physique

L'état des lieux :

- Au niveau géologique, il existe une contrainte forte au droit du site pollué sur la zone industrielle de Saint Césaire, concomitant aux calcaires karstiques du Nord et du Centre, puis de la zone de collision au Sud.
- Au niveau hydrologique, du fait du caractère karstique des réservoirs affleurants, la vulnérabilité des eaux souterraines de la garrigue nîmoise et de l'aquifère alluvionnaire de la Vistrenque au Sud de la RD40 est très forte ; elle est moyenne dans le secteur situé entre les RD999 et RD40.
Les enjeux de protection sont donc très forts au Nord du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes et dans le secteur au Sud de la zone d'étude ainsi qu'au niveau des périmètres de protection des captages en eau potable.
- Il est nécessaire d'assurer la protection des eaux souterraines en phase de chantier tout comme en phase d'exploitation.
- Au niveau du risque inondation, le projet interceptant des zones inondables, il existe une contrainte forte en termes d'organisation du chantier et de conception des ouvrages de franchissement ; et une contrainte modérée du fait de la nécessité de compenser les zones remblayées.
- Au niveau du risque de mouvements de terrain, la zone d'étude est dans un aléa faible, voire nul.
- Au niveau du risque feux de forêts, la majorité du secteur concerné est en zone « danger » ou « précaution forte » au PPRIF de la commune de Caveirac. Ceci impose de rétablir certaines pistes DFCI et un aménagement du projet routier en conséquence.

Les enjeux sont principalement liés à la topographie et aux traitements des eaux superficielles. Le relief marqué implique des contraintes dans la définition du tracé (pentes, déblais/remblais, paysages...). Elles ont été prises en compte dans la définition du projet afin d'éviter les secteurs les plus contraignants.

Les impacts du projet relatifs au milieu physique seront réduits significativement par la mise en place de mesures d'évitement et de réduction dès la phase chantier.

- Topographie et sols : optimisation du profil en long associé à la réutilisation des excédents de matériaux, déblais et remblais, le reste des déblais étant réutilisable sur d'autres chantiers.
- Eaux souterraines : la modification des écoulements liés au projet entraîne des besoins de compensation pour se prémunir des remontées de nappe. Le périmètre de protection éloigné des captages en eau potable sera évité par la mise en place d'un réseau de collecte étanche.
- Eaux superficielles : l'aménagement d'ouvrages de transparence hydraulique, les mesures de prévention de chantier contre la pollution chronique et accidentelle seront complémentaires à la mise en place d'un assainissement provisoire de chantier et du suivi de ces mesures par un coordinateur.
- Inondations : pour lutter au mieux contre l'accroissement du risque d'inondations lors de la phase chantier, il conviendra : d'éviter toute construction (base de vie) en zone inondable du PPRI ; de caler le calendrier des travaux en zone d'étiage ; d'aménager les ouvrages hydrauliques en

premier ; d'étancher le réseau pluvial ; de compenser les remblais en zone inondable, volume à volume et cote à cote. En phase d'exploitation, le risque inondation ne sera pas aggravé grâce à la mise en place de déblais de compensation et d'ouvrages hydrauliques de capacité suffisante en fonction de la configuration géographique.

- Un réseau pluvial étanche traitera la pollution chronique de la route et les écoulements périphériques.
- Les cours d'eau seront rétablis par la création d'ouvrages hydrauliques.
- Incendies de forêts : l'accroissement du risque d'incendie en phase chantier et exploitation, emporte le respect de l'arrêté préfectoral n° DDTM-SEF-2020-0071 du 15 juin 2020. Il nécessitera donc le rétablissement des pistes DFCI ainsi que la création et l'entretien d'une bande débroussaillée.

La totalité des contraintes ne pouvant être intégrées, certains impacts subsistent, liés à la modification de la topographie et des écoulements, à l'accroissement du risque inondation et au risque de pollution des eaux superficielles et souterraines.

1.4.2.2. Le milieu naturel

L'état initial a été étudié par thèmes : milieu forestier et garrigues, habitats naturels, faune, flore, zone humide et les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (EBF). Il ressort que les contraintes relatives au milieu naturel au droit de la zone d'étude sont fortes : ZNIEFF de type II (plateau Saint Nicolas) avec un lien écologique très fort avec l'aire d'étude ; ZNIEFF de type I et zones humides avec des liens faibles ou négligeables.

Les inventaires faune/flore réalisés ont permis d'identifier des enjeux importants de préservation de la biodiversité présente : habitats naturels, pelouses sèches et garrigues, espèces protégées de faune et de flore.

ESPECE CONCERNEE	ENJEU zone d'étude	OBSERVATIONS en général
FLORE PATRIMONIALE		
Euphorbe de Taurin	FORT	
Luzerne à fleurs unilatérales	TRES FORT	
Gazon du Brachypodiétum retusi	FORT	Partie Nord
Mosaïque de garrigues et gazon du Brachypodiétum retusi	FORT	Partie Nord
INVERTEBRES		
Arcyptère Languedocienne	FORT	
Hermite	FORT	
Dectique de Montpellier	FORT	
Lézard Ocellé	FORT	Très Fort en statut de protection
Psammodrome d'Edwards	FORT	
Cistude d'Europe	FAIBLE	Très Fort en statut de protection
CHIROPTERES		
Minioptère de Schreiber	MODERE	Très Fort en statut de protection

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Molosse de Cestoni	MODERE	Fort en statut de protection
Petit Murin	MODERE	Fort en statut de protection
OISEAUX		
Aigle de Bonelli	MODERE	Enjeu rédhibitoire en statut de protection
Busard Cendré	FORT	
Monticole bleu	FORT	
Tichodrome Echelette	FORT	
Pie-Grièche Méridionale	TRES FORT	
Pie-Grièche à tête rousse	FORT	

Des plans d'action nationaux (PNA) existent sur quelques espèces protégées.

Concernant les habitats, l'inventaire des ENS indique des enjeux très forts pour les garrigues de Nîmes et le camp des Garrigues, fort pour le Vistre moyen puis faible pour le reste de l'environnement local.

En zone Natura 2000, seul le camp des Garrigues est en lien écologique fort sur l'aire d'étude ; les autres secteurs restent en lien faible.

Le milieu forestier implique la nécessité d'un défrichement adapté des zones de chênaies vertes et d'arbustes méridionaux constituant la garrigue nîmoise.

La préservation des espaces de bon fonctionnement (EBF) constitue un enjeu de protection fort pour assurer les diverses fonctionnalités des cours d'eau. L'aire d'étude impacte 8 réseaux hydrographiques : du nord au sud, les ruisseaux de la Combe d'Audouf, de Vallongue, des Lauzières, de Rianse, des Jas, de la Combe d'Aynarde, La Pondre, le Bouldou.

Le choix du tracé a permis d'éviter dans la mesure du possible, les milieux naturels à enjeux.

- Les mesures d'atténuation, telles que passages à faune, respect du calendrier écologique, mise en défense de certains secteurs peuvent réduire de façon importante les impacts bruts.
- Les mesures compensatoires seront définies ultérieurement dans le cadre d'un dossier de demande de dérogation des « espèces protégées ».

Toutefois les impacts bruts sur la faune et la flore restent forts pour la majorité des taxons tels que définis par le projet du CONIMES, en particulier pour l'entomofaune et l'herpétofaune.

1.4.2.3. Le milieu humain

Les enjeux sur le milieu humain sont directement liés aux activités présentes sur la zone d'étude : activités économiques, agricoles et forestières (au demeurant très faibles), habitations diffuses, vestiges archéologiques et aux éléments du patrimoine culturel (capitelles, mazets et murs en pierre sèche), itinéraires de randonnée...

Le respect du cadre de vie au droit de la zone d'étude est un enjeu primordial qui a été pris en compte dès la définition du tracé du CONIMES.

1.4.2.4. La vulnérabilité du projet face au changement climatique

L'étude est basée sur le projet « ROADAPT » qui priorise les mesures d'adaptation

des infrastructures face au changement climatique avec :

- Un choix de la végétation adapté aux fortes chaleurs et aux longues périodes de sécheresse pour lutter contre la dégradation de la végétation et des aménagements paysagers aux abords directs de l'infrastructure ;
- L'utilisation de techniques et de matériaux nouveaux pour la fabrication d'enrobé tiède ;
- Le dimensionnement du réseau et des bassins de collecte pour avoir une capacité suffisante pour contenir une pluie d'occurrence centennale afin de limiter la pollution des abords liée à la surcharge du système de ruissellement de la route ;
- Les ouvrages d'art et de signalisation conformes aux normes liées à la résistance et aux effets du vent pour être protégés de tout dommage. La résistance face à l'augmentation des températures et des phénomènes climatiques extrêmes est une priorité ;
- La mise en place du chantier va générer des émissions de GES qui contribuent au changement climatique. Les mesures envisagées pour les limiter au maximum (choix de l'enrobé, aménagement paysagé...) permettront une diminution de 40 % des émissions.

1.4.2.5. Les mesures ERC retenues

Le projet génère des impacts positifs sur le milieu par une désaturation importante du réseau routier existant et futur, mais aussi la fluidification globale des déplacements sur la ville de Nîmes ainsi qu'à l'échelle de la métropole et du département. Il permet d'améliorer la qualité de vie des habitants du bassin nord du Gard mais aussi des communes [proches](#) de la RN106.

Le projet étant soumis aux risques naturels, mouvements de terrain, tempêtes, incendies et inondations, des mesures adaptées seront choisies.

- Pour le risque incendie, le débroussaillage aux abords des voies et une sensibilisation relative aux jets de mégots sur des panneaux tout en favorisant l'intervention des services de lutte contre l'incendie et en envisageant, le cas échéant, la fermeture des voies ;
- Les mouvements de terrain seront prévenus par le respect des prescriptions des études géotechniques et de l'Eurocode 1 ainsi que par la mise en sécurité des ouvrages hydrauliques ;
- En cas de tempête, les ouvrages d'art et de signalisation devront respecter les normes liées à la résistance et aux effets du vent.

Les effets négatifs sur le milieu humain, difficiles à éviter, seront compensés.

- Des dispositifs acoustiques pour réduire l'accroissement sonore lié à la présence de la nouvelle route.
- Les parcelles forestières, la surface défrichée et les surfaces agricoles directement impactées seront compensées.
- Les défrichements donneront lieu à une vente du bois au profit de l'ONF.
- Un accompagnement paysager encadrera la mise en place de la route et ses abords.
- Concernant le patrimoine archéologique (mazets et capitelles), un diagnostic débouchant sur des prescriptions sera effectué préalablement aux travaux.
- Les pierres du petit patrimoine détruit seront récupérées.

- Les lisières de boisement, les ripisylves et les zones de transition écologiques seront cicatrisées et valorisées.

1.4.2.6. Les effets sur l'urbanisation

La création de l'infrastructure va entraîner une modification spatiale. La desserte sera accentuée sur certaines zones et pourrait induire des développements de l'urbanisation. La création du CONIMES, créerait un « effet de coupure du territoire » et empêcherait l'extension de l'urbanisation.

Le PADD du SCoT affiche l'ambition de réduire la consommation foncière des espaces agricoles et naturels en encadrant le développement urbain :

- Préserver les espaces inconstructibles au travers des coupures urbaines, d'espaces protégés de la trame verte et bleue (TVB) et de la mosaïque agricole et forestière ;
- Exploiter les opportunités au sein des enveloppes urbaines existantes ;
- Imposer des objectifs de consommation foncière maximale par EPCI à l'échelle du territoire et pour l'habitat (habitat mixte) – 648 ha d'ici 2030.

Le CONIMES constituera une barrière efficace à l'urbanisation à l'ouest du tracé, étant bordé sur cette partie par des espaces inscrits comme des milieux naturels patrimoniaux et des corridors écologiques à préserver. Ceci permettra, a priori, de les protéger de toute forme d'urbanisation nouvelle.

1.4.3. L'étude de trafic

1.4.3.1. Objectifs de l'étude

Dans le cadre des études préalables au dossier de contournement ouest de Nîmes, une commande ministérielle en date du 23 avril 2015 a été exprimée au CEREMA pour cette étude de trafic.

Au droit de Nîmes, l'itinéraire actuel de la RN106, lié à la superposition des flux urbains, d'échange et de trafic qui génèrent des dysfonctionnements et des nuisances, atteint **40 000 véhicules par jour**. Le CONIMES doit assurer la déviation ouest de l'agglomération en remplacement de l'actuelle RN106. À la suite de la concertation publique de 2017, un point d'arrêt avec la Direction des Infrastructures de Transport publique (DIT) a permis le lancement des études préalables à partir du 6 juillet 2017. Un barreau au sud du contournement est intégré au projet d'étude de trafic, option validée par l'ensemble des acteurs locaux du territoire.

L'étude de trafic doit permettre à l'aide d'un modèle de trafic (réalisé en 2017 et en 2018) d'appréhender les effets du projet CONIMES sur les réseaux de transport du territoire d'étude. Il doit permettre de modéliser au mieux les trafics en situation future.

1.4.3.2. Caractéristiques du modèle de trafic

Estimé par des lois mathématiques, et exploité par le logiciel TransCad V8, il est basé sur des variables des choix de déplacement et s'appuie sur des données d'entrée d'offre et de demande exprimée en Véhicule Léger ou Poids-Lourds par jour moyen annuel

(VL/jma ou PL/jma). Il ne prend pas en compte un mode alternatif au véhicule particulier (VP) **jugé non significatif** car :

- faibles déplacements en transports collectifs (TC) au sein des communes objet de cette étude (entre 3 et 8 % en 2015),
- absence de concurrence pour les flux nord/sud entre VP et TC,
- organisation en étoile entre Nîmes et sa périphérie.

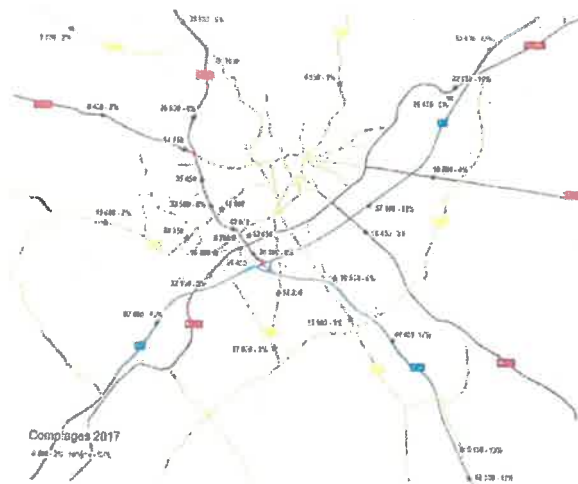
Le modèle construit prend en compte deux options :

- **option de référence** : situation prospective sans CONIMES ;
- **option de projet** : situation prospective avec CONIMES, tram-bus T1 vers Caissargues et aménagement de la ligne de tram T2 au niveau de l'avenue Kennedy et de la RD40.

Les enquêtes Origine-Destination (OD) ont été réalisées au printemps 2017 sur 2 semaines et 20 postes d'enquête, consolidées par une Enquête Ménage Déplacement (EMD) réalisée sur la métropole nîmoise en 2015. Les flux journaliers sont considérés symétriques OD et DO.

L'induction de trafic, définie comme un nouveau volume supplémentaire, est liée à un changement de comportement des usagers généré par une amélioration de l'offre. Le linéaire CONIMES rallonge le trajet de 5 km entre RN 106 et l'A54 au sud. La sensibilité de la demande à l'évolution des conditions de l'offre est **jugée non significative** et le calcul du trafic induit **peut être considéré comme négligeable**.

Pour l'aire d'étude et son réseau routier, il a été modélisé dans le logiciel plus de 650 arcs, tronçons aux mêmes caractéristiques : longueur, profil en travers, capacité, vitesse moyenne, etc. Les gestionnaires routiers ont transmis en 2017 les données de comptages en TMJA. Deux campagnes de comptages automatiques ont été réalisées en mai et juin 2017 ainsi qu'une complémentaire en avril 2018. Au total, 31 postes ont permis de recueillir les volumes du réseau routier pendant 7 jours consécutifs.



L'aire d'étude a été découpée en 89 zones selon trois niveaux de flux : transit, échanges et urbains. Les matrices de déplacement représentent 445 864 VL et 24 211 PL par jour injectés sur le réseau modélisé. L'affectation du trafic est basée sur l'algorithme

Prix/Temps (l'utilisateur préfère un itinéraire rapide). Des courbes Temps-Débits sont établies de manière expérimentale. L'entretien courant d'un VL est estimé à 0.109 €/2015/km. En général, les résultats d'affectation sont en cohérence avec les comptages observés (exception sur la section 29 – D640/avenue Kennedy – où l'écart relatif est de 19.9%). Le calage du modèle de trafic est considéré comme suffisant en le comparant à 5 trajets issus de Google Maps.

Le scénario AMS intègre l'évolution de l'offre de transport en termes d'infrastructures et de modes TC d'ici 2050 : + 60 % en agglomération, + 30 % hors agglomération, part du vélo multipliée par 5 et développement du covoiturage courte distance. Les arcs routiers sont donc reparamétrés pour tenir compte de ces aménagements.

Le scénario de référence est indépendant du projet CONIMES et correspond au contexte d'évolution future sans le projet. Sont pris en compte les autres projets routiers et les transports collectifs.

Trois variables modifient les scénarios d'évolution :

- les projections macroéconomiques (PIB/tête) et démographiques,
- l'évolution des coûts de circulation,
- l'évolution de l'offre de transport avec 2 scénarios de référence :
 - **Scénario AMS** (avec mesures supplémentaires) : Stratégie Nationale Bas-carbone (SNBC) avec objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. *C'est le scénario de référence pour l'évaluation des projets de transport ;*
 - **Scénario AME** (avec mesures existantes décidées avant juillet 2017). Il sert de test de sensibilité pour apprécier les effets d'un projet dans un contexte moins favorable à la diminution des émissions GES.

Pour l'évolution particulière de la demande en transport susceptible d'impacter le trafic sur le territoire d'étude, il sera appliqué des taux de croissance particuliers aux nouveaux trafics générés. Cela concerne l'urbanisation des trois communes (indicateur : nb VL généré/nb logement), les activités commerciales (indicateur : nb VL salarié généré/nb VL client) comme la Porte Ouest-Marché Gare, le petit Védelin, etc. Pour la nouvelle gare TGV de Nîmes-Pont du Gard, le trafic est prévu augmenter de + 49 % entre 2021 et 2040 en provenance des zones de chalandises environnantes, diminuant ainsi le trafic en centre-ville de Nîmes.

1.4.3.3. Les scénarios d'aménagement

L'**option de référence** correspond au cas où le projet ne serait pas réalisé, donc sans investissement.

L'**option de projet** comporte trois sections principales :

- au nord, de la RN106 jusqu'à l'échangeur avec la RD999 (4,98 km),
- au centre, entre la RD999 et la RD40 (5,62 km),



- au sud, jusqu'à la RN113 pour laquelle de nombreuses options d'aménagement ont été étudiées entre 2019 et 2021. En mai 2021, le « barreau mutualisé avec anse » appelé solution 5.2 (préférentielle) a été testé et validé par la DREAL car il limite les entrecroisements. Il permet les mouvements directs nord/sud et sud/nord par dénivellation et tous les mouvements au niveau du giratoire de la RD40.

Solution 5.2

Les résultats prenant en compte la solution 5.2 sont présentés en synthèse sur différentes sections en TMJA avec % PL à :

- 2 dates : 2028 (année de mise en service CONIMES) et 2048 (20 ans après) ;
- avec 2 options : référence ou projet avec solution retenue 5.2 ;
- avec 2 scénarios : AME ou AMS (SNBC 2050).

Pour 2028, les éléments issus du tableau de synthèse sont :

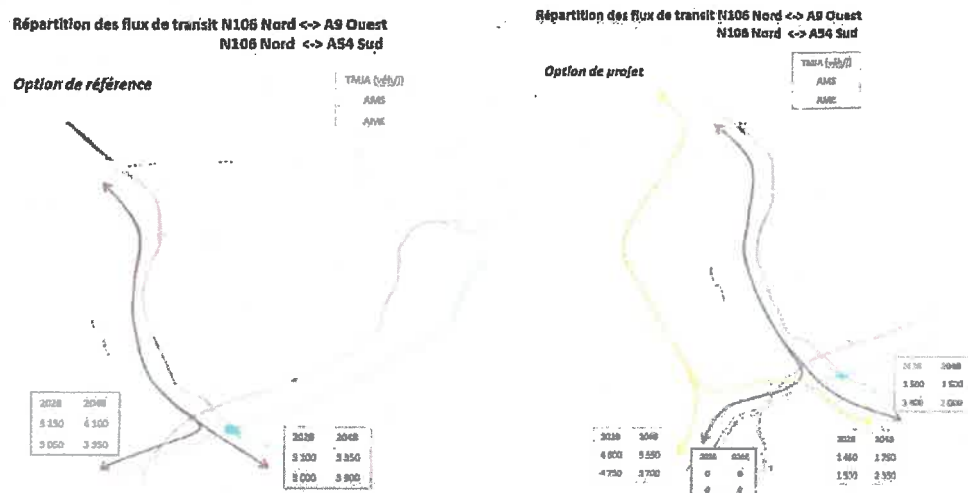
- diminution de 55 % avec l'option de projet sur la RN106 au droit de Nîmes et de 40 % au nord de la RD999 ;
- sur la RN113, à l'est de la déviation de Milhaud, diminution de 10 % du trafic ;
- sur la RD40 au droit du giratoire Mc Do, hausse du trafic sur les sections à l'ouest ou à l'est du giratoire entre 15 et 35 %. Le nouvel échangeur permet un accès à l'A9 amélioré pour les communes le long de la RD40 ainsi que pour la zone industrielle de Saint Césaire ;
- au niveau de l'A9 avec les échangeurs CONIMES et Nîmes Ouest, augmentation du trafic de 6 à 7 %. La part de ce trafic A9/CONIMES s'établit autour de 45 % lié au report de l'échangeur de Nîmes Ouest moins utilisé ;
- au niveau de la bretelle A9/A54, hausse du trafic de 8 à 9 % en 2028.

A l'horizon 2048, avec l'application du scénario AMS, il est observé :

- une baisse du trafic sur les RN et RD structurant l'ouest de Nîmes ;
- sur l'A9, le trafic continue à augmenter de 1,1 %/an ;
- sur les sections nord et centrale du projet, le trafic augmente lié à la croissance du flux longue distance. En revanche sur la section sud, le trafic diminue lié à un flux courte distance.

Avec l'application du scénario AME, en 2048, le trafic augmente de 25 à 30 % lié au taux de croissance positif des flux VL et PL.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.



Répartition des flux de transit empruntant la RN106

1.4.3.4. Impact du CONIMES sur le mouvement A54/A9 Montpellier

En 2017, la situation montre un niveau d'occupation du trafic dans le sens A54 vers A9 Montpellier de 126 % (entrée à 1 voie en adjonction) caractérisant un niveau de service de la bretelle saturé alors qu'en sens inverse il n'est que de 68 % (sortie à 1 voie large avant une mise à 2 voies).

L'impact du CONIMES sur le mouvement A54/A9 Montpellier montre une hausse du trafic en 2028 de + 8 % (scénarios AMS ou AME) et en 2048 de + 7 % (AMS) à + 9 % (AME) par rapport à l'option de référence. Cet impact sur le fonctionnement déjà fortement dégradé de la bretelle **reste limité**. Dans l'autre sens, l'impact du CONIMES sur le niveau d'occupation de la bretelle est d'environ 5 % soit à 80 % de sa capacité d'écoulement théorique.

Avec le CONIMES, le trafic à l'échangeur de Nîmes Ouest allant vers Montpellier va diminuer de 50 % et en conséquence cela doit améliorer l'insertion de la bretelle A54 vers l'A9 Montpellier.

1.4.3.5. Niveau de service des bretelles de l'échangeur A9/CONIMES

L'estimation du niveau de service des 4 bretelles avec la solution d'aménagement retenue 5.2 est tout à fait compatible avec l'offre capacitaire. Pour 2028, année de mise en service, et 2048 les valeurs théoriques sont de 1200 uvp/h (AMS) et 1550 uvp/h (AME). Avec ces scénarios, les valeurs obtenues à partir du calcul du trafic à la 30^{ème} heure (Q30) donnent toujours des valeurs inférieures aux valeurs théoriques.

1.4.3.6. Estimation du trafic aux heures de pointe et test de MES

Le trafic moyen journalier a été simulé le matin entre 8h et 9h les mardis et jeudis en 2017 et le soir entre 17h et 18h les mêmes jours dans le cadre du scénario AMS à la mise en service du CONIMES en 2028 et 20 ans après. L'estimation des mouvements tournants a été étudié aux points suivants avec l'échangeur CONIMES : RN106, RD999, RD40, RN113. Cette étude permet de proposer un dimensionnement adapté.

Trois tests de mise en service (MES) partielle du CONIMES ont été demandés en comparaison du projet avec la solution 5.2 AMS en 2028 :

- projet avec seulement la liaison D40/RN113 ;
- projet avec seulement la liaison RD40/A9 avec la création de l'échangeur autoroutier ;
- projet sans liaison RN106/RD999 (CONIMES sans section nord).

Les résultats sont exprimés en véhicules journaliers moyens annuels (+ % PL).

1.4.4. L'étude hydraulique

1.4.4.1. Contexte de l'étude

L'aire d'étude impacte **8 réseaux hydrographiques** : du nord au sud, les ruisseaux de la Combe d'Audoul, de Vallongue, des Lauzières, de Rianse, des Jas, de la Combe d'Aynarde, La Pondre, Le Boulidou.

Deux crues historiques restent dans les mémoires :

- Le 3 octobre 1988, 20 à 25m³/s/km² (1,75 m la Pondre à Nîmes), occurrence 200 ans ;
- Du 6 au 8 septembre 2005, 3 à 10 m³/s/km² (0,51 m la Pondre à Milhaud), occurrence 40 ans.

Les Plans de protection des risques d'inondation (PPRI) ont été établis à Nîmes en 2008, à Milhaud en 2009 et à Caveirac en 2017.

Dans le périmètre du projet, les secteurs de la Pondre et de Rianse sont en **aléa fort**, le nord de la carrière GSM de Caveirac est en aléa résiduel.

1.4.4.2. Fonctionnement hydraulique en état actuel

Secteurs de la zone d'étude affectés :

- A. Au niveau de l'échangeur CONIMES/RN106 : crue de référence (CR), 50 à 100 cm d'eau, vitesse d'écoulement (VE) 1 m/s ; crue exceptionnelle (CE) 150 cm, vitesse d'écoulement 1,5m³/s.
- B. Ruisseau de la Combe d'Audoul : aucune zone inondable.
- C. Ruisseau de Vallongue : au niveau du passage au-dessus de la RD907, CR < 40 cm, VE 1,5m/s ; CE < 1 m < 7,9m³/s. **Capacité insuffisante des ouvrages de franchissement de la voie ferrée et de la RD907, même pour la crue de référence.**
- D. Lès Lauzières, modèle D, aléa résiduel ; hauteur 13 à 21 cm.
- E. Route de Sauve : zone inondable par aléa modéré : submersion 16 à 27 cm.
- F. Mas des cyprès (Caveirac, près du parc photovoltaïque) aléa résiduel submersion < 32 cm.
- G. Cour Chauvet : aléa résiduel < 30 cm.
- H. Combe d'Aynarde : aléa résiduel < 30 cm.
- I. Ruisseau des Jas : aléa résiduel. CR 0,60/0,85 cm, CE < 1 m.
- J. La Pondre (Milhaud). Impact de la carrière sur le débit du Rianse (- 88 %). Submersion forte dans zone industrielle < 1 m en CR et 1,50m en CE.

1.4.4.3. Modélisation en état-projet et dimensionnement des ouvrages hydrauliques

Règles de dimensionnement avec la méthode SETRA (cf. guide technique d'assainissement routier 2006) pour calcul de la capacité des ouvrages :

- un tirant d'air supérieur à 1 m de la crue centennale ou crue de référence et à 50 cm de la crue exceptionnelle ;
- une différence nulle entre la cote des Plus Hautes Eaux (PHE) actuelle et aménagée ;
- des ouvrages franchissables par la faune.

Au titre du SDAGE : compensation des remblais en zone inondable volume à volume et cote à cote.

A : Au niveau de l'anneau du giratoire nord. Un ouvrage d'entonnement (OH RN106 : L :5 m, H :1,50 m) qui passera sous la RN106. Les eaux rejoindront un fossé longeant la RN106 puis passeront sous le CONIMES (OA 249 : L :10 m, H :3,10 m) pour se diffuser dans la zone de compensation des remblais. Les remblais seront compensés par un décaissement de 12500 m² sur une hauteur de 3,20 m par rapport au talus, ce qui permettra l'écoulement des eaux sur une hauteur moyenne de 30 cm. Compensation volume à volume et cote à cote. Impact hydraulique nul.

B : Combe d'Audouil. Zone non inondable. Un ouvrage de franchissement (OA 241 : L :20 m, H : 1,40 m) et une compensation volume à volume et cote à cote. Impact hydraulique de 2 à 3 cm pour la crue exceptionnelle.

C : Vallongue : section en remblai pour le franchissement du ruisseau de et son affluent. Mise en place de 5 ouvrages de transparence hydraulique (3 m à 20 m de largeur). Compensation en volume à volume.

D : Les Lauzières : section en remblai. Deux ouvrages de franchissement (OA 201, OA 199 de 2 m et 3 m de large. Compensation cote à cote et décaissements ponctuels.

E : Route de Sauve : aucun bassin versant périphérique intercepté, pas de remblai ; au niveau de l'échangeur, deux buses de \varnothing 400 mm (OH 197a et OH 197c) pour l'évacuation des impluviums.

F, G, H : Mas des Cyprès et Combe d'Aynarde : trois ouvrages de transparence (OA 182, OA 175, OA167) avec deux versions de dimensionnement :

- Mas des cyprès : ouvrage 5 m x H 1,21 avec compensation remblai cote à cote ou bien remblai 20 m x 1 m sans compensation ;
- Mas Chauvet : remblai 5 m x h 1,29 avec compensation cote à cote ou bien 20 m x H 1,1 m sans compensation ;
- Combe d'Aynarde : 10 m x H 1,22 ou 20 m x 1,02.

I : Ruisseau des Jas : cours d'eau de 25 m de large. Ouvrage de franchissement à 250 m au nord de la carrière : 10 m x H 1,70 m ou bien 25 m x H 1,50 m. Compensation cote à cote. La carrière est l'exutoire des eaux du ruisseau. Impact nul pour crue centennale et 4 cm pour crue exceptionnelle.

J : Pondre-Rianse : franchissement du lit mineur du Rianse (OA 140) : 40 m x 3,20 m ; franchissement de l'ancienne voie ferrée (OA 147) : 4 m x H 3 m ; franchissement RD40 : 17 m x H 4,85 ; compensation cote à cote et décaissements pour compensation volume à volume. Impact 2 cm pour la crue exceptionnelle.

Pondre-Canteperdrix : zone inondable nord. Franchissement du chemin (OA 132 : 8 m x H 8 m) et du ruisseau (OH p 29a : 6 m x H 1,50). Compensation cote à cote et volume à volume. Impact nul.

Pondre RD40 entre les deux giratoires (RD40 et E2sud) voirie en terrain naturel donc pas d'ouvrage de transparence. Prolongation de l'ouvrage de franchissement de la Pondre (OAB5) et ouvrage de transparence hydraulique (OHRD40) en raison du remblai de dénivellation de Caveirac vers Nîmes. Compensation cote à cote uniquement. Impact nul.

Pondre secteur A9 : tout en remblai ; 11 ouvrages de franchissement de zones inondables au nord de l'A9 (OH 32 a, b, c), des bretelles (OH 31b, c, d), entre la voie SNCF et la Pondre (OH106 a, b), entre la route de Nîmes et la Pondre (OAC 102), entre la Pondre et la RN113 (OAC 102 bis, 85 m sur pilotis), au niveau du giratoire RN113 (OH 107), entre l'échangeur A9 et le barreau 113 (3). Les zones de compensation ne sont pas implantées dans la modélisation hydraulique mais 5 sites de déblais sont envisagés pour une compensation cote à cote et volume à volume. Impact 2 cm pour crue exceptionnelle.

1.4.4.4. Assainissement routier :

- Dans les zones impactées par les bassins versants périphériques (BVP), les fossés de collecte permettront de drainer les eaux pluviales, d'éviter l'érosion en pied de talus de la plateforme et l'altération du fonctionnement des ouvrages de compensation (bassins notamment).
Il a été identifié 48 points dont 24 sont déjà équipés d'ouvrages de franchissement (cf. modélisation supra) ;
- Dans les zones non impactées, 14 fossés en pied de talus recueilleront les eaux de ruissellement. Les débits de pointe sont calculés en fonction de la vitesse d'écoulement, du temps de concentration, de l'intensité de la pluie, des coefficients de ruissellement (influencés par la nature du sol).
- Les bassins versants routiers : les débits de pointe ont été calculés en 61 points. Les eaux de ces exutoires seront stockées dans des bassins de compensation.
- Les mesures compensatoires : un réseau pluvial de collecte sera mis en place, dimensionné pour l'occurrence de pluie centennale : 49 fossés en pied de talus et 33 pièges à cailloux en pied de déblai pour drainage vers les ouvrages de transparence hydraulique, 15 bassins de compensation imperméabilisés pour éviter tout risque de pollution.

1.4.5. L'étude air santé

L'étude « Air Santé » permet d'analyser les effets des polluants atmosphériques et leurs impacts connus tant sur la santé de l'homme que sur la végétation.

Ces polluants atmosphériques étant trop nombreux pour être tous surveillés en totalité, certains d'entre eux sont choisis parce qu'ils sont caractéristiques d'un type de pollution ou par leurs effets nuisibles avérés sur l'environnement et/ou la santé.

Sur le périmètre d'étude lié au projet on en met en exergue certains :

- le dioxyde de carbone (CO₂) ;

- le monoxyde de carbone (CO) ;
- l'oxyde d'azote (NO) ;
- le dioxyde de soufre (SO₂) ;
- des composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM) ;
- des hydrocarbures tels que le Benzène (C₆H₆).

D'autres avec des effets sur la végétation, notamment l'ozone, polluant secondaire d'origine routière.

1.4.5.1. Contexte réglementaire :

En matière de pollution atmosphérique la réglementation française est transcrite au travers de la Loi sur l'Air (LAURE) et l'application de la circulaire du 25 février 2005 indiquant que le projet du CONIMES est soumis à une étude « Air de niveau 1 ».

Il a donc été nécessaire de procéder à une qualification de l'état initial de l'air, à une évaluation de la solution retenue au plan sanitaire, à une estimation des émissions de polluants, à une analyse des coûts collectifs de l'impact sanitaire et une évaluation quantitative des risques sanitaires.

Pour ce faire, le réseau d'étude remplace le domaine d'étude et les bandes d'étude sont définies autour de chaque voie en différenciant les effets sur la santé de l'homme et sur la végétation.

1.4.5.2. Les critères de la qualité de l'air :

- 3 niveaux de réglementation (européen, national et local) avec une attention toute particulière sur les établissements sensibles ;
- la zone de l'agglomération nîmoise est globalement homogène et présente des niveaux de concentration maximales rencontrées durant l'année ;
- la présence de lieux sensibles nécessitant une attention particulière : les crèches, écoles, collèges/lycées, établissements hospitaliers, hôpitaux, cliniques et EHPAD sont recensés et aucun établissement de ce type n'est présent dans la zone d'étude Ouest de l'agglomération nîmoise composée dans cette périphérie d'une faible densité de population et tissu urbain.

Dans la bande d'étude, on dénote quelques établissements d'accueil de jour à proximité de la RN106 : les jardins d'Aloïs, la maison de retraite (les jardins Médicis) à Milhaud, des structures médicales (CHU Caremeau RD640, polyclinique Kenval à Valdegour) et plusieurs crèches et établissements scolaires.

L'état initial de l'évaluation de l'air :

- le schéma Climat-Air-Énergie de la Région Languedoc Roussillon (RGLR) validé par arrêté préfectoral en août 2012 dresse l'état initial de l'évaluation de l'air. Les résultats font ressortir qu'aucun dépassement de la valeur limite annuelle n'a été recensé à proximité de la zone du projet, bien que des concentrations parfois élevées en dioxyde d'azote sont à relever à proximité des axes de trafic routier notamment en période estivale où la pollution à l'ozone nécessite le déclenchement de procédures d'information et de recommandation consécutivement à l'augmentation du trafic routier.
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) approuvé par arrêté préfectoral du 3 juin 2016 couvre le territoire de 81 communes, dont celles concernées par le tracé du CONIMES.
- l'association ATMO Occitanie, observatoire agréé pour assurer la surveillance

de la qualité de l'air sur le territoire de la région Occitanie, assure un suivi continu de la qualité de l'air avec 3 stations implantées sur le secteur nîmois - <https://www.atmo-occitanie.org/occitanie>. Le CERG (Centre d'Étude et de Recherche de Grenoble) a réalisé deux campagnes de mesures in situ.

- l'observation des données montre que la zone de Nîmes possède une qualité de l'air globalement bonne et inférieure aux objectifs de qualité et valeurs limites des différents polluants. Seuls les abords directs des axes de trafic routiers sont concernés par des dépassements de la valeur limite et ce ponctuellement.

Les mesures d'évitement et de réduction :

- elles sont préconisées pour le transport des matériaux dans des bennes bâchées lors du chantier, le compactage et l'arrosage des pistes et surfaces nivelées par temps sec et/ou vent violent ;
- toutefois les incidences du projet en phase chantier peuvent être considérées comme faibles ;
- des tableaux de synthèse à la mise en service du projet à l'horizon 2028 sont insérés au document de référence tout comme des cartes de modélisation des concentrations par catégorie de polluants ;
- il est rapporté que les concentrations observées à l'horizon 2048 sont sensiblement inférieures à celles de 2028 liées à l'anticipation des améliorations technologiques des véhicules.

1.4.5.3. Les Évaluations des Risques Sanitaires (ERS)

Cette étude a été dirigée par le CEREMA en 2019 en faisant ressortir :

- le choix des polluants et l'identification des dangers et valeurs toxiques de référence (VTR) ;
- les recommandations de l'ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) établies en 2012 et qui sont à comparer aux valeurs du guide de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). Elles sont très sensiblement inférieures au niveau de concentration pour l'ensemble des scénarios modélisés.

Les expositions chroniques - Excès de Risques Individuel (ERI) - analysés, d'où il ressort qu'aucun dépassement de seuil sanitaire n'est à attendre au sein de la zone d'étude.

1.4.5.4. Conclusion

L'étude « Air Santé » ne dévoile aucune difficulté sur le projet, l'ensemble des paramètres étudiés est évalué et défini.

Les mesures d'évitement préconisées peuvent être efficace en agissant directement sur les sources même des émissions de polluants, la gestion du trafic et des véhicules, ou bien en piégeant les dispersions et la propagation des polluants par une végétalisation des talus et merlons ou en renforcement de la zone naturelle arborée tout au long du tracé du CONIMES.

1.4.6. L'étude acoustique

1.4.6.1. Etat initial

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Le bruit routier se mesure à 2 m avant les bâtiments sensibles (logements, établissements de santé, de soins, d'action sociale, établissement d'enseignement) et les bureaux qui sont éligibles aux protections phoniques.

La directive cadre européenne du 25/06/2002 impose l'élaboration de Cartes de Bruits Stratégique (CBS) avec niveaux de bruits de jour (06h/22h) et de nuit (22h/06h). Réalisée en 2013, cette carte couvre l'ensemble de la zone d'étude.

Deux campagnes de mesure du bruit actuel ont été réalisées, en parallèle des comptages de trafic et des données météorologiques :

- au droit des habitations proches du tracé du CONIMES fin 2018 (6 points) ;
- en bordure de RN106 dans la traversée de Nîmes début 2019 (3 points).

Elles concluent à une ambiance sonore modérée (de 40,5 à 64 dB de jour et de 30 à 55dB de nuit) aux abords du tracé et indiquent les niveaux sonores à ne pas dépasser dans le projet :

Logement	06h / 22h → 60 dB	22h / 06h → 55 dB
Santé, soins, social	06h / 22h → 60 dB	22h / 06h → 55 dB
Enseignement	06h / 22h → 60 dB	/
Bureaux	06h / 22h → 65 dB	/

1.4.6.2. Incidences du projet

La contribution sonore future d'une infrastructure se calcule par l'intermédiaire d'un modèle numérique de simulation de propagation des ondes (cf. logiciel CadnaA).

Pendant les travaux, les bruits de passage d'engins et de terrassement auront un impact sur une centaine d'habitations près de la RN106 et des RD999, RD907, RD40. Les entreprises seront tenues de respecter la réglementation relative aux bruits de chantier. En phase d'exploitation, le modèle numérique donne des niveaux allant de 60 dB à 66 dB près de 75 habitations sur 18 secteurs avec :

- Un **impact sonore très élevé** (+20 dB) à proximité du tracé, en garrigue et pour des habitations actuellement très calmes (40 à 45 dB) car éloignées des routes RN106, RD999, RD907 et RD40.
- Un impact plus modéré pour celles plus proches des routes et de l'autoroute (< 55 dB actuellement).
- Une augmentation des niveaux sonores pour les riverains des routes existantes à l'approche des points d'accès au CONIMES : un millier d'habitants dans la traversée de Caveirac avec hausse de 35 % du trafic sur le tronçon Est de la RD40 soit + 1 à 2 dB pour les riverains ; une hausse négligeable des niveaux sonores pour les riverains de la RD907 (Nîmes + 4% du trafic) et A9 (Milhaud + 3% du trafic).
- Une baisse de trafic de : 35 à 60% sur RN106, soit - 2 à - 4dB pour plusieurs dizaines de milliers d'habitants ; 45% au niveau de l'échangeur Nîmes Ouest soit - 2 à - 3 dB ; 50 % sur le tronçon Est de la RD999 soit - 3dB ; **insignifiant** sur RN113 au sud de Milhaud.

1.4.6.3. Mesures de réduction

L'objectif est d'atteindre un niveau sonore inférieur à 60 dB. Plusieurs types de protection sont envisagées et validées à l'aide d'un logiciel de modélisation :

- Les merlons ont une bonne intégration paysagère et permettent de réutiliser les excédents de déblais mais consomment de l'espace et nécessitent un entretien.
- Les écrans acoustiques sont très efficaces mais sont coûteux et ont un impact visuel fort.
- L'isolation de façade est facile à mettre en œuvre mais efficace, uniquement si les menuiseries sont fermées, et n'offre pas de masquage visuel de l'infrastructure. Sept habitations seraient dotées de cette protection : Cour Chauvet, Puech des Moles, Pié Nieux, chemin de la Roussillonne (3) et chemin de Caveirac.

1.4.7. L'étude préalable agricole

Elle a été réalisée conformément au cahier de recommandations pour la mise en œuvre de la compensation collective agricole dans le Gard, édité par la DDTM, version août 2020.

1.4.7.1. État actuel

Sur le périmètre d'impacts directs du CONIMES, quatre projets connus sont recensés :

- Extension sur 10,10 ha de la carrière de Caveirac (< 600 000 tonnes/an) – 2020/2048.
- Création d'un parc photovoltaïque sur l'ancienne décharge à Caveirac. Projet réalisé en 2022.
- Création d'un parc relais au niveau du futur barreau à Milhaud. Non planifié.
- Aménagement d'une voie verte Caveirac-Nîmes sur l'ancienne voie ferrée le long de la RD40 - 2028.

Sur la zone d'influence du projet (Nîmes, Caveirac, Milhaud) plusieurs projets d'infrastructures sont en relation directe avec le CONIMES : déviation Nord de Nîmes, ligne tram T2 Est/Ouest, mise à 2x2 voies de la RN106 entre le Mas de l'Oume et la carrière de Barutel, requalification de la RN106, réaménagement de la bifurcation A9/A54. À noter que la gare TGV de Manduel est en fonctionnement depuis 2021.

Le milieu agricole des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud subit à la fois une déprise agricole et le mitage dû à l'urbanisation avec une activité de - 37 % par rapport à 1988.

En 2018, l'agriculture représente une très faible part des activités économiques : Nîmes : 0,7 % des emplois et des établissements ; Milhaud : 0,9 % des emplois, 3 % des établissements ; Caveirac : 0 % et seulement 421 UGB (-52 %).

Elle occupe 2771 ha de SAU, réparties sur Nîmes (1837 ha), Milhaud (865 ha), Caveirac (19 ha) réparties en grandes cultures (838 ha), viticulture (736 ha), polyculture et élevage (320 ha), fruits et cultures permanentes (168 ha), maraîchage et horticulture (59 ha).

On y trouve les AOC-AOP Costières de Nîmes, Olive de Nîmes, Huile d'olive de Nîmes, Taureau de Camargue, Pélardon et les IGP Coteaux du Pont du Gard, Gard et Pays d'Oc, Fraises de Nîmes, Volailles du Languedoc, Miel de Provence.

Aucune culture AOP sur la zone du projet.

1.4.7.2. Impact du projet

31,20 ha de terres agricoles sont impactés par le projet mais aucune information concernant le fonctionnement des exploitations n'a pu être obtenue.

- Sur la partie nîmoise (22,49 ha) : 11 ha de parcours de chevaux, 7,34 ha de fourrage/prairie, 1,74 ha de lande d'estive, 2,41 ha d'oliviers. Les parcelles appartiennent à la Petite Région Agricole (PRA) « Garrigues » avec une surface moyenne de 1,45 ha.
- Sur Milhaud (8,72 ha) : 2 ha d'oliviers, 5,72 ha de parcours pour chevaux, 1 ha de fourrage/prairie. Les parcelles appartiennent à la PRA « Plaine viticole » avec une surface moyenne de 3,28 ha.
- Sur Caveirac, aucune parcelle agricole n'est impactée par le projet.

L'impact direct annuel du projet sur le manque à gagner pour les agriculteurs s'élève à **4776€/ha** :

Production par hectare :

- Valeur moyenne : **1574€/ha** (bien inférieure celle du Languedoc Roussillon : 2388€/ha), soit 849€/ha pour fourrage/prairies/légumes secs, 888€/ha pour les cultures fruitières ; 155€/ha pour les parcours.
- Durée moyenne de remise en culture : **2,4 ans**, soit 5 ans pour les oliviers, 2 ans pour les parcours et les prairies.

Note pondérée totale : elle s'élève à **2,5**, issue des 6 notes suivantes :

- Agronomie : 3,2, en raison d'une très forte densité de bons sols (21,98 ha).
- Structuration foncière : 4, en fonction du rapport entre la surface moyenne des parcelles dans les 2 PRA (1,96ha) et la surface moyenne des parcelles impactées par le projet (2,23 ha).
- Irrigation : 1 car aucune parcelle agricole impactée.
- Signes de qualité : 3,8, portant sur les garrigues (Nîmes et Caveirac) et la plaine viticole (Milhaud).
- Agriculture biologique : 1 car aucune parcelle repérée.
- Tension foncière : 4 car très forte à Nîmes et Milhaud, moyenne à Caveirac.

L'impact indirect annuel sur le manque à gagner pour les entreprises de services et l'industrie agro-alimentaire, s'élève à **9504€/ha** (calculé sur le ratio dans le Gard soit 1,99).

La perte du potentiel économique agricole (somme des deux impacts) atteint donc **14281€/ha** par an soit, pour une durée moyenne de 2,4 années de remise en culture, **34617€/ha**.

Considérant qu'1€ investi dans la filière agricole génère 6,60€ dans le Gard, l'investissement théorique perdu est de **5245€/ha**.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

La reconstitution du potentiel de la filière agricole dans le périmètre du projet, soit 31,20 ha, s'élève donc à 163 642,85€.

1.4.7.3. Éviter et réduire les effets négatifs

Les terres agricoles impactées sont majoritairement des prairies et pâturages et les valeurs de production sont faibles comparées aux valeurs régionales. Le choix du tracé (variante sud 5.2) a permis d'éviter d'impacter des terres agricoles.

Tous les accès aux parcelles agricoles seront rétablis à l'issue des travaux. Dans le cas où le tracé coupe une parcelle ou un groupe de parcelles, l'ensemble de la surface des parcelles sera compensé.

L'investissement théorique perdu sera compensé financièrement à 100 %.

La compensation en surface n'a pas été retenue.

S'y ajoutera la valeur vénale des terres, soit 389 916 €.

- 9270 €/ha pour la petite région agricole « Soubergues et Garrigues » (Nîmes) ;
- 13 360 €/ha pour la PRA « plaine viticole » (Milhaud).

Le montant total de l'investissement théorique compensatoire, soit 553 559 € sera versé par le maître d'ouvrage à un fonds de compensation qui sera géré de manière suivante :

- Consignation auprès de la Caisse des Dépôts et Consignation.
- Possibilité de recours à ce fonds pour l'ensemble des acteurs compétents sur la thématique agricole du département du Gard.
- Validation par la CDPENAF.
- Imputation à ce fonds des dépenses liées à l'animation et l'ingénierie de la démarche.
- Abondement du fonds avec les intérêts générés.

Les mesures de compensations agricoles et de compensations environnementales seront définies dans une autorisation environnementale unique.

1.4.8. L'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique est réalisée conformément à l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 et à la note technique de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGTIM).

1.4.8.1. Les dynamiques qui influencent la demande de déplacements

Le tracé du CONIMES s'insère majoritairement dans un **milieu peu anthropisé**. Le tracé du CONIMES s'adapte aux contraintes physiques (relief, hydrographie, risque inondation) et aux enjeux environnementaux forts sur le milieu naturel, le patrimoine, le cadre de vie, les activités agricoles.

Depuis 1990, on observe une **forte périurbanisation** des communes entre Nîmes et Alès, le long de la RN106 ainsi qu'entre Nîmes et Montpellier sur le secteur de la Vaunagè, le long de l'A9, de la RD40 et de la RD999. En 2017, à l'échelle de

l'agglomération nîmoise, 90 % des logements sont des résidences principales ; à l'échelle communale, on en compte 87,8 % à Nîmes, 83 % à Caveirac et 89,4 % à Milhaud.

La croissance démographique est due essentiellement à l'arrivée de nouveaux habitants.

Pour l'aire d'attraction de Nîmes (344 910 habitants sur 92 communes) elle est de 0,7 % par an ; pour l'aire d'attraction d'Alès (128 448 habitants sur 64 communes) elle atteint 1 %.

Sommières (4917 habitants, + 8,6 %), Quissac (3216 hab. + 7,6 %), Saint-Hippolyte-du-Fort (3939 hab. + 2,1 %) ont un taux de croissance plus important tandis que Ganges s'est affirmé comme un petit pôle urbain avec 8042 habitants.

La population de Nîmes (150 610 hab. pour la ville centre) a une croissance soutenue ; celle de Milhaud (5636 habitants) a plus que triplé en 45 ans mais diminue depuis 2012 ; celle de Caveirac (4181 habitants) a été multipliée par 4 depuis les années 60.

A l'horizon 2030, la croissance démographique demeurerait forte : le SCoT Sud Gard prévoit une augmentation annuelle de + 0,6 % à + 1 % ; le Scot Cévennes + 1,40 %. Ainsi, la population atteindrait 258 000 habitants dans la Métropole, dont 165 000 habitants à Nîmes, 4550 à Caveirac, 7400 à Milhaud. Ce serait une population plutôt jeune avec entre 30 et 40 % de moins de 30 ans sur les trois communes.

Les principaux pôles d'emploi du Gard se trouvent à Nîmes et à Alès. Viennent ensuite Sommières, Garons, Marguerittes puis Ganges, Quissac, St Hippolyte du Fort, Milhaud, Caissargues, Bouillargues, Calvisson, Boissier et Gaujac, Saint-Christol, St Privat, Salindres.

- Nîmes Métropole compte 100 575 emplois dans 2 secteurs d'activité : commerce, transports, services ; administration publique, enseignement, santé, action sociale.
- Caveirac offre 752 emplois, principalement répartis dans les zones d'activité le long de la RD40.
- Milhaud offre 1334 emplois dans les zones d'activité le long de la RN113.

1.4.8.2. L'offre de transports et déplacements (2017)

Trois types de réseaux : un réseau principal structurant : A9, A54, RN113/RD6113, RN106, RD6086 (Avignon-Nîmes) ; un réseau secondaire avec points d'échanges avec le CONIMES : RD 40, RD999 ; des dessertes locales : RD907, RD979, RD13, RD42 ; le réseau urbain.

Dans le Gard, 83 % déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture particulière (70,5 % France) ; à Nîmes 68 %, à Caveirac 84,7 %, à Milhaud 85,7 %. Le taux d'accident approche 5 par jour.

Des lignes de transports alternatifs dans la zone d'étude : Lio (département) ; Tango (agglo) 4 lignes dans la zone d'étude, Tempo (7 lignes de bus scolaires).

Des itinéraires « déplacement doux » très limités sur la Métropole avec des aménagements cyclables uniquement le long de la RD40 entre Nîmes et Caveirac.

La RN106, dans la traversée de Nîmes, conjugue des fonctions urbaines d'échange et de transit ce qui provoque congestion, insécurité et nuisances. Entre 26000 et 42000 véhicules par jour, dont 6 % de poids lourds, empruntent cet itinéraire.

1.4.8.3. Perspectives d'évolution

Deux scénarios d'évolution de la demande de déplacement sont analysés : un scénario avec mesures existantes (AME) et un scénario avec mesures supplémentaires (AMS), établi dans la perspective de la neutralité carbone à l'horizon 2050 en référence à la Stratégie nationale bas carbone (SNBC).

Dans les deux cas, les investissements prévus sont pris en compte, avec ou sans CONIMES : déviation Nord de Nîmes (DNN), mise à 2 x 2 voies de la RN106 entre le Mas de l'Ourne et les carrières de Barutel, mise à 2 x 2 voies de la bretelle A54/A9, requalification du chemin du Carreau de Lane, déviation de Redessan sur la RD999, restriction capacitaire de l'avenue Kennedy (tram T2) et de la RD42 (extension Tram T1), déviation sud de Caissargues.

Les hypothèses d'évolution s'appuient sur le référentiel d'évaluation de projets de la Direction Générale des Infrastructures de transport et de Mobilité (DGTIM).

Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) est défini pour la période 2015-2070.

Les projections macro-économiques et démographiques sont basées sur les estimations du conseil d'orientation des retraites pour la croissance du PIB (1,5 %), de l'INSEE pour la croissance de la population (0,3 %) et de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) pour l'évolution du prix du pétrole (1,2 %).

Le développement de l'urbanisation et l'augmentation de la population, engendreront des besoins supplémentaires en termes de déplacement. Dans le scénario AMS, le trafic routier devrait augmenter jusqu'en 2028 puis diminuer jusqu'à l'horizon 2050, tandis que l'offre de transport collectif et le covoiturage devraient se développer, la part modale du vélo étant susceptible de doubler.

1.4.8.4. Analyse monétarisée

Elle met en balance le coût de l'investissement initial et les avantages et inconvénients suscités.

La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est la somme des variations des effets monétarisés entre l'option de référence (sans CONIMES) et l'option de projet. Les coûts étant très probables et les avantages et inconvénients incertains, une analyse des risques y est ajoutée.

La VAN-SE constitue l'indicateur principal de rentabilité à l'horizon 2070. Au-delà, la valeur résiduelle est calculée jusqu'en 2140. Le calcul est réalisé en Euros constants, valeur 2015.

Le coefficient multiplicateur appliqué aux dépenses publiques est 1.2, augmenté de 1.05 en cas de contrainte financière (concurrence entre plusieurs projets).

Le coût du projet (CONIMES et requalification de la RN 106 actuelle) est estimé à 212M € HT, 250M € TTC (juillet 2021).

L'évaluation des coûts d'entretien et d'exploitation, liés à l'insécurité (tués, blessés hospitalisés, blessés légers), aux émissions de CO₂, à la pollution atmosphérique, au bruit est construite selon l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014.

Sont pris en compte pour l'évaluation socio-économique : le coût de la construction, de l'exploitation, le temps de parcours, le confort, la consommation de carburant, le coût d'usage des véhicules, la sécurité, la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, les péages et taxes.

Dans le scénario AMS :

- Le bilan socio-économique du CONIMES est positif : le projet apparaît opportun pour la collectivité.
- Le taux de rentabilité interne (TRI) est supérieur au seuil fixé par le référentiel : le projet est utile.
- La dépense publique nette (DPN) est négative car le projet génère *plus de rentrées fiscales que de dépenses* : il est positif pour les finances publiques.
- La valeur résiduelle est néanmoins incertaine.

Le bilan socio-économique du projet fait également apparaître :

- Une augmentation du nombre de voitures par km parcouru, et une augmentation de la distance RN106 Nord ◀▶ A54 et Alès ◀▶ Montpellier donc une augmentation des coûts d'usage du véhicule, de carburant, d'émission de GES et autres effets...
- Une amélioration du confort et de la sécurité car l'accidentologie est moins élevée sur une 2 x 2 voies express.
- Une diminution des temps de parcours sur courte distance (< 100km) mais une augmentation sur longue distance en raison du trafic supplémentaire sur l'A9 entre Nîmes et Montpellier à partir de 2048 (AME également) avec risques de congestion se répercutant sur les usagers de l'A9.
- Une amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores pour les riverains de l'actuelle RN106 mais une augmentation des émissions de GES et de consommation de carburant.

L'analyse socio-économique conclut que le projet CONIMES atteint les objectifs qui lui sont assignés :

- **Décongestion automobile par report du trafic de la RN106 (- 50 % trafic), au niveau de l'échangeur Nîmes Ouest (- 40 %) et de la RN113 à Milhaud.**
- **Accélération et fluidification des trajets.**
- **Gain en sécurité sur la RN106.**
- **Meilleure qualité de l'air et ambiance sonore pour les riverains.**
- **Encouragement des transports alternatifs, notamment requalification de la RN106.**

1.5 PRÉSENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DES COMMUNES DE NÎMES, MILHAUD ET CAVEIRAC

1.5.1. Cadre spécifique aux infrastructures routières

1/- Aux termes de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19.* » Dans le cas présent, les règles

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

d'urbanisme instituées sur cette zone de cent mètres de part et d'autre de l'axe du projet s'appliqueront à la mise en service:

2/- Situation au regard des nuisances sonores applicable en bordure de voirie. Dans le département du Gard, l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 classe les RN106 et RN113 qui seront connectées par le projet, en catégorie 2, ce qui induit une **largeur minimale du secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure**. La RD40 également en catégorie 2, induit aussi une largeur maximale du secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure. La RD999 interceptée par le projet en catégorie 3, induit une largeur maximale du secteur affecté par le bruit de **100 m de part et d'autre de l'infrastructure**.

3/- Déroulement de la procédure. Après un examen du dossier par le préfet, un examen conjoint des Personnes Publiques Associées (PPA) auquel sont conviés les maires des communes concernées a lieu avant l'enquête publique. Pour ce projet, la date retenue a été le 16 décembre 2022. L'avis de la Chambre d'agriculture et du Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) sont obligatoires. A l'issue de l'EP, le rapport et les conclusions motivées de la CE sont soumis pour avis par le préfet aux communes concernées. Sans réponse dans un délai de deux mois, elles sont réputées avoir donné un avis favorable.

4/- L'évaluation environnementale consiste à traduire les enjeux environnementaux dans le cadre de ce projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme des trois communes, de rendre compte des effets prévisibles de l'évolution de ce document, d'analyser et de justifier les choix ou mesures retenus au regard des enjeux identifiés.

1.5.2. PLU NÎMES

La commune de Nîmes possède un PLU approuvé le 1^{er} mars 2004 et dont la dernière modification remonte au 7 juillet 2018. Le projet du CONIMES est cohérent avec les orientations générales et d'aménagement du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Aucun déclassement d'Espaces Boisés Classés (EBC) ne sera nécessaire sur la commune de Nîmes pour la réalisation de cette opération. Les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) ont été prises en compte dans la conception du projet. Le CONIMES est compatible avec l'ensemble de celles-ci.

Zonage du PLU de Nîmes non compatible lié au projet

La bande DUP du CONIMES intercepte des zones agricoles A, des zones naturelles (Nm, zone d'affectation réservée à des activités militaires et Nh, zone naturelle protégée), des zones urbaines dont la zone UES (zone d'activités spécialisées, réservée au service public ferroviaire, dans le secteur urbain).

Zone	Règlement associé à la zone et lié au projet
A	Tout nouvel aménagement ou construction interdit sauf ceux autorisés (Déviation Nord de Nîmes)

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, misé en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

N	Tout nouvel aménagement ou construction interdit sauf ceux autorisés (Déviation Nord de Nîmes, aménagement de la RN106).
Nm	Constructions et installations non liées à l'activité militaire interdites sauf celles autorisées (Déviation Nord de Nîmes, aménagement de la RN106).
Nh	Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif autorisées, dès lors qu'elles font l'objet d'un traitement paysager de qualité, limitant l'imperméabilisation des sols
UES	Aménagements et constructions de toutes natures interdits sauf ceux liés à l'aménagement de la RN106

La mise en compatibilité du PLU de Nîmes consistera à modifier le règlement des zones A, N, Nm, Nh et UES pour permettre la réalisation du projet avec 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. »

Les plans de zonage seront modifiés en intégrant les deux emplacements réservés :

- N°7 E : Aménagement de la RN106 en route express à 2 x 2 : du carrefour avec la RD907 à la limite de la commune avec La Calmette d'une superficie de 1 035 630 m² (voir planches B11 / B12 / C9 / C10 / C11) ;
- n° 8 E : Contournement Ouest de Nîmes : du carrefour à la RN106 d'une superficie de 707 328 m² (voir planches B6 / B7 / B8 / B9 / B10 / C5 / C10).

Le CONIMES est potentiellement compatible avec le règlement de la zone Nh étant donné qu'il s'agit d'une installation d'intérêt collectif. Toutefois au regard de la grande surface nouvellement imperméabilisée, une mise en compatibilité du règlement sera adaptée pour cette zone.

1.5.3. PLU MILHAUD

La commune de Milhaud possède un PLU approuvé en avril 2017. Le projet du CONIMES est cohérent avec les orientations générales et d'aménagement du PADD et des SUP de la commune.

La mise en compatibilité du PLU de Milhaud consistera à :

1/- modifier le règlement des zones N, Nx, UE et UEa pour permettre la réalisation du projet avec 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. »

Zone	Règlement associé à la zone et lié au projet
N	Les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans la limite de 20 m ² d'emprise au sol.
Nx*	Dans le secteur Nx, toute occupation ou utilisation du sol autre que les constructions, installations et dépôts nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation, la gestion et l'entretien du domaine public autoroutier est

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

	interdite.
UE	Les constructions d'intérêt collectif sont interdites.
UEa	Les constructions d'intérêt collectif sont interdites.

*Nx : zone N correspondant aux équipements autoroutiers

2/- définir un emplacement réservé n°10 « Contournement Ouest de Nîmes » d'une superficie de 454 088 m² dont l'État est bénéficiaire et supprimer l'ER n°5 « Aménagement de l'entrée de ville » de 17 053 m² du PLU.

3/- modifier les 56 parcelles concernées par le large périmètre d'EBC uniquement à l'intersection avec l'ER dédié au CONIMES :

- Section AC : parcelles 354 à 356, 370 à 378, 385 à 391, 411 à 413, 418 à 422, 428 à 438, 442, 447, 450 à 458, 476 à 479, 503 et 514 ;
- Section AB : parcelle 84.

Postérieurement à la DUP, une demande d'autorisation de défrichement sera faite pour le CONIMES.

4/- Les plans de zonage du PLU de Milhaud seront modifiés en intégrant l'ER et le déclassement des zones EBC pour la réalisation du CONIMES.

1.5.4. PLU CAVEIRAC

Le projet du CONIMES est cohérent avec les orientations générales et d'aménagement du PADD et les SUP (Servitudes d'Utilité Publique) de la commune.

La mise en compatibilité du PLU de Caveirac consistera à modifier le règlement de la zone N, déclasser une zone EBC et définir un emplacement réservé (ER) sur l'ensemble de l'emprise du projet.

1/- Modification du règlement zone N :

Ajouter à la fin de l'article N2 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols autorisés sous conditions : « 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. »

2/- Modification des EBC :

Devront être déclassées, uniquement à l'intersection avec l'ER dédié au CONIMES, les parcelles suivantes :

- Parcelle 0011 de la section BE,
- Parcelle 0027 de la section BO,
- Parcelles 0005 et 0029 de la section BR.

Postérieurement à la DUP, une demande d'autorisation de défrichement sera faite pour le CONIMES.

3/- Modification des ER : un nouvel emplacement réservé n°9 « Contournement Ouest de Nîmes » d'une superficie de 584 034 m² sera ajouté avec l'État comme bénéficiaire.

4/- Les plans de zonage du PLU de Caveirac seront modifiés en intégrant l'ER et le déclassement des zones EBC pour la réalisation du CONIMES.

5/- Pour l'évaluation des impacts lié à une destruction de moins de 0,5 % de la forêt communale de Caveirac, il est prévu une mesure compensatoire permettant à la

commune de disposer de parcelles non incluses dans le régime forestier et pouvant se substituer aux surfaces impactées par le CONIMES.

Pour le petit patrimoine culturel, des mesures compensatoires (MC) sont prévues :

- Récupération des pierres sous l'autorité des associations compétentes.
- Valorisation de l'existant avec mise en scène des capitelles vues de la nouvelle voie.
- Reconstruction d'un ou deux masets exceptionnels dans l'emprise du projet.

1.6 PRÉSENTATION DU CLASSEMENT DES VOIES EN ROUTE EXPRESS

Une route express est une route appartenant au domaine public de l'État, des départements ou des communes. Elle ne peut être accessible qu'en des points aménagés à cet effet et certaines catégories de véhicules peuvent être interdites.

Le projet de CONIMES entre la RN106 au nord et l'A9, incluant également un barreau de raccordement entre l'A9 et la RN113 au sud, aura un statut de voie express en application du code de la Voirie Routière hormis pour les bretelles de raccordement à l'autoroute. L'aménagement prévu est une route à 2x2 voies en tracé neuf de 12 km avec la réalisation d'ouvrages de franchissement et des échangeurs nécessaires à son insertion dans le réseau routier existant.

Le CONIMES interceptera le réseau routier actuel à 4 points d'accès :

- Au nord sur la RN106 avec carrefour giratoire permettant également un futur accès au projet de DNN vers Marguerittes.
- Un échangeur entre la future voie express et la RD999. Un barreau de liaison vers un carrefour giratoire sur la RD40 sera mis en place pour accéder à cette route.
- Un diffuseur autoroutier avec gare de péage pour le raccordement avec l'autoroute A9.
- Au sud sur la RN113 avec un carrefour giratoire.

Des ouvrages d'art par passage supérieur ou inférieur seront aménagés afin de permettre le rétablissement de ces voies qui conserveront leur statut actuel.

La vitesse des véhicules sur le CONIMES, sera limitée à 110 km/h sur la section courante, avec des zones de ralentissement aux abords des points d'échange.

L'accès de la route express sera interdit en permanence aux piétons, cycles, cavaliers, animaux, véhicules à traction non mécanique, véhicules non soumis à immatriculation, cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, tricycles et quadricycles à moteurs, tracteurs, matériels agricoles et matériels de travaux publics et à l'ensemble de véhicules qui ne seraient pas capable d'atteindre 40 km/h. Tout arrêt ou stationnement sera interdit sur la totalité de la route express, sauf nécessité absolue.

Le coût global de cette opération est estimé à environ 268 M€ TTC (estimation 2021) financé par en partie par l'Etat, la région Occitanie et les collectivités locales.

1.7 BILAN DE LA CONCERTATION DE 2017

Ce bilan de la concertation est intégré en première partie de la pièce J (50 pages).

Par arrêté n°30 2017 02 24 002 du 24/02/17, le préfet du Gard a fixé les dates du 27/02/17 au 07/04/17 et les modalités de la concertation. Plus de 730 personnes ont participé aux 4 réunions publiques. Des outils de e-concertation (www.contournement-ouest-nîmes.fr) ont permis de recueillir 154 contributions avec un nombre de visites important sur le site : 4231. Un dossier de concertation de 48 pages était disponible sur différents types de supports pour le public.

Au total, 312 expressions du public ont été comptabilisés via les registres de concertation, les formulaires sur le site dédié, les courriels, les courriers postaux et les réunions publiques.

Les 312 expressions du public représentent au total 1244 avis répartis sur 4 thèmes :

- opportunité du projet : plutôt favorable 40,4 %, plutôt défavorable 45,8 % et indéterminé 13,8 % ;
- variantes proposées pour le tracé et les raccordements : 119 avis exprimés ;
- pertinence du projet : 801 avis exprimés → 37,5 % (réalisation d'aménagement giratoires RN106/Kennedy et RN106/RN113 vers A9), préservation de l'environnement 36,9 %, préservation de la garrigue 33%, ... ;
- processus de concertation : 12 avis du public.

La concertation publique visait à vérifier l'opportunité du projet et à orienter les choix du MO vis-à-vis des variantes préférentielles de tracé et de positionnement des échangeurs. A l'issue de cette concertation, les attentions à apporter par le MO au projet doivent permettre de :

- préserver l'environnement et le cadre de vie des riverains ;
- passer au plus loin des habitations ;
- désenclaver l'agglomération d'Alès ;
- réduire les nuisances pour les riverains actuels de la RN106 ;
- améliorer le giratoire RN106/avenue Kennedy (accès au CHU Caremeau).

Enfin, le constat du MO est que le projet reste attendu par la puissance publique et les usagers concernés car il répond au besoin de désaturer la RN106 en partie sud en enlevant le trafic de transit.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Dans son AP n° 30-2017-08-24-006 qui présente le bilan de la concertation, le préfet du Gard indique dans son article 4 les orientations retenues pour la poursuite des études :

- segment 1 : tracé unique présenté en concertation et son raccordement à l'A9 ;
- segment 2 : tracé est avec étude de 2 échangeurs E2 est et E2 Sud ;
- segment 3 : tracé Ouest avec son échangeur Ouest ;
- segment 4 : tracé Ouest avec son raccordement à la RN106.

Les PPA ont donné majoritairement un avis favorable sur le tracé préférentiel proposé par le MO, mais ont insisté quasiment toutes sur la nécessité de réaliser un raccordement direct du CONIMES sur la RN113 avec un barreau complémentaire.

1.8 ENSEMBLE DES PIÈCES PRÉSENTES DANS LE DOSSIER

L'ensemble de ces trois dossiers d'enquête publique, composé de 15 pièces représente 1900 pages au format A3.

1.8.1. Concernant la DUP du projet CONIMES

- Pièce 0 : Aide à la lecture (16 pages) – V1 de 12/2022.
A/- Guide de lecture du dossier ;
B/- Glossaire ;
C/- Liste des acronymes.
- Pièce A : Objet de l'enquête publique unique (25 pages) – V4 de 12/2022.
A/- Objet et organisation de l'enquête publique ;
B/- Principaux textes régissant l'enquête publique unique ;
C/- Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative au projet ;
D/- Au-delà de l'EP, les autres procédures administratives ;
E/- Autres autorisations et prescriptions liées à la phase travaux et à la mise en service.
- Pièce B : Plan de situation (7 pages) – V5 de 12/2022.
1/- Localisation géographique ;
2/- Plan de situation au 1/30000°.
- Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants (55 pages) – V5 de 12/2022.
A/- Descriptions des caractéristiques du projet ;
B/- Appréciation sommaire des dépenses ;
Annexes : 8 tableaux, 6 illustrations et avis du France Domaine (lettre du 22/11/21).
- Pièce D : Plan général des travaux (8 pages) – V4 de 12/2022.
1 et 2/- Plan général des travaux au 1/12500° (partie nord et partie centrale) ;
3/- Plan général des travaux au 1/11000° (partie sud).

- Pièce E1 : Résumé non technique de l'étude d'impact (71 pages) – V5 de 12/2022.
 - A/- Descriptions des caractéristiques du projet ;
 - B/- Description des solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons du choix effectué ;
 - C/- Etat initial de l'environnement, effets et mesures associées ;
 - D/- Analyse spécifique aux infrastructures de transport ;
 - E/- Auteurs de l'étude et qualifications.
- Pièce E2 : Étude d'impact (517 pages) – V6 de 12/2022.
 - A.I/- Maître d'ouvrage ;
 - A.II/- Localisation géographique ;
 - A.III/- Contexte général et genèse du projet ;
 - A.IV/- Description générale de l'infrastructure ;
 - A.V/- Caractéristiques géométriques de la plateforme routière et ses ouvrages ;
 - A.VI/- Modalités de réalisation des travaux ;
 - A.VII/- Conditions d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure
 - A.VIII/- Estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus durant les phases de construction et de fonctionnement ;
 - B.I/- Zone d'étude ;
 - B.II/- Milieu physique ;
 - B.III/- Milieu naturel ;
 - B.IV/- Patrimoine culturel et paysage ;
 - B.V/- Milieu humain et socio-économique ;
 - B.VI/- Cadre de vie et santé ;
 - B.VII/- Synthèse des contraintes et enjeux identifiés ;
 - C.I/- L'évolution probable de l'environnement physique ;
 - C.II/- L'évolution probable de l'environnement naturel ;
 - C.III/- L'évolution probable de l'environnement humain ;
 - C.IV/- L'évolution probable du cadre de vie ;
 - C.V/- L'évolution probable du patrimoine culturel et du paysage ;
 - D.I/- Contexte actuel ;
 - D.II/- Justification du projet et description des variantes de fonctionnement ;
 - D.III/- Variantes de fuseau du CONIMES lors de la concertation de 2017 ;
 - D.IV/- Approfondissement de la variante du fuseau CONIMES retenue ;
 - D.V/- Optimisation de la variante de tracé retenue ;
 - E.I/- La démarche ERC : fil conducteur de l'étude d'impact ;
 - E.II/- Milieu physique ;
 - E.III/- Milieu naturel ;
 - E.IV/- Patrimoine culturel et paysage ;
 - E.V/- Milieu humain et socio-économique ;
 - E.VI/- Cadre de vie ;
 - E.VII/- Santé ;
 - E.VIII/- Effets cumulés avec d'autres projets ;

- E.IX/- Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes ;
- E.X/- Synthèse des effets du projet et des mesures mises en œuvre ;
- F.I/- Coût estimatif des mesures ;
- F.II/- Modalités de suivi des mesures ;
- G.I/- Enjeux du changement climatique ;
- G.II/- Effets du projet sur le changement climatique ;
- G.III/- Vulnérabilité du projet face au changement climatique ;
- H.I/- Risques naturels ;
- H.II/- Risques liés aux activités humaines ;
- I.I/- Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation ;
- I.III/- Analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers ;
- I.IIIII/- Evaluation des consommations énergétiques, des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ;
- I.IV/- Description des hypothèses de trafics ;
- I.V/- Mesures de protection contre les nuisances sonores ;
- J.I/- Cadre méthodologique général ;
- J.II/- Analyse de l'état initial et évaluation des impacts ;
- J.III/- Liste des structures rencontrées.
- Pièce E3 : Annexes à l'étude d'impact (604 pages)
 - Annexe 1 : Volet naturel de l'étude d'impact – NATURALIA 2021 ;
 - Annexe 2 : Dossier d'incidence Natura 2000 – NATURALIA 2021 ;
 - Annexe 3 : Etude de trafic – CEREMA 2021 ;
 - Annexe 4 : Etude hydraulique – CEREG 2021 ;
 - Annexe 5 : Etude air-santé – CEREG 2021 ;
 - Annexe 6 : Etude acoustique – CEREG 2021.
- Pièce F : Étude préalable agricole (45 pages) – V6 de 10/2022
 - A/- Description du projet d'aménagement et délimitation du territoire concerné ;
 - B/- Analyse de l'état initial ;
 - C/- Étude des effets du projet sur l'économie agricole du territoire ;
 - D/- Mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ;
 - E/- Mesures de compensation collective envisagées pour consolider l'économie agricole du territoire concerné, évaluation de leur coût et modalités de mise en œuvre.
- Pièce G : Évaluation socio-économique (169 pages) – V6 de 12/2022
 - A/- Cadre de l'évaluation socio-économique ;
 - B/- Analyse stratégique ;
 - C/- Présentation de l'option de référence et de l'option de projet ;
 - D/- Analyse des effets de l'option de projet ;

E/- Synthèse de l'évaluation ;

F/- Annexes : Bilan socio-économique du projet – CEREMA 04/2022.

- **Pièce J** : Avis émis sur le projet (143 pages).
 - 1/- Bilan de la concertation du 27/02 au 07/04/2017 ;
 - 2/- Recueil des avis des collectivités : ville de Nîmes (05/01/22), région Occitanie (24/01/22), commune de Caveirac (20/01/22), commune de Milhaud (27/01/22), CD30 (24/01/22), Nîmes Métropole (31/01/22), Alès Agglo (17/02/22) ;
 - 3/- Réponse aux avis des collectivités ;
 - 4/- Avis de l'Autorité Environnementale (21/07/22) ;
 - 5/- Mémoire en réponse à l'avis de l'Ae (76 pages) ;
 - 6/- Avis de la préfète concernant l'étude préalable agricole (13/10/22 – avis CDPENAF) ;
 - 7/- Compte rendu de la réunion de l'examen conjoint des PPA concernant la mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud (26/12/2022).

1.8.2. Concernant la mise en compatibilité du PLU des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac

- **Pièce H1** : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Nîmes (89 pages) – V4 du 12/2022.
 - A/- Résumé non technique ;
 - B/- Présentation générale du projet soumis à enquête ;
 - C/- Cadre réglementaire de la mise en compatibilité ;
 - D/- Analyse de la compatibilité ;
 - E/- Présentation de la mise en compatibilité ;
 - F/- Évaluation environnementale de la mise en compatibilité ;Annexes : 12 tableaux, 19 illustrations.
- **Pièce H2** : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Caveirac (69 pages) – V4 du 12/2022.

Même organisation que la pièce H1 → 6 chapitres de A à F

Annexes : 10 tableaux, 11 illustrations.
- **Pièce H3** : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Milhaud (73 pages) – V4 du 12/2022.

Même organisation que la pièce H1 → 6 chapitres de A à F

Annexes : 11 tableaux, 15 illustrations.

1.8.3. Concernant le classement des voies

- **Pièce I** : Dossier de classement en route express (9 pages) – V4 de 12/2022.
 - A.I/- Note de présentation ;
 - A.II/- Classement du CONIMES au statut de route express ;
 - Plan/- Limite de la nouvelle route express au 1/30000°.

2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation de la commission d'enquête

Décision du président du Tribunal Administratif de Nîmes n° E21000076 / 30 du 02/09/22 (cf. annexe - § I).

Président : M. Patrick Leture

Membres titulaires : Mme Hélène Dubois de Montreynaud et M. Philippe Grailhe

2.2 Arrêté d'ouverture

Référence : arrêté préfectoral n° 30-2022-12-28-00001 (cf. annexe - § II).

Les principaux éléments de l'arrêté d'enquête sont :

- La durée de l'enquête publique est de 32 jours, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 à 17 heures.
- Les pièces du dossier de présentation ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenues à la disposition du public :
 - Au siège de l'enquête, à la mairie de Nîmes, services techniques – 152 avenue Robert Bompard 30033 Nîmes Cedex 9 du lundi au vendredi inclus de 08h à 12h et de 14h à 17h ;
 - A la mairie de Milhaud – 1 rue Pierre Guérin 30540 Milhaud les lundis, mercredis et vendredis de 08h30 à 12h et de 14h à 17h30 et les mardis et jeudis de 08h30 à 12h et de 13h30 à 17h30 ;
 - A la mairie de Caveirac – Place du château 30820 Caveirac les lundis de 09h à 17h sans interruption, les mardis, mercredis, jeudis de 08h à 12h et de 13h30 à 17h et les vendredis de 08h à 12h.
- Les observations écrites peuvent être consignées sur le registre d'enquête ou bien adressées par écrit à :

Commission d'enquête sur le projet de contournement ouest de Nîmes
Mairie de Nîmes, services techniques
152 avenue Robert Bompard 30033 Nîmes Cedex 9

Ou sur le registre dématérialisé à l'adresse internet suivante :
<https://www.registre-dematerialise.fr/4380>
Ou par mail : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr.
- Les dates et heures de permanences de la commission d'enquête sont :
 - Mairie de Nîmes – services techniques
 - lundi 06 février 2023 de 09h à 12h,
 - mardi 21 février 2023 de 09h à 12h,
 - jeudi 09 mars 2023 de 14h à 17h.
 - Mairie de Milhaud
 - mercredi 08 février 2023 de 09h à 12h,
 - samedi 18 février 2023 de 09h à 12h,
 - mardi 7 mars 2023 de 16h à 19h.

- Mairie de Caveirac
 - mardi 07 février 2023 de 09h à 12h,
 - samedi 25 février 2023 de 09h à 12h,
 - lundi 06 mars 2023 de 16h à 19h.
- Dans un délai de trente jours à compter du 09 mars 2023, la commission d'enquête transmettra son rapport et ses conclusions motivées à la préfète du Gard.
- Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans trois journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département. Cet avis sera affiché sur le territoire des trois communes concernées par cette enquête.

2.3 Réunions diverses et visite des lieux avec le maître d'ouvrage

Mardi 4 octobre 2022 : première réunion dans les bureaux de la DREAL Occitanie avec M. François Ghione chef de la division maîtrise d'ouvrage des routes nationales secteur Est (DMORNE), Mme Vanessa Clément responsable d'opération routière, M. Pierre Froment chargé d'opérations.

Présentation générale du projet, des principes de communication sur l'enquête publique et remise partielle de la documentation datant de mars 2022.

Mercredi 19 octobre 2022 : matinée réservée à la visite sur zone via des DFCI du projet de contournement avec la DREAL Occitanie (mêmes personnes que le 04/10/22), au positionnement des panneaux d'enquête publique réglementaires le long des principales voies de circulation.

L'après-midi, dans les locaux de la DDTM du Gard, est consacrée à une présentation de la Sté Stratis par M. Philippe di Scala directeur du pôle communication avec les mesures envisagées pour le rayonnement de l'enquête auprès du public. Un bon nombre d'entre elles a été actée par la CEP. Leur registre dématérialisé a également été présenté mais ne remplissant pas toutes les fonctionnalités demandées, il n'a pas été retenu par la commission.

S'en est suivi une période de questions/réponses sur les premiers documents remis à la CEP.

Mercredi 9 novembre 2022 : Réunion tripartite en préfecture du Gard

Participants : Mme Soulage, M. Combemale, Mme Fauchoux (préfecture du Gard), Mme Vanessa Clément et M. Pierre Froment (DREAL Occitanie) et la CEP.

Point de situation :

Validation par la CDPENAF de l'étude préalable agricole

Report de la date d'examen conjoint de la MECDU dans l'attente d'une correction cartographique de la bande d'étude sur Caveirac et Nîmes au 16/12/22

Report de la complétude du dossier concernant la pièce J : RNT, mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, en attente de l'étude NATURA 2000

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Projet d'organisation de l'enquête sur les trois communes concernées.

Judi 8 décembre 2022 : Matinée de formation avec le CEREMA à la DDTM30

Participants : Mme Vanessa Clément et M. Pierre Froment (DREAL Occitanie), Mme Nathalie Montero (cabinet Présent), Mme Valérie Buttignol et M. Olivier Troullioud (CEREMA) et les 3-membres de la CEP.

Présentation exhaustive de l'étude de trafic et de l'évaluation socio-économique. Questions diverses sur le projet. En particulier, la CEP a demandé un complément des éléments budgétaires avec une réponse négative du MO.

Lundi 12 décembre 2022 : Réunion tripartite en préfecture du Gard

Participants : M. Claude Combemale, Mme Isabelle Fauchaux (préfecture du Gard), Mme Vanessa Clément (DREAL Occitanie) et 2 membres de la CEP.

Point de situation sur la complétude du dossier : attente du mémoire en réponse du MO à l'Ae, réunion des PPA, examen conjoint de la MECDU, pièce J du dossier d'EP, ... Préparation de l'arrêté préfectoral et retro planning pour définir le début de l'enquête publique.

Mardi 31 janvier 2023 matin : Formation à distance sur le registre dématérialisé

Participants : M. Claude Combemale, Mme Isabelle Fauchaux (préfecture du Gard), et les 3 membres de la CEP ainsi que Mme Marion Sigrist de Prébambules via TEAMS.

Mardi 31 janvier 2023 après-midi : Réunion de travail avec CD30

Participants : M. Christophe Dumas (Direction générale adjointe développement et cadre de vie), M. Vincent Turreau (responsable des territoires et des routes), M. Cédric Martinet (direction de la mobilité - routes), M. Yves Demaret (responsable du patrimoine naturel - eau) et les 3 membres de la CEP.

Ont été abordés, entre autres, tous les sujets présentés dans le courrier du 24/01/22 pour lesquels le CD30 attend des réponses du MO :

- DNN : complémentarité avec le CONIMES. DUP prévue en 2023 car volonté de l'agglomération et du département. A inscrire dans le contrat de plan. Ils vont solliciter une position officielle du département.
- La Calmette/Barutel : perspective de bouchon à l'arrivée sur le giratoire du CONIMES.
- Pas de phasage du CONIMES sinon impact sur la voirie départementale.
- La déviation sur Caveirac n'est plus possible en raison de l'urbanisation sur le tracé. En revanche aménagement d'un couloir de bus prévu sur la RD40.
- Patrimoine pierres (dont carrière de meule non impactée) : relevé archéologique nécessaire.
- Le nouveau giratoire sur Milhaud n'est pas cohérent ; plutôt agrandir et modifier le giratoire existant ou nouveau giratoire et suppression de l'existant.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- L'hypothèse de passerelle au-dessus du giratoire de Caremeau a été abandonnée car elle aurait améliorée la circulation ouest-est mais aurait aggravé la congestion au giratoire du Km Delta.
- Ne comprennent pas pourquoi Caveirac et Milhaud n'étaient pas invités au COPIL 2022.

Jeudi 2 février 2023 : Entretien avec M. Jean-Luc Descloux, maire de Milhaud

Les points abordés concernant le projet CONIMES et la commune de Milhaud sont :

- Très favorable au barreau qui réduira le trafic, en particulier la traversée du village (RD262) vers Saint Césaire ;
- Pour le raccordement du barreau à la RN113 : rien n'est encore décidé (dixit la DREAL) entre un giratoire supplémentaire, le réaménagement de l'existant ou un nouveau giratoire unique à quatre branches ;
- A toujours été tenu au courant par la DREAL concernant l'évolution du dossier, notamment de l'ensemble des ouvrages d'art nécessaires à l'arrivée du barreau sur le giratoire CONIMES de la commune ;
- Un courrier est en préparation et sera remis lors d'une permanence de la commission d'enquête (contribution 1116).

Mardi 7 février 2023 – Entretien avec M. Jean-Luc Chailan, maire de Caveirac

Les points abordés concernant le projet CONIMES et la commune de Caveirac sont :

- Le ministre chargé des transports ne considère pas comme d'actualité l'ouverture de nouvelles routes (cf. lettre de mission de Clément Beaune au président du COI remise par une association le 06/02/22), ce qui remet en cause le projet CONIMES ;
- Le CONIMES, tel qu'il est prévu, ne fera qu'augmenter la circulation sur la RD40 vers Saint Césaire et le CHU ;
- Il est favorable au barreau. Un courrier suivra (contribution 399) ;
- Une seule zone ouverte à l'urbanisation (EP mod PLU en cours) : 85 logements soit 400 à 500 habitants supplémentaires. Aucune autre urbanisation prévue ;
- Trafic routier : 25000 véhicules par jour traversent le village ;
- La RD103 (6700 véhicules/jour) passe sous le porche du château (une seule voie) d'où une insécurité pour les piétons et impossibilité de passer une poussette de part et d'autre de la voie. Deux passages piétons-poussettes vont être créés au rez de chaussée du château ;
- Une liaison entre la RD103 et la RD40 à l'ouest du village permettrait de dévier une partie de la circulation à partir de voiries existantes, il resterait 200m à charge du CD30. La RD103 serait alors déclassée dans la traversée du village ;
- La déviation envisagée pour contourner Caveirac par le sud (DVA 1999) aurait été abandonnée *en raison de la présence d'un faisan et de deux œufs* ;
- Le CD30 prévoit sur Caveirac pour 2023 :
 - le raccord de la voie verte Nîmes-Caveirac avec un parking vélos au grand RP,

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- une voie bus sur la RD40 par tronçons dans un seul sens (l'autre sens étant sur la voie normale déjà fort embouteillée),
- un parking covoiturage au dernier RP côté Est (il aurait été plus judicieux de le faire avant la traversée du village côté Ouest).

Jeu**di 9 février 2023** : Réception du courriel de la Région Occitanie – Direction Mobilités, Infrastructures et Développement.

- La Région Occitanie renouvelle son soutien au projet du CONIMES destiné à fluidifier le trafic de cette agglomération actuellement congestionnée par des rocade
- Cette situation engendre des freins au développement du territoire qui se répercute jusqu'au bassin d'Alès, et obèrent le développement économique du secteur ainsi que la qualité de vie des riverains et le service public rendu aux usagers.
- Concernant le financement du projet, la Région souhaite que l'État propose des solutions tenables et raisonnables pour les cofinanceurs.
- La concession autoroutière paraît être la solution idoine pour boucler le financement du projet. Il appartient, au sens de la Région, à l'État de nous présenter différentes modes de financements d'un tel projet de façon à garantir au mieux la gratuité des transits comme cela a été demandé par les collectivités locales.

Mardi 14 février 2023 : Entretien avec M. Christophe Rivenq, président de l'agglomération d'Alès (72 communes - 135336 hab.) et adjoint au maire d'Alès (43500 hab.) et M. Pierre Viguié DGA- cadre de vie Alès agglo.

- L'avis communautaire d'Alès Agglo a adopté sans réserve le projet de CONIMES lors de la séance du 17 février 2022. L'information sur le projet a été relayée sur le bulletin mensuel d'Alès Agglo, sur le site www.ales.fr et auprès des entreprises.
- Sur la section La Calmette/col de Barutel de la RN106, le foncier est maîtrisé, l'Etat n'a pas avancé.
- Le véritable goulot d'étranglement se trouve au giratoire de Caremeau, mais beaucoup plus fluide depuis que l'on a supprimé les feux !
- Nîmes est la 7^{ème} ville du monde pour ses embouteillages, après Calcutta. Le contournement ouest de Montpellier a moins d'impact sur le trafic que celui qu'aurait le CONIMES.
- Le bassin d'Alès a le plus fort taux de croissance démographique d'Occitanie, le record de baisse du taux de chômage en France. En conséquence, il y a un accroissement du trafic. Le transport SNCF Nîmes-Alès est saturé. Seul le réseau routier peut se développer. Le CONIMES confortera l'économie du bassin d'Alès et facilitera l'implantation d'entreprises qui aujourd'hui choisissent des destinations plus accessibles.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- Côté écologie : la fluidité du trafic avec la déviation de Saint Christol permettra la baisse d'émission de GES. L'artificialisation fera l'objet de compensation. Idem pour le CONIMES.
- Le problème est le financement du CONIMES : il n'y a pas eu de concertation (*Veut-on déjà enterrer le projet ?*) ; Alès Agglo ne financera pas des travaux hors de son territoire donc la charge reviendra au département et à la région.

Un courrier signé d'Alès Agglo, de Nîmes Métropole, du CD30 et de la région Occitanie va suivre (contribution 1020).

Les chiffres des comptages entrées/sorties journalières d'Alès datent de 2014, donc antérieurs à l'étude du CEREMA pour le CONIMES. Au droit de Vézénobres, le comptage fait ressortir un TMJA de 18554 avec 10% de PL bien inférieur aux 36000 véhicules dont 5% de PL au col de Barutel en situation AME 2028.

Le président de l'Agglo nous communique les éléments principaux de l'ordre du jour du comité de pilotage 2022.

1/- Eléments généraux

Constats : 10 routes à grande circulation convergent vers Nîmes.

Objectifs du projet : améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours, mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire, améliorer le cadre de vie.

Choix du tracé : tracé segment 4 accolé à la RD907 (approuvé en COPIL 2019), tracé segment 1 avec raccordement A9 et RN113 (approuvé en COPIL 2021), plateforme mutualisée entre le CONIMES et le barreau de jonction vers la RN113.

Coût estimé du projet : 268 M€ TTC.

Evolution du trafic sur la RN106 : baisse de 9 à 36 % selon secteur, décongestion sur le giratoire accès A9, temps de parcours diminué entre RN106 et A9 jusqu'à 55 %, ambiance sonore en baisse de 2 à 4 dB, diminution de moitié des émissions de particules fines secteur Pissevin.

Impacts sur l'environnement : importants au nord de la RD999, démarche ERC avec adaptation de l'itinéraire entre RD907 et RN106, écrans anticollision, passage à faune, bassins de rétention, lutte contre les espèces invasives. Le volet compensation sera renforcé au niveau du projet et soumis à Autorisation Environnementale Unique.

La concertation des collectivités a été menée fin 2021/début 2022 et a permis de recueillir les avis du Conseil Régional Occitanie, du Conseil Départemental du Gard, de Nîmes Métropole, d'Alès Agglomération et des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud. Les réponses du MO aux principaux avis sont :

- Réalisation du barreau jusqu'à la RN 113 intégré dans le projet.
- Aucun phasage prévu.
- Complémentarité du projet avec le projet DNN préservé sur la RN106.
- Continuité des itinéraires randonnées et DFCL.
- Le CONIMES n'a pas vocation à traiter de la circulation sur la RD40. Le CD30 précise que la déviation de Caveirac n'est plus d'actualité.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- La possibilité d'adapter les modalités de raccordement sur la RN113 autour du giratoire de Milhaud sera étudié.
- La domanialité des RN106 et RN113 sera abordée après l'EP préalable à la DUP.
- La finalisation de la 2x2 voies sur la RN106 entre La Calmette et Nîmes est conditionnée à la disponibilité de financements. La priorité est le CONIMES.
- Les modalités de financement sont en cours de définition au niveau du Contrat de Plan Autoroutier (CPA) et CPER.

2/- Résumé des réponses de la DREAL à l'avis de l'Ae du 21/07/22

Le mémoire en réponse de la DREAL est intégré au dossier soumis à EP à la pièce J.

Il comporte les éléments suivants :

- Le CONIMES est un projet à part entière n'incluant ni le DNN, ni le réaménagement de la RN106.
- Etudes de trafic complétées pour dissocier le CONIMES des effets induits par la mise en service du DNN.
- Qualification de la congestion routière.
- Approfondissement des impacts écologiques et des mesures ERC.
- Analyse complémentaire des impacts sur le cadre de vie (bruit et paysage).
- Analyse du risque d'urbanisation au regard des documents de planification.
- Bonne prise en compte du risque incendie de forêt.

Suite à l'avis de l'Ae, un certain nombre d'études complémentaires ont été réalisées entre juillet et décembre 2022 (tests de sensibilité de trafic, socio-économique, multicritères variante nord, bruit, analyse environnementale, analyse du risque d'urbanisation).

Principes de financement :

- Dans le cadre du plan CPA, le financement de l'échangeur avec A9 par ASF est actuellement en cours.
- Le barreau de liaison avec la RN113 a vocation à être financé par les collectivités locales.
- Le financement de la section nord, de la RN106 à la RD40 est étudié dans le cadre du CPER 2023/2027.

Judi 16 février 2023 – Entretien avec le président de Nîmes Métropole

Participants : MM. Franck Proust, président de Nîmes Métropole, Bernard Baumelou, directeur de cabinet, Marc Duchêne, directeur général adjoint mobilités environnement et Mme Françoise Tesse, directrice des grandes infrastructures.

Rappel chronologique du projet :

1995-2001 : un pont au niveau du giratoire Caremeau avait été envisagé. Il aurait alors fluidifié le trafic mais à court terme seulement car la population, et donc le trafic, ont bien augmenté depuis cette date. Le projet a été abandonné.

Aujourd'hui, pour la Métropole, il convient d'adopter un phasage opérationnel avec la construction d'abord du barreau dans son intégralité, soit RD40/RN113/A9. Le trafic serait diminué de 70% en résolvant, notamment le problème du trafic entre Langlade et Marguerittes. La réalisation pourrait s'effectuer rapidement. Le coût serait d'environ 100 M€, avec une participation d'environ 30 M€ répartie entre la Région Occitanie, le CD30 et Nîmes Métropole.

Cette première tranche serait une amorce du CONIMES dans son ensemble dont le financement n'est pas acquis, compte tenu, notamment de la politique du ministère des Transports (cf. la lettre de mission de Clément Beaune au président du COI) mais également des capacités des collectivités partenaires du CPER (pas encore budgété en février 2023).

Après sa réalisation, le CONIMES permettrait de transformer la RN106 actuelle en voie urbaine et réduirait la fracture entre le centre-ville et les nouveaux quartiers établis à l'ouest.

Le développement du transport multimodal par l'agglomération est prévu en 2024 :

- Section de la voie verte entre Caveirac et le rond-point Pavlov ;
- Prolongement de la ligne T2 jusqu'au rond-point de Mc Donald sur la RD40 avec parking relais.

Le trafic de la RD40 est congestionné de manière pendulaire. Le département va mettre en place une voie dédiée utilisée par le bus le matin de Caveirac vers Nîmes, le soir dans le sens Nîmes/Caveirac avec parking relais au rond-point de Langlade sur la RD40.

Le directeur de cabinet nous envoie la note préparée pour l'entretien avec le ministre, le plan des mobilités (PDM), le courrier signé par les collectivités (reçus les 06 et 07 mars 2023 sur le registre dématérialisé aux n° 915, 926 et 1020) – Cf. annexes au rapport § VI Contribution des exécutifs des collectivités territoriales.

Lundi 06 mars 2023 matin : Entretien avec M. Marc Valat, directeur de la Fédération Départementale des chasseurs du Gard (FDC30).

La FDC30 est bien informée du projet CONIMES qu'elle suit depuis longtemps. Un ingénieur en biodiversité, impact et évaluation des espèces est chargé du suivi de ce dossier, M. Camille Hube. La FDC intervient sur les 3 séquences « ERC » de la même manière qu'un bureau d'étude.

La FDC 30 est favorable au projet avec des réserves car son intérêt étant la continuité de l'implantation de sa structure, notamment l'école de chasse, proche du mas de Granon dont Mme Roberte Got avait proposé la vente pour 1 M€ à la FDC qui a décliné cette proposition trop onéreuse.

La FDC30 se porte volontaire pour la gestion des délaissés et assurer la sécurisation de son école de chasse et de tir tout en gérant le foncier qu'ils souhaitent conserver en zone naturelle pour éviter toute urbanisation.

Un courrier va suivre faisant état de la situation foncière de la FDC en l'occurrence son école de chasse, unique en France, et la volonté de voir le foncier environnant sécurisé,

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

des passages à faune (selon quelles études ont-ils été placés ?), des clôtures de sécurisation contre l'accidentologie le long des axes routiers « rapides » comme sur la RN106.

Lundi 06 mars 2023 après-midi : Entretien avec un élu de la mairie de Nîmes.

Participants : M. Richard Flandin, élu à la voirie et M. Olivier Lefranc directeur de la voirie de la ville de Nîmes.

La position de la mairie de Nîmes prise en délibération du 12/02/22 n'a pas changé. L'avis est favorable au projet avec deux observations : la transmission des emplacements réservés nouvellement institués afin de préserver ces terrains de tout autre aménagement et l'interrogation sur le devenir du statut de la RN113 et RN106. Des documents concernant la charte de l'environnement de la ville de Nîmes devraient être transmis à la commission d'enquête.

Vendredi 17 mars 2023 matinée : remise du procès-verbal de synthèse à la DREAL Occitanie en présence de M. Christophe Gamet Directeur adjoint des Transports, M. François Ghione chef de la division maîtrise d'ouvrage des routes nationales secteur Est (DMORNE), M. Pierre Froment chargé d'opérations.

2.4 Mesures de publicité

La publicité réglementaire de l'avis d'enquête a été effectuée conformément aux dispositions des articles L.123-10 et R.123-11 du Code de l'Environnement et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique unique.

2.4.1. Avis dans la presse régionale et locale

	Dates de parution des annonces légales	
	<i>1^{er} avis</i>	<i>Rappel</i>
Midi Libre	12/01/23	09/02/23
La Gazette de Nîmes	n°1232 – 12 au 18/01/23	n°1236 – 09 au 15/02/23
Objectif Gard	19/01/23 durant 30 jours	/

Les photocopies de toutes ces annonces légales sont jointes en annexe - § III.

2.4.2. Contrôle de l'affichage réglementaire

Il a été constaté par Maître Patrick Lascabes, commissaire de justice à Roquemaure (30150) l'affichage des panneaux réglementaires dans le cadre de cette enquête publique unique : le 19 janvier 2023 (document de 97 pages), le 7 février 2023 (document de 111 pages) puis le 21 février 2023 (document de 111 pages).

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Sur 32 sites ont été mis en place des panneaux d'information grand format A1. Ils ont été doublés sur terre-plein central (TPC) à 3 endroits.

Le long du chemin de DFCI, proche du projet CONIMES, 4 panneaux règlementaires simple avis au format A2 ont été placés ainsi que dans les 3 mairies concernées par le projet : Nîmes, Milhaud et Caveirac.

Toutes les positions des panneaux et photos sont jointes dans le PV de constat de 97 pages. Sur les autres PV de constat des 7 février et 21 février ont été rajoutés les photos des dossiers et ordinateurs mis à disposition dans chacune des 3 mairies. Cf. annexe - § IV.

Par ailleurs, les certificats d'affichage des 3 communes sont joints en annexe avec quelques photos prises par la commission d'enquête publique. Cf. annexe - § V.

3. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1 Permanences de la commission d'enquête

Lundi 6 février 2023 à Nîmes : Première permanence aux services techniques de Nîmes de 9h à 12h30 – 6 personnes ou groupes de personnes ont pu demander des renseignements sur le projet à la commission (le projet n'étant disponible qu'à partir de 9 h sur le registre dématérialisé et les documents disponibles en mairies).

Mme Laïla Achkar : rue du Sphinx, quartier Carreau de Lanes à Nîmes. Crainte sur les nuisances et impact sur valeur du foncier. Un écrit suivra.

M. Thierry Codou, Laurent Schneider (Caveirac Vaunage) et M. Jacques Sarda (Nîmes en transition) déposent un courrier (4 pages) signé par 9 organisations locales. Ils demandent une réunion publique d'information, une visite des lieux et une prolongation de l'enquête de 15 jours. Un écrit suivra après lecture de la pièce J.

M. Enzo Delperie : dirigeant du Mas de Ponge, 1570 route d'Anduze à Nîmes. Il signale le fort impact du projet sur l'avenir commercial, environnemental et historique. Le forage du mas (non relié au réseau AEP de Nîmes) est impacté car sous le tracé du projet. Un courrier de son avocat suivra.

M. et Mme Albert : 620 chemin des Hauts de Nîmes, jardin 19 à Nîmes – membres du conseil syndical et copropriétaire aux Hauts de Nîmes. Craintes sur les nuisances sonores, visuelles et la pollution. Quelles seront les protections mises en place ? Un écrit suivra.

M. Christian Nourrit : 569 impasse du petit mas à Nîmes. Habitant au bord de la RN106, favorable à ce projet mais il a des craintes sur les nuisances sonores, visuelles et pollution ainsi que sur l'impact de la valeur future du foncier.

Mme Elisabeth Gombert, présidente du comité de quartier de Villeverte (CQV). Est préoccupée par l'impact acoustique et son traitement. Réunion prochaine du CQV puis un écrit suivra.

Mardi 7 février à Caveirac : La commission a reçu 6 personnes ou groupes de personnes entre 9h et midi.

M. Thierry Codou, Laurent Schneider (Caveirac Vaunage) remettent la lettre de mission du ministre des Transports au président du COI, l'annexe 4.16 du rapport du COI de janvier 2023 concernant le CONIMES ainsi qu'une réponse du Sénat sur une mise en œuvre plus efficace des étapes ERC. Ils transmettront une pétition signée.

Mme Méjean de Caveirac : ils sont forains et le terrain où ils mettent leur caravane (BB122 de 4585 m²) est sur le tracé. Elle est opposée au projet.

M. Nicolas Dumas, 431 chemin du Puech Redon à Nîmes. Il souhaite savoir à quoi correspond la bande DUP sur son chemin d'accès et les protections prévues contre les nuisances sonores ainsi que les compensations financières.

M. Christophe Guille, 2650 route de Nîmes à Caveirac (parcelles C219 et 220 de 5550 m²). Il a acheté une petite maison en 2004 située en zone N. Interdiction d'agrandir en 2005 car déjà sur le tracé (arrêté ministériel). Ni le notaire, ni la mairie ne l'avaient prévenu. La maison est trop petite et perd de la valeur. Contre ce projet destructeur mais favorable au barreau sud avec carrefours à étage sur la RN106.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

M. Laurent Delprat, 112 chemin de la Juniperaïe à Caveirac. Opposé au projet pour les raisons suivantes : pollution visuelle, risque incendie, sécurité, hydraulique, garrigue, bruit, destruction capitelles.

Mercredi 8 février à Milhaud : La commission a reçu 12 personnes ou groupes de personnes entre 9h et 12h30.

Mme Thomas, parcelles n° 372,371, 412 au chemin de la garrigue : maison à 180m de l'autoroute. Y aura-t-il une bretelle qui rapprochera encore la zone de bruit ?

M. et Mme Martinez, parcelles 406 A et B, chemin du Charpenas dans la zone de projet : quel délai pour expropriation ? Projet utile pour la métropole.

M. Bernard Bastid, 12 impasse des palombes à Uchaud, parcelles AI438, 275, et AH552. Impacté par le projet, quelles seront les propositions de rachat ? Favorable au projet.

Mlle Bringaud de Milhaud : projet de désengorgement utile.

M. José Baeza Cortes, 5 chemin de la Ponde, parcelles 422, 423, 428, 471, 472 (olivette), pas impacté mais favorable au projet.

M. Noirel, possède un mazet et des oliviers, favorable au projet.

Mme Marie-France Mas de Congénies, elle loue ses terrains de Milhaud (parcelles AY74, 75, 76 et 77 de 2,5ha) à Nîmes caravanes, directement impactés. Quel délai pour l'expropriation ?

M. Daniel Chauvet. Quel délai pour la réalisation ? favorable au projet.

Mme Monique Turret d'Alès. Possède la parcelle AI408 avec un mazet. Rien sur le registre Elle écrira.

M. Lesaux, quartier du four à chaux. Défavorable à ce projet.

M. Gilles Rigitano, 17 rue des Sourbans à Milhaud : quelle justification pour ce tracé ? Pourquoi un contournement plus à l'ouest a-t-il été abandonné ? L'étude acoustique a été mal faite. C'est un périphérique ou une desserte mais pas un contournement car il passe dans des zones habitées. Avis défavorable au projet.

Samedi 18 février 2023 à Milhaud : La commission a reçu de nombreuses personnes ou groupes de personnes, de 9h à 12h principalement intéressées par le devenir de leur parcelle par rapport au projet proche du barreau sud du CONIMES. Tous n'ont pas laissé de commentaires sur le registre papier mais écriront plus tard sur le registre dématérialisé.

M. et Mme Defay – chemin de la Roussillonne à Milhaud. Opposés au tracé, pas au projet car enclavés entre une ZI et des murs.

M. et Mme Boullé – chemin de la Roussillonne à Milhaud « ancien chemin de pied Nieux » - Pas opposés au projet mais inquiétudes concernant le tracé définitif et les nuisances induites. Une expulsion est-elle envisageable ? – Idem pour M. FERNAND Daniel, parcelles voisines 460, 462 à 465, 469 et 486 ?

Mme Inès Azaïs – 3 rue Jules Romain. Opposée au projet car il passe à moins de 100 m de l'habitation. Bruit et pollution annoncés donc quelles solutions sont envisagées ?

M. et Mme Garrouste Michel – 200 chemin de la Roussillonne à Nîmes. Opposés au projet. Cinq ans de travaux avec tous les inconvénients. Où est l'écologie dans ce projet ?

M. Marc Brodeau – 159 chemin du Charpenas. Venant d'acheter la parcelle AI421, souhaite connaître son devenir par rapport au projet ? Totalement opposé à ce projet impactant ma parcelle sauf si dialogue avec contreparties ou échange.

Mlle Ornella Baeza – parcelles 471 et 472. Quel est l'impact du projet sur ce bien et les nuisances induites. Contre ce projet perturbant.

Mme Nathalie Ranc – 2700 route de Nîmes, les Pondres. Propriétaire du gîte « Un moment en Vaunage », je suis totalement contre ce projet qui va impacter ma propriété et mon activité d'hébergement touristique.

M. et Mme Baux Gérard – 290 rue des Banières Milhaud. Nous habitons près de l'autoroute avec beaucoup de bruit.

Mme Francesca Pecaël - locataire au 300 rue des Banières. Le tracé passe au raz de nos habitations.

Mme Emilienne Santoyo – 54 chemin du Charpenas. La maison est-elle impactée par le tracé ou bien sera-t-elle rachetée ?

Mardi 21 février 2023 à Nîmes. La commission a reçu 5 groupes de personnes entre 9h et 12h30 qui ont laissé des commentaires sur le registre, 2 autres personnes sont venues discuter du projet avant de porter leurs observations sur le registre dématérialisé.

M. Serge Delauney président du comité de quartier Dixmes - Carreau de Lanes (CQDL) accompagné de son vice-président M. Didier Vachon. Ils souhaitent une prolongation de l'enquête publique afin que la DREAL Occitanie puisse organiser une réunion publique. Remise de 4 documents comprenant :

1/- mémoire pour une alternative au CONIMES avec la mise en 2 x 2 voies de la RN106 avec :

- un accord sur le principe du barreau sud par l'assemblée générale du CQDL,
- un aménagement de la trémie du Castanet (mise en place de feux vert ou rouge en fonction du sens de circulation autorisée),
- la réalisation d'un tobogan nord/sud au rond-point de Caremeau.

2/- une analyse du bilan de la concertation (27/02 au 07/04/22) en 22 points. En particulier, station de concassage à 250 m du lotissement des Roches Blanches, manque de dialogue avec les riverains depuis 5 ans.

3/- Le CQDL n'accepte pas la variante Est, les habitants de la route de Sphinx sont révoltés.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

4/- Présentation du CONIMES en AG au CQDL le 30/01/23. Sur Caveirac, le lotissement route de Sauve ne sera qu'à 200 m du tracé. Le tronçon Est retenu évite le parc photovoltaïque de Caveirac et permet l'extension de la carrière GSM.

M. et Mme Gérard Cauvin – attendent avec impatience la réalisation de ce projet.

Famille Terrier-Saumade Les bergeries, chemin des Lauzières. Quelles seront les voies d'accès à leur résidence ? Vu pour l'impact acoustique et patrimonial.

Mme Catherine Paulhan Les bergeries, chemin des Lauzières. Maison familiale avec terrain riche en patrimoine protégé (capitelles, mazet, labyrinthe et lys sauvage) directement impactés. Opposée au projet.

Famille Geraldès. 2 route d'Anduze Nîmes. Parcelles AT153 et 154. La bande d'étude impacte fortement une partie du verger, potager et plus de 40 oliviers. Notre maison serait à 20 mètres du tracé. Quid de notre devenir ?

Samedi 25 février 2023 à Caveirac. La commission a reçu 6 groupes de personnes entre 9h et 12h30 qui ont laissé des commentaires sur le registre, 4 autres personnes sont venues discuter du projet avant de porter ultérieurement leurs observations sur le registre dématérialisé.

Mme Nougaret et M. Latraye du comité de quartier du mas de Lauze ont remis une pétition signée par 111 personnes identifiées pour que le projet de contournement ouest de Nîmes se réalise enfin. C'est une exigence de santé publique et une nécessité économique. Un dossier complet sera remis à la commission le 9 mars 2023.

M. Max Abeille, 9 rue des Gabians 30900 Nîmes. Propriétaire de la parcelle B2 n° 751 de 1847 m² sur Caveirac, il lui a été confirmé qu'elle n'était pas impactée par le projet.

Association Caveirac Vaunage – M. Thierry Codou et Mme Nathalie Ranc – remise d'un document d'une page comprenant : l'avis complémentaire de l'Ae du 23/02/23, l'avis du COI sur le CONIMES remis à Mme la première Ministre le 24/02/23, une information concernant le manque de panneaux pour l'information de la population, le regret que la période d'EP couvre les vacances d'hiver pour le Gard et enfin le renouvellement d'une prolongation de la durée de l'EP avec un débat public compte tenu des éléments nouveaux.

M. J-C Drouet de St Hyppolyte du Fort. Est-il envisageable de refaire la VF Le Vigan/Nîmes ? Ce projet est intéressant pour gagner l'A9 en provenance d'Alès.

M. Jean-Pierre Choquet, 739 chemin du Paratonnerre – Conseil syndical des Hauts de Nîmes et vice-président du comité de quartier de Villeverte. Pourquoi ne s'est-on pas attaché à terminer la RN106 en 2 x 2 voies jusqu'au col de Barutel, à créer une pénétrante depuis la route de Lédignan et une jonction avec l'ancienne route d'Alès, à aménager le carrefour du Castanet, enjambrer le Kennedy et une sortie directe vers l'A9 ? Pas opposé au projet mais pourquoi ne pas avoir déjà travaillé ces points.

M. Alain Roubineau, écologiste. Remise d'un document de 22 pages reprenant les mêmes éléments que Caveirac Vaunage (Cf. supra) ainsi qu'une sélection d'articles de presse, le dossier complémentaire de l'Ae (9 pages), le dossier du COI (4 pages), des photos des panneaux d'informations, des échanges de courrier et/ou courriel.

Lundi 6 mars 2023 à Caveirac : La commission a reçu 8 personnes ou groupes de personnes entre 16h et 19h30 qui ont laissé des commentaires sur le registre, avant de porter leurs observations sur le registre dématérialisé.

MM. Codou et Schneider (Caveirac Vaunage) et M. Choquet (Nîmes en transitions) ont remis un document de 70 pages. ainsi que le fichier numérique directement transmis en mairie. Le document constitue leur analyse critique du dossier et leurs propositions déjà évoquées lors de leurs précédentes visites. Ils mettront sur le site de Préambules une pétition concernant 400 signataires. Nous leur avons rappelé que seules les signatures manuscrites seront prises en compte. Ils précisent que le comité de quartier des Hauts de Nîmes soutient leur proposition.

M. et Mme François et Marie Chapelle, chemin du Carreau de Lanes signalent la difficulté de circuler à pied ou avec une voiture d'enfant dans le chemin, le bruit à venir, l'obsolescence du projet, l'avis négatif du COI et de l'Ae. Courrier électronique suit.

M. Gaudibert, président de COBATY (50 adhérents dans les métiers de la construction), remet un courrier favorable au CONIMES.

M. Gaudibert, à titre personnel : il habite Vacquerolles et travaille sur la R 113 et souligne la difficulté de circuler sur la RN106. Favorable au CONIMES.

M. Gabach, président de la SPA de Nîmes, demande s'il pourra toujours promener les chiens dans la garrigue qui sera traversée par le CONIMES, notamment sur le DFCI ; demande également que des grillages soient prévus pour éviter que les animaux ne traversent la voie. Avis favorable si ces conditions sont réunies.

M. Gilles Guillot est opposé au projet qui ne fera que déplacer le problème et souhaite l'étude de solutions alternatives.

M. André Bergue et M. Reille (entrepôt Auchan) et M. de David de Beauregard (société Hines, propriétaire des murs) n'ont eu connaissance du dossier que la semaine passée. L'entrepôt Auchan dessert le sud-est de la France (220 clients) emploie 250 salariés et fait tourner 150 poids-lourds par jour sur 64 000 m². Le tracé du barreau impacte les voies d'accès des salariés et les accès techniques. Favorables sous réserve que l'échangeur E2 et son accès soient déplacés. Courrier digital suit.

M. Jérôme Gaziello, président de LIB industries, assisté de ses deux conseils, M. Woumant et Mme Gaziello (sa sœur) du cabinet MCL avocats. La société produit 20000 tonnes de béton par jour et emploie 35 salariés. Le barreau du CONIMES supprime le bâtiment de stockage, coupant en deux le terrain. Avaient reçu un « sursois

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

à statuer » pour un PC déposé en mai 2021 mais n'avaient pas connaissance du projet. Demande une modification du tracé. Favorable sous réserve. Courrier suit.

Mardi 7 mars 2023 à Milhaud : La commission a reçu 10 personnes ou groupes de personnes entre 16h et 19h qui ont laissé des commentaires sur le registre, avant de porter leurs observations sur le registre dématérialisé.

Mme Aiello et M. Poupelier, impasse des 3 ponts, parcelles 624, 626. Leur jardin ouvre sur la route de Nîmes. Nous leur avons montré que le tracé du CONIMES n'impactait pas leur propriété. Ne se prononcent pas.

M. Hugouvieux habite à côté des grues Lafont, à droite avant le pont. Pas impacté par le CONIMES. Ne se prononce pas.

M. Thomas Vlaminc (IVECO), 67 route de Nîmes, 25 emplois, n'était pas sur le tracé en 2017. Est favorable si le tracé du barreau est modifié. Courrier devrait suivre.

M. Benaïssa (LOC+), 67 route de Nîmes, est favorable si le CONIM ne traverse pas son site.

MMES et M. Brunner, Parabis, Verrechia, Watrelot habitent le lotissement le Voltaire, rue Madame de Sévigné, au pied du futur viaduc d'enjambement de la voie ferrée, concernés par les nuisances sonores et visuelles sont opposés au tracé actuel.

M. Thomas Teissier, IMMOCORP/SHERCO/CROCO, foncière immobilière qui emploie 200 salariés, demande que le tracé soit décalé au-delà de la rue Cante Perdrix, comme l'a demandé LIB industries. Défavorable en l'état. A laissé un plan. Va faire une contribution numérique.

M. Michel Anton, conseiller municipal de Milhaud, est solidaire de M. le maire et du conseil municipal favorables au CONIMES. Remet une lettre avec la même proposition que celle de M. le maire de déplacer l'arrivée sur la RN113 au giratoire existant.

M. Fabre, 14 rue Alexandre Dumas, favorable au projet et pas directement impacté souhaiterait une meilleure communication.

M. Martin et Mme Bertin, 16 et 26 rue Basse, dans le centre de Milhaud, craignent les nuisances sonores. Avis défavorable.

M. Castets a déjà fait une contribution (717) dont il a apporté un tirage papier, mais est venu essayer de nous convaincre que le « tout automobile » était mauvais pour la santé, la planète... et qu'il fallait que nous donnions un avis défavorable. Ancien chef de service DDE du Gard qui a conduit le projet 2x2 voies Alès / La Calmette à une époque où il trouvait merveilleux de construire des routes. Mais a radicalement changé d'avis avant la réalisation, est passé au logement et n'a pas d'explication sur la « panne » de la construction La Calmette / Barutel. Avis défavorable.

Jeudi 9 mars 2023 à Nîmes : La commission a reçu 8 personnes ou groupes de personnes entre 14h et 17h, six d'entre eux ont laissé des commentaires sur le registre.

Mme Nougaret Christiane, présidente du comité de quartier du mas de Lauze et M. Latraye membre du comité. Dépose d'une pétition signée par 273 personnes du quartier du mas de Lauze, Capitelle I et II, combe des oiseaux riverains de la RN106, mas de Gardu riverains de la RN106 et d'un courrier de 4 pages.

Halte aux propositions farfelues et sans fondement de personnes non concernées par la RN106 car n'y habitant pas. Cette déviation est de nécessité absolue pour des raisons de santé des riverains de Pissevin, Valdegour, mas de Lauze et une partie de Castanet.

Mme Catherine Paulhan, chemin des Lauzières à Nîmes, remet une lettre contre le projet de contournement (destruction de 3 habitations, capitelles, mazet et murs de clapas) avec pétition signée par 54 personnes (riverains, promeneurs et défenseurs de la nature).

M. Lionel Roche demande des renseignements sur une parcelle en zone N non loin du projet.

M. Jacques Sarda, association Nîmes en transition, dépose une lettre de 3 pages non favorable au projet. Démarche ERC appliquée à minima, évaluation socio-économique et conclusions de l'étude d'impact peu convaincantes.

Mme Sylvie Paulhan – parcelle BO0050 à Nîmes, chemin des Lauzières – consulte le tracé du projet et constate que son terrain en indivision est dans l'emprise de la DUP avec une vente bloquée.

M. Reille d'Auchan Logistique Sud remet un dossier de 6 pages.

Avis sur les impacts négatifs du projet :

- 250 salariés, flux : 70 PL/jour soit 5000 palettes ou 16 millions de colis ;
- Le nouveau tracé occasionne un dysfonctionnement dans l'exploitation de l'activité sur le site ;
- Impacts ICPE ;

La fermeture du site est envisagée alors que 220 clients sont livrés depuis cet entrepôt.

3.2 Climat de l'enquête

Les 9 permanences en mairies se sont bien déroulées : l'accueil et l'ambiance générale ont été satisfaisants. Toutes les personnes souhaitant être reçues ont pu être écoutées par au moins un membre de la commission. Les mairies mettaient souvent à disposition 2 bureaux.

Dès la première permanence le 6 février à Nîmes, une lettre émanant d'un collectif de onze associations a demandé la prolongation de l'enquête publique en attendant de l'avis complémentaire de l'Ae ainsi qu'une réunion publique contradictoire et une visite des lieux avec le maître d'ouvrage : Caveirac Vaunage, Nîmes en transition, Caveirac Bike Club, les shifters, Zerenthia, les amis de la Terre du pays viganais, Saint Hilaire durable, ARBRES, Agir pour la Crau, Collectif pour la défense du bois de Lens, CPLC

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Nîmes. Cette lettre faisait suite à l'avis initial de l'Ae du 21/07/22 sans avoir eu connaissance du mémoire en réponse de la DREAL publié sur le site le jour même à 9 heures.

Lors de la permanence sur Nîmes le mardi 21 février 2023, M. Serge Delauney président du comité de quartier Dixmes-Carreau de Lanes a également demandé une prolongation de la durée de l'enquête publique ainsi qu'une réunion publique organisée par le MO.

Le samedi 25 février 2023 sur Caveirac, l'association Caveirac Vaunage a demandé à nouveau la prolongation de l'EP suite à la publication de l'avis complémentaire de l'Ae le 23/02/23. Il en est de même pour M. Alain Robineau reçu le même jour qui demande en plus un débat public.

L'association ASPIC par courrier du 3 mars 2023, demande le report de la date de clôture de l'enquête pour laisser le temps de la consultation de l'avis complémentaire de l'Ae.

La commission d'enquête a pris en compte ces demandes de la façon suivante :

Dès le lundi 6 février, la lettre du collectif a été transmise par la commission à Mme la préfète du Gard ainsi qu'au MO.

Le lundi 27 février, dès l'ouverture des mairies, l'avis complémentaire de l'Ae était inséré en page de garde des registres papier ainsi que sur le site Préambules, à la demande de la commission qui en a informé le MO.

Le courrier de l'association ASPIC a également été transmis à Mme la préfète.

Après analyse de ces demandes répétées, essentiellement basées sur l'avis complémentaire de l'Ae que l'association Caveirac Vaunage nous a remis le samedi 25 février, la commission a estimé que :

- Les 11 jours restants étaient suffisants pour lire les 9 pages du document ;
- La réunion publique organisée, le vendredi 3 février 2023 à Caveirac, à l'initiative de Caveirac Vaunage pour débattre de l'utilité publique du CONIMES avait réuni plus de 400 personnes et permis l'expression de nombreuses associations ;
- Une autre réunion publique organisée par EELV30 a eu lieu le 15 février à Nîmes avec l'avis du COI comme sujet principal ;
- Plusieurs contributeurs, très impliqués lors de l'EP, ont eu connaissance de documents importants (lettre du ministre des Transports, avis du COI, avis complémentaire de l'Ae) avant même que le MO ait eu le temps de les communiquer à la CEP ;

La commission en a conclu qu'une réunion publique et/ou une prolongation de l'enquête de 15 jours n'auraient pas donné la possibilité au MO d'apporter des réponses complémentaires et nouvelles à celles déjà exposées dans le document J. Elle a averti le MO (DREAL Occitanie) et l'autorité organisatrice (Préfecture du Gard) qu'elle ne demanderait ni prolongation de l'enquête, ni réunion publique.

Tous les documents nouveaux sont visibles en Annexes du rapport § IX (Avis complémentaire de l'Ae) et § X (fiche COI sur le CONIMES).

3.3 Clôture de l'enquête et comptabilisation des observations

L'enquête s'est terminée le 9 mars 2023 à 17 heures. Le dossier présent à la mairie de Nîmes, siège de l'enquête, a immédiatement été récupéré par la commission ainsi que le registre papier compété des documents annexes. Le vendredi 10 mars, en matinée, les registres de Milhaud et de Caveirac ont également été emportés par la commission.

Au bilan la participation du public a été importante avec un total de **1388 contributions** sur la période comprenant 285 documents de 1 à 70 pages qui ont été annexés aux contributions numériques ou papiers. De plus, la commission a reçu 4 pétitions signées par 380 personnes.

Le site web a comptabilisé 13358 visites pendant les 32 jours d'enquête, prouvant l'intérêt de cette enquête par le public. De nombreux documents – 4233 - ont également été téléchargés à partir du site Préambules.

La commission note un pourcentage très important de contributions anonymes : 455 sur 1388 soit 32.8 %. Ces dernières ont toutes été prises en compte ainsi que les doublons et les contributions ne portant qu'un prénom ou un nom d'emprunt.

Une seule modération a été effectuée par la commission sur un courrier anonyme manuscrit reçu le 9 mars en mairie de Milhaud.

La contribution BRL 1362 a été adressée sur ce registre dématérialisé par erreur ; elle s'adressait à une autre EP se déroulant à la même période sur Nîmes.

La contribution 1161 émanant du cabinet d'avocats Maillot Avocats et Associés a bien été reçue par mél le 7 mars 2023 à 20h28 et a été traitée immédiatement par la commission d'enquête. Le même courrier de 9 pages et 3 annexes a également été transmis le même jour par LRAR mais reçu en mairie de Nîmes, service foncier que le 14 mars 2023. Il est rajouté au registre papier de la mairie de Nîmes sous le n°35.

Pendant les 9 permanences, les membres de la commission ont reçu plus de 100 personnes ou groupes de personnes (associations, comités de quartier, ...).

La répartition des 1388 contributions reçues est la suivante :

- 1217 directement sur le Registre Dématérialisé mis en place par Préambules ;
- 11 sous forme de courriers reçus en mairies ;
- 26 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Nîmes ;
- 44 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Milhaud ;
- 53 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Caveirac ;
- 37 courriels reçus sur le registre dématérialisé.

La liste des 1388 noms est disponible dans le document Annexes au rapport § VIII (13 pages).

La totalité des contributions portait sur l'utilité publique du projet. A la marge, quelques mentions sont apparues concernant les MECDU des 3 communes et le classement de la voirie.

4. SYNTHÈSE DES AVIS DES COLLECTIVITÉS ET REPONSES DU M.O.

Ces éléments sont issus de pièce J du dossier d'enquête public

4.1 La Région Occitanie – lettre du 24 janvier 2022

Avis favorable avec les remarques suivantes :

- Il s'agit de rejoindre rapidement l'A9 à partir des territoires de l'ouest de l'agglomération nîmoise tout en participant à la desserte du CHU, du futur centre pénitentiaire ainsi que d'une ZAE en partie sud du site ;
- Le barreau de liaison ne doit pas être dissocié du projet CONIMES ;
- L'Etat devra s'engager à financer a minima 50 % de l'opération globale, barreau de liaison compris.

Réponse du MO :

- *La solution mutualisée retenue par le MO comprend l'aménagement du barreau de liaison jusqu'à la RN113.*
- *Le plan de financement de l'opération fera l'objet d'un travail entre l'Etat et les collectivités locales dans le cadre de la mise au point du prochain CPER.*

4.2 Conseil Département du Gard – lettre du 24 janvier 2022

Avis favorable avec les observations suivantes :

- La nécessaire complémentarité des projets routiers portés par l'Etat (CONIMES) et le département (DNN).
- La conditionnalité de la participation du CD30 au projet de COMINES à la signature d'un protocole d'accord pour le financement de la DNN.
- La nécessité d'achever les travaux commencés (RN106) et de traiter en une seule phase ceux envisagés (CONIMES).

Réponse du MO :

- *Les 2 projets routiers sont compatibles par le biais du raccordement nord tel qu'il est défini.*
- *Le plan de financement du CONIMES fera l'objet d'un travail entre l'Etat et les collectivités dans le cadre de la mise au point du prochain CPER.*
- *L'aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes a fait l'objet d'une DUP (avril 1999). Les travaux de mise en 2 x 2 voies sont terminés jusqu'au sud de la Calmette (échangeur du mas de l'Oume). La finalisation de cet aménagement est conditionnée à la mise en place des cofinancements. Pour le prochain CPER, la priorité est toutefois mise sur le CONIMES.*
- *La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre cofinanceurs lors de la préparation du CPER lèveront cette interrogation.*

- *Le CONIMES va faire l'objet d'études plus précises auxquelles le MO associera le CD30.*
- *Seule la commune de Milhaud est concernée par une ZPENS (Zone de Prémption au titre des Espaces Naturels Sensibles). L'interface entre les acquisitions nécessaires à la réalisation du CONIMES et le droit de préemption au bénéfice du CD30 ou de la commune sera évoquée au moment des acquisitions foncières.*
- *Préalablement aux travaux, le patrimoine vernaculaire pourra faire l'objet d'un recensement précis afin d'en conserver l'historique. En complément, la mise en valeur de ce patrimoine va constituer une mesure d'aménagement paysager du projet.*
- *Les études menées intègrent l'évaluation des risques naturels. Le projet n'aggrave pas ces risques. Les rétablissements des DFCI sont conformes aux prérogatives données par le SDIS. Le MO l'associera lors des phases d'études à venir comme lors des études passées.*
- *La mention du risque d'avalanche est liée à la citation d'un article du code forestier de façon exhaustive.*

4.3 Nîmes Métropole – délibération du conseil communautaire du 31/01/22

Avis favorable assorti des recommandations suivantes :

- La nécessité de réaliser une 1^{ère} section de travaux RN113/RD40 dans un 1^{er} temps et que l'Etat inscrive la réalisation du raccordement A9/RD40 dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022/2026.
- La mise en place d'un tour de table financier dans les meilleurs délais, afin d'aboutir à un protocole d'accord Etat/Collectivités, dans lequel l'Etat s'engage à financer à hauteur de 50 % de la totalité du projet, y compris le barreau de liaison.
- Accélérer la poursuite des études afin de faire aboutir le plus vite possible ce dossier essentiel pour le bon fonctionnement et le développement du territoire de Nîmes Métropole.
- Améliorer les conditions de circulation sur le secteur de la Vaunage, la RD40 subissant une saturation constante et aggravée par le projet présenté l'Etat.
- Afin que le grand public puisse mieux se repérer, améliorer le rendu graphique de la pièce D (plan général des travaux) en ajoutant un plan d'encartage des planches et ajoutant quelques points de repères supplémentaires tels que le nom des routes, des grands équipements, des lieux-dits.

Réponse du MO :

- *La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre cofinanceurs lors de la préparation du CPER lèveront cette interrogation.*

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- *Le plan de financement du CONIMES fera l'objet d'un travail entre l'Etat et les collectivités dans le cadre d'une mise au point du prochain CPER.*
- *Le MO apporte toute attention au délai de réalisation du projet.*
- *Le CONIMES n'a pas vocation à traiter le fonctionnement du RD40 côté Vaunage. Cet axe est géré par le CD30.*
- *La pièce D a été reprise et intègre des plans d'encartage afin d'améliorer la lisibilité du plan général des travaux.*

4.4 Alès Agglomération – lettre du 17 février 2022

Avis favorable au projet sans réserve.

4.5 Commune de Nîmes – lettre du 5 janvier 2022

Avis favorable avec deux observations :

- *La première concerne la transmission des ER nouvellement institués afin de refléter l'aménagement projeté et préserver ces terrains de tout autre aménagement.*
- *La seconde est une interrogation sur le devenir du statut de la RN113 et de la RN106 dans leur tronçon entre le CONIMES et le giratoire du km 0 au niveau de l'échangeur Nîmes-Ouest.*

Réponse du MO :

- *Les ER prévus dans le dossier MECDU ne seront opposables qu'après arrêté de DUP emportant cette MECDU. La zone d'étude est actuellement protégée de l'implantation d'autres aménagements en application de l'AP n° 30-2019-03-04-002 du 04/03/19 de prise en considération du projet.*
- *Le statut des RN 113 et RN1106 sera abordé ultérieurement.*

4.6 Commune de Milhaud – délibération du CM le 27 janvier 2022

Avis favorable au projet assujetti des observations suivantes :

- *Sous réserve que le barreau de liaison entre l'échangeur et le rond-point de Milhaud soit classé dans son intégralité RN ou RD.*
- *Revoir l'arrivée du barreau sur le rond-point de l'actuelle RN113 en lieu et place de la branche d'entrée de ville de Milhaud existante.*
- *Déplacer la branche d'entrée de ville de Milhaud sur le 2^{ème} rond-point en projet. De ce 2^{ème} rond-point en projet serait créée une voie de liaison qui rejoindrait l'actuelle route de Nîmes.*

Réponse du MO :

- *Cette question du classement du barreau en RN ou RD sera abordée ultérieurement.*
- *Le MO prend note de ces 2 remarques pour revoir l'arrivée du barreau et le déplacement de la branche de l'entrée de ville et étudiera les possibilités d'adaptation du projet.*

4.7 Commune de Caveirac – délibération du CM du 21 janvier 2022

Avis négatif au tracé du projet envisagé de contournement ouest de Nîmes. Le CM estime qu'il est prioritaire de :

- Que l'Etat envisage la réalisation d'un raccordement A9/RD40 qui constituera la 1^{ère} phase du projet dans le cadre du contrat de plan autoroutier 2022/2026.
- De favoriser les transports collectifs et les modes de déplacement doux dans la Vaunage et en direction de Nîmes, les zones périurbaines et dans le cadre de liaisons entre les communes.
- De préserver la faune et la flore, ainsi que le patrimoine historique sur la commune.
- De prendre en compte les difficultés de circulation sur la RD40 déjà très importantes, phénomène qui sera aggravé par le projet présenté par l'Etat, et d'anticiper pour mettre en œuvre des solutions pour améliorer les conditions de circulation dans tout le secteur de la Vaunage.

Réponse du MO :

- *La pleine fonctionnalité du projet ne sera assurée qu'avec la réalisation de l'ensemble du linéaire. Le phasage éventuel ne serait dès lors motivé que par des contraintes de capacités budgétaires. Les négociations entre cofinanceurs lors de la préparation du CPER lèveront cette interrogation.*
- *Le point d'échange entre le CONIMES et la RD40 est dimensionné pour pouvoir accueillir le réseau de bus à haut niveau de service de la Vaunage et une piste cyclable (projets portés par le CD30).*
- *Le MO a bien conscience de la nécessité de bonne prise en compte des enjeux environnementaux et patrimoniaux. La définition du projet les prend au mieux en considération.*
- *Le projet de CONIMES n'a pas vocation à traiter le fonctionnement de la RD40 coté Vaunage. Cet axe est géré par le CD30.*

4.8 Avis de la CDPENAF – Lettre du service économique agricole du 13/10/22

La commission donne un avis favorable à l'unanimité qui conduit à la mise en œuvre de mesures compensatoires collectives.

L'étude met en lumière que le seuil de viabilité de l'économie locale agricole n'est pas engagé sur l'ensemble du périmètre d'étude.

Concernant les mesures d'évitement et de réduction, la variante sud permet de n'impacter que quelques hectares de terres agricoles et de limiter les délaissés.

Les mesures de compensation collectives proposées sont les suivantes : consignation à la CDC de 553 559 € correspondant à la valeur vénale des terres majorées de 20%, recours possible à ce fonds pour l'ensemble des acteurs compétents du département, validation par la CDPENAF des actions retenues, imputation à ce fonds des dépenses liées à l'animation et à l'ingénierie de la démarche et abondement du fonds avec les intérêts générés.

L'arrêté de consignation des sommes dues au titre des compensations agricoles pourra être pris en même temps que celui de l'AEU.

4.9 Avis de l'Autorité environnementale – 21/07/22

L'avis de l'Ae est intégré en 4^{ème} partie de la pièce J du dossier d'enquête publique (40 pages).

L'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 a été adopté lors de la séance du 21 juillet 2022 sous le n° 2022-36 et publié sur le site public <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/220721> après consultation par courrier de la préfète du Gard et le directeur général de l'ARS Occitanie.

Le projet de CONIMES, présenté par la DREAL Occitanie, a pour objectif initial de relier Alès par une déviation à 2 x 2 voies de 12 km de la RN106 jusqu'à un nouvel échangeur permettant d'accéder à l'autoroute A9 au sud-ouest de Nîmes, comportant trois échangeurs pour améliorer les dessertes locales et complété par un barreau jusqu'à la RN113. Le tracé dessert un secteur périurbanisé de l'ouest de Nîmes.

Pour l'Ae, le CONIMES et la Déviation Nord de Nîmes (DNN) constituant un même projet, aussi il est demandé de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble. Les principaux enjeux environnementaux sont la biodiversité (plusieurs espèces et leurs habitats faisant l'objet de PNA : Aigle de Bonelli, Pies grièches, Lézard ocellé, ...), 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).

L'analyse des incidences sur les milieux naturels ne permet pas de caractériser les atteintes potentiellement majeures à ces milieux et aux continuités écologiques. 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.

Mémoire en réponse de la DREAL Occitanie

Ce document fait partie intégrante de la pièce J du dossier soumis à enquête publique (76 pages). Ce mémoire réponse du MO a fait l'objet de nombreux compléments : études, commentaires, cartes, croquis, photos, ... afin de rendre plus compréhensible le dossier soumis à EP. En particulier, ce mémoire apporte les compléments suivants sur certains thèmes :

Concernant la notion de projet d'ensemble entre le CONIMES, la DNN et la requalification de la RN106.

La notion de programme ou de projet commun ne s'applique pas à l'ensemble de ces trois projets qui, bien qu'interconnectés au niveau de leurs raccordements respectifs à la RN106, restent totalement indépendants et distincts de par leur nature, leurs principes d'aménagement, leurs fonctions et leurs objectifs.

Concernant les études de trafic et socio-économique.

Les études de trafic sont basées sur un modèle mono modal. Ce modèle est le plus adapté pour ce type d'infrastructure périurbain. Des données spécifiques au territoire y sont intégrées afin de garantir des résultats consolidés par rapport au fonctionnement local. Les tests de sensibilité demandés dans l'avis de l'Ae ont été menés et viennent ainsi compléter le rapport d'étude trafic annexé à l'étude d'impacts. L'analyse socio-économique est réalisée sur la base des résultats de l'étude de trafic, conformément à la réglementation en vigueur, et selon les préconisations en résultant.

Concernant l'analyse de solutions alternatives.

Le dossier présente les éléments de comparaison au travers d'une analyse multicritères entre le projet retenu et présenté dans le dossier et les autres tracés proposés lors des phases de concertations antérieures sur la section nord de raccordement à la RN106, et le secteur d'échange Sud avec la RN113 et l'autoroute A9. L'impact sur l'environnement est l'un des critères analysés.

Concernant la qualification des incidences sur les sites Natura 2000.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Une évaluation type appropriée des incidences Natura 2000 a été réalisée et intégrée au dossier qui sera soumis à l'avis du public. Cette évaluation est proportionnée compte tenu de l'avancement des études et du stade de définition du projet. Elle sera complétée et précisée lors des phases ultérieures et en particulier dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à laquelle sera soumis le projet.

Concernant les besoins de compensation des impacts sur l'environnement.

La démarche ERC a été appliquée lors de la conception du projet, ainsi :

- concernant l'Évitement : une espèce patrimoniale rare a protégée par évitement, obtenu grâce à une modification du tracé au droit du raccordement nord (la variante 4 ouest initialement préférentielle lors de la concertation de 2017 est substituée par la variante 4 est car moins impactante, à la solution préférentielle retenue désormais par le maître d'ouvrage) ;*
- concernant la Réduction : de nombreuses mesures ont été intégrées dès la conception du projet ;*
- concernant la Compensation : des pistes relatives à la compensation sont d'ores et déjà explorées au stade actuel des études préalables. Elles seront affinées, précisées et détaillées dans les études environnementales post DUP notamment lors de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale unique. Les mesures envisagées à ce stade sont « courantes » et leur efficacité a déjà été prouvée lors de nombreuses applications sur d'autres projets d'infrastructures linéaires. Ces pistes sont identifiées et exposées dans le dossier soumis à l'avis du public. La définition exacte des conditions et emplacements retenus pour leur mise en œuvre n'est pas possible à ce niveau de définition du projet. La Maîtrise d'Ouvrage s'est adjointe, dès à présent, de l'assistance du CEN afin de commencer, dès le stade des études préalables, la recherche de sites potentiels présentant un profil favorable à la réalisation de mesures compensatoires. Ce travail d'identification de sites adaptés sera complété par la définition précise des mesures de compensation qui seront proposées dans le dossier de demande d'Autorisation Environnementale Unique (AEU) et notamment dans le volet spécifique de demande de Dérogation Espèces Protégées (DEP).*

5. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Suite au procès-verbal de synthèse remis le 17 mars dans les bureaux de la DREAL Occitanie de Montpellier, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été transmis à la commission d'enquête par courriel le 07 avril 2023 (cf. annexes au rapport - § XIV – pages 64 à 114).

La liste de tous les noms ayant porté une contribution via le registre dématérialisé, un courrier, un courriel ou une inscription sur l'un des 3 registres mis en place dans les mairies de Nîmes, Milhaud ou Caveirac se trouve dans les documents annexes au rapport - § VIII (13 pages).

Toutes les réponses du Maître d'Ouvrage apparaissent en caractères bleus sur le rapport de la page 77 à 131.

5.1 Observations des personnes privées

5.1.1 Répartition des contributions

Dans cette catégorie, nous retrouvons toutes les contributions déposées sur le registre dématérialisé (Web ou Email), sur les 3 registres papier disponibles en mairies et par courrier. Le nombre est important mais parfois la contribution est très courte : « pour le projet » ou « contre le projet », certaines sont quasiment identiques, ou reprennent les arguments d'une contribution précédente. La commission s'est donc attachée à prendre d'abord en considération la motivation du contenu de l'argumentaire.

Avis favorable au projet : 358 contributions (25.8%) dont 170 anonymes (47.5%)

1, 5, 6, 8, 11, 13, 19, 20, 24, 26, 27, 28, 34, 37, 38, 39, 40, 45, 52, 53, 54, 56, 57, 60, 61, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 77, 83, 84, 85, 325, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 101, 102, 103, 104, 105, 109, 112, 114, 117, 119, 123, 125, 127, 128, 131, 134, 136, 137, 138, 142, 143, 144, 145, 149, 150, 151, 152, 154, 156, 160, 164, 171, 173, 177, 183, 185, 186, 188, 189, 190, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 206, 208, 211, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 238, 246, 251, 254, 258, 260, 262, 268, 269, 270, 271, 273, 282, 283, 289, 292, 304, 309, 312, 318, 319, 321, 322, 323, 343, 344, 355, 356, 362, 367, 375, 376, 377, 388, 389, 392, 394, 395, 397, 398, 409, 412, 414, 415, 418, 419, 420, 426, 427, 431, 433, 437, 440, 446, 447, 448, 465, 472, 486, 490, 501, 507, 516, 524, 526, 527, 529, 532, 533, 538, 543, 544, 545, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 563, 572, 589, 593, 600, 601, 603, 604, 683, 610, 613, 614, 618, 652, 677, 667, 669, 670, 673, 674, 675, 680, 696, 698, 699, 700, 706, 707, 718, 719, 721, 727, 729, 734, 738, 746, 748, 749, 750, 751, 752, 754, 756, 792, 759, 772, 774, 776, 783, 786, 801, 809, 815, 830, 844, 859, 861, 863, 866, 867, 869, 871, 881, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 898, 910, 917, 919, 925, 932, 936, 938, 940, 942, 1047, 945, 1048, 947, 948, 952, 957, 961, 962, 963, 968, 969, 970, 971, 972, 976, 979, 981, 984, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 998, 1003, 1005, 1011, 1013, 1014, 1016, 1018, 1020, 1024, 1025, 1027, 1028, 1029, 1036, 1108, 1109, 1033, 1034, 1035, 1043, 1044, 1055, 1059, 1061, 1064, 1067, 1071, 1085, 1098, 1099, 1102, 1112, 1113, 1116, 1117, 1118, 1122, 1123, 1161, 1171, 1174, 1224, 1236, 1244, 1246, 1264,

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU
de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

1267, 1268, 1273, 1293, 1302, 1315, 1373, 1322, 1324, 1327, 1328, 1340, 1347, 1349,
1353, 1359, 1372.

Avis défavorable au projet : 836 contributions (60.1%) dont 226 anonymes (27%).

9, 42, 296, 2, 297, 3, 4, 7, 298, 10, 35, 12, 14, 16, 18, 21, 22, 23, 25, 29, 31, 32, 36,
299, 47, 48, 49, 50, 300, 62, 302, 63, 303, 58, 65, 68, 69, 71, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82,
326, 330, 90, 91, 93, 122, 94, 97, 99, 100, 106, 107, 108, 110, 179, 115, 116, 118, 120,
121, 124, 126, 129, 130, 132, 135, 139, 140, 141, 147, 148, 153, 178, 155, 157, 158,
159, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 175, 180, 181, 182, 184, 187,
191, 192, 193, 194, 195, 196, 207, 209, 210, 212, 215, 222, 224, 225, 226, 227, 233,
237, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 247, 249, 252, 253, 255, 256, 257, 263, 264, 265,
266, 267, 272, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 284, 285, 286, 287, 288, 290,
291, 295, 305, 306, 307, 308, 310, 311, 313, 314, 315, 316, 320, 331, 332, 334, 335,
336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 345, 346, 347, 348, 349, 351, 390, 357, 358, 359,
360, 361, 363, 364, 366, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 378, 379, 380, 381, 382,
383, 386, 387, 400, 391, 401, 393, 396, 402, 403, 404, 406, 407, 408, 410, 411, 474,
475, 476, 477, 478, 416, 417, 421, 422, 423, 424, 425, 428, 429, 430, 432, 434, 435,
436, 438, 439, 441, 442, 444, 445, 449, 450, 451, 453, 454, 595, 455, 456, 457, 458,
459, 460, 462, 463, 464, 466, 468, 469, 470, 482, 483, 484, 485, 488, 489, 491, 492,
493, 495, 496, 596, 499, 500, 502, 503, 504, 505, 506, 508, 510, 511, 512, 513, 514,
521, 522, 523, 525, 530, 531, 534, 537, 540, 541, 542, 547, 548, 549, 556, 557, 558,
560, 597, 577, 564, 565, 566, 567, 568, 570, 571, 573, 574, 575, 576, 578, 579, 580,
581, 582, 583, 598, 584, 585, 586, 587, 588, 590, 591, 592, 599, 602, 605, 607, 608,
609, 611, 612, 616, 617, 619, 620, 622, 624, 625, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633,
634, 635, 636, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 647, 648, 650, 651, 653, 654, 686,
655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 668, 671, 672, 678, 679,
676, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 697, 695, 768, 703, 704, 705, 708, 710,
711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 720, 722, 723, 725, 726, 730, 793, 731, 732, 733,
735, 736, 737, 739, 740, 741, 743, 744, 745, 747, 753, 755, 757, 794, 760, 761, 762,
795, 767, 764, 765, 770, 771, 775, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 796, 798, 784, 787,
788, 790, 791, 799, 800, 802, 803, 804, 805, 806, 909, 807, 808, 810, 811, 812, 813,
814, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 911, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 831,
832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 845, 846, 847, 848, 849,
850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 860, 862, 864, 865, 868, 870, 872, 873,
874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 882, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 912,
899, 900, 901, 903, 906, 908, 1076, 913, 914, 916, 918, 920, 921, 922, 923, 924, 927,
929, 1388, 931, 1037, 935, 1039, 1040, 1041, 937, 1042, 941, 1046, 943, 946, 949,
950, 951, 953, 954, 956, 959, 960, 964, 965, 966, 967, 973, 974, 975, 978, 980, 982,
985, 1248, 994, 995, 1075, 996, 997, 1079, 1080, 999, 1249, 1002, 1004, 1006, 1007,
1009, 1010, 1012, 1017, 1250, 1021, 1251, 1022, 1023, 1026, 1104, 1030, 1031, 1032,
1110, 1111, 1038, 1114, 1049, 1050, 1052, 1053, 1054, 1056, 1057, 1058, 1060, 1062,
1063, 1065, 1066, 1252, 1073, 1083, 1084, 1253, 1086, 1087, 1088, 1089, 1090, 1091,
1094, 1095, 1096, 1367, 1097, 1100, 1254, 1107, 1119, 1120, 1125, 1126, 1128, 1129,

1130, 1131, 1132, 1133, 1134, 1135, 1255, 1137, 1138, 1139, 1140, 1141, 1142, 1143, 1256, 1146, 1147, 1148, 1149, 1150, 1151, 1154, 1258, 1155, 1259, 1159, 1160, 1162, 1163, 1164, 1166, 1167, 1168, 1169, 1172, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1182, 1183, 1185, 1186, 1187, 1188, 1190, 1191, 1192, 1193, 1195, 1196, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1206, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1213, 1214, 1216, 1217, 1245, 1218, 1219, 1220, 1222, 1223, 1225, 1226, 1227, 1228, 1231, 1232, 1233, 1234, 1235, 1237, 1384, 1238, 1240, 1385, 1242, 1386, 1260, 1261, 1262, 1368, 1387, 1269, 1270, 1271, 1370, 1272, 1274, 1275, 1278, 1279, 1280, 1282, 1283, 1287, 1289, 1290, 1291, 1292, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300, 1301, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1311, 1312, 1313, 1314, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1376, 1323, 1325, 1326, 1329, 1330, 1331, 1333, 1334, 1335, 1336, 1380, 1337, 1338, 1341, 1342, 1345, 1360, 1346, 1348, 1350, 1383, 1354, 1355, 1364, 1356, 1357, 1358, 1361, 1363, 1365, 1366, 1374, 1378, 1381.

Les autres contributions, 194 au total, ne se prononcent pas franchement pour ou contre le projet dans son ensemble.

5.1.2. Thème : Trafic

Sur 1388 contributions, 416 traitent du trafic soit 30% des contributions.

5.1.2.1. Analyse du trafic avec avis favorable au contournement :

191 contributions concernant le trafic sont favorables au projet soit 45.9% des 416 observations.

1, 6, 9, 11, 19, 24, 26, 27, 28, 34, 37, 38, 39, 52, 53, 54, 56, 57, 60, 61, 70, 72, 73, 77, 83, 84, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 117, 119, 127, 128, 131, 137, 138, 145, 150, 152, 154, 164, 173, 177, 183, 185, 186, 188, 199, 200, 203, 206, 208, 209, 211, 213, 214, 216, 219, 220, 221, 223, 231, 235, 246, 258, 260, 262, 273, 289, 292, 304, 312, 355, 367, 375, 389, 394, 397, 409, 412, 418, 426, 427, 433, 440, 446, 447, 486, 490, 501, 526, 527, 529, 533, 543, 550, 589, 593, 600, 601, 603, 604, 610, 618, 652, 677, 669, 670, 674, 675, 683, 696, 698, 699, 700, 706, 707, 727, 729, 734, 746, 748, 749, 750, 751, 752, 792, 759, 776, 783, 786, 801, 809, 830, 844, 859, 861, 863, 866, 867, 871, 883, 887, 888, 898, 910, 917, 925, 936, 938, 952, 961, 963, 968, 970, 972, 976, 979, 986, 988, 991, 998, 1005, 1011, 1013, 1016, 1018, 1027, 1034, 1035, 1043, 1044, 1055, 1064, 1244, 1236, 1264, 1267, 1293, 1373, 1324, 1327.

En général : L'accès à Nîmes par le nord-ouest est très encombré et cette déviation est indispensable pour faciliter la circulation sur les périphériques de Nîmes. Il faut fluidifier le trafic et ainsi la pollution diminuera. Le matin et le soir, en semaine, toutes les routes de l'ouest de Nîmes sont engorgées : RN106, RN113, RD40, secteur Saint Césaire ; cette nouvelle infrastructure limitera la pollution liée aux bouchons incessants qui font consommer les voitures qui roulent au ralenti.

Secteur nord Nîmes et Alès : Nombreux, parmi ceux qui habitent au nord de Nîmes, sont favorables à ce contournement pour ne pas être pris dans les embouteillages du

matin pour rejoindre leur travail sur le secteur de Nîmes. Les temps de trajets sur cet axe Alès/Nîmes aux horaires de bureau sont inacceptables. La qualité de vie des usagers travaillant à Nîmes et souhaitant vivre dans un petit village aux alentours est totalement dégradée par cette sursaturation des routes. Il faut que les choses avancent et évoluent en fonction de la population de l'axe Nîmes/Alès qui ne cesse de grandir. Fluidifier le trafic présente donc un intérêt économique évident pour le territoire de l'ouest nîmois allant jusqu'à Alès et ses alentours. Ce contournement contribuera au désenclavement d'Alès et de ses environs, ainsi qu'aux Cévennes. Une voie rapide d'accès permet aux entreprises d'être livrées plus facilement, et donc de faciliter leurs implantations sur le bassin Alésiens.

Riverains de la RN106 jusqu'au rond-point du Km Delta : Cette voie de contournement est plus que nécessaire face aux embouteillages quotidiens qui deviennent insupportables à la longue pour les automobilistes mais aussi le voisinage environnant de la RN106. En particulier, les habitants situés sur la portion entre Castanet et le rond-point de Caremeau, subissent d'énormes nuisances sonores et de gros embouteillages aux heures de pointe. Il faut délester la RN106 très chargée en heures de pointe. Ce projet ne peut qu'améliorer, le confort de vie de nombreux habitants vivant à proximité de cette voie urbaine. Ce sera une bouffée d'air pour tous ces riverains qui n'auront plus la pollution du trafic. Ce contournement permettra une meilleure répartition du trafic au sud-ouest de Nîmes dans tout le secteur de Saint Césaire enclavé par la voie ferrée. A noter la pétition signée par 273 personnes (contribution 1373) de ce secteur.

Secteur CHU : Parmi le personnel du CHU Caremeau, certains considèrent ce projet comme indispensable pour améliorer leur qualité de vie en diminuant les temps de trajet travail/domicile. Entre 07h45 et 09h15 le matin, entre 17h et 19h le soir, les temps de trajet sont multipliés par 4 par rapport à un temps moyen pour faire 10 à 12 km. Ce contournement permettrait donc d'être moins gêné aux heures de pointe.

Le transit des PL : La déviation serait doublement utile pour l'accès des poids-lourds venant de l'A9 ou s'y rendant. Limiter leur nombre aux abords de Nîmes limiterait la pollution atmosphérique, les dégâts sur la chaussée car les flux de circulation ont plutôt tendance à s'accroître qu'à diminuer avec le temps.

5.1.2.2. Analyse du trafic avec avis défavorable au contournement

202 contributions concernant le trafic sont défavorables au projet soit 48.6%

4, 7, 8, 10, 12, 16, 22, 23, 35, 36, 49, 58, 69, 71, 75, 82, 91, 94, 99, 107, 116, 121, 129, 132, 135, 140, 159, 161, 168, 169, 180, 181, 209, 212, 215, 247, 253, 257, 291, 303, 305, 335, 337, 346, 347, 357, 361, 368, 374, 396, 397, 409, 412, 416, 424, 428, 430, 444, 448, 460, 464, 468, 470, 492, 499, 506, 525, 531, 556, 566, 570, 574, 577, 583, 584, 586, 587, 588, 590, 595, 598, 607, 608, 609, 611, 625, 628, 629, 631, 639, 643, 651, 655, 656, 657, 658, 660, 668, 671, 679, 687, 690, 691, 692, 693, 697, 705, 713, 716, 717, 720, 723, 731, 739, 740, 741, 745, 757, 779, 782, 793, 794, 816, 819, 820, 824, 826, 827, 828, 829, 833, 835, 836, 837, 838, 839, 841, 850, 853, 856, 857, 872, 874, 878, 880, 882, 891, 899, 900, 903, 911, 914, 922, 927, 929, 941, 946, 949, 950,

967, 978, 980, 996, 1010, 1030, 1040, 1052, 1053, 1058, 1252, 1083, 1088, 1095, 1140, 1142, 1146, 1176, 1185, 1190, 1208, 1211, 1220, 1225, 1227, 1269, 1290, 1294, 1306, 1313, 1326, 1329, 1330, 1346, 1348, 1357, 1358, 1363, 1366, 1367, 1370, 1374, 1378, 1380.

En général, une partie du public estime que la création de nouvelles voies de circulation ne fait qu'amener du trafic supplémentaire et modifie les habitudes de vie avec pour conséquence : plus de routes ►► plus de véhicules ►► plus de pollution. Pour l'exemple, la contribution 829 explique : En 2012 à Rouen, pour une cause accidentelle, un pont sur la Seine a été fermé pendant 2 ans. Il y passait 90 000 véhicules/jour. Le nombre de traversées de la Seine (par d'autres itinéraires) a baissé de 12% et le nombre de voyageurs en transports en commun a augmenté.

Le gain de temps pour les automobilistes est estimé entre 3 et 8 minutes, ce qui en soi délégitime le projet au regard de l'importance du coût et des nuisances induites. Des hypothèses d'experts laissent entendre que ce projet pourrait être parfaitement contre-productif car au mieux, la RN106 reste encombrée et le contournement est très peu utilisé. Au pire, c'est un effet cumulatif, avec une augmentation globale du trafic sur tous les points noirs.

(23) Concernant la planification des transports, les termes de désengorgement et d'amélioration de la fluidité routière sont illusoire aujourd'hui. A moyen et long terme (le projet ne se projette qu'en 2028), il a été démontré que le niveau de congestion revient toujours aux niveaux d'avant la nouvelle infrastructure, puis continue de se dégrader. L'offre de transport induit la demande, vouant les politiques axées sur le développement de l'offre routière à l'échec. Ce constat contre-intuitif, vulgarisé sous le concept de trafic induit, s'explique par les fondements comportementaux de la mobilité : les véhicules ne sont pas des gouttes dans un tuyau mais des personnes ou des professionnels qui ont décidé de faire un déplacement selon un itinéraire, de s'installer dans un secteur selon ses conditions d'accessibilité.

(466 et 1058) L'intention initiale de traiter la moitié du trafic de la RN106 avec une circulation actuelle à 50/70 km en passant à une double voie express à 110 km/h est irréaliste. En effet, le besoin mathématique est de 2 fois 0,5 voies et passant à 2x2 voies à 110 km/h soit un coefficient de 4 en termes de surface et de 8 en ajoutant la vitesse augmentée. Je ne vois pas vraiment où vous avez mis en œuvre le principe Éviter et Réduire, mais bien au contraire une inflation démesurée et totalement inutile.

(631) La consultation du dossier démontre que le projet est basé sur des prévisions de trafic obsolètes qui datent de plusieurs années, et ne tiennent pas compte des changements récents dans les habitudes de déplacement, tels que l'essor du télétravail et l'augmentation de l'utilisation des transports en commun.

(1374) Le projet semble insuffisamment documenté, notamment en ce qui concerne le trafic : il n'y a pas eu de véritable étude de flux (qui part quand et d'où pour aller où, à quelle heure, et temps mis pour ce parcours en fonction des horaires). On se contente de quelques indicateurs génériques qui n'ont pas véritablement de sens et représentent

des moyennes qui n'ont pas de sens (temps moyen, etc.) pour justifier les avantages du projet (gains de temps). Trop peu d'éléments permettent d'apporter la démonstration de l'utilité publique d'un tel projet.

Sur le secteur Nord Nîmes, certains estiment que le problème vient principalement du rétrécissement de deux à une voie juste avant le croisement RN106/RD907 (route d'Anduze).

Sur l'axe RD40, pour les habitants de la Vaunage, nombreux sont ceux qui connaissent des problèmes de circulation pour aller travailler sur Nîmes. Tous les jours, ils subissent des embouteillages pour descendre sur Nîmes dès 07h15 et pareil le soir. Il n'est pas rare d'attraper la queue dès l'entrée de Caveirac le matin et avant le rond-point du Mc Donald le soir. Ce projet, non content de ne pas améliorer leur sort puisqu'ils n'emprunteront pas ce contournement, va l'aggraver de près 25% notamment au rond-point du McDonald. Alors ce ne fera qu'apporter un engorgement supplémentaire sur la RD40.

Les études présentées dans le dossier ne permettent pas de connaître précisément le trafic empruntant l'avenue Kennedy entre les ronds-points du Mc Donald et celui de Caremeau. Cette donnée est essentielle pour évaluer l'impact sur le CHU situé en bordure de ce tronçon.

Question 1 : Pouvez-vous faire une simulation de trafic sur le projet CONIMES avec l'induction de trafic (jugée non significative au § 2.2.3 de l'étude CEREMA) pour répondre aux inquiétudes de nombreux contributeurs ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le trafic induit peut être défini comme un trafic supplémentaire qui n'existait pas avant la mise en service de la nouvelle infrastructure et qui résulterait de l'amélioration de l'offre de transport.

Celui-ci peut résulter d'un changement de comportement des usagers à court terme, tel qu'un changement d'itinéraire, ou de changements à plus long terme dont les origines peuvent être variées et indépendantes du projet, telle qu'une évolution de l'urbanisation.

La prise en compte de l'induction à long terme dans les modèles de prévision des trafics (Interface Transport-Urbanisme) est encore aujourd'hui au stade de la recherche. Ainsi, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'intégrer ce type de paramètre dans le modèle de trafic créé pour le contournement ouest de Nîmes afin de réaliser une telle simulation.

Le maître d'ouvrage signale toutefois que le modèle de prévision des trafics construit pour le projet de contournement ouest de Nîmes prend en considération, d'une part, les éléments concernant les reports d'itinéraires sur les services de transports en commun, par l'identification des itinéraires concurrentiels et des offres de TC. Et d'autre part l'évolution de la modification de l'urbanisation liée aux projets connus, en particulier le projet Porte Ouest.

Par ailleurs, les documents de planification actuels (Plans Locaux d'Urbanisme et Schéma de Cohérence Territoriale) ne prévoient pas de zone ouverte à l'urbanisation susceptible d'accroître significativement la demande dans le secteur.

Question 2 : Que pensez-vous des fiches de trafic induit présentées dans les contributions 23 ou 499 par rapport à ce contournement ouest de Nîmes en 2023 et que répondez-vous à ceux qui vous objectent que plus de routes conduit à plus de véhicules et plus de pollution ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le principe selon lequel « plus de routes induit plus de trafic » repose sur le postulat de l'apparition d'un trafic supplémentaire généré par la seule création d'une nouvelle infrastructure.

Il est nécessaire de rappeler ici que le projet de contournement ouest de Nîmes s'inscrit dans une politique plus globale qu'il est important de prendre en compte pour apprécier au mieux l'effet du projet en termes de prévisions de trafic.

Aussi, les politiques actuelles d'aménagement du territoire visent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. À ce titre sont intégrées dans les hypothèses des modélisations de trafic les effets du report modal lié au développement des transports en commun et modes actifs (scénario national d'évolution de la demande).

Les orientations en matière de planification sont également intégrées directement dans la modélisation des demandes prospectives.

La combinaison de ces éléments permet d'arriver à la conclusion que la création d'une offre nouvelle n'implique pas nécessairement une hausse générale du trafic et de la pollution.

Question 3 : Pourquoi le trafic entre La Calmette et le croisement avec la RD907 passe de 2 voies à une voie, ceci provoquant de forts ralentissements au moment du passage à une voie ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes a fait l'objet d'une DUP en avril 1999. Les travaux de mise à 2x2 voies ont été réalisés jusqu'au sud de la Calmette (y compris la sécurisation de l'échangeur du mas de l'Oume).

Il est rappelé que l'aménagement de la RN 106 en 2X2 voies entre la Calmette et Nîmes ne répondrait en rien aux objectifs recherchés par le contournement ouest de Nîmes car le prolongement de l'itinéraire à 2x2 voies ne réduirait pas le nombre de véhicules empruntant la RN106 dans la zone urbaine de Nîmes. Il serait donc inopérant sur la fluidité du trafic en traversée de Nîmes. C'est pourquoi le projet de contournement ouest de Nîmes a été priorisé pour répondre aux enjeux de trafic.

Question 4 : Comment expliquez-vous les différences de trafic au rond-point Mc Donald en situation AMS 2028 entre l'illustration 62 (page 123/129 pièce E3) et l'illustration 52 toujours en AMS 2028 (page 86/129 pièce G) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les différences de trafic entre les illustrations 52 et 62 sont dues aux différences de scénarios représentés dans ces illustrations.

En page 123 du rapport d'étude trafic : il est présenté le scénario de mise en service partielle de la section sud depuis A9 et du barreau de la RN113 jusqu'à la RD40.

En page 86 du rapport d'étude trafic : il est présenté deux tests de sensibilité : un premier avec mise en service du seul diffuseur avec A9 dans un cas, et un second avec mise en service du seul point d'échange avec RN 113 dans l'autre cas.

Question 5 : Comme expliqué dans la contribution 1329, quelles seraient les raisons qui feraient que le paradoxe de Braess ne s'appliquerait pas au contournement ouest de Nîmes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le paradoxe de Braess énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale, lorsque les entités se déplaçant choisissent leur route individuellement. Cela provient du fait que l'équilibre de Nash d'un tel système n'est pas nécessairement optimal.

Ce paradoxe peut apparaître dans un contexte où la nouvelle infrastructure encourage beaucoup d'utilisateurs à prendre un autre axe routier en amont ou en aval. Ce n'est pas le cas pour le contournement ouest de Nîmes puisqu'en amont comme en aval les compétitions de trajet concernent une part faible des usagers.

En effet, au vu des origines et destinations des usagers, il y aura peu de changement d'itinéraire en amont, entre les RD999, RD907 et RN106 en amont du contournement ouest de Nîmes par rapport à l'ensemble des trafics, et aucun changement en aval.

5.1.3. Thème : Alternatives au projet

464 contributions concernent des alternatives au projet soit 33,4%. Ce nombre important, le tiers des contributions, dénonce le fait que seules des variantes du contournement ouest ont été proposées au public à l'occasion de la concertation de 2017 sans étudier, déjà à l'époque, d'autres solutions.

9, 12, 15, 21, 29, 33, 35, 47, 55, 58, 62, 69, 82, 86, 92, 93, 94, 99, 104, 111, 120, 121, 141, 146, 154, 155, 157, 162, 165, 167, 172, 176, 179, 192, 205, 212, 217, 221, 233, 236, 237, 240, 241, 242, 244, 255, 260, 261, 263, 265, 281, 287, 293, 294, 297, 298, 300, 302, 303, 304, 307, 326, 335, 337, 339, 342, 348, 352, 353, 354, 357, 358, 363, 364, 370, 371, 374, 391, 396, 399, 400, 401, 402, 404, 406, 411, 416, 430, 432, 435, 438, 444, 451, 452, 457, 461, 470, 487, 488, 492, 494, 499, 502, 505, 512, 514, 515, 517, 521, 522, 525, 536, 537, 542, 548, 560, 574, 575, 576, 577, 578, 582, 583, 587,

588, 590, 591, 597, 599, 602, 605, 608, 609, 611, 612, 617, 619, 620, 622, 623, 624, 626, 627, 629, 630, 632, 633, 634, 635, 639, 640, 641, 643, 645, 646, 647, 651, 653, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 662, 666, 668, 676, 678, 679, 683, 684, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 693, 695, 701, 702, 703, 705, 711, 712, 715, 716, 717, 720, 721, 722, 730, 731, 732, 733, 734, 737, 739, 740, 741, 742, 745, 747, 753, 758, 761, 762, 764, 767, 768, 769, 771, 775, 778, 780, 785, 788, 789, 790, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 810, 811, 813, 814, 816, 818, 821, 823, 824, 829, 831, 832, 834, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 843, 845, 846, 848, 849, 850, 852, 857, 864, 865, 868, 870, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 882, 890, 892, 895, 896, 901, 902, 903, 905, 906, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 921, 922, 923, 924, 927, 929, 930, 935, 944, 946, 949, 951, 952, 955, 963, 966, 973, 974, 975, 978, 982, 994, 997, 1001, 1004, 1007, 1008, 1009, 1010, 1022, 1026, 1032, 1037, 1039, 1040, 1046, 1050, 1052, 1053, 1058, 1062, 1063, 1065, 1066, 1075, 1080, 1081, 1089, 1092, 1094, 1095, 1097, 1100, 1101, 1103, 1124, 1127, 1128, 1130, 1131, 1136, 1138, 1141, 1142, 1144, 1149, 1150, 1151, 1155, 1156, 1164, 1166, 1168, 1169, 1170, 1172, 1175, 1176, 1177, 1182, 1187, 1188, 1191, 1200, 1203, 1204, 1205, 1207, 1208, 1209, 1216, 1217, 1218, 1220, 1225, 1231, 1232, 1237, 1238, 1241, 1242, 1243, 1244, 1246, 1247, 1249, 1250, 1252, 1257, 1258, 1259, 1262, 1265, 1266, 1272, 1274, 1276, 1277, 1278, 1280, 1282, 1286, 1287, 1289, 1290, 1291, 1292, 1294, 1295, 1296, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1311, 1312, 1315, 1318, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1334, 1338, 1339, 1341, 1342, 1343, 1344, 1346, 1350, 1355, 1357, 1358, 1360, 1364, 1366, 1367, 1368, 1370, 1372, 1374, 1379, 1380, 1383, 1384.

Pour introduire ce thème, deux phrases relevées dans la contribution 778 résument bien les demandes exprimées par bon nombre de personnes.

« Dans le contexte actuel, il me semble inconcevable d'envisager la création d'une telle route sans étudier de façon très fine toutes les alternatives à la politique « voiture en premier » puis « Les variantes qui semblent avoir été étudiées ne sont que des variantes de tracé et il semble qu'aucune remise en question globale de l'intérêt public d'un tel projet n'ait été faite. »

5.1.3.1. Propositions de Caveirac Vaunage (1040)

Dans le mémoire de 70 pages remis par le président de l'association Caveirac Vaunage le 6 mars 2023, le chapitre III traite des contre-propositions au projet soumis à l'enquête publique. Il est important de noter que beaucoup de contributions défavorables au CONIMES reçues tout au long de l'enquête se réfèrent aux propositions présentées ci-dessous.

Solutions alternatives

Lors de la concertation en 2017, le point le plus développé par les participants a été celui de solutions alternatives (37.7% des contributions, soit le plus gros pourcentage). Dans le dossier soumis à l'enquête publique, elles sont très brièvement évoquées mais n'ont pas été étudiées par les services de l'État. Pourtant, toutes les alternatives que nous proposons ont le même but que celui du CONIMES.

Aujourd'hui, ce sont des recommandations du dernier rapport du COI (24/02/2023) : Diversifier les offres de déplacement :

- *La voie verte, entre Nîmes et Caveirac, devrait être mise en service au plus tôt, sans attendre 2025.*
- *Le projet du tram-train entre Nîmes et Sommières qui aura un impact plus que positif sur la diminution du trafic en Vaunage (moins 6000 véhicules).*
- *Un cadencement plus important de la ligne TER entre Nîmes et Alès et au-delà avec des parkings multimodaux.*
- *La mise en place d'un réseau de ferroutage conséquent entre Nîmes et les Cévennes permettrait aussi une diminution du nombre de poids lourds sur la RN106.*
- *Créer plusieurs parkings relais et covoiturage en dehors de la ville de Nîmes pour favoriser le multimodal ; bus, vélo, TER... qui doit être une priorité afin de réduire la circulation sur la RN106 et même à l'échelle de l'agglomération nîmoise. Car aujourd'hui elle en manque cruellement. Le parking du Parnasse n'a pas cette utilité puisqu'il est déjà en ville.*
- *La fréquence des bus hors métropole doit être augmentée et adaptée aux horaires de fréquentation ; ainsi le cadencement de la liaison ferroviaire Alès Nîmes puisqu'il s'agit aussi de désenclaver les Cévennes.*
- *D'autre part, la mise en circulation en 2x2 voies de la RN 106 entre la Calmette jusqu'au carrefour D999, sur tout le linéaire peut être effective mais n'est pas exploitée comme telle.*
- *Des protections acoustiques (murs antibruit absorbants) et des mesures de captage de la pollution atmosphérique le long de la partie urbaine sont à installer.*

Toutes ces solutions permettraient de fluidifier le trafic, ce qui est le but recherché, valable pour tous les grands axes de l'agglomération, dont le bilan coût/avantages est à rapprocher des 268 M€ du projet et sans détruire plus de 185 hectares de garrigue, un des derniers poumons verts de l'agglomération nîmoise.

Restructuration des réseaux routiers existants (Croquis disponibles page 50 et suivantes)

- *Terminer la mise en circulation du tronçon déjà en 2x2 voies sur 5 km environ.*
- *Aménagement des carrefours, avec la mise en place de dénivelés ou en trémie :*
 - *Restructuration du carrefour Chemin du Mas de Lauze / RN 106.*
 - *Passage souterrain au giratoire de l'avenue Kennedy et RN106 dit « rond-point du CHU ».*
 - *Passage aérien au giratoire « Kilomètre delta » accès autoroutier.*

5.1.3.2. Contribution 1339 du conseil syndical de la copropriété des Hauts de Nîmes

Ce document est assorti d'une pétition de 53 signataires. Ce document rédigé sous forme de questions reflète bien les interrogations de nombreux contributeurs.

La création de bouchons peut provenir des comportements humains selon les aménagements routiers : passages de 1 à 2 voies puis retour à 1 voie, feux dans

certaines ronds-points ou pas (Kennedy/Caremeau par exemple), passages piétons inadaptés, ...

Q1 : Pourquoi ne cherche-t-on pas à résoudre ces problématiques avant de déclarer la RN106 inefficace ?

Q2 : Comment justifiez-vous le fait de ne pas déjà travailler à la finalisation des aménagements initiés il y a plus de 30 ans et stoppés à La Calmette avant de tirer des conclusions sur l'inefficacité d'une connexion fluide de la RN106 jusqu'à l'A9 ?

Q3 : Pourquoi ne pas favoriser l'implémentation du ferroutage pour les poids lourds pour connecter Alès et considérer dans l'étude une réduction des PL ?

Q4 : Quel sera l'impact économique du CONIMES sur les taxes locales de Nîmes ?

Q5 : Serait-il possible d'intégrer des parkings de covoiturage, des parkings VL quotidiens aux entrées de ville ?

Concernant les études alternatives au projet CONIMES étudiées par la 1339 :

Proposition n°1 :

Finaliser les aménagements de la RN106 pour créer une 2x2 voies depuis la RD907 à la sortie 25 et en améliorer la fluidité.

Finir la 2 x 2 voies entre la RD907 et le rond-point RD640 / RN106 (CHU).

Créer une réelle voie de décélération entre la RN106 et la RD907 dans le sens la Calmette → Nîmes.

Créer une connexion (1 seule voie) de la RD907 à l'ancienne route d'Alès (RD926) à partir du chemin de Villeverte en longeant la voie ferrée (derrière le « Jazira Club ») et repasser à 2 voies dans le sens La Calmette → Nîmes pour éviter que les véhicules provenant de la RD907 en direction du centre-ville par l'ancienne route d'Alès ne doivent emprunter la RN106 sur 50 mètres.

Stopper la connexion des véhicules depuis le chemin de Camplanier à la RN106 ou alors créer de réelles voies d'insertion/décélération.

Créer un toboggan/trémie pour les VL dans l'axe nord sud de la RN106 au rond-point RD640 / RN106 (CHU).

Remettre en place 2 passerelles piétons (qui ont été retirées il y a quelques années seulement) pour connecter Pissevin à l'IUT au niveau de la station Total Access et à l'Est de l'IUT.

Améliorer le carrefour RN106/avenue des arts pour les utilisateurs de la RN106 se dirigeant vers le nord (rond-point ?).

Créer un échangeur RN106 et avenue Georges Dayan dans les 2 sens.

Créer un toboggan/trémie pour les VL dans l'axe nord sud de la N106 au rond-point RD640 / RN113 (Sortie 25) ou créer une trémie VL entre la rue du Lionceau et la N113 et accès direct par la droite de la RN113 à la sortie 25 (en lien avec la création de l'échangeur RN106/avenue Georges Daylan.

Rajouter au péage de la sortie 25 une voie télépéage « 30 km/h ».

Proposition n°2 : solution hybride entre le CONIMES

Finaliser les aménagements de la RN106 et créer le barreau A9/RD40.

5.1.3.3. Synthèse des autres alternatives au CONIMES énoncées par le public

Il faudrait inverser ce trafic induit par une augmentation des espaces réservés aux transports en commun et pistes cyclables par rapport aux espaces dédiés à la voiture.

Modernisons la gestion et l'état de nos voies ferrées moins consommatrices d'espace, moins consommatrices d'énergie. Il conviendrait d'augmenter le nombre de TER entre Alès et Nîmes aux heures de mouvements pendulaires afin d'inciter plus de personnes à choisir le train pour un tel déplacement. Pourquoi ne pas revenir aux autorails type « Micheline » avec une ou deux voitures seulement afin de limiter les coûts, les TER actuels étant souvent à moitié vides.

(21) Créer des grands parkings à étage associés à des tram-bus à l'entrée de Nîmes, activer le transport collectif, les voies vertes.

(255) Il serait cohérent de construire une ligne de tramway Nord-Sud avec des parkings du Km Delta au quartier de l'eau bouillie.

(240) A chaque entrée importante sur la RN106, il faut prévoir des parkings de covoiturage entre Alès et Nîmes : Alès, Ners, Moussac, La Calmette. En améliorant l'existant, on peut fluidifier la circulation. Exemple avec la suppression des feux sur le rond-point de Caremeau.

(33) Supprimer les feux de Caveirac (RD40) et Bernis (RN113) pour plus de fluidité.

Contre les nuisances sonores sur la RN106, utilisez les techniques de nouveaux enrobés permettant de réduire le bruit des véhicules en circulation.

Circuler mieux avec moins de voitures : TER, TCSP, pistes cyclables, covoiturage, aménagement routier et paysagé de la RN106.

Favorable au développement des transports en commun propres et des mobilités douces (pistes cyclables) décarbonées.

(542) Carrefour avenue des arts : aménager une voie de tourne à droite pour les véhicules remontant la RN106 avec un feu à flèche et un marquage au sol.

Carrefour chemin du mas de Lauze : supprimer les feux sur la RN106 et créer une passerelle ou un passage en tunnel pour les véhicules traversant venant du mas de Lauze.

5.1.3.4. Alternatives au tracé - variantes nord CONIMES

(237/1344/1350) Opposé au tracé de la variante Est retenu sur le segment 4 car elle impacte le périmètre urbain au détriment du cadre de vie. Demande la réalisation de la variante 4 Ouest plus respectueuse de l'environnement.

(721) Il est très étonnant de relier deux sections d'une route express par un rond-point. Le giratoire proposé va constituer un point dur provoquant un ralentissement et même imposer un arrêt aux véhicules. La logique veut que l'on réalise une voie rapide continue depuis l'entrée d'Alès jusqu'à l'échangeur de l'A9. Pour y remédier, il faut prolonger la courbe clothoïde du contournement au droit du Mas de Granon et ainsi raccorder directement le CONIMES à la future route express RN106 Nord vers le col de Barutel (liaison à la DUP de 1999).

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Concernant la solution 5.2b, il est possible d'améliorer la situation en supprimant l'entrecroisement Est. Pour cela, il faut réaliser depuis la barrière de péage une section de route qui va contourner par la droite le giratoire de l'échangeur E2 sud, passer par-dessus la liaison vers la RD40 pour rejoindre plus loin le contournement de Nîmes. Cette solution impose la suppression du tourne à droite vers la RD40 depuis la barrière de péage.

5.1.3.5. Axe RD40 Vaunage

Comme pour d'autres communes de l'agglomération nîmoise, il devient indispensable de relier le centre-ville au secteur de la Vaunage par tram bus et de mettre en place des parkings relais entre Nîmes et Sommières.

Question 6 : Y a-t-il eu des études de solutions alternatives au CONIMES avant la concertation de 2017 ? Si oui pour quel coût ? Si non pourquoi ? Impossibilités techniques ? Autres ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Une évaluation prospective des besoins en infrastructures de transport a été menée à la fin des années 1990 afin de déterminer les aménagements à réaliser pour garantir un niveau de desserte adapté aux besoins du secteur Nîmois, sur plusieurs décennies.

Le Dossier de Voirie d'Agglomération, approuvé par l'État par arrêté ministériel du 7 juillet 1999 constitue le document de référence en la matière.

Il prévoyait la construction d'une liaison entre la RN106 au nord de Nîmes et l'autoroute A9, à l'ouest de la zone urbanisée.

Des études préliminaires prescrites par le ministre des Transports en 2002 ont permis de définir un périmètre d'étude, rendu public par arrêté Préfectoral en 2005 (arrêté 2005-201-11).

Les études de déplacement menées dans le cadre de la définition du Plan de Déplacement Urbains de Nîmes Métropole et du schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard, réalisée en 2006, ont confirmé la nécessité de cette infrastructure qui a été inscrite dans ces documents de planification.

Initialement prévu sans point d'échange avec les voiries secondaires, le projet a évolué au gré des études successives vers l'infrastructure dont les objectifs et caractéristiques ont été présentés en concertation en 2017.

Question 7 : Que répondez-vous aux 5 questions posées par le conseil syndical de la copropriété des Hauts de Nîmes ?

Q 7-1 : Pourquoi ne cherche-t-on pas à résoudre ces problématiques avant de déclarer la RN106 inefficace ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement actuel de la RN 106 dans la partie urbaine (nombre de voies, typologie de carrefour...) a été étudié afin de satisfaire au mieux les besoins de capacité pour accueillir les flux actuels de véhicules.

Toutefois, le contexte très contraint dans lequel s'inscrit l'actuelle RN106 ne permet pas d'envisager d'aménagements alternatifs au contournement ouest de Nîmes qui

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

permettent de répondre aux besoins identifiés et aux objectifs du projet. Ces contraintes se traduisent en particulier par la présence d'une urbanisation dense de part et d'autre de la RN106 et l'existence de zones inondables.

Par ailleurs, un des objectifs du Contournement ouest de Nîmes étant de diminuer le trafic en zone urbaine pour diminuer les nuisances pour les riverains. Sans captation d'une partie du trafic par l'infrastructure nouvelle, cet objectif ne sera pas atteint.

Q7-2 : Comment justifiez-vous le fait de ne pas déjà travailler à la finalisation des aménagements initiés il y a plus de 30 ans et stoppés à La Calmette avant de tirer des conclusions sur l'inefficacité d'une connexion fluide de la RN106 jusqu'à l'A9 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes a fait l'objet d'une DUP en avril 1999. Les travaux de mise à 2x2 voies ont été réalisés jusqu'au sud de la Calmette (y compris la sécurisation de l'échangeur du mas de l'Oume).

Il est rappelé toutefois que l'aménagement de la RN 106 en 2X2 voies entre la Calmette et Nîmes ne répondrait en rien aux objectifs recherchés par le contournement ouest de Nîmes car le prolongement de l'itinéraire à 2x2 voies ne réduirait pas le nombre de véhicules empruntant la RN106 dans la zone urbaine de Nîmes. Il serait donc inopérant sur la fluidité du trafic en traversée de Nîmes. C'est pourquoi le projet de contournement ouest de Nîmes a été priorisé pour répondre aux enjeux de trafic.

Q 7-3 : Pourquoi ne pas favoriser l'implémentation du ferroutage pour les poids lourds pour connecter Alès et considérer dans l'étude une réduction des PL ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La RN 106 est l'axe privilégié pour relier Alès à Nîmes. Elle est utilisée à la fois par les particuliers et par les poids lourds (PL) de transport de marchandises, qui ne représentent qu'une faible part de ce trafic de l'ordre de 5%. La mise en place d'une ligne de ferroutage entre Alès et Nîmes, même dans l'hypothèse où elle capterait une part importante de ce trafic de poids lourds, n'aurait qu'un impact très limité sur les dysfonctionnements observés actuellement sur la RN 106 en traversée de Nîmes. Ainsi l'installation d'une ligne de ferroutage entre Nîmes et Alès ne serait pas de nature à remettre en question l'intérêt fonctionnel du contournement Ouest de Nîmes de délestage du trafic de l'Ouest Nîmois et ne répondrait donc pas aux enjeux de trafic dans l'agglomération de Nîmes.

Q 7-4 : Quel sera l'impact économique du contournement ouest de Nîmes sur les taxes locales de Nîmes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les projets de développement du réseau routier national sont financés dans le cadre des contrats de plan État Région (CPER). Ces contractualisations établissent, par période de cinq années consécutives, les aménagements qui ont vocation à être réalisés dans chaque région et les modalités de financements envisagées pour chaque projet.

Les négociations du CPER permettent donc de déterminer la part de l'État et des différentes collectivités locales dans le financement du projet.

Dans le cas du contournement ouest de Nîmes, la répartition du financement entre les différents financeurs n'est pas arrêtée pour le prochain CPER 2023-2027. Il n'est donc pas possible pour les services de l'État qui assurent la maîtrise d'ouvrage du projet de s'exprimer sur des évolutions possibles du niveau des taxes locales qui seraient décidées à l'initiative des collectivités.

Les collectivités locales bénéficient par ailleurs du principe de libre administration. Elles déterminent donc la manière dont elles comptent assurer le financement de leur part du projet.

Ainsi, il n'est pas possible pour le maître d'ouvrage de préjuger de l'éventuel effet du contournement ouest de Nîmes sur les taxes locales.

Q 7- 5 : Serait-il possible d'intégrer des parkings de covoiturage, des parkings VL quotidiens aux entrées de ville ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La décision d'aménager des parkings de covoiturage, au même titre que la gestion des transports en commun, relève de la compétence des collectivités territoriales reconnues comme autorités organisatrices de la mobilité, conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (décembre 2019). L'État peut apporter alors des subventions aux collectivités territoriales pour la création d'aires de covoiturage.

Dans le cas d'espèce, il reviendra à Nîmes Métropole de préciser ses intentions sur le périmètre de son territoire, et en particulier sur des éventuels aménagements en accès direct de la RN106.

Par ailleurs, on peut rappeler que la construction du contournement ouest de Nîmes conduira à réduire le nombre de véhicules empruntant l'actuelle RN106 dans Nîmes, permettant d'envisager une réappropriation et un réaménagement de l'infrastructure par le futur gestionnaire, au bénéfice des modes doux et transports en communs.

5.1.4. Thème : Ouvrages d'art

Ce thème traite principalement de la zone de St Césaire et du giratoire sud de Milhaud.

11, 82, 621, 941, 993, 1047, 1048, 1049, 1051, 1070, 1072, 1082, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1116, 1161, 1069, 1121, 1154, 1158, 1196, 1197, 1215, 1221, 1263, 1281, 1284, 1288, 1334, 1343, 1364.

5.1.4.1. Giratoire E2SUD : Zone Saint Césaire

(1343/1364/1121/1047) AUCHAN : Ce projet, tel qu'il est actuellement envisagé, exposition faites des conséquences négatives notamment techniques, opérationnelles, financières, économiques, sociales, ne peut recevoir en l'état un avis favorable de notre société. Ce projet doit être retravaillé, réfléchi et validé, en concertation avec nos experts métiers afin d'éviter les impacts précédemment énumérés : flux de circulation, etc. Il est impératif que le tracé du projet soit amendé.

(1288/1284) Les SCI SOPOG, PONT DU COQ et IMMONIME représentées par MCL

AVOCATS font une proposition d'un nouveau tracé (plus au nord-ouest) au niveau de la zone d'échange du CONIMES avec la RD40. Le tracé proposé n'impacte pas les 2 bassins de Cantepedrix. Un tel déplacement permettrait en outre un équilibre satisfaisant entre l'intérêt public et les intérêts privés, à savoir la poursuite des activités industrielles pérennes dans le secteur.

(1215/1111) La société IMMOCORP est propriétaire depuis décembre 2022 des parcelles KR 0204/0448/0449 situées au 1847 Avenue Joliot Curie 30900 Nîmes ayant pour occupants la société Rexel (magasin et siège régional) ainsi que la société Blanchard Coutand. Ce projet dans l'état est dénué de sens. Alors que d'autres possibilités sans préempter sur des entreprises sans relocaliser sont possibles au nord du chemin de Cante perdrix.

(1158) Nîmes Métropole - Etudier une proposition alternative au raccordement avec la ZI de Saint Césaire.

(99) Lettre du président de l'association des entreprises de Saint Césaire regroupant plus de 60 sociétés. Il demande à ce que la position de l'échangeur E2 soit réexaminée en le positionnant plus au nord de la ZI Saint Césaire avec une pénétrante via le chemin de Cante Perdrix.

5.1.4.2. BARREAU SUD : Giratoire CONIMES sur Milhaud

Il est impératif d'éloigner le nouveau rond-point du village, et de prévoir des dispositifs anti-bruit. Il faut faire démarrer le barreau de la RN113 sur le rond-point actuel. Tels sont les propos recueillis par les Milhaudois venus rencontrer la commission d'enquête.

A lire absolument la lettre de M. le maire et de son conseil municipal (1116) avec une proposition de décalage du CONIMES sur le rond-point sud-est actuel. Lire aussi la 1112 qui propose une solution alternative réfléchie et intéressante pour les riverains milhaudois.

(1108) IVECO Milhaud emploie 25 personnes – favorable sous réserve que le CONIMES ne passe pas sur son entreprise.

Question 8 : Les hypothèses présentées par les Milhaudois vont-elles être étudiées par le MO ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Au stade actuel des études il est prévu de réaliser un raccordement par giratoire du barreau de la RN 113 avec le reste de l'infrastructure pour deux raisons principales :

- la capacité du rond-point actuel : l'ajout d'une bretelle avec le flux correspondant au trafic supporté par le barreau n'est pas compatible avec le fonctionnement du rond-point existant ;

- la position du rond-point actuel : au stade des études d'avant-projet, préalable à l'enquête publique, il n'est pas apparu réalisable de se connecter directement sur le giratoire actuel en respectant toutes les règles de construction de l'échangeur autoroutier intégrant la continuité jusqu'à la RN 113, notamment au regard du franchissement de la voie SNCF ;

Les études de conception détaillée, plus poussées et postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet, y apportant toute amélioration possible afin de réduire ses impacts, sur le cadre de vie notamment. En ce sens, le sujet

du positionnement du raccordement à la RN 113 sera analysé dans un niveau d'études plus fins afin de répondre au mieux aux attentes exprimées.

Question 9 : Le MO va-t-il mener de nouvelles études pour décaler plus au nord le raccordement E2 sud compte tenu du refus total du tracé soumis à l'EP par les forces vives de la ZI Saint Césaire ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le point d'échange E2 Sud remplit de nombreuses fonctionnalités : échange avec l'autoroute A9, raccordement à la RN113 avec le barreau de liaison, échange avec la RD40.

Son implantation est donc soumise à de nombreuses contraintes afin de permettre toutes ces fonctionnalités, en matière de normes de sécurité routière, de garantie des fonctionnalités existantes, de temps de parcours, de gestion des risques inondation.

Les études menées en amont de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ont permis d'identifier le positionnement proposé comme étant optimal.

Une implantation de l'échangeur plus au nord a été étudiée. Dans cette configuration, il se situait au droit du franchissement du RD40 permettant ainsi une connexion directe entre le contournement ouest de Nîmes et la RD40 avec création de deux giratoires sur cette voirie en débouché des bretelles de cet échangeur. Cette configuration exigerait la mise en profil 2x2 voies de la RD40 sur près d'1 km, jusqu'au giratoire du restaurant McDonald's, en zone inondable.

Tout autres implantations du raccordement sur la RD40 est rendu impossible par la présence d'un bassin pluvial ayant un rôle majeur dans la protection contre les inondations du secteur aval de Saint-Césaire.

La desserte de la zone industrielle Saint-Césaire présente un fort enjeu économique.

Rappelons que la section de liaison entre E2Sud et le rond-point dit « McDo » n'a pas le statut de voie express. Les branchements directs sur cette section, afin de garantir l'accès à l'ensemble des parcelles voisines, seront donc possibles.

Des études plus poussées, au stade de la conception détaillée du projet et postérieurement à la DUP, permettront d'affiner le projet, y apportant toute amélioration possible afin de réduire ses impacts, notamment l'impact foncier.

5.1.5. Thème : Urbanisation/valeur foncière

114 contributions soit 8,2% du total.

18, 20, 30, 43, 51, 75, 78, 79, 80, 81, 86, 92, 113, 115, 116, 122, 126, 148, 161, 174, 253, 257, 273, 279, 290, 302, 317, 318, 319, 322, 324, 355, 360, 372, 393, 408, 471, 472, 473, 476, 477, 480, 481, 498, 507, 518, 519, 520, 528, 530, 542, 543, 549, 556, 560, 561, 562, 635, 637, 644, 645, 646, 651, 654, 657, 664, 686, 745, 747, 761, 766, 769, 777, 810, 819, 821, 824, 837, 845, 854, 856, 865, 878, 882, 918, 919, 949, 973, 1045, 1079, 1080, 1082, 1127, 1164, 1167, 1176, 1226, 1278, 1282, 1294, 1304, 1311, 1313, 1325, 1326, 1342, 1353, 1354, 1359, 1361, 1367, 1368, 1371, 1382.

5.1.5.1. Inquiétude par rapport au développement de l'urbanisation

L'agglomération de Nîmes se développe de manière continue vers le nord et l'ouest.

Pour quelques-uns, *le développement inéluctable de la métropole de Nîmes vers le nord doit être accompagné par des infrastructures utiles et adaptées*, CONIMES notamment. Il est donc indispensable de *connecter les villes et villages qui accueillent les nouveaux habitants car tout le monde ne travaille pas à la maison*.

Ce n'est pas l'avis de la plupart des habitants de la Vaunage qui se sont exprimés. Pour eux, le CONIMES constitue un pas de plus vers l'urbanisation, la garrigue est ainsi vendue aux promoteurs et cela, ils n'en veulent pas : *à ce rythme, dans 5 à 10 ans, le tracé traverserait des zones d'habitations qui pourraient même devenir des cités dortoirs de Montpellier s'étalant de part et d'autre de la 2x2 voies*. Leur crainte s'appuie notamment sur le fait que : *lors d'une réunion (date non précisée) concernant la construction de nouveaux logements sur le chemin du Carreau de Lanes et la route de Sauve, (Les Roches blanches et le Petit Védelin) avec les comités de quartiers Nîmes Ouest et les élus de la ville de Nîmes, ces derniers nous ont indiqué que la ville de Nîmes devrait s'étendre sur la Vaunage. C'était la seule possibilité de constructions avec comme justification, que du côté de la route d'Alès cela était inondable, du côté de la route d'Uzès c'était les militaires, du côté de la route d'Avignon et de la route de St Gilles c'était les vergers, la route de Montpellier et les Costières c'était des vignes et des vergers et qu'il ne restait que la route de Sommières et la Vaunage pour l'expansion de la ville de Nîmes (1176)*.

Dans le même sens, plusieurs associations et collectifs se sont regroupés pour manifester leur désaccord avec une urbanisation inévitable. Ce sont : Saint-Hilaire-Durable, Vézénobres en Transition, Contre la Déviation de St-Christol, JÉCI agglo d'Alès, Environnement Brignon, Vers Zéro Déchet, Des Pousses et des Pierres, 613 Concept (1167).

Par ailleurs, deux contributions affirment que certaines communes auraient accordé des PC dans des zones concernées par le projet (1353 et 1359).

5.1.5.2. Crainte de la perte de valeur de leurs biens

Du côté des entreprises, les perspectives d'expropriation sont mentionnées dans le chapitre « Économie/coût ».

Il s'agit donc ici de réactions personnelles de propriétaires directement touchés. *Ce tracé qui traverse la garrigue et passera à proximité de maisons ou d'entreprises réduira à néant l'investissement de toute une vie puisque ces biens perdront de leur valeur immobilière, voire seront invendables du fait de la proximité d'une 2 x 2 voies, sans aucune compensation de l'État bien entendu (1164)*. Ce sont essentiellement les habitants de Roches Blanches et du Carreau de Lanes à l'ouest, de Villeverte et des Hauts de Nîmes au nord.

Trois cas particuliers sont à souligner :

Pour Mme Ranc (542), parcelle BB86, propriétaire exploitante du gîte « Un moment en Vaunage Les Pondres » créé en 2018, situé en bordure de la zone d'étude avec visibilité sur le pont enjambant la RD40 notamment. C'est une dépréciation de son gîte

et donc une diminution de son activité économique. Plusieurs hôtes ont d'ailleurs témoigné en sa faveur.

M. Guille (302), parcelles C219/220 route de Nîmes à Caveirac, a acheté sa maison en 2004. N'a pas eu l'autorisation d'agrandir en 2005 car un arrêté préfectoral a classé son terrain dans la zone de projet du CONIMES.

Mas de Ponge (1161/621/43) La SCI MARJAURENE et la SAS PONGE PRESTIGE (famille Delperie), respectivement propriétaire et exploitant du mas de Ponge, sis 1570 route d'Anduze, 30900 Nîmes ne contestent pas l'utilité publique du projet mais souhaitent préserver leurs droits et leur situation par des mesures et aménagements cohérents et protecteurs de leur activité, et limiter ainsi au maximum la dépréciation de la valeur de la propriété et de l'exploitation, laquelle sera cependant inévitable mais devra être compensée.

L'emprise du futur ouvrage passerait sur une parcelle supportant le seul forage alimentant la propriété (parcelle BS 202) et une partie du tracé de la canalisation en sous-sol vers le mas..L'OA 233 rétablirait le passage entre la route d'Anduze et le mas ainsi que le DFCI B1 et le GR700. Une signalétique devra se faire depuis le rond-point en amont de la jonction à la double voie jusqu'au nouvel ouvrage d'accès au mas de Ponge.

Dans le cadre de la présente enquête publique, des réponses du MO sont à donner quant à la sécurisation des accès sous voie (caméras, aménagements routiers...) et quant au risque de ruissellement d'eau en cas de fortes pluies en épisode cévenol qui pourrait inonder le passage souterrain et privé l'accès au mas de Ponge.

5.1.5.3. Demandes d'informations personnalisées

Mme Mas (562-324) de Milhaud demande confirmation que ses parcelles AY 74/75/76/77 font l'objet de l'implantation d'un futur bassin de rétention, que ses parcelles AY 78/107/109 seront légèrement touchées par un futur carrefour qui fera doublon avec le carrefour existant et dont l'utilité n'est pas certaine, que les parcelles AY 80/81 ne seront pas impactées par le tracé.

M. Mme Mansano (561) de Milhaud : leurs parcelles 364/365 au lieu-dit Bayle sont-elles impactées par le tracé ?

M. Daniel Fernand (473), chemin de la Roussillonne à Milhaud : parcelles 460 / 462 / 463 / 464 / 465 / 469 / 486 : son expulsion est-elle envisagée ?

M. Mme Boullé (473) voisins du précédent : leur expulsion est-elle envisagée ?

Mme Santoyo (481), 54 chemin de Charpenas à Milhaud : sa maison est-elle concernée par un projet de rachat ?

Mme Pelaez (480), locataire de M. Reynaud, 300 rue des Banières à Milhaud. Constate que le tracé passe au ras de sa maison.

Mlle Baeza (477) de Milhaud, parcelles 471/472 : quel impact sur ce bien ?

M. Brodeau (476), 159 chemin de Charpenas à Milhaud, parcelle AI 421 : quel est le devenir de sa parcelle ?

Mme Galea (471), parcelle AY 0068 à Milhaud : Comment la démarche d'acquisition par l'État va-t-elle s'opérer, sur quelles bases financières ; la position de la parcelle adossée à une zone pavillonnaire sera-t-elle prise en compte ?

Mme Defay (472), chemin de Roussillonne *Il n'est pas question que je reste enclavée. Je suis ouverte à toutes propositions honnêtes.*

Mme Ferrer (528), lieu-dit Peyreloubes, chemin du Carreau de Lanes, parcelle BN 143 : conservera-t-elle l'accès à sa parcelle ?

M. Baeza (322), 5 chemin vicinal de la Pondre à Milhaud : les parcelles familiales 428 / 471 / 422 / 472 / 423 seront elles impactées par le tracé définitif ?

M. Bastid (319), parcelles AI 438 à Pic à Pel, AI 275 à Moulin à vent, AH 552 à Loubières : quand la décision de rachat sera-t-elle prise ?

M. Thomas Mark (317, 174, 393), parcelles 372, 371, 412 au chemin des garrigues, lieu-dit le Four à chaux : à quelle distance de ces parcelles la bretelle de sortie sur l'A9 vers Montpellier sera-t-elle située ? La maison est-elle dans le lot de celles à acquérir ?

M. Mme Geraldès (520), 2 route d'Anduze à Nîmes, parcelles AT 153/154 avec verger, oliviers, potager. Que vont-elles devenir ? Ils n'ont jamais été informés directement du projet.

Mme Paulhan (51) : Dommage de ne pas pouvoir visualiser sur une carte mes parcelles touchées par le CONIMES et (519) impactées par deux fois par le tracé (Lauzières).

M. Mme Terrier Saumade (518), les Bergeries, chemin des Lauzières : quels seront les accès à leurs terrains ?

M. Mme Martinez (318) de Milhaud, parcelles 406 A et B. Dans combien de temps seront-ils expropriés ?

Mme Sylvie Paulhan (1382) parcelle BO 0050 à Nîmes : la vente de sa parcelle est bloquée depuis 2021. Que va-t-il advenir ?

M. Olivier Bonicel, représentant la SAS Domaine de Védelin : quel est l'avenir des parcelles LA100, KZ318, KZ508 ?

M. Gabach, directeur de la SPA de Nîmes (1045) : La nouvelle voie sera-t-elle grillagée pour empêcher les animaux de traverser ?

Question 10 : D'après M. Guille (302), un arrêté préfectoral de 2005 délimitait déjà la zone de projet. Pourquoi, en 2016, le promoteur du lotissement des Roches Blanches a-t-il obtenu son autorisation de lotir ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'arrêté 2005-201-11 présentait une prise en considération du projet, et définissait une zone d'étude à reporter dans les plans locaux d'urbanisme.

L'inscription très en amont de la réalisation du projet de la bande d'étude dans les documents d'urbanisme avait plusieurs objectifs :

- fixer des règles restrictives concernant le droit à construire dans cette bande ;
- informer le public, très en amont, de l'existence du projet.

Le secteur d'implantation du lotissement des Roches Blanches n'étant pas inclus dans cette zone d'étude, aucune prescription réglementaire liée au contournement ouest de Nîmes n'imposait ou ne permettait de refuser de permis de lotir.

La présence d'une bande d'étude dans les documents d'urbanisme, consultables par le public, permettait toutefois de connaître l'emplacement prévisionnel du projet.

Question 11 : Des indemnités sont-elles prévues pour compenser la perte de valeur des biens en raison de la proximité du CONIMES ?

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Dans le cadre d'un projet routier, plusieurs cas de figures peuvent se présenter :

- l'acquisition, en totalité, d'une parcelle située dans les emprises nécessaires aux travaux : dans ce cas, la valeur du bien est déterminée par les services de France domaine, selon une expertise s'appuyant sur la valeur de marché ;
- l'acquisition uniquement d'une partie d'une parcelle située partiellement dans les emprises nécessaires aux travaux : dans ce cas, seule la partie concernée fait l'objet d'une acquisition dont le montant est déterminé par les services de France domaine, selon une expertise s'appuyant la valeur du marché. Dans ce cas de figure, une indemnité compensatrice à la perte de valeur de la partie restante peut être envisagée selon les cas de figure.

Question 12 : De quelle manière le MO compte-t-il répondre aux demandes personnalisées ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La Déclaration d'Utilité Publique d'un projet concerne un principe d'aménagement dans un secteur identifié (bande DUP), et non un tracé définitif avec une précision propre à renseigner individuellement les particuliers sur l'impact foncier final du projet.

La bande d'emplacements réservés présentée lors de l'enquête permet de cerner le secteur dans lequel sera implanté le projet, et, d'y définir des règles d'urbanisme spécifiques.

Ainsi, l'ensemble des parcelles incluses dans cette bande n'a pas vocation à faire l'objet d'une acquisition.

Au stade actuel de la procédure, le Maître d'Ouvrage ne peut répondre avec la précision nécessaire aux demandes personnalisées.

Postérieurement à la DUP, de nouvelles études techniques détaillées vont être réalisées afin de définir le projet de façon suffisamment précise pour permettre l'identification de l'emprise au sol, et donc, des parcelles impactées. La présentation de cette emprise sera réalisée lors d'une nouvelle enquête dite « Enquête parcellaire » qui listera les parcelles impactées. Dans ce cadre, la réglementation prévoit que chacun des propriétaires concernés reçoit nominativement notification de l'enquête parcellaire. Les propriétaires de ces parcelles rendues cessibles au titre du projet seront ainsi contactés et pourront disposer d'une information individualisée à cette occasion.

La démarche d'acquisition du foncier nécessaire à la construction de l'infrastructure démarrera à l'issue de la prise de l'arrêté préfectoral de cessibilité qui sera notifié individuellement à chaque propriétaire.

La valeur des biens est évaluée par la suite par le service de France Domaine, qui s'appuie sur les prix du marché à la date de l'évaluation.

Question 13 : Comment allez-vous compenser le mas de Ponge ? Quelle signalétique envisagez-vous pour l'accès de la clientèle à partir du giratoire sur la RN106 ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

De même que pour tout bâti voisin de l'infrastructure, le Mas de Ponge bénéficiera d'aménagements permettant la limitation des impacts (rétablissement des accès, nuisances sonores, paysagères...) dans le cadre de la conception du projet.

Au regard de l'activité économique, l'organisation de la phase travaux sera optimisée afin de limiter les impacts (accès, bruit, poussière...);

La signalétique éventuelle de cette activité, comme d'autres impactées sur ce secteur, fera l'objet d'échanges avec les entreprises concernées au regard des possibilités réglementaires en phase d'étude de niveau projet.

Sur la RD907, les conditions d'éligibilités d'un fléchage commercial relèvent du conseil départemental, gestionnaire de la voie.

Question 14 : Que répondez-vous aux demandes individuelles ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Ainsi qu'évoqué à la question 12 supra, de nouvelles études techniques vont permettre de définir le projet de façon suffisamment précise pour permettre l'identification de l'emprise au sol, et, donc, des parcelles impactées. La présentation de cette emprise sera réalisée lors de la procédure d'enquête parcellaire.

Au stade actuel de la procédure, le Maître d'Ouvrage ne peut répondre avec la précision nécessaire aux demandes personnalisées.

5.1.6. Thème : Information/Communication

56 contributions soit 4%

41, 199, 200, 250, 291, 342, 347, 445, 472, 489, 496, 515, 530, 548, 564, 576, 598, 602, 620, 631, 638, 645, 685, 695, 708, 717, 768, 862, 904, 933, 973, 980, 1077, 1085, 1100, 1111, 1113, 1139, 1162, 1233, 1247, 1285, 1306, 1327, 1339, 1343, 1346, 1348, 1350, 1354, 1368, 1369, 1374, 1377, 1378, 1380.

5.1.6.1. Avis sur la concertation de 2017

Le comité de quartier Dixmes - Carreau de Lanes CQDC (515) a remis une analyse critique du bilan de la concertation estimant qu'il s'est agi, en réalité, de réunions d'information formelles ; le débat portait uniquement sur les variantes possibles du tracé du CONIMES et il n'y avait pas de propositions alternatives. Plusieurs autres contributeurs, dont Caveirac Vaunage ont abondé dans ce sens.

De plus, ni le dépliant distribué, ni les panneaux d'exposition ne mentionnaient les perspectives urbanistiques dans la zone de projet, notamment les lotissements projetés, l'extension de la carrière, les panneaux photovoltaïques.

Le projet soumis à l'enquête a retenu les variantes 4 Est et 3 Est, opposées aux choix effectués lors de la concertation : la variante 4 Ouest qui passait derrière le Mas de Ponge et le Mas de Granon et s'avérait moins coûteuse et la variante 3 Ouest qui passait beaucoup plus loin des quartiers de Védelin, Carreau de Lanes et Roches Blanches. De plus, le conseil municipal de Nîmes du 01/04/2017 a délibéré sur le tracé du CONIMES, en demandant également que soient retenues les sections 2 Est, 3 Ouest,

4 Ouest, ceci à la demande d'un ex-responsable du comité de quartier Garrigue Ouest (1369).

Par ailleurs, une réunion spécifique avec les comités de quartiers a été organisée mais tous, notamment le CQDL, n'ont pas été invités à y participer. Cependant il a manqué une concertation avec les riverains, voire une réunion publique à Milhaud *permettant d'avoir un visuel de l'impact sur la commune* (1247).

5.1.6.2. L'information sur le projet mis à l'enquête n'a pas été suffisante

L'affichage au bord des axes de circulation n'était pas vraiment lisible (1348). La distribution de dépliants dans les boîtes aux lettres aurait permis de se faire une idée à partir d'informations exactes car *on lit tout et son contraire sur ce projet* (199).

Les méthodes d'information devraient évoluer pour les rendre plus accessibles à l'ensemble des personnes plus ou moins concernées et étendues au niveau local pour une meilleure compréhension du dossier afin de donner la possibilité de formuler des observations pertinentes (1113).

Le syndicat des forestiers privés du Gard déplore qu'aucune consultation n'ait été organisée pour les propriétaires privés dans le cadre de l'étude d'impact, alors qu'ils représentent 83% de la surface forestière concernée par le projet (1139). De même pour IMMOCORP / SHERKO / CROCO (1111).

5.1.6.3. Un dossier difficile à lire et insuffisant pour apprécier l'utilité publique du projet

Cette imprécision, cette variabilité des objectifs, parfois différents dans les documents soumis à l'enquête publique, n'aide pas les citoyennes et citoyens qui désirent s'intéresser au dossier à en comprendre les enjeux (1380-1307).

Il était difficile de s'y retrouver dans la masse d'explications, avec des plans mal orientés (2001) et l'absence de plans en 3D (1316).

En consultant la pièce B : Plan de situation, nous avons été stupéfaits de voir que l'échelle est au 1/30000. En aucun cas, une telle échelle ne permet une représentation précise de la situation. Ainsi, le public ne peut ni retrouver le cheminement complet des chemins de garrigues, nombreux dans cette zone, ni identifier les mazets, capitelles et clapas constituant les particularismes de cet environnement. Nous-mêmes avons été incapables de situer précisément notre habitation et donc les éventuels impacts de cette voie nouvelle. Pour un projet aussi important, le maître d'ouvrage aurait dû, au minimum, présenter des planches au 1/5000, seules à même de permettre une bonne information du public (250).

5.1.6.4. Des inexactitudes ou des manques déplorés

J'ai lu en profondeur ... Ce dossier me semble particulièrement biaisé et cherche à cacher les effets négatifs de sa réalisation. Par exemple, seuls les aspects positifs sur la qualité de l'air autour de la RN106 sont mis en avant et il faut aller chercher dans les détails et les annexes pour voir qu'à l'échelle globale c'est bien une dégradation qu'apporte ce projet. Par ailleurs, il y a de nombreuses fautes, erreur de calculs dans

les tableaux. Les rédacteurs ont même oublié une phrase particulièrement élogieuse, p.46 de la pièce E2 : « Clôtures : à compléter selon retour DREAL, sinon rester flou ? » (1378).

Vu l'importance du projet d'un point de vue économique, sociétal et environnemental et après une revue des pièces mises à disposition, il me semble qu'il manque beaucoup d'éléments tangibles pour décider d'un tel investissement (1357), notamment il n'y a pas d'analyse des bouchons sur la RN106 (1339).

Association Nationale pour la biodiversité L'Office Français de la Biodiversité (OFB) a été sollicité pour avis par courrier électronique en date du 14 février 2022, par la préfecture de région Occitanie, sur le dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique au titre des articles L.123-1 et R.123-1 du CE, pour le contournement ouest de Nîmes (route nationale RN106 - autoroute A9 - route nationale RN113), au niveau des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac. Cet avis technique réalisé par 3 experts de l'établissement public est particulièrement complet et accablant. Dès lors, il est pour le moins surprenant de constater l'absence de cet avis de l'établissement public en charge de la préservation de la biodiversité au sein des pièces du dossier d'enquête. L'information du public sur les impacts de ce projet sur la biodiversité n'est donc manifestement pas complète et c'est bien la convention d'Aarhus qui est de fait violée : il nous semble qu'un élément majeur manque au sein des pièces du dossier d'enquête et rend de facto celle-ci caduque (1162).

Les informations liées à la requalification de la RN106 pour un montant de 1,92 M€ ne sont pas détaillées dans le dossier. Il est indiqué : aménagement de la N106 en route express 2x2 voies et création de 2 échangeurs (695).

Un raisonnement étonnant en matière environnementale puisque les études démontrent que le CONIMES produira 5000 tonnes de CO₂ supplémentaires ; et ce chiffre est immédiatement relativisé en considérant que c'est une toute petite partie de la pollution en France. (E1 p54). Dans la partie ERC, le porteur de projet minimise les impacts bruits par les GBA (glissières en béton armé) dont on s'étonne qu'ils luttent contre la pollution sonore. De plus, les alternatives étudiées sont exclusivement monomodales. (Pièce C, P8) (973).

Il manque certaines informations, notamment :

- 1. Une analyse précise et objective des localisations exactes des endroits de blocages et de ralentissements de la N106 actuelle. Il faudrait donc aussi proposer des solutions pour résorber des dysfonctionnements avant toute chose (des trémies ou toboggans, des voies d'accélération et de décélération, remettre 2 voies à la connexion de la D907 et la N106, etc...).*
- 2. L'analyse du trafic n'est pas précise. Il faut surtout se focaliser sur les heures de pointe et analyser les trajets des utilisateurs de la N106 pour en déduire des vrais flux directionnels.*
- 3. La N106 a été créée il y a plus de 30 ans, avec des aménagements à finir. Il est une évidence qu'avant de déclarer inefficace la N106 actuelle, il faut finir les aménagements prévus.*

4. *Le coût réel pour les administrés n'est pas présenté. Qu'est-ce que ça représentera en augmentation en taxes locales, etc... sachant que les taxes foncières sont déjà très (trop ?) élevées* » (1357).

Attac Nîmes (1346) : Ce projet est basé sur des données « périmées ». Les projections démographiques sont issues du PLH 2013-2018 (Pièce E1 p44). Ces projections sont démenties années après années 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 p55), soit plus de 15 ans ! On sait l'amélioration scientifique des modèles et les nombreuses évolutions des projections climatiques ces 10 dernières années. Une étude aussi datée ne peut donc être prise comme référence ; les données de trafic datent de 2017/2018 (pièce E1 p15), 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.

Comme l'a souligné l'Autorité environnementale, si cet objectif de participer à un contournement complet de la ville est avéré, le dossier soumis à l'enquête aurait dû présenter l'ensemble des aménagements envisagés comme un seul et même projet (y compris la Déviation Nord de Nîmes donc, entre autres) (1306-1380).

J'ai pointé méthodiquement les mots « Roches Blanches » dans les 517 pages de l'étude d'impact, dossier par dossier. On nous cite uniquement 2 fois : p224 : car les habitant des Roches Blanches vont « être générateurs de déplacement ». p430 : dans une liste de projets immobiliers terminés. « non susceptibles d'interférer avec le contournement Ouest de Nîmes... Ils ne seront donc pas pris en compte dans cette partie » (548). Par ailleurs, nombreux sont les contributeurs de ce lotissement qui pointent que, lors de l'acquisition, les acquéreurs n'ont pas été informés du projet CONIMES.

Enfin, nombreux sont les contributeurs qui déplorent que seul le scénario CONIMES ait été étudié et qu'aucune argumentation ne soit présentée, justifiant l'abandon d'un projet alternatif.

Question 15 : Plusieurs contributeurs s'interrogent sur le devenir de leurs parcelles. Pourquoi n'a-t-on pas inclus dans le dossier de projet ou au moins affiché dans les mairies des plans cadastraux pour orienter le public ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La Déclaration d'Utilité Publique d'un projet concerne un principe d'aménagement dans un secteur identifié (bande DUP), et non un tracé définitif avec une précision propre à renseigner individuellement les particuliers sur l'impact foncier final du projet.

La bande d'emplacements réservés présentée lors de l'enquête permet de cerner le secteur dans lequel sera implanté le projet, et d'y définir des règles d'urbanisme spécifiques.

La bande de DUP représentant une zone d'emprise maximale dans laquelle devra s'inscrire le projet définitif, il serait erroné de considérer à ce stade que l'ensemble des parcelles incluses dans cette bande feront l'objet d'acquisitions.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

En effet, de nouvelles études techniques détaillées seront réalisées postérieurement à la DUP et permettront de définir le projet de façon suffisamment précise pour permettre l'identification de l'emprise au sol, et, donc, des parcelles impactées. La présentation de cette emprise sera réalisée lors d'une nouvelle enquête dite « enquête parcellaire », qui sera l'occasion d'identifier le devenir des parcelles.

Dans ce cadre, la réglementation prévoit que chacun des propriétaires concernés reçoit nominativement notification de l'enquête parcellaire.

Ces propriétaires pourront ainsi exprimer toutes leurs interrogations sur les registres d'enquête auxquelles le maître d'ouvrage sera tenu de répondre.

Par ailleurs, pour toute parcelle exclue de l'emprise mais dont l'accès pourrait être impacté par le projet, le maître d'ouvrage précisera dans le dossier d'enquête parcellaire les modalités de rétablissement des accès.

Durant la poursuite des études, ces différents propriétaires pourront recevoir à leur demande toute précision complémentaire de la part de la maîtrise d'ouvrage.

Le choix de la Maîtrise d'Ouvrage de ne pas afficher le fond de plan parcellaire sous la bande d'emplacements réservés durant la phase d'enquête publique préalable à la DUP s'accorde à la définition même de l'emplacement réservé, impropre à donner des indications précises sur les futures acquisitions foncières.

Question 16 : Plusieurs personnes sont venues pour comprendre le projet. Les panneaux d'exposition prévus dans les mairies (Kakémonos) n'ont pas été fournis. Pour quelles raisons ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'installation de panneaux d'exposition a été envisagée dans un double objectif. D'une part, guider les personnes intéressées vers le lieu de consultation du dossier d'enquête et de dépôt d'avis sur le registre papier. D'autre part, de donner des éléments saillants de définition du projet.

Au regard des impératifs de place disponible dans les différentes mairies (configuration des lieux, travaux en cours), la mise en place de panneaux aurait nécessité de créer des supports différents en nombre et en contenus propres à chacun des lieux d'enquête.

En pareil circonstance et dans le souci de garantir une parfaite équité d'accès à l'information du public, quel que soit le lieu de consultation du dossier, la Maîtrise d'Ouvrage a fait de choix de renoncer à ces supports, mais le site internet dédié à l'opération comprenait l'ensemble du dossier et des cartes afférentes.

Question 17 : Pourquoi le dossier ne présentait-il pas des plans à plus grande échelle ainsi que des dessins en 3 dimensions permettant de se représenter l'impact des ouvrages d'art, notamment au niveau du barreau ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le format des plans retenu par la Maîtrise d'Ouvrage permet d'identifier les éléments du dossier en étant compatible avec le formalisme imposé par la réglementation en matière d'enquête publique :

- un format papier consultable en mairie : le format A3 a été retenu ;

- un format numérique consultable et téléchargeable en ligne : des fichiers d'un poids permettant l'accès avec une connexion et un matériel informatique courant ont été retenus.

Par ailleurs, au stade de la Déclaration d'utilité Publique le niveau de définition du projet ne permet pas d'établir des vues et/ou images en 3 dimensions. Toute représentation de ce type introduirait le risque d'orienter le public sur des représentations et/ou insertions de l'aménagement dans son environnement pouvant fortement évoluer lors de la poursuite des études, introduisant confusion et incompréhension.

Question 18 : Quel a été le retour au public de l'adoption du tracé définitivement choisi avec les nouvelles options et le barreau ? Pourquoi une concertation actualisée n'a-t-elle pas été organisée ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le principe de réalisation d'un barreau complémentaire permettant la liaison entre RD40 et RN113 a été présenté lors de la concertation de 2017, en corollaire des variantes d'aménagement du contournement ouest de Nîmes.

Les élus locaux comme les citoyens ont appelé de leurs vœux la réalisation de cette liaison ; demande apparue dans 17 % des expressions.

Les conclusions du bilan de la concertation précisent parmi les suites à donner

- « [...] poursuite des études concernant les échangeurs [...] échangeur E2 Est ou E2 Sud (car aucune préférence nette n'est apparue au terme de la concertation »

- « Au regard de la demande unanime [...] le Maître d'Ouvrage réalisera les études sur le barreau complémentaire vers la RN 113 »

Dans le cadre des dernières études :

- La réserve exprimée sur la variante E2 sud, concernant le fonctionnement du giratoire dit « de Mac Do », a été levée par sa dénivellation.

Ainsi, la variante E2 sud est devenue la plus favorable en matière d'accès à Nîmes par la RD 40 depuis le sud (distance plus faible), en plus d'être la moins impactante d'un point de vue hydraulique, environnemental et paysager.

- La mutualisation des axes de raccordement du contournement ouest de Nîmes à l'autoroute A9 et du barreau de liaison à la RN113 est apparue comme l'aménagement le moins impactant sur le plan environnemental, paysager et foncier, et le plus efficace pour assurer la liaison RD40 – RN113 en empruntant le tracé le plus court.

Étant donné que les aménagements retenus s'inscrivent pleinement dans la continuité de la concertation de 2017 et répondent à une demande forte exprimée par le public à cette occasion, la Maîtrise d'Ouvrage a considéré que ces adaptations du programme d'aménagement n'étaient pas de nature à remettre en cause les conclusions de la concertation de 2017 et n'imposait pas la tenue d'une concertation complémentaire.

Par ailleurs la procédure d'enquête publique préalable à la DUP est l'occasion pour le maître d'ouvrage de prendre une nouvelle fois l'avis du public sur le projet afin d'en tenir compte dans la poursuite des études de conception détaillée de l'infrastructure.

Question 19 : Le barreau n'était pas prévu en 2017. Lors du choix de son tracé, pourquoi les entreprises de Saint Césaire et de Milhaud ont-elles été mises devant le fait accompli, sans concertation préalable ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Les éléments concernant l'organisation d'une concertation relative à l'ajout au projet du barreau de liaison vers la RN113 sont exposés en réponse à la question 18 supra. Par ailleurs, dans le cadre de la concertation interservices préalable à l'enquête publique, la chambre de commerce et d'industrie du Gard a été formellement consultée sur le projet de dossier d'enquête en décembre 2021. Dans sa réponse, celle-ci émet un avis favorable sans réserve, soulignant les bienfaits du projet en termes de fluidité de circulation. Elle note en particulier que le projet va régler de façon pérenne la problématique d'accès à la zone de Saint-Césaire pour les poids lourds qui ne peuvent emprunter un pont actuellement.

Question 20 : Comment expliquez-vous que l'avis de l'Office Français de la Biodiversité demandé par le préfet de Région en février 2022 soit absent du dossier ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Dans le cadre du pilotage de son opération et de la conduite de ses études, la DREAL Occitanie, maître d'ouvrage du projet pour le compte du préfet de Région, a recours à des phases de concertations itératives associant l'ensemble des parties intéressées. Ainsi l'ensemble des Personnes Publiques associées (représentants déconcentrés de l'État, exploitants routiers, chambres consulaires, syndicats de bassins, offices et délégations départementales, gestionnaires de transports, gestionnaires de réseaux...) dont l'Office Français de la Biodiversité, sont consultées pour avis aux étapes clefs du projet.

C'est ainsi qu'en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité Publique, une phase dite de « concertation interservices » a été organisée par le maître d'ouvrage, dont l'objectif est de recueillir les avis techniques des services sur le dossier de DUP pour permettre de l'améliorer avant le lancement de la procédure d'enquête publique.

Ces avis ayant été pris en compte dans le dossier et la réglementation ne prévoyant pas que les avis émis dans ce cadre soient des pièces constitutives du dossier de DUP, l'avis de l'Office Français de la biodiversité, au même titre que l'ensemble des avis recueillis dans ce cadre n'a pas été joint au dossier de DUP.

Le maître d'ouvrage précise que les avis constitutifs du dossier de DUP telle que la réglementation le prévoit ont été joints au dossier, en particulier l'avis de l'autorité environnementale, les avis des collectivités territoriales concernées par le projet et les mémoires en réponses du maître d'ouvrage correspondants.

Question 21 : Comment répondez-vous aux observations sur les inexactitudes ou manques du dossier ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'élaboration du dossier présenté au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à DUP découle d'une succession d'études et de phases de concertations itératives ayant conduit le maître d'ouvrage à reprendre et compléter son dossier à plusieurs reprises. En particulier, le dossier a été complété suite aux avis émis par les personnes publiques associées, les collectivités territoriales et en dernier lieu par l'autorité environnementale.

Le maître d'ouvrage a attaché une importance particulière à répondre sur le fond aux remarques formulées.

Toutefois, ces reprises successives ont pu conduire, ponctuellement, à ce que des défauts rédactionnels subsistent dans le dossier, sans toutefois porter préjudice à la compréhension générale du dossier pour le public.

5.1.7. Thème : Nuisances/Qualité de vie

431 contributions soit 31%

3, 4, 5, 6, 7, 13, 17, 21, 24, 25, 29, 30, 36, 40, 43, 45, 48, 58, 59, 67, 75, 76, 86, 90, 91, 99, 115, 130, 133, 148, 149, 152, 153, 163, 164, 170, 174, 175, 180, 184, 189, 190, 191, 196, 201, 203, 209, 225, 234, 239, 242, 248, 249, 251, 252, 256, 257, 263, 270, 273, 274, 277, 278, 279, 281, 287, 290, 291, 292, 293, 295, 297, 300, 302, 303, 305, 306, 307, 308, 311, 312, 313, 328, 329, 331, 336, 337, 341, 343, 344, 347, 350, 351, 352, 357, 358, 362, 364, 368, 372, 373, 383, 394, 396, 397, 399, 404, 411, 413, 416, 425, 427, 428, 429, 432, 434, 436, 437, 441, 443, 449, 450, 456, 458, 461, 466, 467, 469, 470, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 485, 486, 489, 500, 509, 512, 513, 515, 517, 521, 523, 525, 529, 530, 534, 539, 542, 543, 546, 548, 549, 556, 559, 560, 563, 564, 568, 570, 573, 577, 579, 581, 582, 583, 584, 586, 587, 589, 590, 595, 598, 602, 603, 604, 608, 612, 615, 616, 617, 618, 620, 622, 624, 627, 628, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 640, 641, 642, 644, 645, 648, 650, 651, 652, 654, 655, 657, 659, 665, 666, 668, 669, 671, 674, 680, 687, 690, 691, 692, 693, 695, 699, 703, 708, 713, 714, 717, 720, 722, 725, 729, 731, 740, 741, 745, 754, 755, 756, 757, 761, 763, 766, 768, 776, 779, 780, 786, 793, 808, 817, 822, 824, 825, 826, 829, 830, 837, 839, 840, 841, 843, 850, 853, 854, 855, 856, 858, 859, 862, 863, 864, 866, 870, 872, 874, 876, 882, 889, 892, 905, 907, 908, 909, 911, 925, 928, 936, 950, 959, 964, 966, 970, 972, 973, 974, 978, 980, 994, 997, 1004, 1017, 1021, 1025, 1026, 1027, 1028, 1034, 1037, 1040, 1052, 1054, 1057, 1058, 1060, 1063, 1065, 1066, 1074, 1075, 1076, 1079, 1083, 1086, 1087, 1092, 1094, 1096, 1101, 1114, 1116, 1123, 1125, 1127, 1131, 1135, 1137, 1140, 1142, 1143, 1148, 1150, 1155, 1156, 1157, 1164, 1167, 1172, 1175, 1176, 1178, 1181, 1182, 1185, 1186, 1189, 1191, 1193, 1200, 1201, 1203, 1205, 1208, 1212, 1214, 1217, 1218, 1219, 1221, 1222, 1226, 1230, 1236, 1238, 1242, 1244, 1248, 1256, 1263, 1266, 1269, 1274, 1275, 1282, 1286, 1290, 1294, 1295, 1296, 1301, 1303, 1304, 1306, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1324, 1325, 1326, 1327, 1329, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1337, 1339, 1344, 1345, 1346, 1347, 1349, 1355, 1356, 1357, 1360, 1363, 1365, 1370, 1372, 1373, 1376, 1378, 1380, 1381, 1388.

La plupart des contributeurs conviennent que le trafic sur la RN106 est difficile à certaines heures de la journée. Cependant le maintien de la qualité de vie dans les quartiers qui se trouveront plus proches du CONIMES constitue le principal souci pour

la grande majorité des contributeurs et les nuisances attendues les amènent à s'opposer au tracé du CONIMES.

5.1.7.1. Le bruit

Le bruit engendré par le trafic routier mais aussi par les travaux, bruit amplifié selon le vent, inquiète les riverains du projet. Cette crainte est naturellement exprimée par ceux qui ont choisi d'habiter dans des quartiers calmes et se retrouvent à proximité du tracé : quartiers nord de Nîmes (Villevorte, les Hauts de Nîmes, mas de Ponge), quartiers ouest (Carreau de Lanes, Védelin, Roches Blanches), parties de la route d'Anduze et de la route de Sauve traversées par le tracé, Caveirac ou Milhaud.

Pour les habitants de Milhaud, déjà impactés par le bruit du trafic autoroutier, la jonction CONIMES/RN113 en élévation augmentera considérablement la nuisance (1263). Certains indiquent que *l'OMS affirme que les nuisances sonores favorisent les maux de tête, les insomnies, la fatigue et donc nuisent à la santé.*

Les habitants des Roches Blanches (50 contributions), craignent en plus la proximité de la plateforme de concassage qui se situerait à l'est de la carrière existante. En effet, il est dit dans le dossier que *les matériaux rocheux seront également réutilisables ... par concassage. Environ 1710000 m³ à traiter (1058).* Le lotissement abrite aujourd'hui 1000 habitants dans 313 logements mais il n'apparaît pas sur les cartes de l'annexe acoustique, par conséquent les mesures de bruits n'ont pas été effectuées dans ce quartier.

L'insuffisance de l'étude acoustique est plusieurs fois dénoncée. La bande de l'étude acoustique est jugée trop étroite par rapport aux quartiers urbanisés. En particulier, aucune mesure n'aurait été faite dans le quartier des Roches Blanches, le plus proche de la carrière et du futur tracé dans le quartier du Carreau de Lanes. Des riverains des quartiers nord ne seraient pas opposés au CONIMES s'ils avaient l'assurance que les ouvrages anti-bruit soient effectivement réalisés.

5.1.7.2. La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique et son impact sur la santé sont également un sujet de préoccupation majeure. Les émissions de CO₂ de particules fines, de métaux lourds vont atteindre ces quartiers tranquilles dès la phase de travaux. Le CONIMES favorisera inévitablement une hausse de la circulation donc des émissions GES.

(1306, 1380) Avec une surface de bitume de plus 300000 m², exposée en plein soleil (pas d'arbres prévus en bord de route) durant les longues journées d'été, il est aventureux d'affirmer que l'impact sera faible. Tentons une évaluation : sur chacun de ces 300000 m² le soleil frappe, faisant monter la température au sol jusqu'à 60°C (30 à 35°C en sol nu de garrigue, moins de 30°C sur un sol couvert). Même avec un coefficient faible de captation/restitution, ce seront au minimum 1000 Wh qui seront captés chaque jour puis réémis chaque soir par chaque m² bitumé du projet (et il s'agit ici d'une estimation très minorée). Sur une période estivale de 90 jours, nous atteignons allègrement les 30 GWh, l'équivalent de l'énergie consommée annuellement par 3000 foyers. Ce n'est pas rien.

(717) *Le porteur de projet ne fournit pas de calcul détaillé lié au trafic, mais reconnaît une augmentation des émissions de gaz à effet de serre égale à 5000 T CO₂ sur la durée de vie de la route. Aujourd'hui une voiture émet 200 gr/ CO₂ km 26000 voitures/jour = 36400 T CO₂ an. Chaque année trafic + 5 % donc + 1820T de CO₂. En 2028, 40000 voitures/jour = 56000T CO₂ an soit + 55 % d'émissions en 11 ans ! Même si ces chiffres sont à peaufiner, ils donnent néanmoins un ordre de grandeur largement plus significatif que les 5000 T de CO₂ avancés par le porteur de projet.*

Pour tous, la solution est de réaménager la RN106 et développer les mobilité douces dans la perspective de la réduction des pollutions atmosphériques afin de diminuer l'impact sur le réchauffement climatique.

5.1.7.3. Impact visuel

Pour certains *on défigure des lieux magiques* et le rapport précise que *les impacts visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief existant environnant. Les profils en travers des talus seront dessinés pour une meilleure liaison-cicatrisation avec la topographie environnante* (1058), ce qui laisse certains contributeurs sceptiques.

Pour les habitants de Milhaud qui seront dominés par l'ouvrage enjambant l'autoroute et la voie de chemin de fer (lotissement Le Voltaire notamment), c'est une catastrophe qui justifie une modification du tracé.

5.1.7.4. Quelques avis des collectifs

(1167) Les associations et collectifs : Saint-Hilaire-Durable, Vézénobres en Transition, Contre la Déviation de St-Christol, JÉCI aggro d'Alès, Environnement Brignòn, Vers Zéro Déchet, Des Pousses et des Pierres, 613 Concept dénoncent tout à la fois les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, la pollution par les déchets, les nuisances sonores, les problèmes de sécurité. Autant de paramètres dont ils jugent l'analyse incomplète dans le dossier.

(1143) Citoyens pour le climat de Nîmes affirme que ce projet va émettre 100000 tonnes de CO₂ pour sa seule construction et son entretien (sans compter le trafic de véhicules qui vont l'emprunter) et donc intensifier le réchauffement climatique en cours.

(1142) Mouvement Génération Gard considère que les nuisances du CONIMES vont s'ajouter à celles de l'A9 et de la RN113 :

(1083) Abeille et Biodiversité, *association ancrée dans la Vaunage et au-delà (de Nîmes à Sommières) avec plus de 100 adhérents depuis plus de 10 ans, a pour objet la protection de l'environnement et de la biodiversité, et la promotion de l'agriculture biologique, et toute action liée à ces objectifs*, dénonce à ce titre l'augmentation des nuisances.

Les Associations sportives de la Vaunage (randonnées, course à pied, VTT (953), mais également des particuliers, craignent que le projet ne détruise des voies cyclables. *Habitant Milhaud, et adepte des balades à vélo, j'emprunte le chemin des garrigues pour rejoindre ensuite la voie verte (Milhaud/ZI St Césaire/Caveirac/Sommières)*

(1181). Or, votre projet de contournement ouest de Nîmes détruit ce passage, qui est le seul qui puisse être emprunté en bicyclette.

L'impact négatif sur l'activité du gîte « Un moment en Vaunage » est soulevé par plusieurs clients en villégiature et par la propriétaire qui verra son environnement pollué visuellement et sur le plan acoustique par le passage de la 2x2 voies du CONIMES.

5.1.7.5. Incohérence du projet au regard de la lutte contre le changement climatique

Cette incohérence est dénoncée par la majorité des contributeurs de ce thème. Le modèle d'une société dépendante de la voiture et donc du développement du réseau routier, de l'artificialisation des sols, de la pollution atmosphérique est largement mis en cause par nombre d'habitants de la métropole et par les associations. *En construisant davantage de routes, la société est davantage dépendante de la voiture (668). A l'heure où notre humanité n'a jamais été aussi menacée, comment n'envisager les solutions que sous le prisme du tout voiture au détriment de la nature que nous devons protéger (808).*

D'après ces contributeurs, le projet est contraire aux engagements de la France lors des accords de Paris. Les lois Climat et Résilience (n°2021-1104 du 22 août 2021) et Elan (n°2018-1021 28 novembre 2018) devraient interdire cet investissement.

(817) The shifters LR : *Le projet apparaît en non-conformité par rapport à l'objectif de décarbonation induit par la décision de neutralité carbone à l'horizon 2050 et aucune justification n'est donnée.* Ils estiment que le choix de créer une nouvelle infrastructure routière sur 155 hectares est un projet d'une autre époque, une aberration écologique, à contre-courant des recommandations du GIEC et de l'ADEME, contraire aux conclusions du COI de l'Ae et des directives COP15 et ZAN en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

(978) Pour EELV 30, *ce projet va donc à l'encontre de l'objectif de réduction de la circulation automobile, qui est l'un des moyens de parvenir à celle des émissions de GES à laquelle notre pays s'est engagé. En 2015, l'Accord de Paris sur le climat, a fixé comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 5% par an à partir de 2020. La « Stratégie Nationale Bas Carbone » (SNBC) vise la neutralité carbone en 2050, ce qui conduit à un objectif de réduction de 75% de nos émissions de gaz à effet de serre. Avec une part de 30%, le secteur des transports est le premier poste d'émission de GES de l'hexagone. La route en représente 87,2%. Cela impose, pour le secteur des transports, de réduire les déplacements, de limiter l'usage de la voiture et de mettre en place des solutions alternatives. Nîmes métropole étudie, en ce moment son « Plan Climat Air Energie Territorial ». Le projet évalue les émissions de gaz à effet de serre à 1175000 tonnes (dont 63% proviennent du transport) et envisage de diminuer de 30%, d'ici 2030, ses émissions par rapport à 2018.*

(1208) Associations Nacicca et Changeons d'avenir apportent les mêmes interrogations sur l'incohérence entre le CONIMES et la stratégie bas carbone.

5.1.7.6. Un projet positif pour les riverains de la RN106 et les habitants du nord du Gard

Pour eux, en réduisant les difficultés de circulation et la pollution lors de la traversée de Nîmes, le CONIMES leur apporterait une bien meilleure qualité de vie personnelle et professionnelle.

(1027) Le CONIMES est plus que nécessaire, ça permettra de diminuer le flux de véhicules sur le périphérique actuel qui est complètement saturé et également de diminuer la pollution du nombre de voiture dans les bouchons.

Les riverains de la RN106 attendent depuis des années la *bouffée d'air* que leur apporterait le CONIMES. Près de vingt mille habitants résident dans les lotissements ou les immeubles construits le long de la nationale. Peu nombreux à s'exprimer, ils se sont toutefois mobilisés à travers le comité de quartier du Mas de Lauze (pétition avec 273 signatures) pensant que le CONIMES va changer leur vie avec une forte réduction de la pollution de l'air, due aux bouchons et surtout aux poids lourds qui auraient directement accès à la zone industrielle de Saint-Césaire.

IL est en de même pour les résidents des communes périphériques travaillant au CHU excédés par les difficultés de circulation sur la RN106, le bruit et la pollution atmosphérique qui lui sont liés et dont souffrent autant les patients que les soignants.

(889) Vivant à proximité de la RN106 on subit les nuisances sonores de plus en plus fréquentes quelle que soit l'heure de la journée. Nîmes ne peut pas avoir qu'une entrée nord sud avec une population en grande augmentation. De plus la RN106 étant toujours encombrée, de nombreux utilisateurs prennent le chemin de la Cigale. Le trafic a fortement augmenté avec tous les dangers que cela entraîne. Vivement qu'on retrouve un peu de quiétude dans notre quartier de garrigue.

(925) Ce projet, tant attendu et trop souvent retardé doit impérativement être réalisé. Plus on attend et plus les problèmes vont se développer, jusqu'à l'asphyxie totale de la ville centre, sans négliger le surcoût, avec le temps. J'ai utilisé cette voie 4 fois par jours pendant des années ; c'est horrible concernant le temps et le taux de CO₂ qui se dégage dans ses ralentis ou bouchons dont on est confronté, tous les jours. Dire le contraire, n'est pas sérieux.

Les habitants des quartiers ouest de Nîmes auraient l'impression d'être vraiment Nîmois si la nationale redevenait un boulevard urbain au lieu de couper la ville en deux.

Quant au Maire de Milhaud (116), il affirme *Est-il besoin de rappeler les problèmes insupportables liés au trafic à l'arrivée de Nîmes, ainsi que les conséquences induites par la congestion routière, en particulier l'utilisation de la traversée de notre commune de Milhaud comme voie de délestage. Un grand nombre d'habitants du territoire du SCoT Sud Gard travaille au CHU et dans la zone industrielle et trouve dans notre voirie des raccourcis, imposant une surcharge de véhicules ... le futur CONIMES résoudra pour notre commune tous ces désagréments.*

Les habitants de l'agglomération d'Alès subissent les nuisances lors de la traversée de Nîmes par la RN106. Les bouchons étant permanents, notamment entre Caremeau et le giratoire KM delta, ils considèrent que la pollution serait limitée par une meilleure fluidité de la circulation par le CONIMES. De plus, la vie personnelle et professionnelle des habitants du Nord du Gard serait facilitée.

Question 22 : Pourquoi les Roches Blanches comportant 330 logements et 1000 habitants n'a-t-il pas été pris en compte dans l'étude acoustique ? Pourquoi les acquéreurs (à partir de 2018) n'ont-ils pas été avertis de ce projet déjà envisagé en 2005 ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Rappelons que l'arrêté n°2005-201-11 datant de 2005 présentait une prise en considération du projet, et définissait une zone d'étude à reporter dans les plans locaux d'urbanisme.

L'inscription très en amont de la réalisation du projet de la bande d'étude dans les documents d'urbanisme avait plusieurs objectifs :

- fixer des règles restrictives concernant le droit à construire dans cette bande ;
- informer le public, très en amont, de l'existence du projet.

Le secteur d'implantation du lotissement des Roches Blanches n'étant pas inclus dans cette zone d'étude, aucune prescription réglementaire liée au contournement ouest de Nîmes n'imposait ou ne permettait de refuser de permis de lotir.

La présence d'une bande d'étude dans les documents d'urbanisme, consultables par le public, permettait toutefois de connaître l'emplacement prévisionnel du projet.

Plus récemment et antérieurement à 2018, une concertation publique a été organisée sur le projet en 2017 qui a conduit à retenir les variantes d'aménagement et de tracé préférentiel objet du présent dossier.

Pour ce qui concerne plus précisément la question des nuisances sonores, le quartier se situe hors des limites du modèle acoustique réalisé.

En effet en étendant les limites du modèle, l'ambiance sonore prévisible reste en deçà des seuils réglementaires au-delà desquels des mesures de protection acoustique sont nécessaires.

Toutefois des études plus poussées de conception du projet vont se dérouler après l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique. Ces études affineront la modélisation acoustique et les caractéristiques des protections phoniques (hauteurs et implantations précises). Les seuils d'exposition sonore du quartier des Roches Blanches seront re-précisés dans ce cadre.

Question 23 : Des protections acoustiques sont-elles prévues sur les bretelles de raccordement ? Les ouvrages anti-bruit prévus seront-ils tous réalisés ? Quels seraient les recours dans le cas contraire ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La réglementation concernant la protection contre les nuisances sonores impose la mise en place de mesures de réduction du bruit, selon des dispositions précises, sur

chacune des sections le nécessitant, au niveau des points d'échanges (bretelles) au même titre que sur le linéaire de la route.

Les ouvrages de protection contre les nuisances sonores seront dimensionnés et réalisés dans le respect de cette réglementation.

Il convient de signaler ici que les implantations d'ouvrages de protection contre les nuisances sonores présentées dans le dossier d'enquête sont indicatives et seront affinées et adaptées lorsque le projet sera défini avec plus de précisions, durant la phase de conception détaillée. Cet ajustement permettra de répondre au mieux aux besoins et les mesures spécifiques concernant les protections acoustiques seront détaillées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui donnera lieu à une nouvelle enquête publique.

Sur les zones proches des seuils réglementaires, des mesures sur le terrain seront possibles durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Question 24 : Quelle est la part du budget qui sera affectée aux protections anti-bruit ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Au stade des études préalables à l'enquête publique, le coût des protections phoniques a été évalué à 2,2 M€ HT. Il comprend la réalisation de merlons de terre (par réemploi de matériaux de déblai du chantier) et la pose d'écrans acoustiques, selon les lieux d'implantation et les espaces disponibles.

Cette estimation sera affinée dans la suite des études.

Question 25 : Est-il possible de créer une réserve ou un parc naturel d'envergure pour le loisir des habitants de l'agglomération ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le projet de contournement ouest de Nîmes n'a pas vocation à porter la création d'espaces de loisir.

On peut cependant rappeler les éléments de prise en considération des impacts sur les milieux naturels et le cadre de vie lors de la conception du projet, dans toute étude technique.

La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » est systématiquement appliquée.

L'Évitement est atteint lorsque le tracé du projet permet d'éviter des impacts sur le milieu naturel. Le rapprochement du contournement ouest de la RD907 et de la voie ferrée permet d'éviter les impacts sur des espèces rares. Il s'agit d'une mesure d'évitement.

La Réduction est atteinte par le biais de mesures de conception et d'équipement permettant de limiter les impacts résiduels à l'issue de la démarche d'évitement. La réalisation de passages à faune, est une des mesures retenues pour répondre à cet objectif, concernant le volet environnemental. Le maintien des chemins de randonnée ou l'équipement en dispositifs de traitement des nuisances sonores illustrent le type de mesures appliquées pour répondre à cet objectif concernant le cadre de vie.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

La Compensation est mise en œuvre pour traiter les impacts résiduels à l'issue des séquences d'évitement et de réduction. Concernant l'environnement, elle consiste entre autres en la sanctuarisation d'espaces naturels permettant de déployer des actions de restitution de fonctionnalités impactées, par exemple la création de nouvelles zones d'habitat d'espèces protégées en compensation de zones détruites.

Les principes adoptés dans le cadre des actions de compensation sont présentés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Ceux-ci seront définis avec plus de précisions pour répondre au plus juste aux besoins lorsque la définition fine du projet sera réalisée. Ils seront alors présentés au public dans le cadre de l'enquête publique préalable à l'Autorisation Environnementale du projet.

Question 26 : Est-il prévu un passage pour les bicyclettes qui permette de rejoindre la ZI de Saint Césaire à partir de Milhaud ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Au stade de définition actuel du projet il n'est pas possible de définir un itinéraire dédié aux modes actifs entre Milhaud et le secteur Saint-Césaire.

Un itinéraire répondant à cet usage est à chercher en interface avec le système d'échange sud – échangeur avec l'autoroute A9 et branchement sur la RN 113. Il convient donc d'avoir une définition fine de celui-ci afin de ne pas réaliser des études complexes et coûteuses sur la base d'une connaissance non consolidée des contraintes. Notons que ce décalage dans le temps permettra également de disposer, au moment des études, d'informations plus complètes sur l'aménagement du Pôle d'Échange Multimodal de la nouvelle halte ferroviaire de Saint-Césaire, voisine du projet.

Question 27 : Une protection acoustique sera-t-elle installée le long de cette rocade afin de limiter les bruits pour les habitants du Mas de Servas (822) ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Selon le modèle de prédiction des impacts sonores, l'ambiance sonore prévisible au niveau du Mas de Servas reste en deçà des seuils réglementaires qui imposeraient l'implantation de protections acoustiques.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet. Suite à cette conception détaillée du projet, une réévaluation des impacts sonores sera réalisée afin d'adapter, si nécessaire, l'implantation de dispositifs de protection.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront possibles durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Question 28 : Quel sera l'accroissement du bruit rue des Sourbans à Milhaud (328) ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Selon le modèle de prédiction des impacts sonores, l'ambiance sonore actuelle, résultant de la proximité d'axes très fréquentés, restera au même niveau après la mise en service du contournement ouest de Nîmes.

Les évolutions réglementaires de seuil imposant l'implantation de protection acoustique ne sont pas atteints.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet. Suite à cette conception détaillée du projet, une réévaluation des impacts sonores sera réalisée afin d'adapter, si nécessaire, l'implantation de dispositifs de protection.

Question 29 : Comment expliquer la différence entre les 5000 T de CO₂ prévus dans le projet et l'estimation de 56 000T (717) ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le calcul aboutissant à une estimation de la production de 56 000 T de Gaz à effet de serre n'est pas suffisamment détaillé pour permettre une analyse précise en réponse.

On ne peut que supposer qu'il caractérise une hausse des émissions sur certains secteurs et ne tient pas compte de la baisse des émissions sur d'autres secteurs en déduction.

La méthode employée pour le calcul réalisé dans l'étude préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement ouest de Nîmes s'appuie sur la détermination des émissions de GES sur l'ensemble du réseau impacté par le projet et pour la période comprise entre la mise en service et 2070 :

- en situation de référence (sans le projet) ;
- en situation avec le projet (hypothèses scénario AMS).

Ce calcul met en évidence le chiffre de 5 000 T de GES imputable au projet correspond au différentiel entre ces deux situations.

Question 30 : Pensez-vous que les mesures AMS sont suffisantes pour répondre aux exigences de la lutte contre le réchauffement climatique ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires) est le scénario de référence de la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Il propose une trajectoire permettant l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 et détaillant les évolutions selon les secteurs émetteurs.

Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires met à disposition une note de cadrage qui précise la nature de ce scénario et son utilité :

« Le scénario de référence de la stratégie nationale bas-carbone n'a pas pour but de prédire le futur du pays, mais il représente une projection d'un futur possible, souhaitable (notamment quant au climat), raisonnable au regard des connaissances actuelles. Il est le fruit d'une concertation avec les parties prenantes (visant un consensus relatif). Il montre que la neutralité carbone est un objectif atteignable. Il permet d'identifier plusieurs voies de mise en œuvre, quelques passages obligés et de signaler certaines situations de « lock-in » (impasses économiques ou technologiques) à éviter. Il permet de mettre en débat des choix de société et de porter l'attention sur

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

des évolutions technologiques nécessaires. Il permet enfin d'identifier des signaux faibles mais déterminants pour les enjeux de long terme, comme l'évolution des modes de consommation.

La révision de la stratégie tous les 5 ans permettra l'adaptation de la trajectoire de référence aux circonstances. En particulier, les évolutions supposées dans le cadre du scénario de référence nécessitent des changements comportementaux profonds. »

Dans le cadre de l'évaluation de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure de transport, le scénario AMS de la SNBC doit servir de référence. Ce scénario présente notamment des hypothèses d'évolutions de la demande de transport et des trafics routier.

Tableau 2 : Taux de croissance annuels moyens de la demande tous modes et des trafics routiers, projections issues du scénario AMS de la SNBC (période 2015-2070)

Scénario central, TCAM	Demande tous modes (voy.km)	Circulation routière (veh.km)
Longue distance (>100km)	1,2 %	1,1 %
Courte distance (<=100km)	0,3 %	-0,7 %
Marchandises	1,0 %	0,4 %

Un test de sensibilité est également toujours effectué avec le scénario AME (Avec Mesures Existantes). Ce scénario, également dans la SNBC, ne permet pas d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Il représente la trajectoire tendancielle qui intègre uniquement les mesures prises au moment de la publication de la SNBC en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'usage du scénario AMS comme référence permet d'évaluer correctement l'opportunité des projets et leur utilité publique, y compris dans un contexte de changements importants pour la société permettant l'atteinte des objectifs de lutte contre le changement climatique.

Question 31 : Pourquoi ne pas faire démarrer le barreau de la RN113 sur le rond-point actuel afin d'éviter aux Milhautois un bruit et une pollution dont personne ne veut (1221) ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Au stade actuel des études il est prévu de réaliser un raccordement par giratoire du barreau de la RN113 avec le reste de l'infrastructure pour deux raisons principales :

- la capacité du rond-point actuel : l'ajout d'une bretelle avec le flux correspondant au trafic supporté par le barreau n'est pas compatible avec le fonctionnement du rond-point existant ;

- la position du rond-point actuel : au stade des études d'avant-projet, préalable à l'enquête publique, il n'est pas apparu réalisable de se connecter directement sur le giratoire actuel en respectant toutes les règles de construction de l'échangeur autoroutier intégrant la continuité jusqu'à la RN113, notamment au regard du franchissement de la voie SNCF.

Les études de conception détaillée, plus poussées et postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet, y apportant toute amélioration

possible afin de réduire ses impacts, sur le cadre de vie notamment. En ce sens, la demande de déplacement du raccordement à la RN113 sera à nouveau expertisée et les dispositifs de protection phonique seront ajustés au projet final pour assurer le niveau de protection réglementaire.

5.1.8. Thème : Économie/Coût

360 contributions soit 26% du total + une pétition comprenant 273 signatures soit 34%

4, 12, 16, 18, 25, 32, 35, 55, 58, 62, 63, 74, 75, 90, 91, 93, 94, 97, 110, 115, 132, 139, 157, 159, 160, 171, 172, 176, 178, 195, 199, 208, 211, 212, 213, 215, 238, 242, 248, 249, 257, 263, 282, 286, 287, 295, 299, 301, 303, 306, 307, 309, 310, 313, 315, 331, 340, 342, 343, 347, 352, 357, 358, 364, 368, 369, 370, 371, 408, 411, 414, 415, 416, 417, 429, 433, 442, 444, 452, 455, 457, 459, 461, 469, 471, 472, 473, 475, 476, 478, 481, 485, 488, 501, 503, 505, 506, 511, 512, 517, 521, 531, 535, 536, 544, 547, 563, 572, 575, 578, 583, 584, 586, 587, 590, 593, 595, 599, 602, 607, 609, 611, 612, 617, 619, 620, 622, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 631, 632, 635, 639, 642, 643, 645, 646, 647, 649, 651, 657, 662, 665, 666, 671, 675, 680, 686, 687, 688, 690, 691, 692, 693, 695, 697, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 720, 726, 731, 740, 741, 745, 755, 757, 758, 760, 763, 765, 766, 768, 769, 771, 773, 775, 776, 777, 779, 797, 800, 810, 811, 816, 817, 820, 823, 827, 829, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 843, 845, 846, 848, 850, 851, 852, 855, 857, 868, 872, 874, 875, 876, 879, 880, 882, 892, 896, 900, 902, 904, 905, 921, 922, 923, 925, 927, 931, 934, 936, 937, 938, 940, 944, 958, 965, 969, 973, 974, 982, 999, 1004, 1010, 1012, 1015, 1017, 1026, 1030, 1036, 1039, 1040, 1043, 1051, 1053, 1054, 1056, 1058, 1059, 1062, 1075, 1079, 1080, 1082, 1084, 1089, 1094, 1096, 1097, 1100, 1101, 1107, 1119, 1120, 1121, 1126, 1131, 1136, 1137, 1139, 1140, 1141, 1142, 1144, 1146, 1149, 1150, 1151, 1154, 1155, 1164, 1172, 1176, 1177, 1179, 1182, 1185, 1196, 1197, 1200, 1203, 1206, 1207, 1208, 1210, 1211, 1215, 1217, 1218, 1222, 1225, 1226, 1227, 1231, 1234, 1241, 1242, 1248, 1254, 1274, 1277, 1288, 1289, 1290, 1294, 1296, 1303, 1304, 1305, 1306, 1308, 1311, 1316, 1321, 1322, 1323, 1324, 1326, 1329, 1335, 1336, 1339, 1343, 1346, 1348, 1353, 1357, 1359, 1364, 1365, 1374, 1378, 1380, 1383, 1384, 1387.

5.1.8.1. Un atout pour le développement économique régional

Le CONIM apparaît pour 50% des contributeurs sur le thème économie-coût un élément structurant pour le territoire Nîmes-Alès, en facilitant la mobilité.

Sur un plan économique, le CONIMES peut permettre de redynamiser des secteurs sinistrés comme par exemple le marché gare de Nîmes pour lequel une réflexion sur le devenir du site est en cours. Il me semble également que cela fluidifiera les échanges transversaux NIMES/ALES et cela ne peut qu'amener une nouvelle synergie entre les deux villes, l'économie de la ville de NIMES se trouvant à l'opposé de son entrée via la Route d'Alès, ce qui n'est pas incitatif pour les Alésiens (776).

Le contournement de Nîmes et l'accès à l'A9 plus rapide et moins contraignant sont des éléments essentiels pour le développement économique de Nîmes métropole mais aussi du Nord du Gard (171-501). Il favorisera le désenclavement d'Alès et du Nord du Gard en général en encourageant les Alésiens à aller travailler plus loin, que ce

soit sur Nîmes ou la région de Montpellier. Il permettra la relocalisation des emplois et le renforcement de la connexion entre les deux villes, leurs économies et leurs populations. De plus, il facilitera l'accès des touristes au nord du département du Gard, et développera l'attrait de nos Cévennes.

Cet avis sur l'utilité du CONIMES est également partagé par de nombreux habitants de Nîmes qui considèrent que c'est une nécessité économique (273 signataires du comité de quartier du Mas de Lauze) et qui dédramatisent la question du coût financier : Très beau projet ! Je suis Nimois et travaille sur Alès. On a tous besoin de ce contournement ouest et vite ! Le budget semble colossal mais ce serait amusant de calculer le manque à gagner de toutes les voitures et camions arrêtés sur la RN106 le matin et le soir (1059). L'intérêt collectif doit primer avant l'intérêt personnel. Nous ne pouvons plus attendre. Il faut impérativement ouvrir cette nouvelle fenêtre pour permettre à la Zone industrielle de Saint-Césaire et l'Hôpital de Nîmes de fonctionner autrement. Les transporteurs et autres usagers qui ne font que passer, sans avoir à s'arrêter à Nîmes doivent pouvoir éviter la Ville Centre, comme ailleurs, avec de nouvelles structures routières. Ce contournement est impératif pour l'économie du territoire et pour son développement (925).

5.1.8.2. Une dépense inconsidérée, un gaspillage d'argent public

Pour la majorité des contributeurs sur ce thème, il n'y a pas de réel problème de circulation sur la RN106, hormis quelques minutes par jour. Au mieux, il améliore un transit direct Alès-A9, mais il n'améliore pas le quotidien de celles et ceux qui vivent et travaillent sur Nîmes, en Vaunage et en Gardonnenque (1225).

Le coût du CONIMES n'est donc pas justifié ; il est trop élevé voire pharaonique, surtout rapporté au temps gagné, au nombre de foyers de l'agglomération (100 000), et au km. Vous annoncez un budget de 300 millions d'euros pour les 12 km de voies. Si on tient compte du dépassement budgétaire, qui est inévitable pour un projet bâclé tel que CONIMES, le prix final sera de 360 M€, soit 30 millions d'euros le km. Il est publiquement connu que le prix de km de ce type de voies vaut 7 millions d'euros. Le projet CONIMES coûte environ 4 fois plus cher. Ce coefficient 4 rejoint finalement le surdimensionnement par 4 lié au trafic (1058).

Certains s'inquiètent du financement du projet, compte tenu des capacités budgétaires actuelles de l'État et des collectivités, dénoncent un désastre, un non-sens économique à l'heure où les dépenses sont de plus en plus contraintes. Ce projet est financièrement dangereux, l'État, sagement, ne finançant que 60 millions sur les quelques 300 millions. Les 3 collectivités restantes (Région, département et Nîmes métropole) ne peuvent pas financer un tel projet ! L'argent public est précieux et les besoins ailleurs sont tellement plus réels (1017).

Enfin, l'accent est souvent mis sur le risque de coût supplémentaire pour le contribuable, notamment par la hausse des impôts fonciers et du prix des péages.

Le budget annoncé de 240 millions pour 12 km de création totale n'est économiquement pas réalisable. Le même genre de travaux autour de Montpellier (avec moins de destruction) pour 6 km avait coûté 300 millions, il y a de quoi s'interroger (1326).

5.1.8.3. Un coût environnemental inacceptable

Pour beaucoup, ce projet est d'un autre siècle. Il est en contradiction avec les impératifs de la transition énergétique développés tant par les rapports du GIEC qu'au regard des lois ELAN (n°2018-1021 du 28 novembre 2018) et climat et résilience (n°2021-1104 du 22 août 2021) qui visent à diminuer l'empreinte écologique en réduisant drastiquement l'artificialisation des sols. La crise économique et climatique nécessite une réflexion sur de nouveaux modes de déplacement et le projet CONIMES est considéré comme un projet inutile et destructeur, *une aberration économique qui, [de plus], privera les habitants d'un environnement de qualité sans leur apporter d'avantages.*

La politique du gouvernement étant au développement du ferroviaire pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, le CONIMES est *un investissement déraisonnable, le prix d'une ligne de tram ou de plusieurs BHNS.*

5.1.8.4. Les avantages socio-économiques ne sont pas assurés

Beaucoup estiment que les bénéfices en termes de développement économique sont probablement surestimés, que *ce n'est pas ce contournement qui va permettre à la région alésienne de se développer davantage, c'est un faux prétexte, aucune étude démontre cela (1089) et que dire de la ville de Caveirac coupée en 2 par le tracé : toute cette population ira à Nîmes au lieu de consommer dans la Vaunage ? (851). En faisant le bilan des avantages et des inconvénients de ce projet, il ne reste plus à mes yeux comme avantage que le gain (minime) de 12 mn sur le trajet et du travail pour les entreprises de TP sur quelques années (1335).*

Association Responsable Bien être Respect Environnement (1329) : *Les prétendus avantages du CONIMES sont, ... très largement inférieurs à ses inconvénients, prenant en considération l'ensemble des intérêts publics et privés.*

5.1.8.5. Le calcul du coût/avantages dénoncé par certains comme incohérent

Ce projet augmenterait, s'il devait être mis en œuvre : les distances parcourues, le nombre de véhicules/km parcourus, les coûts d'usage des véhicules, les quantités de carburant consommées, les émissions de GES liées à l'usage auxquelles s'ajoutent celles relatives aux travaux, les rentrées fiscales. Un projet largement contre-productif, donc (1306).

Le bilan socio-économique positif avec une VAN/€ investie de 2,1 et un TRI à 7% en raison du gain de temps, de confort et d'accidentologie est contestée par le COI (299). *Seul le désenclavement de la zone industrielle et commerciale de St Césaire - Marché Gare est une priorité (1225).*

5.1.8.6. L'argent public pourrait être mieux utilisé

Très nombreux sont ceux qui privilégient d'autres investissements dans les transports, pour le développement économique, dans le domaine social. Beaucoup reviennent sur le choix d'abandonner le projet d'aménagement de la RN106 pour ne proposer que la solution CONIMES. *Quand on connaît, le budget versé aux différents cabinets d'étude*

(avec l'achat prévisionnel des terrains c'est 10 M€), on a du mal à comprendre qu'il n'y a pas eu suffisamment d'argent pour étudier des alternatives crédibles qui atteindraient les mêmes objectifs avec un investissement moindre (1015). Toutefois les mêmes considèrent que seule la liaison Saint Césaire/A9 a du sens et un coût bien moindre (Cf. solutions alternatives).

5.1.8.7. L'impact du tracé sur le tissu économique

Plusieurs entreprises de Saint Césaire et de Milhaud contestent à titre individuel ou collectivement le tracé du barreau présenté dans le projet et demandent qu'une concertation ait lieu avec les acteurs économiques concernés afin d'étudier des variantes n'impactant pas leurs sites.

La CCI de Nîmes : *Il apparaît qu'un grand nombre d'entreprises de la zone industrielle de Saint Césaire se trouvent directement concernées par le tracé proposé avec un impact fort sur le plan économique. Plusieurs centaines de salariés seraient ainsi touchés par des déplacements voire des licenciements sans que le moindre nouvel emploi ne soit créé en contrepartie. Le foncier économique étant à ce jour quasiment inexistant sur le territoire de Nîmes Métropole, il serait particulièrement dommageable pour notre économie de délocaliser ces outils industriels installés depuis de très nombreuses années (1322).*

COBATY regroupe 50 entreprises très favorables au CONIMES qui amènerait de l'activité supplémentaire (1043).

Se sont présentés aux permanences : Baurès, LIB, Auchan, Iveco, LOC +, IMMOCORP, etc...

Question 32 : Pourquoi n'a-t-on pas évalué le coût du réaménagement de la RN106 pour justifier le choix financier du CONIMES ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Un aménagement sur place de la RN106 dans sa partie urbaine n'est pas envisagé car, il nécessiterait des ouvrages et adaptation de la voirie rendus impossibles au regard de l'urbanisation alentour et des zones inondables.

Un tel aménagement ne constituant pas une solution alternative équivalente au projet de contournement ouest de Nîmes, elle n'a pas été chiffrée.

Par ailleurs, un des objectifs du Contournement ouest de Nîmes est de diminuer le trafic en zone urbaine pour diminuer les nuisances pour les riverains. Sans captation d'une partie du trafic par l'infrastructure nouvelle, cet objectif ne serait pas atteint.

Question 33 : Quelle est l'estimation du coût actualisé du barreau seul ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le coût tel que présenté intègre la totalité du projet en configuration définitive.

Pour ce qui concerne en particulier la partie sud, depuis l'échangeur E2Sud jusqu'à la RNI13, on se trouve face à un système d'échange par des voiries imbriquées les unes aux autres, utilisant une plateforme mutualisée, bien que servant des fonctionnalités différentes (liaison avec l'autoroute A9 ou avec la RNI13).

Toute la zone d'échange sera réalisée comme un objet unique avec des mesures constructives complexes qui seront déterminées sur la base d'une connaissance fine du projet.

En première estimation, le coût du barreau de liaison RN113-Échangeur E2Sud a été évaluée autour de 30 M€, par comparaison des projets avec ou sans barreau.

Question 34 : Quel impact financier aura le CONIMES sur le contribuable ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Les projets de développement du réseau routier national sont financés dans le cadre des contrats de plan État Région (CPER). Ces contractualisations établissent, pour 5 années, les aménagements qui ont vocation à être réalisés dans chaque région et les modalités de financements envisagées pour chaque projet. Le CPER permet donc de déterminer la part de l'État et des différentes collectivités locales dans le financement du projet.

La part du financement étant due par l'État est versée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette agence publique a pour mission de participer au financement des grands projets d'infrastructures de transports et de mobilité, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement.

Les recettes de l'AFITF proviennent principalement de trois sources :

- Une part du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), entre 1,2 et 1,6 Md€/an (sur une recette totale TICPE de l'ordre de 40 Md€/an) ;
- Les versements des sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour environ 1 Md€/an ;
- Une part du produit des amendes-radars automatiques (entre 160 et 300 M€/an).

Les contributions alimentant le budget de l'AFITF proviennent donc majoritairement des usagers des infrastructures de transports à l'échelle nationale.

Ce mode de financement ne permet donc pas d'attribuer un impact sur le contribuable à la réalisation d'un projet particulier comme le Contournement Ouest de Nîmes. Le financement de ce projet résultera d'un choix de consacrer une partie des ressources de l'AFITF à la réalisation du contournement ouest de Nîmes.

En ce qui concerne l'impact financier du contournement ouest de Nîmes sur le contribuable local, se reporter à question 7-4.

Question 35 : Comment est envisagé le financement du CONIMES compte tenu des annonces gouvernementales récentes remettant en cause le développement du réseau routier national ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Dans son discours du 24 février de cette année à l'occasion de la remise du rapport du comité d'orientation des infrastructures, la Première ministre a indiqué que le scénario de « planification écologique » du Conseil d'Orientation des Infrastructures servira à construire d'ici l'été, la déclinaison opérationnelle de notre plan d'avenir pour les

transports. Elle a indiqué à ce titre la nécessité de réinterroger chaque projet d'aménagement du réseau routier national, en lien avec les collectivités concernées. La situation des projets intéressant le réseau routier national est extrêmement variée. Ces différences de situations justifient la nécessité d'une évaluation propre à chaque projet. Les différentes évaluations socio-économiques et environnementales soumises au public à l'occasion des procédures de participation du public, de déclaration d'utilité publique (DUP) puis d'autorisation environnementale permettent d'objectiver les suites à donner à chacun des projets.

L'opportunité des projets routiers devra notamment être évaluée dans le cadre d'une politique plus générale des mobilités, qui intègre notamment les objectifs de lutte contre le changement climatique et de développement des transports en commun.

Cette orientation ne signifie pas que l'État renonce à tout projet de développement du réseau routier national, mais que chaque projet devra être cohérent avec l'ensemble des politiques publiques de mobilité.

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes est un projet de développement du réseau routier national qui vise notamment à dévier le trafic de transit empruntant l'actuelle RN 106 en traversée de Nîmes, source de nuisances importantes pour les riverains. Ce projet d'infrastructure routière est apparu comme le seul susceptible de permettre aux collectivités locales d'envisager un réaménagement de la RN 106 actuelle, pour lui donner un caractère plus urbain et l'adapter à des nouveaux usages de mobilité. Il améliorera par ailleurs la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 106.

5.1.9. Thème : Environnement

Cette thématique totalise un nombre assez important de contribution, 687 soit 49,5% des 1338 contributions de cette enquête avec 594 défavorables (86,5%) 33 favorables (4,8%) et 60 ne se prononcent pas (8,7%).

Elle rassemble les contributions ayant fait état d'une observation sur : garrigue, espace naturel, biodiversité, agriculture, artificialisation, faune, flore, poumon vert.

5.1.9.1. Les contributions défavorables

2, 3, 4, 7, 14, 16, 22, 25, 31, 35, 36, 48, 50, 58, 62, 63, 65, 71, 75, 76, 78, 79, 80, 82, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100, 106, 107, 110, 115, 120, 121, 122, 124, 126, 129, 132, 135, 139, 141, 153, 157, 158, 159, 162, 163, 165, 166, 170, 172, 175, 180, 181, 182, 184, 187, 191, 193, 195, 207, 209, 210, 212, 215, 222, 224, 225, 226, 227, 233, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 247, 249, 252, 255, 263, 265, 266, 267, 272, 275, 276, 278, 280, 281, 286, 287, 288, 290, 291, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 302, 303, 306, 308, 310, 313, 314, 315, 316, 320, 331, 332, 334, 335, 337, 338, 339, 342, 345, 346, 347, 348, 349, 351, 357, 358, 359, 364, 366, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 386, 387, 390, 391, 396, 400, 401, 402, 404, 406, 408, 410, 411, 416, 417, 421, 422, 423, 425, 429, 432, 434, 438, 439, 441, 442, 445, 451, 453, 454, 455, 456, 457, 459, 460, 462, 463, 466, 470, 488, 493, 495, 496, 499, 500, 502, 504, 508, 510, 511, 514, 521, 523, 525, 530, 531, 534, 537, 540, 541, 542, 547, 548, 556, 557, 558, 560, 568, 571, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 582, 583, 584, 586, 587, 588, 590, 591, 597, 598, 599, 602, 605, 608, 609, 612, 616, 617, 619, 622, 624, 625, 627, 628,

630, 631, 633, 634, 635, 636, 641, 642, 643, 644, 645, 647, 648, 650, 651, 653, 655, 656, 657, 658, 659, 662, 663, 664, 665, 666, 668, 671, 672, 676, 678, 679, 686, 687, 688, 690, 691, 693, 694, 695, 697, 703, 704, 705, 708, 711, 712, 714, 715, 716, 717, 720, 722, 723, 725, 726, 731, 732, 735, 739, 740, 741, 743, 744, 745, 747, 755, 757, 760, 761, 762, 765, 778, 779, 780, 781, 782, 784, 790, 793, 796, 798, 799, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 810, 811, 812, 814, 816, 817, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 831, 832, 834, 836, 837, 838, 839, 840, 842, 843, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 853, 854, 855, 857, 858, 860, 862, 864, 865, 868, 870, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 879, 880, 882, 890, 891, 893, 894, 895, 896, 897, 899, 900, 901, 905, 906, 908, 909, 911, 912, 913, 921, 923, 927, 929, 937, 943, 949, 950, 951, 953, 954, 956, 959, 960, 964, 965, 966, 974, 980, 982, 995, 996, 997, 1002, 1006, 1009, 1010, 1012, 1017, 1022, 1023, 1030, 1037, 1038, 1039, 1040, 1041, 1053, 1054, 1056, 1058, 1062, 1063, 1065, 1066, 1073, 1076, 1079, 1080, 1083, 1084, 1088, 1089, 1094, 1097, 1100, 1107, 1110, 1119, 1125, 1126, 1129, 1135, 1137, 1138, 1139, 1140, 1141, 1142, 1143, 1146, 1148, 1150, 1151, 1160, 1163, 1164, 1167, 1169, 1172, 1175, 1176, 1178, 1182, 1185, 1191, 1196, 1198, 1200, 1201, 1203, 1204, 1205, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1213, 1214, 1217, 1218, 1220, 1222, 1225, 1226, 1228, 1231, 1233, 1234, 1235, 1237, 1242, 1249, 1250, 1252, 1253, 1254, 1262, 1271, 1272, 1274, 1275, 1279, 1280, 1282, 1287, 1289, 1290, 1291, 1292, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300, 1301, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1323, 1325, 1326, 1329, 1330, 1331, 1334, 1336, 1337, 1338, 1341, 1342, 1348, 1350, 1355, 1356, 1358, 1360, 1361, 1365, 1366, 1367, 1370, 1374, 1376, 1378, 1380, 1384, 1385, 1386, 1387.

La plupart de ces contributions est axée sur la **destruction de la garrigue** par le projet du CONIMES et son **artificialisation** du milieu. Le ressenti est celui d'un projet nuisible à l'environnement, en général, et aux espaces verts avec des conséquences irrémédiables sur la faune, l'habitat naturel des animaux et insectes qui y vivent d'une part mais aussi sur la fréquentation par les habitants des communes de Nîmes, Caveirac, Milhaud et autres de ce lieu paisible et ressourçant qu'est la garrigue avec son espace naturel qui constitue le dernier **poumon vert** de la ville de Nîmes et de ses alentours.

L'état initial de l'écologie du paysage est structuré entre le massif des garrigues au nord de Nîmes et la plaine des Costières. La garrigue principalement arborée de chênaies vertes est dense et peu praticable en dehors des chemins et sentiers, naturels ou entretenus. Elle constitue toutefois une zone naturelle qui abrite une importante biodiversité. La plaine des Costières est plus fournie en zones agricoles (vignes, arboriculture et champs).

Une grande partie du public estime que la création de nouvelles voies de circulation ne peut qu'avoir un impact négatif sur cette environnement naturel. Le sentiment de destruction de ce biotope par une artificialisation abusive va entraîner la disparition d'un lieu de promenade ou les habitants de Nîmes et Caveirac non seulement mais des communes environnantes viennent se ressourcer. Ce serait une **catastrophe écologique pour la faune et la flore**.

(36) *Quel sacrilège de défigurer ces lieux magiques qui font l'essence de notre territoire où de nombreux Nîmois viennent se promener et se ressourcer. (75) Une faune et une flore qui présentent des éléments propres à ce paysage de garrigue comme l'araignée l'Archiope frelon, l'Orchis pourpre, le Ciste, les chênes verts du Vallon, les arbousiers, etc., autant d'éléments naturels et écologiques déjà suffisamment menacés de disparition par ailleurs. (187) un poumon vert dont promeneurs, familles et sportifs profitent. (574) destruction d'un poumon vert au détriment de la faune et la flore. (732) En ce qui concerne le milieu naturel, l'augmentation du linéaire du tracé génère des surfaces artificialisées plus importantes (834).*

je fais partie d'une association qui vient de terminer la plantation, bénévolement, de 5000 arbres sur les communes de la Vauvage. C'est comme si ce projet de contournement, finalement, prenait part à l'anéantissement de tout ce qui a été mis en place pour préserver un poumon vert absolument nécessaire à la faune, la flore et, par conséquent à l'humain. (1023) l'urbanisation progressive grignote de plus en plus les espaces verts poumon. (1053) catastrophe écologique avec destruction de la faune et la flore.

306 contributions comportent le mot *garrigue*, 123 le mot *destruction*, 67 *artificialisation*, 45 *poumon vert*. Très peu de ces contributeurs formulent des propositions se contentant de dénoncer un désastre écologique et la perte de leurs repères.

Certaines réflexions sont toutefois à souligner à ce sujet : *la mise en place des mesures de protection réelles et un suivi scientifique poussé (1078), le caractère irréversible de la disparition d'espèces animales et végétales (1083), la nécessité de mettre en place des mesures d'atténuation et de compensation (1329), la destruction d'un couvert végétal particulier de garrigues (1358).*

La FNE (1274) cite en particulier : *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.*

5.1.9.2. Les contributions favorables

11.24.40.74.88.117.127.149.164.189.190.221.228.230.232.251.270.282.343.355.431.447.448.507.543.572.589.683.670.674.1099.1246.1268.

Les usagers de la RN106 venant du bassin Alésien ne voient qu'un avantage réel à cette réalisation compte tenu des bouchons, ralentissements, temps perdu dans les embouteillages quotidiens qui deviennent insupportables à la longue. Même si leur nombre dans cette rubrique environnement est minime, la réalisation de ce projet sera pour eux une bouffée d'air non négligeable. *L'intérêt environnemental n'est pas du tout négligeable puisque ce projet désengorgerait les entrées de Nîmes qui concentrent une pollution aux particules fines importante (572). Enfin, les chants des oiseaux pourraient aussi régaler nos oreilles en repeuplant les arbres de nos quartiers (nord et ouest de la RN106), qui étaient autrefois garrigues. (674). La réduction de la*

pollution atmosphérique sera plus profitable à notre garrigue et préservera davantage la faune et la flore de celle-ci, contrairement aux arguments évoqués par les opposants à ce projet (1268).

Associée à ces contributions pour le projet, on doit également souligner une pétition émanant du comité de quartier du mas de Lauze (273 signatures) (1373).

5.1.9.3. Les autres contributions sur l'environnement

30, 55, 59, 204, 245, 248, 352, 384, 385, 413, 452, 461, 485, 494, 518, 519, 497, 509, 559, 615, 626, 637, 646, 701, 724, 763, 766, 769, 773, 797, 902, 907, 955, 958, 977, 1015, 1019, 1092, 1101, 1124, 1127, 1152, 1153, 1156, 1165, 1180, 1184, 1194, 1229, 1230, 1239, 1247, 1265, 1276, 1277, 1286, 1332, 1339, 1344, 1352.

Trois associations ont formulé des contributions relatives à la protection de l'environnement, la préservation de la garrigue et la sauvegarde de la faune et la flore avec une simple énumération des éléments mentionnés dans la documentation mise à disposition du public et exposés dans les avis de l'Ae, du COI et de l'OFB.

(686) Association des chasseurs de Caveirac : *impact écologique environnemental, perte de surface favorable avec conséquences pour de nombreuses espèces, risque de dégâts et accidents par les sangliers.*

(1246) Fédération Départementale des Chasseurs du Gard : *avis favorable à la réalisation du projet sous réserve de prise en considération des enjeux cynégétiques, territoriaux et de sécurité tels que : mise en place des ouvrages permettant le passage de la faune sauvage et son non-cloisonnement, évaluation des secteurs à risques avérés de collisions routières avec la grande faune, pose de grillages de sécurité adaptés sur tous les tronçons sensibles. La FDC30 rappelle qu'elle souhaite se voir confier la gestion des délaissés avoisinants.*

(1346) ATTAC Nîmes : *les espaces naturels contenus entre la commune de Caveirac et de Nîmes, sont précisément ceux dont le projet de contournement Ouest entraînera la destruction ou la dégradation.*

Il est indéniable que ce projet a ouvert de nombreux questionnements relatifs à la décision du choix du tracé, à l'impact de l'artificialisation, à la disparition de 185 hectares de garrigue et d'espaces naturels, ainsi que d'une zone de promenade et d'un endroit paisible qualifié de *poumon vert*.

Question 36 : Bon nombre de contributeurs demandent pourquoi les avis émis par l'OFB, l'Ae ou le COI n'ont pas été pris en compte dans le projet de DUP ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Concernant l'avis de l'OFB :

Dans le cadre du pilotage de son opération et de la conduite de ses études, la DREAL Occitanie, maître d'ouvrage du projet pour le compte du préfet de Région, a recours à des phases de concertations itératives associant l'ensemble des parties intéressées.

Ainsi l'ensemble des Personnes Publiques associées (représentants déconcentrés de l'État, exploitants routiers, chambres consulaires, syndicats de bassins, offices et

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

délégations départementales, gestionnaires de transports, gestionnaires de réseaux...) dont l'Office Français de la Biodiversité, sont consultées pour avis aux étapes clefs du projet.

C'est ainsi qu'en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité Publique, une phase dite de « concertation interservices » a été organisée par le maître d'ouvrage, dont l'objectif est de recueillir les avis techniques des services sur le dossier de DUP pour permettre de l'améliorer avant le lancement de la procédure d'enquête publique.

Ces avis ayant été pris en compte dans le dossier et la réglementation ne prévoyant pas que les avis émis dans ce cadre ne soient des pièces constitutives du dossier de DUP, l'avis de l'Office Français de la biodiversité, au même titre que l'ensemble des avis recueillis dans ce cadre n'a pas été joint au dossier de DUP.

Concernant l'avis de l'AE :

L'avis de l'AE émis au mois de juillet 2022 a fait l'objet d'un mémoire en réponse communiqué dans la pièce J du dossier d'enquête. Les compléments apportés au dossier en réponse à cet avis apparaissent en bleu dans le dossier final présenté au public.

L'avis émis par l'AE durant la période de l'enquête publique est une contribution versée à l'enquête, au même titre que les avis émis par le public durant cette période. Par ailleurs, les avis délibérés de l'AE étant publics, celui-ci était consultable directement sur le site internet de l'AE.

Concernant l'avis du COI :

Le rapport du COI n'a pas pu être pris en compte car il a été remis pendant l'enquête. L'annonce de la Première Ministre de choisir comme référence le scénario dit de « planification écologique » est intervenue durant la même période.

Enfin, les orientations du choix d'un scénario de politiques générales sur le développement des infrastructures ne permettent pas de conclure sur une position du Gouvernement sur un projet en particulier comme ici le contournement ouest de Nîmes.

Le rapport du COI est un document public consultable par tous. Il n'a donc pas à être versé à l'enquête publique.

Le maître d'ouvrage précise que les avis constitutifs du dossier de DUP telle que la réglementation le prévoit ont été joints au dossier, en particulier l'avis de l'autorité environnementale préalable à l'enquête publique, les avis des collectivités territoriales concernées par le projet et les mémoires en réponses du maître d'ouvrage correspondants.

Question 37 : Sur quelle partie du tracé la pose de grillages de protection anticollision ou écrasement pour la faune (grande et petite) est-elle envisagée ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'ensemble de l'étude environnementale a été menée en application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser.

La conception du projet intègre donc des mesures de réduction des impacts sur les milieux naturels.

Pour ce qui concerne la petite faune, le franchissement de l'infrastructure est prévu par l'aménagement permettant la traversée de la faune, en toute sécurité.

Ceux-ci sont de deux types : passages à faune dédiés et passages mutualisés avec un ouvrage hydraulique.

Au niveau d'étude actuel un pré-positionnement des passages dédiés à la faune a été réalisé. La position exacte de ces aménagements sera affinée dans le cadre des études de conception détaillée à venir ; notamment après la réalisation d'un nouvel inventaire 4 saisons qui permettra de préciser et mettre à jour la connaissance du fonctionnement du milieu naturel.

La création d'un franchissement mutualisé consiste à augmenter le gabarit de dimensions des ouvrages de manière à répondre aux exigences écologiques des espèces ciblées afin de permettre leur passage. Ainsi, le dimensionnement de ces ouvrages ne se limite pas au seul besoin au regard des obligations de transparence hydraulique.

L'opportunité, la définition du matériel envisagé (afin de ne pas piéger des espèces en fonction du calibre des grillages) et la position de grillages de protection sera évaluée dans le même cadre d'étude.

Question 38 : Quels sont les mesures prises pour permettre à la petite faune (crapaud, serpent, etc.) de traverser le CONIMES ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'ensemble de l'étude environnementale a été menée en application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser.

La conception du projet intègre donc des mesures de réduction des impacts sur les milieux naturels.

Pour ce qui concerne la petite faune, le franchissement de l'infrastructure est prévu par l'aménagement permettant la traversée de la faune, en toute sécurité.

Ceux-ci sont de deux types : passages à faune dédiés et passages mutualisés avec un ouvrage hydraulique.

Au niveau d'étude actuel un pré-positionnement des passages dédiés à la faune a été réalisé. La position exacte de ces aménagements sera affinée dans le cadre des études de conception détaillée à venir, notamment après la réalisation d'un nouvel inventaire qui permettra de préciser et mettre à jour la connaissance du fonctionnement du milieu naturel.

La création d'un franchissement mutualisé consiste à augmenter le gabarit des dimensions des ouvrages de manière à répondre aux exigences écologiques des espèces ciblées afin de permettre leur passage. Ainsi, le dimensionnement de ces ouvrages ne se limite pas au seul besoin au regard des obligations de transparence hydraulique.

Ces dispositifs seront plus précisément implantés dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera mis à enquête publique.

Question 39 : Pourquoi le dossier n'a pas été complété par une estimation des rubriques et des espèces protégées qui doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation ou de dérogation ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'ensemble de l'étude environnementale a été menée en application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser.

La conception du projet intègre donc des mesures de réduction des impacts sur les milieux naturels, dont le niveau de définition est adapté à l'avancement des études de conception.

Pour autant, des mesures de compensation des impacts résiduels seront à mettre en place.

Les mesures à mettre en place seront déterminées de manière précise dans le cadre de l'Autorisation Environnementale, qui embarquera la procédure spécifique de demande de dérogation à l'interdiction de destruction ou de dérangement d'espèces protégées. C'est dans le cadre des études inhérentes à la demande d'autorisation environnementale que la détermination fine des espèces protégées concernées sera consolidée, lorsque la définition du projet permettra d'estimer avec précision l'impact de l'emprise du projet.

La définition actuelle du projet, retenue pour la rédaction du dossier d'enquête préalable à la DUP, ne permet pas d'effectuer ce travail de façon précise.

Notons que les études préalables au dépôt d'une demande d'autorisation environnementale incluent un recueil de données naturalistes afin de définir précisément le fonctionnement du territoire, et, donc, les espèces impactées.

Question 40 : Comment comptez-vous organiser la gestion des délaissés ? Un accord avec la FDC30 est-il envisageable notamment sur le secteur jouxtant le centre de formation départemental de l'école de chasse ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La bande d'emplacements réservés présentée lors de l'enquête permet de cerner le secteur dans lequel sera implanté le projet et d'y définir des règles d'urbanisme spécifiques.

De nouvelles études techniques vont permettre de définir le projet de façon suffisamment précise pour permettre l'identification de l'emprise au sol, et, donc, des parcelles impactées. La présentation de cette emprise sera réalisée lors d'une nouvelle enquête publique dite « Enquête parcellaire » qui listera les parcelles impactées.

Ainsi, la totalité des parcelles incluses dans cette bande ne fera pas l'objet d'une acquisition.

Toutefois, au stade actuel de la procédure, le Maître d'Ouvrage ne peut pas répondre avec la précision nécessaire aux demandes personnalisées.

Si des délaissés routiers devaient exister suite aux travaux, leurs cessions à un tiers et/ou leur valorisation pourrait être envisagée.

Aussi la fédération des chasseurs du Gard pourra-t-elle se rapprocher de la Maîtrise d'Ouvrage le cas échéant.

5.1.10. Thème : Risques

Le total des deux volets étudiés, incendie et hydraulique, représente 116 observations soit 8.4% du total des contributions.

5.1.10.1. Risque Incendie

91, 180, 244, 303, 358, 469, 584, 586, 590, 622, 627, 628, 631, 635, 643, 660, 666, 672, 690, 722, 725, 803, 823, 837, 854, 897, 1063, 1066, 1073, 1150, 1164, 1175, 1176, 1191, 1209, 1237, 1282, 1304, 1326, 1355, 1367, 1388.

Les contributeurs font ressortir la fragilité de la garrigue qui est traditionnellement sujette aux feux de forêt en été. La crainte principale est que les feux de forêt débutent fréquemment au bord des routes en raison de l'imprudence des automobilistes qui jettent leurs mégots de cigarettes par les fenêtres.

(91-1164-1237) cette infrastructure routière augmentera les risques d'incendie, les derniers sinistres ayant eu comme points de départ les axes et aires d'autoroute ... (180) et les mégots de cigarettes. (586) Le risque de feu de forêt augmente déjà avec le réchauffement climatique, on a vu la situation très inquiétante dans les Landes cet été, sans parler de l'Australie et de la Californie. L'augmentation des températures favorise le départ des incendies et rend plus difficile voire impossible de les combattre. Le projet CONIMES ne participe pas seulement au réchauffement climatique, mais crée une route entourée de garrigue, prête à partir en fumée par temps de sécheresse. Même en hiver les incendies de forêt sont maintenant un réel risque (par exemple feu dans les Alpilles le mois dernier). Cela crée un réel risque supplémentaire pour notre garrigue et les habitations qui se trouvent très proches et les quartiers de Nîmes et Caveirac déjà très exposés au risque d'incendie de forêt. (1073) Le risque d'incendie est causé par l'axe routier et les conséquences inévitables de la prévention : débroussaillage d'aires forestières. (1355) Conseil d'administration du Comité de Quartier de Villeverte, en charge de la défense des intérêts des habitants du quartier (environ 900 habitations). Risques d'incendie majorés : on déplore partout en France de nombreux incendies qui démarrent depuis les axes routiers, ce qui amène à augmenter la protection des espaces verts naturels jouxtant les routes en supprimant quasiment toute végétation à distance réglementaire ! nous ne pouvons ignorer que les étés dans nos régions et ailleurs seront de plus en plus chauds et secs ! Les mégots jetés des voitures constituent donc un facteur très aggravant de risque incendie, sachant que notre quartier subit souvent un fort mistral, qui ramènera les flammes vers les zones Nord et Ouest de Villeverte.

Le réchauffement climatique est également évoqué pour argumenter une augmentation des températures au sol, réfléchi par les enrobés et la circulation. Les périodes de sécheresse sont de plus en plus précoces et favorisent les départs d'incendies le long des axes routiers.

Trois contributions favorables au CONIMES : (199) *ce contournement peut constituer un coupe-feu donc une protection contre les incendies*, (208) *une barrière anti-feu.* (1372) *Le tracé souhaité par les riverains, parallèle à la route d'Anduze (RD907), est orienté pour faire un coupe-feu incluant la rocade, les vents dominants soufflant en direction du Nord vers le Sud.*

Dans ceux qui ne se prononcent pas, l'accent est tout de même mis sur une crainte des risques accrus concernant des incendies. (535) *pour la lutte contre les incendies on a connu mieux.*

5.1.10.2. Risque Hydraulique

Le risque hydraulique comprend 67 contributions soit 4.8%.

12, 91, 209, 222, 300, 351, 451, 469, 521, 599, 627, 628, 631, 632, 635, 642, 643, 666, 676, 687, 690, 722, 725, 745, 803, 824, 835, 836, 839, 874, 897, 960, 964, 974, 1017, 1041, 1094, 1142, 1143, 1150, 1167, 1175, 1191, 1209, 1220, 1237, 1271, 1274, 1275, 1282, 1294, 1326, 1334, 1337, 1345, 1358, 1361, 1367, 1378.

La crainte principale est celle du risque d'aggravation des inondations avec une augmentation de la consommation d'eau pendant la phase travaux prévue sur 5 ans, trop volumineuse au vu de la période de changement climatique, de sécheresses annuelles et des restrictions à la consommation humaine déjà vécues.

La seconde crainte est relative aux épisodes pluvieux, épisodes cévenols connus pour leur importance et leur densité dans la région nîmoise qui en a déjà fait les frais.

(1078) *Je souhaite apporter des connaissances sur la partie hydrogéologique. Je m'intéresse depuis longtemps à l'eau sur notre territoire, l'eau des communes et l'eau des garrigues, les sources, les puits des mas, la fontaine de Nîmes. Le dossier est très faible sur cet aspect, et je suis étonné que les études hydrogéologiques Fondasol 2020, et 2G Génie Géologique 2018 ne soient pas portées en annexe du dossier. (1176) La préservation des ressources en eau et contre la pollution des eaux superficielles et souterraines est cruciale.*

La FNE dans son argumentaire (1274) rappelle l'impact du CONIMES sur la ressource en eau et inondation (§2.5).

L'artificialisation des sols risque d'aggraver les phénomènes actuels d'inondations.

(521) *Cette nouvelle artificialisation par la construction du CONIMES est susceptible d'accroître les dangers liés aux inondations au sud du tracé et de perturber l'évacuation des eaux de pluie. (599) Sol vivant = sol capable d'absorber l'eau lors des violents orages de type épisodes cévenols que nous connaissons bien, ... et d'alimenter et de préserver les nappes phréatiques. (763). Il apparaît inévitable, au-delà des travaux réalisés par les différents programmes PAPI dont le bassin des Antiquailles, de conserver non seulement une transparence hydraulique afin d'éviter tout bouchon dans des combes naturelles et modifier ainsi la vitesse d'écoulement naturel des eaux de pluie mais également de maintenir une perméabilisation des sols dans le but de ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes.*

(88) *Bien que favorable au projet, le risque accru d'inondations est à prendre en compte. (221) J'ai noté les efforts faits pour la transparence pour la faune et la bonne prise en compte des inondations avec des ouvrages très larges. (176) A ce jour le trou de la carrière sert à minimiser les risques d'inondation de la zone de Pondres et de la Vistrenque.*

(728/1078) BRL met en avant la présence de conduites hydrauliques d'importance en eau brute et en eau potable sur le tracé et se tient à la disposition du MO pour les études à venir.

Questions 41 : (385) Pourquoi ne pas rétablir le DFCI B94 ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Afin de déterminer les exigences en matière de rétablissement des FCI, des réunions de travail ont été organisées avec le service départemental Incendie et Secours (SDIS). En passant en revue les usages de chaque DFCI intercepté par le projet, le SDIS a précisé que les fonctionnalités du DFCI B94 pouvaient être conservées sans rétablissement direct de ce dernier.

Dans ces conditions son rétablissement n'a pas été retenu.

Ce point n'a pas généré de nouvelle opposition d'opposition, de la part du SDIS dûment consulté sur le dossier d'enquête dans le cadre de la concertation interservices.

Question 42 : (1008) Une modification du relief bouleversera-t-elle la topographie des collines et donc le ruissellement des eaux de pluie ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Certaines caractéristiques sont imposées au projet de contournement ouest de Nîmes pour garantir la sécurité routière.

Aussi, le projet comportera des zones de déblais et des zones de remblai.

Afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du secteur, dès sa conception, le projet intègre :

- des ouvrages de transparence hydraulique (ponts, buses, cadres) qui assurent le maintien du transit de l'eau à l'identique de l'état naturel ;
- des fossés qui assurent la collecte des eaux de ruissellement périphériques et leur renvoi vers leurs exutoires d'origine.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales propres à la voirie, celles-ci sont collectées, renvoyées vers des bassins de rétention qui remplissent deux fonctions : d'une part la compensation de l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les ruissellements, et, d'autre part, la prévention du risque de pollution en cas d'accident.

L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.

Les travaux du contournement ouest de Nîmes seront soumis à autorisation environnementale. Cette autorisation ne pourra être obtenue que si le maître d'ouvrage démontre la conformité du projet avec les dispositions de la loi sur l'eau, qui limitent strictement l'impact que peut avoir un projet sur le ruissellement des eaux de pluie.

Question 43 : A-t-on vraiment considéré les possibles remontées des niveaux d'eau en pied de vallée qui sont au droit de nombreuses maisons très proches de la surface ? (461)

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Comme présenté dans la question 42 supra, de nombreuses dispositions sont mises en œuvre afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique actuel.

Elles garantissent que le risque d'inondation ne sera pas augmenté suite à la mise en service de l'infrastructure.

Ce point sera abordé de façon très détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale, à la suite des études de conception détaillée du projet, qui sera mis à enquête publique. Ainsi, chaque riverain pourra constater les dispositifs prévus dans son environnement pour garantir la transparence hydraulique du projet.

Question 44 : Comment allez-vous procéder pour identifier les sources et forages privés et quelles mesures seront prises pour leur protection ou leur compensation ? (1161)

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'identification des points d'eau privés a déjà été réalisée en exploitant la banque de données du BRGM, l'inventaire associatif « sources des garrigues nîmoises » et l'étude du CETE « contournement ouest de Nîmes : Étude géologique et hydrogéologique » de 2009.

Afin de s'assurer de la complétude des informations, les communes ont été consultées pour l'identification de captages à usage domestique, et l'agence de l'eau pour l'identification des captages industriels.

Pour tout captage ainsi identifié :

- lors des travaux : des systèmes de protection seront mis en place, dont l'efficacité fera l'objet d'un suivi tant au niveau qualitatif qu'au niveau quantitatif.
- un impact durable pourra ouvrir droit à compensation. Celle-ci sera déterminée au cas par cas avec les propriétaires.

Le niveau d'étude actuellement atteint permet d'identifier les captages qui pourraient être impactés. Seul un forage est concerné.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, vont permettre d'affiner le projet. Elles permettront une meilleure identification des interfaces entre le projet et les captages privés qui seraient affectés par la réalisation du projet.

5.1.11. Thème : Patrimoine

Cette thématique Patrimoine a rassemblé 50 contributions, soit 3.6% du total des contributions.

9, 43, 18, 75, 91, 120, 212, 215, 240, 297, 298, 333, 334, 365, 374, 405, 416, 502, 518, 519, 577, 602, 616, 676, 678, 690, 691, 744, 745, 763, 781, 808, 832, 896, 909, 912, 921, 943, 1053, 1237, 1294, 1295, 1303, 1304, 1321, 1338, 1355, 1358, 1360.

La garrigue est une zone naturelle qui a été occupée ou exploitée par l'homme depuis fort longtemps. Des marques de cette fréquentation sont encore présentes et font l'objet de toutes les attentions de personnes ou d'associations de sauvegarde du patrimoine. Ces vestiges sont constitués de clapas, capitelles, mazets, murs en pierres sèches et carrière de pierre de meules tous rassemblés dans une nature surveillée et appréciée.

La majorité de ces contributions sont orientées vers les risques de destruction du patrimoine vernaculaire et des savoir-faire y afférent.

(334-405) *Président de l'association Pierre Sèche et garrigue nous travaillons depuis presque quinze ans sur la mise en valeur et la restauration du patrimoine pierre sèche sur la commune de Caveirac. Nous avons recensé 257 capitelles ce qui nous permet de dire que proportionnellement à la surface considérée nous sommes une des communes à en posséder le plus en France, argument publicitaire touristique non négligeable pour Caveirac. Sur ces constructions 15 devraient être démolies et autant impactées par une proximité immédiate de la route. Seront impactés et parfois démolis des murs en pierre, des mazets et autres ouvrages en pierre. (333) En 2018, le savoir-faire et la technique de la pierre sèche ont été inscrits sur la liste du patrimoine immatériel de l'UNESCO. (215) Je suis un militant associatif concerné ô combien par cette problématique, sur le terrain de façon régulière pour participer à l'entretien et la restauration de murs en pierre sèche et de nombreuses capitelles. (502) C'est un lieu de promenade très fréquenté et l'agrandissement de la carrière a déjà grandement déformé cette nature, et a mis à mal les vestiges historiques (capitelles et carrière de meules). (896) Détruire les clapas, capitelles, mazets est révoltant quand on sait tout le travail de nos ancêtres que cela représente. Évocation de la charte de la garrigue.*

Les associations Caveirac Vauvage, Pierre Sèche et Garrigue, Mazets de France sont également soucieuses de cette question.

(43) La famille Delperie propriétaire et exploitante du Mas de Ponge, rappelle que son mas du 18^e siècle appartient au *domaine historique et patrimoine Nîmois*. (519) Chemin de la bergerie : *patrimoine à protéger clapas, capitelles et mazets*.

Question 45 : Des capitelles et autres ouvrages en pierres sèches vont être détruits sur le tracé. Par qui et à quel endroit vont-ils être reconstruits ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le petit patrimoine (capitelles, murets en pierre sèche...) a été répertorié dans le cadre des études de définition du projet.

Le petit patrimoine vernaculaire (capitelles, murets en pierre sèche...) est considéré comme partie intégrante du patrimoine archéologique. Dans la mesure du possible, il sera préservé. Dans le cas contraire, il fera l'objet d'une sauvegarde dans le cadre de la procédure d'archéologie préventive préalablement au démarrage des travaux (prescription d'un diagnostic par la DRAC et réalisation de fouilles le cas échéant).

Les impacts du contournement ouest de Nîmes sur ce patrimoine seront compensés, s'ils ne peuvent pas être évités, par des mesures adéquates définies dans le cadre du traitement paysager du projet. Parmi ces mesures on peut citer à titre d'illustration :

- la récupération des pierres ;
- la valorisation des terrasses et murets dans le cadre du traitement paysager des talus du projet ;
- la valorisation de l'existant par la mise en scène des vues depuis la voie nouvelle.

Question 46 : Quelles mesures seront prises pour appliquer à la lettre la Charte de la garrigue de la ville de Nîmes ? (763)

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

La Charte de la Garrigue portée par la ville de Nîmes a, depuis plus de vingt ans, pour objectifs généraux de mieux connaître ce milieu naturel, historique et humain, et de fixer un certain nombre de règles pour le protéger sans pour autant en faire un sanctuaire. Si elle a été révisée au cours du temps, ses objectifs restent inchangés.

Dans sa version de 2006, elle se décline en 9 thématiques :

- connaître la garrigue pour mieux la respecter ;
- valoriser un patrimoine ;
- maîtriser l'urbanisation en garrigue ;
- optimiser les équipements ;
- protéger le milieu contre les risques majeurs ;
- adopter les règles d'aménagements ;
- adapter mode de vie et milieu ;
- proposer des structures et des aides ;
- étendre le périmètre de conséquence.

La définition du projet de contournement ouest de Nîmes entre dans le champ d'application de ces préconisations.

Nous notons que la qualification de l'état naturel effectuée sur 4 saisons dès le démarrage de l'étude d'impact a permis l'acquisition de données rendues publiques lors de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ; elles pourront abonder le fond documentaire de connaissance du milieu.

Sans ordre de priorité, on peut rappeler les actions intégrées à la conception du projet, et résultant de l'application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser :

- le repérage du petit patrimoine vernaculaire, qui renforce sa connaissance ;
- les actions retenues pour sa prise en considération (cf question 45 ci-dessus) ;
- la prise en considération des paysages par traitement géomorphologique des talus (pour éviter l'érosion et favoriser la végétalisation), l'accompagnement végétal de la voie, le traitement des lisières, l'intégration paysagère des bassins.

Les objectifs de la Maîtrise d'Ouvrage en matière de préservation du milieu naturel étant conformes à l'esprit de charte de la garrigue, c'est naturellement que la cohérence entre les deux programmes sera retrouvée à l'issue des études de définition fine de l'infrastructure.

5.2 Questions de la commission d'enquête

5.2.1. Questions A (liées à l'étude de trafic)

- **Modélisation du trafic : Seul les VL/jma et PL/jma sont pris en compte dans l'étude de trafic car un mode alternatif au véhicule particulier VP a été jugé non significatif. N'existe-t-il pas d'autres méthodes que le TMJA pour étudier l'impact du trafic ?**

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le choix de l'expression des trafics en Trafic Moyen Journalier Annuel repose sur la nécessité de cette expression afin d'alimenter l'analyse socio-économique dont les entrants doivent être exprimés dans cette unité. Il s'agit de l'unité la plus courante pour exprimer le trafic supporté par une infrastructure routière.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Notons toutefois que des extractions du modèle en heures de pointes ont été réalisées afin de permettre le dimensionnement des carrefours.

Ces données ont également été consolidées par le recours à la donnée « 30^{ème} heure » pour le dimensionnement de l'échangeur avec l'autoroute A9 ; donnée représentative d'une journée de pic de fréquentation.

- Compte tenu des projets du CD 30 et Nîmes Métropole pour 2024 : transports en commun sur la RD40, parkings de covoiturage au nombre de 3 (giratoire Langlade, sortie Est Caveirac et ER10 au giratoire de Pavlov), ne serait-il pas opportun de reconsidérer les modes de déplacement pour le modèle de trafic en ne prenant pas uniquement en compte les VP. et d'y évaluer les flux, en particulier sur la RD40 entre Langlade (voire plus dans l'ouest) et le giratoire de Caremeau ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le modèle de prévision des trafics intègre une part de report modal déduite d'hypothèses d'évolutions générales appliquées au niveau national, et modulée en fonction des projets liés à la dynamique locale.

- L'extension du TRAM 2 jusqu'au rond-point de Pavlov a-t-il pris en compte dans le dossier ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La mise en service des projets programmés dans les plans et programmes locaux ont été retenus dans les hypothèses de l'étude de trafic.

- L'induction de trafic : les nouveaux comportements liés à l'amélioration de l'offre sont à prendre en considération dans le modèle de trafic. Quelle est l'actualisation des coûts de l'étude socio-économique ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Le trafic induit peut être défini comme un trafic supplémentaire qui n'existait pas avant la mise en service de la nouvelle infrastructure et qui résulterait de l'amélioration de l'offre.

Celui-ci peut résulter d'un changement de comportement des usagers à court terme, tel qu'un changement d'itinéraire, ou de changements à plus long terme dont les origines peuvent être variées et indépendantes du projet, telle qu'une évolution de l'urbanisation.

La prise en compte de l'induction à long terme dans les modèles de prévision des trafics (Interface Transport-Urbanisme) est encore aujourd'hui au stade de la

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

recherche. Ainsi, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'intégrer ce type de paramètre dans le modèle de trafic créé pour le contournement ouest de Nîmes afin de réaliser une telle simulation.

Signalons toutefois que le modèle de prévision des trafics construit pour le projet de contournement ouest de Nîmes prend en considération, d'une part, les éléments concernant les reports d'itinéraires sur les services de transports en commun, par l'identification des itinéraires concurrentiels et des offres de transports collectifs et d'autre part l'évolution de la modification de l'urbanisation liée aux projets connus, en particulier le projet Porte Ouest.

Par ailleurs, les documents de planification actuels (Plans Locaux d'Urbanisme et Schéma de Cohérence Territoriale) ne prévoient pas de zone ouverte à l'urbanisation susceptible d'accroître significativement la demande dans le secteur.

Dans le calcul socio-économique, les coûts de construction ont été actualisés à l'année précédant l'année de mise en service (fixée à 2028) du projet, soit 2027.

5.2.2. Question B

Pourquoi la poursuite des travaux en 2 x 2 voies n'ont-ils pas été réalisés depuis cette DUP de 1999 à l'exception de l'aménagement du giratoire du mas de l'Oume, alors que l'assiette foncière est déjà acquise par l'État ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

L'aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes a fait l'objet d'une DUP en avril 1999. Les travaux de mise à 2x2 voies sont terminés jusqu'au sud de la Calmette (y compris la sécurisation de l'échangeur du mas de l'Oume).

Il est rappelé toutefois que l'aménagement de la RN 106 en 2X2 voies entre la Calmette et Nîmes ne répondrait en rien aux objectifs recherchés par le contournement ouest de Nîmes car le prolongement de l'itinéraire à 2x2 voies ne réduirait pas le nombre de véhicules empruntant la RN106 dans la zone urbaine de Nîmes. Il serait donc inopérant sur la fluidité du trafic en traversée de Nîmes. C'est pourquoi le projet de contournement ouest de Nîmes a été priorisé pour répondre aux enjeux de trafic.

5.2.3. Question C

Quel a été votre retour d'expérience en termes de fluidité de trafic sur le carrefour de Caremeau depuis que les feux de signalisation sont éteints ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La Maîtrise d'ouvrage ne dispose pas d'un retour d'expérience formel sur cette question.

* A

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Aux dires de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée, exploitant de la RN 106 hors agglomération, aucune détérioration de la situation n'est à déplorer.

5.2.4. Question D

Quelles sont les raisons pour lesquelles le giratoire actuel sur la RN113, au sud-est de Milhaud, n'est pas entièrement dans la bande d'étude DUP ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

La démarche de Déclaration d'Utilité Publique avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objet de déterminer un emplacement réservé dans lequel la réglementation d'expropriation pourrait, si nécessaire, être mise en œuvre pour la réalisation du projet.

L'emplacement réservé est réduit au maximum en fonction de la connaissance du projet au moment de la démarche.

Pour le secteur de branchement du barreau de liaison sur la RN 113, les études permettent de prévoir un impact mineur sur l'emprise de l'actuel rond-point.

De plus, le foncier des abords de ce rond-point étant déjà intégré dans le domaine public routier, la problématique d'acquisition foncière par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique ne devrait pas se poser en cas d'adaptation du giratoire.

5.2.5. Question E

Dès lors que Nîmes a retiré le projet de Porte Nord, pourquoi le scénario 1 du tracé n'a-t-il pas été étudié de nouveau ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Les études de définition du projet se sont faites de façon itérative afin de trouver le tracé offrant la réponse la plus satisfaisante au regard des objectifs de l'infrastructure tout en recherchant le moindre impact environnemental.

On peut dresser l'historique suivant ayant abouti au choix du tracé présenté à l'enquête publique sur le secteur au nord de la RD907 :

- lors de la concertation de 2007, deux variantes ont été proposées.

La variante dite Ouest, passant au nord du projet d'urbanisation « porte nord » plus courte et compatible avec le projet de développement urbain a été retenue au détriment de la variante plus sinueuse qui longeait la RD 907.

- le projet d'urbanisation « porte nord » a été abandonné au profit d'un classement du secteur en zone naturelle dans le nouveau Plan Local d'urbanisme de Nîmes.

Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

- lors des prospections visant à la qualification de l'environnement, une espèce à fort enjeu de protection a été rencontrée. Un suivi a permis de déterminer que son expansion se faisait vers le nord, zone nouvellement naturelle au sens du PLU.

Dès lors, la variante longeant la zone anthropisée de la RD907 est devenue la plus favorable de celles présentées en concertation.

- Dans son avis l'Autorité Environnementale enjoint la Maîtrise d'Ouvrage d'étudier de nouvelles variantes dont une (« scénario 1 ») proposant un raccordement largement plus au nord. Cette variante a été expertisée. Elle présente des impacts majorés au regard de sa longueur, son impact environnemental, hydraulique et paysager, et n'est pas compatible avec une continuité entre le contournement ouest et la déviation nord de Nîmes.

Le scénario 1 a donc bien été étudié.

5.2.6. Question F

Comment accepter un « pincement » de l'actuelle RN106 dans le scénario sans CONIMES alors que cet axe est déjà fortement saturé ?

Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :

Les hypothèses retenues dans le cadre des études de trafic ne prennent pas en considération le pincement de la RN 106 en situation de référence sans le contournement ouest.

5.3 Commentaire de la commission d'enquête

Le mémoire en réponse fourni par la DREAL Occitanie répond à toutes les questions posées par la CEP dans son PV de synthèse.

Le MO retient les thèmes suivants : l'impact écologique (risque, patrimoine, optimisation du projet), l'impact sur le cadre de vie, le financement du projet.

Concernant l'impact écologique du projet, la commission note que le MO prévoit des aménagements pour réduire et compenser les impacts résiduels du tracé. Les nouvelles études environnementales donneront lieu à un dossier d'études affiné qui définira les mesures d'accompagnement et de compensation dans le cadre de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale (loi sur l'eau et dérogation aux espèces protégées).

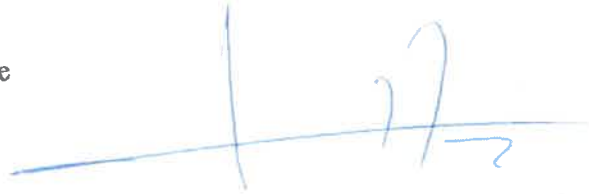
Enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES, mise en compatibilité du PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac ainsi que le classement des voies.

Concernant l'amélioration du cadre de vie, le MO souligne l'avantage de l'aménagement de cette nouvelle voirie pour les riverains de la RN106, en limitant la congestion du trafic et les nuisances. Il permettra aussi la mise en place de modes doux et de transports en commun. Les études de conception détaillées interviendront après la DUP, et le MO optimisera le projet afin de prendre en compte au mieux l'ensemble des contraintes, des risques et des observations du public. Pour les acquisitions foncières, le MO conduira des études de conception détaillée permettant d'affiner le projet, dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Concernant le financement du projet, la commission note que le MO indique un cofinancement entre l'État, la région Occitanie, le CD30, pôle métropolitain Nîmes Alès dans le cadre du CPER 2023/2027. Pour le raccordement au sud de l'échangeur E2 sud et l'autoroute A9 (y compris barrière de péage), il sera réalisé par Vinci Autoroutes et financé dans le cadre du Contrat de Plan Autoroutier CPA.

Le mercredi 19 avril 2023

Patrick Lature



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe



ANNEXES AU RAPPORT DU CONIMES

DOCUMENT SEPARÉ

1. Décision du Tribunal Administratif de Nîmes	Page 3
2. Arrêté préfectoral de l'ouverture de l'EP	Page 4
3. Publications sur ML, la Gazette et Objectif Gard	Page 12
4. PV du commissaire de justice 19/01, 07/02, 21/02	Page 19
5. Certificats d'affichages sur les 3 communes	Page 29
6. Contribution des exécutifs des collectivités territoriales	Page 33
7. PV de synthèse remis le 17/03/23	Page 34
8. Liste des noms ayant déposé une contribution	Page 37
9. Avis complémentaire de l'Ae du 23/02/23	Page 50
10. Fiche du COI concernant le CONIMES du 24/02/23	Page 59
11. Courrier DREAL Occitanie du 29/03/23	Page 60
12. Courrier CEP vers Mme la préfète du Gard 31/03/23	Page 62
13. Lettre de Mme la préfète du Gard 03/04/23	page 63
14. Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage 07/04/23	Page 64

