

DEPARTEMENT DU GARD

**ENQUÊTE PRÉALABLE A 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

ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

ANNEXES AU RAPPORT DU CONIMES.....	3
1. DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NIMES	3
2. ARRETE PREFECTORAL DE L'OUVERTURE DE L'EP.....	4
3. PUBLICATIONS SUR MIDI LIBRE, LA GAZETTE DE NIMES ET OBJECTIF GARD	12
4. PV DE CONSTAT DU COMMISSAIRE DE JUSTICE : 19/01, 07/02 ET 21/02	19
5. CERTIFICATS D’AFFICHAGES SUR LES 3 COMMUNES	29
6. CONTRIBUTION DES EXECUTIFS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	33
7. PV DE SYNTHESE REMIS LE 17/03/23.....	34
8. LISTE DES NOMS AYANT DEPOSE UNE CONTRIBUTION	37
9. AVIS COMPLEMENTAIRE DE L’AE DU 23/02/23	50
10. FICHE DU COI CONCERNANT LE CONIMES DU 24/02/23.....	59
11. COURRIER DREAL OCCITANIE DU 29/03/23	60
12. COURRIER COMMISSION VERS MME LA PREFETE DU GARD LE 31/03/23.....	62
13. LETTRE DE MME LA PREFETE 03/04/23	63
14. MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D’OUVRAGE REÇU LE 07/04/23	64

ANNEXES AU RAPPORT DU CONIMES

1. Décision du Tribunal Administratif de Nîmes

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NÎMES

02/09/2022

N° E22000076 / 30

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission

CODE :1-4

Vu enregistrée le 29/08/2022, la lettre par laquelle la Préfète du Gard demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes de Nîmes, de Caveirac et de Milhaud ainsi que le classement des voies ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2022 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Patrick LETURE

Membres titulaires :

Madame Héléne DUBOIS DE MONTREYNAUD

Monsieur Philippe GRAILHE

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à la Préfète du Gard, à la DREAL Occitanie de Montpellier en qualité de maître d'ouvrage et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Nîmes, le 02/09/2022

Le Président,



Christophe CIREFICE

2. Arrêté préfectoral de l'ouverture de l'EP



Direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination
Service des élections, de la réglementation générale
et de l'environnement
Bureau de la réglementation générale et de l'environnement

Nîmes, le 28 décembre 2022

Communes de NÎMES, MILHAUD et CAVEIRAC

**Projet de contournement Ouest de Nîmes
sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, porté par la direction
régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie**

Arrêté n° 30-2022-12-28-00001

Portant ouverture d'une enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voirie en route express.

**La préfète du Gard,
Officier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le décret du 17 février 2021 portant nomination de Madame Marie-Françoise LECAILLON en qualité de préfète du Gard ;

Vu l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

Vu le schéma de cohérence territoriale (SCoT) sud Gard ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune 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.

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Milhaud ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Caveirac ;

Vu l'arrêté préfectoral n°30-2017-08-24-007 tirant le bilan de la concertation publique sur le projet de contournement ouest de Nîmes, en date du 24 août 2017 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°30-2019-03-04-002 du 4 mars 2019 portant prise en considération du projet de contournement ouest de Nîmes ;

Vu la délibération du conseil municipal de la commune de Caveirac en date du 20 janvier 2022, sur le projet de contournement ouest de Nîmes ;

Vu la délibération du conseil municipal de la commune de Milhaud en date du 27 janvier 2022, sur le projet de contournement ouest de Nîmes ;

Vu l'avis favorable rendu par la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, dans sa séance du 13 octobre 2022 ;

Vu le dossier d'enquête publique unique déposé par le ministre de la transition écologique et solidaire représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, comprenant notamment :

- le dossier de la procédure de déclaration d'utilité publique constitué conformément à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :
 - la notice explicative,
 - le plan de situation,
 - le plan général des travaux
 - les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
 - l'appréciation sommaire des dépenses,
- le dossier de la procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, constitué conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-13 et R. 153-14 du code de l'urbanisme :
 - les dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac,
 - le compte-rendu de la réunion des personnes publiques associées,
 - les documents annexes,
- le dossier de la procédure de classement en route express constitué conformément à l'article R.151-3 du code de la voirie routière :
 - un plan général de la route indiquant les limites entre lesquelles le caractère de route express doit lui être conféré ;
 - l'indication des dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la route express et pour le rétablissement des communications ;
 - la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits.

Vu l'étude d'impact, jointe au dossier d'enquête unique, insérée sur le site <https://www.demarches-simplifiées.fr/> ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 21 juillet 2022 ;

Vu la réponse de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie ;

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.

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées qui s'est déroulée en préfecture du Gard le 16 décembre 2022 en application des articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme, joint au dossier d'enquête publique unique avec ses annexes ;

Vu la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur du département du Gard pour l'année 2022 ;

Vu la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur du département du Gard pour l'année 2023 ;

Vu la décision n°E22000076/30 du 2 septembre 2022 du président du tribunal administratif de Nîmes désignant une commission d'enquête ;

Considérant que la commission d'enquête a été consultée les 9 novembre et 12 décembre 2022 sur les modalités de déroulement de l'enquête publique ;

Considérant qu'il peut être procédé à une enquête publique unique, l'une des enquêtes requises étant soumises à l'article L. 123-2 du code de l'environnement ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Gard,

A R R E T E

ARTICLE 1^{er} :

En vue de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, il sera procédé à une enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et au classement de la future voirie en route express, sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, d'une durée de 32 jours consécutifs :

du lundi 6 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.

ARTICLE 2 :

Cette enquête porte sur le projet de contournement ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac.

Le projet soumis à enquête publique vise ainsi des objectifs multiples :

- Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours :
 - Sur un nouvel axe vers et depuis l'A9
 - Sur les voiries locales rendues à leur usage
- Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire :
 - Améliorer la lisibilité des itinéraires
 - Favoriser l'intermodalité
- Améliorer le cadre de vie :
 - Des riverains de l'actuelle RN 106
 - Des usagers par l'amélioration des entrées de ville
 - Des habitants des futurs quartiers en créant des dessertes adaptées.

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 projet consiste en un aménagement à 2x2 voies avec bandes d'arrêt d'urgence, en tracé neuf sur environ 12 km entre la RN106 au nord et l'autoroute A9 au sud, prolongé par un barreau de liaison jusqu'à la route nationale 113, situé à l'ouest de la zone urbaine de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac.

L'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats est la préfète du Gard.

Sous réserve des résultats de l'enquête publique :

- la déclaration d'utilité publique de la réalisation du projet du contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- le classement de la future voirie en route express.

seront prononcés par arrêté ministériel.

ARTICLE 3 :

Il est constitué pour l'enquête publique une commission d'enquête composée comme suit :

Président :

Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine Nationale, en retraite.

Membres titulaires :

Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle; en retraite,

Monsieur Philippe GRAILHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

ARTICLE 4 :

La mairie de Nîmes – services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud – 1, rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud
les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30
et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac - Place du Château 30820 Caveirac
les lundis de 9 heures à 17 heures (sans interruption)
les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures
les vendredis de 8 heures à 12 heures.

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

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet suivant :
<https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

ARTICLE 5 :

L'avis d'ouverture d'enquête publique unique portant les indications mentionnées à l'article R. 123-11 du code de l'environnement reproduites dans le présent arrêté d'ouverture d'enquête publique unique, sera publié en caractères apparents par voie d'affiches et éventuellement par tout autre procédé, sur le territoire des communes de Nîmes, Milhau et Caveirac au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette mesure de publicité sera certifié par chacun des maires des communes concernées à l'issue de l'enquête publique ; le certificat sera ensuite transmis sans délai à la préfète du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Feuchères 30045 Nîmes cedex 9.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le responsable du projet procède à l'affichage de l'avis d'enquête au public sur les lieux prévus pour la réalisation du projet et sauf impossibilité matérielle justifiée, en un lieu situé au voisinage du projet.

L'affichage de l'avis d'enquête, visible et lisible depuis la voie publique, doit être conforme aux caractéristiques et dimensions prévues par l'arrêté du 9 septembre 2021 (format A2 comportant le titre « avis d'enquête publique » en caractères majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations prévues à l'article R. 123-9 du code de l'environnement, en caractères noirs sur fond jaune) tel que mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement.

L'avis d'ouverture d'enquête publique sera publié, à la demande des services préfectoraux, dans trois journaux locaux ou régionaux du département du Gard, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci. Un exemplaire de chacune des parutions sera annexé au dossier d'enquête.

L'avis d'enquête sera également mis en ligne sur le site internet des services de l'État dans le Gard (www.gard.gouv.fr).

ARTICLE 6 :

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique du projet de contournement ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhau et Caveirac, et sur le classement de la future voirie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

1/ Consignées sur le **registre d'enquête publique** ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (un registre format « papier » pour chaque commune) :

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.

Mairie de Caveirac, - Place du Château - 30820 Caveirac

le mardi 7 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des commune de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express qui seront formulées du **lundi 6 février 2023, à 9 heures , au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.**

6/ L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public au siège de l'enquête, aux jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

ARTICLE 7 :

Toute personne peut également s'adresser à Monsieur François GHIONE, chef de division à la DREAL Occitanie – 520, allée Henry II de Montmorency, CS 69007 – 34064 Montpellier Cedex 02 – par téléphone au 04.34.46.66.84 ou mail francois.ghione@developpement-durable.gouv.fr aux fins d'obtenir toutes informations relatives à ce projet.

ARTICLE 8 :

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête publique seront clos et signés par le président de la commission d'enquête. (art. R 123-18 du code environnement).

ARTICLE 9 :

La commission d'enquête établira un rapport qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies (art. R 123-19 du code environnement).

Le rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consignera, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve ou défavorables à la déclaration d'utilité publique du projet, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et au classement de la future voirie en route express.

Dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête publique, le président de la commission d'enquête transmettra à la préfète du Gard l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du registre et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande de la commission d'enquête par la préfète, après avis du responsable du projet.

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.

Mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud - 1 rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud
les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30
et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac - Place du Château 30820 Caveirac
les lundis de 9 heures à 17 heures (sans interruption)
les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures
les vendredis de 8 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de la commission d'enquête sur le projet de contournement ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9.

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Consignées, pendant la durée de l'enquête publique, sur un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions, ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> donc visibles par tous.

5/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, aux adresses, jours et heures suivants :

Mairie de Nîmes, services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes :

le lundi 6 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête)

le mardi 21 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).

Mairie de Milhaud, - 1 rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud

le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le samedi 18 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

ARTICLE 10 :

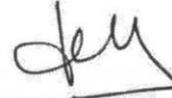
Dès leur réception en préfecture, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront transmis aux maires de Nîmes, Milhaud et Caveirac, ainsi qu'au directeur de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie. Une copie de ces documents sera tenue à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête, dans les locaux de chacune des mairies (art. R 123-21 du code environnement).

Un exemplaire du rapport, accompagné de l'avis et des conclusions motivées de la commission d'enquête sera également laissé à la disposition du public, en préfecture du Gard et sur le site internet des services de l'État dans le Gard (www.gard.gouv.fr).

ARTICLE 11 :

Le secrétaire général de la préfecture du Gard, le directeur de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, le maire de la commune de Nîmes, le maire de la commune de Milhaud, le maire de la commune de Caveirac, et le président de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

La préfète,



Marie-Françoise LECAILLON

3. Publications sur Midi Libre, la Gazette de Nîmes et Objectif Gard

AVIS PUBLICS

ENQUÊTES PUBLIQUES

19408

PRÉFÈTE DU GARD
Cécile
Gauthier

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Communes de NÎMES, MILHAUD et CAVEIRAC

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et de logement Occitanie

Par arrêté préfectoral n° 90-2022-12-29-00001 du 29 décembre 2022, une enquête publique dans le cadre du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac est ouverte durant 32 jours consécutifs, du lundi 9 février 2023 à 9 heures 30 jusqu'au jeudi 9 mars 2023 inclus à 17h00. Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voie en route express.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de faisabilité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site Internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté ministériel déclarant d'utilité publique le projet de contournement Ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 8 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURIE, officier de la Marine Nationale, en retraite.
Membres titulaires : Madame Hélène DURCIS DE MONTREYHAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRAHLE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes – service technique – 152, avenue Robert Bonpard – 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes
services techniques - 152, avenue Robert Bonpard – 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud
1, rue Pierre Guérin - 30540 Milhaud
les lundis, mercredis, vendredis de 9 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30
et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac
Place du Château - 30820 Caveirac
les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption)
les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures
les vendredis de 8 heures à 12 heures

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un portail informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnées ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site Internet suivant : <https://www.registre-dematerialisee.fr/4360>

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions portant sur l'utilité ou l'absence de projet de contournement Ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et sur le classement de la future voie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

- 1/ Consignées sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuilles non mobiles, cibles et paraphé par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (registre format « papier » pour chaque commune) ;
- 2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement Ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bonpard – 30033 Nîmes cedex 9. Celle-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière ;
- 3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialisee.fr/4360>

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4360@regime-occitanie.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialisee.fr/4360> visible par tous.

4/ Communiquées, par voie écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Nîmes / Daire / Daire Romains
Mairie de Nîmes, services techniques
152, avenue Robert Bonpard – 30033 Nîmes
- le lundi 9 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête)
- le mardi 21 février 2023, de 13 heures à 12 heures
- le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête)

Mairie de Milhaud
1 rue Pierre Guérin - 30540 Milhaud
- le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le samedi 16 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Mairie de Caveirac
Place du Château - 30820 Caveirac
- le mardi 7 février 2023, de 8 heures à 12 heures
- le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voie en route express qui seront formulées du lundi 9 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.

Toute personne peut également s'adresser à Monsieur François GHIONE, chef de division à la DREAL Occitanie – 520, allée Henry 4 de Montmorancy, CS 69007 – 34094 Montpellier Cedex 02 – par téléphone au 04.34.45.68.84 ou maitre@regime-occitanie.fr aux fins d'obtenir toutes les informations nécessaires à ce projet.

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac. Il sera également publié sur le site Internet des services de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Nîmes, Milhaud, et Caveirac, à la DREAL Occitanie ainsi qu'à la préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la égalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10, avenue Fochières, 30046 Nîmes cedex 9.

Midi Libre du 12/01/23

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.



**PRÉFÈTE
DU GARD**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Commune de NÎMES, MILHAUD et CAVEIRAC

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

LES ANNONCES LÉGALES | 47

Par arrêté préfectoral n° 30-2022-12-29-00001 du 28 décembre 2022, une enquête publique dans le cadre du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac est ouverte durant 32 jours consécutifs, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 inclus à 17h00.

Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voirie en route express.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet de contournement Ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voirie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 2 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURE, officier de la Mairie Nationale, en retraite.

Membres titulaires : Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRAILLHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes - services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un répertoire d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes	services techniques 152, avenue Robert Bompard 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 9 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 9 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château 30620 Caveirac	les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 9 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 9 heures à 12 heures

1/ Consignées sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, consistant de feuilles non mobiles, cotées et paraphées par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (1 registre format "papier" pour chaque commune).

Mairie de Nîmes	services techniques 152, avenue Robert Bompard 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 9 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 9 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château 30620 Caveirac	les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 9 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 9 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M. le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement Ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> visible par tous.

4/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Lieux	Dates/Heures
Mairie de Nîmes services techniques 152, avenue Robert Bompard 30033 Nîmes	le lundi 6 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête) le mardi 21 février 2023, de 9 heures à 12 heures le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).
Mairie de Milhaud 1 rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures le samedi 18 février 2023, de 9 heures à 12 heures le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.
Mairie de Caveirac Place du Château 30620 Caveirac	le mardi 7 février 2023, de 9 heures à 12 heures le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express qui seront formalisées du lundi 6 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.

Toute personne peut également s'adresser à Monsieur François GHICNE, chef de division à la DREAL Occitanie - 520, allée Henry II de Montmorancy, CS 69007 - 34094 Montpellier Cedex 02 - par téléphone au 04 34 46 66 64 ou mail francois.ghicne@developpement-durable.gouv.fr aux fins d'obtenir toutes informations relatives à ce projet.

Le présent avis sera affiché en mairie de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac, il sera également publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gov.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairie de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la DREAL Occitanie ainsi qu'en préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Fauchère, 30045 Nîmes cedex 9.

La Gazette de Nîmes du 12 au 18 janvier 2023 – n°1232



JUSTIFICATIF DE PARUTION

Cette annonce a été publiée dans son texte intégral, sous réserve d'incident technique :

Le 19/01/2023 à 00h01 dans Objectif Gard (30)

Avec une durée de visibilité de 30 jours

Références : OG100555, 403

Dossier Client : DREAL Occitanie



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Par arrêté préfectoral n° 30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022, une enquête publique dans le cadre du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac est ouverte durant 32 jours consécutifs, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 inclus à 17h00.

Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voirie en route express.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté ministériel déclarant d'utilité publique le projet de contournement ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voirie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 2 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine Nationale, en retraite.

Membres titulaires : Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRAILHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes – services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes

services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud

1, rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud

les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à

12 heures et de 14 heures à 17 heures 30

et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac



Place du Château - 30820 Caveirac

les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption)

les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures

les vendredis de 8 heures à 12 heures

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions portant sur l'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et sur le classement de la future voirie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

1/ Consigné sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (1 registre format « papier » pour chaque commune) :

Mairie de Nîmes

services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9

du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud

1, rue Pierre Guérin

30540 Milhaud

les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30

et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac

Place du Château - 30820 Caveirac

les lundis de 9 heures à 17 heures (sans interruption)

les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures

les vendredis de 8 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> visibles par tous.

4/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Lieux

Dates/Horaires

Mairie de Nîmes, services techniques

152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes

le lundi 6 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête)

le mardi 21 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).

Mairie de Milhaud

1 rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud



le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le samedi 18 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Mairie de Caveirac

Place du Château - 30820 Caveirac

le mardi 7 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures

le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express qui seront formulées du lundi 6 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.

Toute personne peut également adresser à Monsieur François GHIONE, chef de division à la DREAL Occitanie – 520, allée Henry II de Montmorency, CS 69007 – 34064 Montpellier Cedex 02 – par téléphone au 04.34.46.66.84 ou mailfrancois.ghione@developpement-durable.gouv.fr afin d'obtenir toutes informations relatives à ce projet.

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac. Il sera également publié sur le site internet des services de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Nîmes, Milhaud, et Caveirac, à la DREAL Occitanie ainsi qu'en préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Feuchères, 30045 Nîmes cedex 9.

Consulter cette annonce sur le site de l'éditeur : <https://www.objectifgard.com/annonces-legales/>



Lien vers le certificat de parution

Document généré le 19 janvier 2023

M. Samari

Objectif Gard du 19/01/23 au 18/02/23

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.

WWW.MIDILIBRE.LEGALES.COM

JEUDI 9 FÉVRIER 2023 - Midi Libre



194404

RAPPEL - AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Par arrêté préfectoral n° 30-2022-12-29-00001 du 28 décembre 2022, une enquête publique dans le cadre du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac est ouverte **durant 32 jours consécutifs, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 inclus à 17h00**. Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac;
- au classement de la future voirie en route express.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté ministériel déclarant d'utilité publique le projet de contournement ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voirie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 2 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine Nationale, en retraite.
Membres titulaires : Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRALHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes - services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique. Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes
services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud
1, rue Pierre Guérin - 30540 Milhaud
les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30
et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac
Place du Château - 30820 Caveirac
les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption)
les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures
les vendredis de 8 heures à 12 heures

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions portant sur l'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes,

Milhaud et Caveirac, et sur le classement de la future voirie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

1/ Consignées sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuilles non mobiles, côtés et paraphés par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (registre format - papier - pour chaque commune) :

Mairie de Nîmes
services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9
du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.

Mairie de Milhaud
1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud
les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30
et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.

Mairie de Caveirac
Place du Château - 30820 Caveirac
les lundis de 9 heures à 17 heures (sans interruption)
les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures
les vendredis de 8 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> visibles par tous.

4/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Lieux / Dates/Horaires
Mairie de Nîmes, services techniques
152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes

- le lundi 6 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête)
- le mardi 21 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).

Mairie de Milhaud
1 rue Pierre Guérin - 30540 Milhaud
- le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le samedi 18 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Mairie de Caveirac
Place du Château - 30820 Caveirac
- le mardi 7 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures
- le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express qui seront formulées du **lundi 6 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures**.

Toute personne peut également s'adresser à Monsieur François GHICONE, chef de division à la DREAL Occitanie - 520, allée Harry II de Montmorency, CS 69007 - 34064 Montpellier Cedex 02 - par téléphone au 04.34.46.66.84 ou mfrancois.ghicone@developpement-durable.gouv.fr aux fins d'obtenir toutes informations relatives à ce projet.

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac. Il sera également publié sur le site internet des services de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Nîmes, Milhaud, et Caveirac, à la DREAL Occitanie ainsi qu'en préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Fouchères, 30045 Nîmes cedex 9.

Boostez
votre
pouvoir
d'achat
et faites-vous

Disponible sur
App Store
GOOGLE PLAY
Google Play

Par ici les ÉCONOMIES
jusqu'à 50%
sur de nombreuses

Midi Libre du jeudi 9 février 2023

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.

46 | LES ANNONCES LÉGALES

La Gazette n° 1236 - Du 9 au 15 février 2023



**PRÉFÈTE
DU GARD**
Liberté
Égalité
Fraternité

Commune de NÎMES, MILHAUD et CAVEIRAC

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitane

RAPPEL

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations et propositions portant sur l'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et sur le classement de la future voirie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> visibles par tous.

4/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voirie en route express.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté ministériel déclarant d'utilité publique le projet de contournement Ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voirie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 2 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine Nationale, en retraite.

Membres titulaires : Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRAULHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes - services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes	services techniques 152, avenue Robert Bompard 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château 30820 Caveirac	les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 8 heures à 12 heures

1/ Consignées sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuillets non numérotés, cotés et parachés par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public (1 registre format "papier" pour chaque commune) :

Mairie de Nîmes	services techniques 152, avenue Robert Bompard 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château 30820 Caveirac	les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 8 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M. le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement Ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques - 152, avenue Robert Bompard - 30033 Nîmes cedex 9. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac. Il sera également publié sur le site internet des services de l'Etat dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Nîmes, Milhaud, et Caveirac, à la DREAL Occitane ainsi qu'en préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Fauchères, 30045 Nîmes cedex 5.

La Gazette de Nîmes n°1236 du 9 au 15 février 2023

4. PV de constat du commissaire de justice : 19/01, 07/02 et 21/02

EXPEDITION

Me Patrick LASCABES

Commissaire de Justice

11 rue Guillaume Clerc - BP 20

30150 ROQUEMAURE

Tél : 04.66.82.81.83 email : lascabes.huissier@orange.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE DIX NEUF JANVIER DEUX MILLE VINGT TROIS

A 8 Heures 30

A LA DEMANDE DE

Direction régionale environnement aménagement logement (DREAL Occitanie), domiciliée au 520 allée Henri II de Montmorency, 34000 MONTPELLIER représentée par Monsieur Pierre FROMENT

LEQUEL M' EXPOSE

Qu'il est prévu le contournement de Nîmes Ouest sur le territoire des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC et le classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Que par arrêté n° 30 – 2022 – 12 – 28 - 00001 en date du 28 Décembre 2022 pris par le Préfet du Gard, il sera procédé à une enquête publique pour une durée de 32 jours du Lundi 6 Février 2023 à 09h00 au Jeudi 9 Mars 2023 inclus à 17h00.

Que conformément à la législation en vigueur, elle a procédé à l'affichage de cet Avis d'Enquête publique sur différents lieux à savoir en Mairie de NIMES, CAVEIRAC et MILHAUD et sur les lieux à proximité de ces travaux : route, chemin le long des voies (RN106, RN113, RD936, RD926, RD907, RD999, RD40, voies communales / DFCI).

Qu'il me requiert afin de constater ces affichages et ce à toutes fins utiles et pour la sauvegarde de ses droits.

Page 1 sur 97

DEFERANT A CETTE REQUISITION

Je soussigné, Maître Patrick LASCABES, Commissaire de Justice à la résidence de ROQUEMAURE 30150, y demeurant 11 rue Guillaume Clerc

ME SUIS TRANSPORTE CE JOUR

A NIMES (30), CAVEIRAC (30) et MILHAUD (30)

J'AI VU, VERIFIE ET CONSTATE CE QUI SUI

Panneau réglementaire simple + information

Fixé sur un poteau en bois central présence d'un panneau d'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sur le contournement de Nîmes Ouest

Ce panneau présente les indications suivantes :

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE (en lettre de plus de 2cm de hauteur)

Communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative au Contournement Ouest de Nîmes

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Par arrêté préfectoral n° 30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022, une enquête publique dans le cadre du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac est ouverte en mairie Nîmes durant 32 jours consécutifs, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 inclus à 17h00.

Cette enquête publique est préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement Ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ;
- au classement de la future voirie en route express.

Page 2 sur 97

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 projet a fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'autorité environnementale et des communes concernées, insérés dans le dossier et consultables sur le site internet mentionné ci-dessous.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté ministériel déclarant d'utilité publique le projet de contournement ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et le classement de la future voirie en route express ou un arrêté de refus.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du tribunal administratif de Nîmes le 2 septembre 2022, et ainsi composée :

Président : Monsieur Patrick LETURE, officier de la Marine Nationale, en retraite.

Membres titulaires : Madame Héléne DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite, et Monsieur Philippe GRAILHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

La mairie de Nîmes – services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9 est désignée comme siège de l'enquête publique unique.

Les pièces du dossier d'enquête, ainsi qu'un registre d'enquête unique seront tenus à la disposition du public, qui pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public des bureaux :

Mairie de Nîmes	services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château - 30820 Caveirac	les lundis, de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 8 heures à 12 heures

L'intégralité du dossier mis à l'enquête sera également consultable sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de chacune des mairies, aux adresses, jours et heures mentionnés ci-dessus, durant toute la durée de l'enquête.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête publique unique, 24 heures sur 24, pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet suivant : <https://www.registre-de-materialise.fr/4380>

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, et sur le classement de la future voirie en route express pourront être, par toute personne intéressée, soit :

1/ Consignées sur le **registre d'enquête publique** ouvert à cet effet au siège de l'enquête et dans les communes concernées, constitué de feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commission d'enquête, ouvert à cet effet, aux jours et heures habituels d'ouverture au public. (1 registre format « papier » pour chaque commune) :

Mairie de Nîmes	services techniques - 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9	du lundi au vendredi inclus, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures.
Mairie de Milhaud	1, rue Pierre Guérin 30540 Milhaud	les lundis, mercredis, vendredis de 8 heures 30 à 12 heures et de 14 heures à 17 heures 30 et les mardis et jeudis de 8 heures 30 à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures 30.
Mairie de Caveirac	Place du Château - 30820 Caveirac	les lundis de 9 heures à 17 heures (sans interruption) les mardis, mercredis, jeudis de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 17 heures les vendredis de 8 heures à 12 heures

Celles-ci seront annexées au registre d'enquête dématérialisé de manière régulière.

2/ Adressées par correspondance, à l'attention de M le président de la commission d'enquête sur le projet de contournement ouest de Nîmes domicilié à la mairie de Nîmes, services techniques – 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes cedex 9. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête de manière régulière.

3/ Pendant la durée de l'enquête publique, un site Internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public pourra transmettre directement ses observations et propositions sera ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/4380>

Les observations pourront également être transmises via l'adresse mail suivante : enquete-publique-4380@registre-dematerialise.fr

Les observations transmises par courriel seront publiées dans les meilleurs délais sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/4380> visibles par tous.

4/ Communiquées, par voies écrite ou orale, à la commission d'enquête, qui sera en mesure de recevoir personnellement le public lors des permanences qui seront tenues en mairie, à l'adresse, jours et heures suivants :

Page 3 sur 97

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.

Lieux	Dates/Horaires
Mairie de Nîmes, services techniques 152, avenue Robert Bompard – 30033 Nîmes	le lundi 6 février 2023, de 9 heures à 12 heures (jour de l'ouverture de l'enquête) le mardi 21 février 2023, de 9 heures à 12 heures le jeudi 9 mars 2023, de 14 heures à 17 heures (jour de la clôture de l'enquête).
Mairie de Milhaud 1 rue Pierre Guérin – 30540 Milhaud	le mercredi 8 février 2023, de 9 heures à 12 heures le samedi 18 février 2023, de 9 heures à 12 heures le mardi 7 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.
Mairie de Caveirac Place du Château - 30820 Caveirac	le mardi 7 février 2023, de 9 heures à 12 heures le samedi 25 février 2023, de 9 heures à 12 heures le lundi 6 mars 2023, de 16 heures à 19 heures.

Ne seront prises en compte que les observations portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express qui seront formulées du **lundi 6 février 2023, à 9 heures, au jeudi 9 mars 2023, à 17 heures.**

Toute personne peut également s'adresser à Monsieur François GHIONE, chef de division à la DREAL Occitanie – 520, allée Henry II de Montmorency, CS 69007 – 34064 Montpellier Cedex 02 – par téléphone au 04.34.46.66.84 ou mail francois.ghione@developpement-durable.gouv.fr aux fins d'obtenir toutes informations relatives à ce projet.

Le présent avis sera affiché en mairies de Nîmes, de Milhaud et de Caveirac. Il sera également publié sur le site internet des services de l'État dans le Gard à l'adresse suivante : www.gard.gouv.fr

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête en mairies de Nîmes, Milhaud, et Caveirac, à la DREAL Occitanie ainsi qu'en préfecture du Gard, direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination, bureau de la réglementation générale et de l'environnement, 10 avenue Feuchères, 30045 Nîmes cedex 9.

Panneau information grand format

Ce panneau présente les indications suivantes

PREFET DE LA REGION OCCITANIE

**CONTOURNEMENT OUEST DE NIMES
NOUVELLE LIAISON ROUTIERE ENTRE LA ROUTE D'ALES ET L'A9
ENQUETE PUBLIQUE 6 FEVRIER 9 MARS 2023**

Participation : dossier et registre
www.registre-dematerialise.fr/4380
En mairie de Nîmes, Milhaud, Caveirac
Infos et actus
www.contournement-ouest-nimes.fr

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.



Il est apposé de tels panneaux aux 35 endroits suivants, **visibles et lisibles du public depuis un lieu public**,

Des panneaux simple avis, sans la partie information sont visibles sur les chemins DFCI en 4 endroits et aux mairies de CAVEIRAC, MILHAUD et NÎMES services techniques Rue Bompard.

N°	Implantation	Complément implantation	Type panneau		Coordonnées approximatives	Photos n°
			Panneau réglementaire (avis fond jaune) + information com format A1 (594x841 mm)	Panneau réglementaire simple : avis officiel format A2 (420x594 mm sur fond jaune)		
	Mairie de Caveirac					1 2
	Mairie de Milhaud					3 4 5 6
	Mairie de Nîmes					7 8
	Services techniques					
1	RN 106 carrefour RD907	accotement en amont du carrefour sens Alès vers Nîmes	1 panneau		Latitude 43°52'21.00"N Longitude 4°19'7.84"E	9 10
2	RD907 carrefour RN 106	accotement en amont du carrefour sens Gagan vers Nîmes	1 panneau		Latitude 43°52'17.81"N Longitude 4°19'7.89"E	11 12
3	RD926 bretelle entrée RD926 vers RN 106	accotement en sortie du giratoire sens Nîmes vers Alès	1 panneau		Latitude 43°52'6.57"N Longitude 4°19'30.27"E	13 14

Page 5 sur 97

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	RD926 bretelle de sortie RN 106 vers RD 926	accotement en amont de l'ouvrage sens Alès vers Nîmes		1 panneau	Latitude 43°52'9.18"N Longitude 4°19'21.55"E	15 16
5	Carrefour du Paratonnerre / Bois des Espeisses	côté bois des Espeisses au droit de la piste cyclable voie piétonne		1 panneau	Latitude 43°51'25.45"N Longitude 4°19'28.12"E	17 18
6	Carrefour du Paratonnerre / Bois des Espeisses	côté lotissement au droit de la piste cyclable voie piétonne		1 panneau	Latitude 43°51'27.69"N Longitude 4°19'23.59"E	19 20
7	Carrefour route de Sauve bretelle de sortie RN106 (sens nord vers sud) RD999 ouest	Accotement bretelle ou parking		1 panneau	Latitude 43°50'26.42"N Longitude 4°19'8.34"E	21 22
8	Carrefour route de Sauve bretelle d'entrée sur RN106 (sens nord vers sud) vers A9	Accotement bretelle		1 panneau	Latitude 43°50'18.71"N Longitude 4°19'11.43"E	23 24
9	Carrefour route de Sauve bretelle de sortie RN106 (sens sud vers nord) vers centre-ville	Accotement bretelle		1 panneau	Latitude 43°50'20.70"N Longitude 4°19'15.47"E	25 26
10	RN106 Carrefour à feux RN106 / Valdegour (coté est)	Accotement avant feux tricolores		1 panneau	Latitude 43°49'52.07"N longitude 4°19'23.61"E	27 28
11	RN106 Carrefour à feux RN106 / Valdegour (coté ouest)	Accotement avant feux tricolores (derrière glissière talus bassin de rétention)		1 panneau	Latitude 43°49'50.04"N longitude 4°19'22.52"E	29 30
12	RN106 giratoire Kennedy (sens A9 vers Alès coté nord est)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°49'27.91"N longitude 4°19'38.63"E	31 32
13	RN106 giratoire Kennedy (sens Alès vers A9 coté nord ouest)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°49'25.69"N longitude 4°19'38.65"E	33 34
14	RN106 giratoire Kennedy (sens A9 vers Alès coté sud est)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°49'23.93"N longitude 4°19'42.57"E	35 36
14b	RN106 giratoire Kennedy (sens A9 vers Alès coté sud est)	TPC		1 panneau	Latitude 43°49'22.95"N longitude 4°19'42.04"E	
15	RN106 Carrefour à feux RN106 / avenue Kennedy (coté sud ouest)	TPC		1 panneau Double face	Latitude 43°49'22.79"N longitude 4°19'42.09"E	37 38 39 40

Page 6 sur 97

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.

16	RN106 carrefour à feux des arts	Coté nord de la traversée passage piéton avenue des arts		1 panneau	Latitude 43°49'13.54"N Longitude 4°20'9.11"E	41 42
17	RN106 carrefour à feux des arts	Coté sud de la traversée passage piéton avenue des arts		1 panneau	Latitude 43°49'13.10"N Longitude 4°20'10.64"E	43 44
18	RN 106 sens Alès vers A9 (en amont du shunt du giratoire Km delta)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°48'59.81"N Longitude 4°20'23.02"E	45 46
19	RN 106 sens A9 vers Alès (entre sortie de l'hypermarché carrefour et pont RD40 – derrière glissière)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°49'1.03"N Longitude 4°20'22.94"E	47 48
20	RN113 giratoire est entrée Milhaud (sens Nîmes vers Montpellier)	Accotement		1 panneaux de chaque coté	Latitude 43°48'1.72"N Longitude 4°19'2.28"E	49 50
20 b		TPC		1 panneau	Latitude 43°48'1.65"N longitude 4°19'3.65"E	51 52
21	RN113 giratoire est entrée Milhaud (sens Montpellier vers Nîmes)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°47'58.44"N longitude 4°19'3.26"E	53 54
22	RN113 giratoire est entrée Milhaud (sens Milhaud vers giratoire)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°47'59.28"N Longitude 4°19'1.09"E	55 56
23	RD40 giratoire accès carrière GSM – entrée giratoire sens Caveirac vers Nîmes	Accotement (derrière glissière)		1 panneau	Latitude 43°49'14.68"N longitude 4°17'19.20"E	57 58
24	RD40 giratoire accès carrière GSM – entrée giratoire sens Nîmes vers Caveirac	Accotement		1 panneau	Latitude 43°49'14.47"N Longitude 4°17'23.06"E	59 60
25	RD40 giratoire Mc Do RD40 entrée giratoire sens Caveirac vers Nîmes	accotement		1 panneau	Latitude 43°48'47.88"N Longitude 4°18'32.67"E	61 62
26	RD40 giratoire Mc Do entrée giratoire sens Joliot Curie vers giratoire	accotement		1 panneau	Latitude 43°48'46.54"N Longitude 4°18'33.74"E	63 64
27	RD40 giratoire Mc Do entrée giratoire sens Nîmes vers Caveirac	Accotement		1 panneau	Latitude 43°48'48.41"N Longitude 4°18'35.19"E	65 66
28	RD907 accès Mas de Ponge (sens Nîmes vers Gagan)	Accotement		1 panneau	Latitude 43°52'3.15"N Longitude 4°18'3.79"E	67 68
29	RD907 axe CoNIMES sens Gagan vers Nîmes	Accotement		1 panneau	Latitude 43°52'7.37"N Longitude 4°17'16.66"E	69 70

Page 7 sur 97

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.

30	Chemin des Lauzières	Accotement carrefour chemin des Lauzières / DFCI		1 panneau		Latitude 43°51'15.97"N Longitude 4°16'32.06"E	71 72
31	RD999 Carrefour RD999 / chemin de Lauzières	Accotement carrefour RD999 chemin de Lauzières		1 panneau		Latitude 43°51'5.16"N Longitude 4°16'28.20"E	73 74
32	RD999 axe CoNIMES sens Gagan vers Nîmes	Accotement accès parcelle		1 panneau		Latitude 43°51'7.63"N Longitude 4°16'20.29"E	75 76
33	RN113 carrefour Km delta sens Milhaud vers Nîmes	Accotement		1 panneau de chaque coté		Latitude 43°48'55.25"N Longitude 4°20'22.68"E	77 78
33 b	RN113 carrefour Km delta sens Milhaud vers Nîmes	TPC		1 panneau		Latitude 43°48'54.47"N Longitude 4°20'23.20"E	79 80
1	DFCI	Intersection des DFCI B2 et B94			1 panneau	Latitude 43°51'44.00"N Longitude 4°16'55.07"E	81 82
2	DFCI B107	Intersection de DFCI			1 panneau	Latitude 43°50'51.57"N Longitude 4°16'32.71"E	83 84
3	DFCI B107	Au droit du parc photovoltaïque Intersection de DFCI			1 panneau	Latitude 43°50'13.53"N Longitude 4°16'28.58"E	85 86
4	DFCI	Axe CoNIMES au droit de la carrière GSM			1 panneau	Latitude 43°49'47.59"N Longitude 4°17'23.61"E	87 88
Total à implanter sur site 15 jours maxi avant début enquête				35	4		
Total à fabriquer en réserve : à poser si besoin lors de visites de contrôle							
TOTAL				35	4		

Page 8 sur 97

PV de constat n°1 du 19/01/23 de la page 1 à 8 - (photos de 9 à 97)

EXPEDITION

Me Patrick LASCABES

Commissaire de Justice
11 rue Guillaume Clerc - BP 20
30150 ROQUEMAURE
Tél : 04.66.82.81.83 email : lascabes.huissier@orange.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE SEPT FEVRIER DEUX MILLE VINGT TROIS

A 12 Heures 30

A LA DEMANDE DE

Direction régionale environnement aménagement logement (DREAL Occitanie), domiciliée au 520 allée Henri II de Montmorency, 34000 MONTPELLIER représentée par Monsieur Pierre FROMENT

LEQUEL M' EXPOSE

Qu'il est prévu le contournement de Nîmes Ouest sur le territoire des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC et le classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Que par arrêté n° 30 - 2022 - 12 - 28 - 00001 en date du 28 Décembre 2022 pris par le Préfet du Gard , il sera procédé à une enquête publique pour une durée de 32 jours du Lundi 6 Février 2023 à 09h00 au Jeudi 9 Mars 2023 inclus à 17h00.

Que conformément à la législation en vigueur, elle a procédé à l'affichage de cet Avis d'Enquête publique sur différents lieux à savoir en Mairie de NIMES, CAVEIRAC et MILHAUD et sur les lieux à proximité de ces travaux : route , chemin le long des voies (RN106, RN113, RD936, RD926, RD907, RD999, RD40, voies communales / DFCI).

Page 1 sur 111

*Page de garde du PV de constat n°2 du 07/02/23
document de 111 pages dont photos de la page 9 à 111*

EXPEDITION

Me Patrick LASCABES

Commissaire de Justice

11 rue Guillaume Clerc - BP 20

30150 ROQUEMAURE

Tél : 04.66.82.81.83 email : lascabes.huissier@orange.fr

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE VINGT ET UN FEVRIER DEUX MILLE VINGT TROIS

A 13 Heures

A LA DEMANDE DE

Direction régionale environnement aménagement logement (DREAL Occitanie), domiciliée au 520 allée Henri II de Montmorency, 34000 MONTPELLIER représentée par Monsieur Pierre FROMENT

LEQUEL M'EXPOSE

Qu'il est prévu le contournement de Nîmes Ouest sur le territoire des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC, la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de NIMES, MILHAUD et CAVEIRAC et le classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie

Que par arrêté n° 30 – 2022 – 12 – 28 - 00001 en date du 28 Décembre 2022 pris par le Préfet du Gard , il sera procédé à une enquête publique pour une durée de 32 jours du Lundi 6 Février 2023 à 09h00 au Jeudi 9 Mars 2023 inclus à 17h00.

Que conformément à la législation en vigueur, elle a procédé à l'affichage de cet Avis d'Enquête publique sur différents lieux à savoir en Mairie de NIMES, CAVEIRAC et MILHAUD et sur les lieux à proximité de ces travaux : route , chemin le long des voies (RN106, RN113, RD936, RD926, RD907, RD999, RD40, voies communales / DFCI).

Page 1 sur 111

*Page de garde du PV de constat n°3 du 21/02/23
document de 111 pages dont photos de la page 9 à 111*

5. Certificats d'affichages sur les 3 communes

V I L L E D E N Î M E S



ANNEE	N°	DATE
2023	13	14/03/2023

Direction Population et Citoyenneté
☎ 04 66 76 70 91

N/Réf : CTB/CB/VB

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Ville de NÎMES, soussigné certifie avoir procédé à l'affichage à l'Hôtel de Ville(*) du (ou des) document(s) désigné(s) au tableau ci-dessous et pour la durée sollicitée par le demandeur :

<u>NATURE ET DATE</u>	<u>OBJET DU DOCUMENT</u>	<u>ORGANISME</u>
AVIS ENQUETE PUBLIQUE	préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et au classement de la future voirie en route express, porté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie.	MAIRIE DE NÎMES SERVICE FONCIER
<u>Date de début d'affichage</u> : Le 16/01/2023		

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Pour Le Maire de Nîmes,
et par délégation,

Christine TOURNIER BARNIER
Conseillère Municipale déléguée
à l'Administration Générale

Date d'expédition :

17 MARS 2023

MAIRIE DE NÎMES PLACE DE L'HÔTEL DEVILLE - 30033 NÎMES CEDEX 9 - TÉL : 04 66 76 70 01
www.nîmes.fr

Mairie de Nîmes



Caveirac, le 10 MARS 2023

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Luc CHAILAN, Maire de la commune de Caveirac, certifie, avoir procédé à l’affichage, de l’avis d’enquête publique unique pour le projet du contournement Ouest de Nîmes sur le territoire des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, ainsi que de l’arrêté préfectoral n° 30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 portant ouverture d’une enquête publique unique préalable.

Cet affichage a été effectué à la porte de la mairie du 19 janvier 2023 au 9 mars 2023 inclus.

La publicité a également été faite sur le site internet de la commune de Caveirac ainsi que sur les panneaux d’informations lumineux situés à l’entrée de la ville.

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Le Maire

Jean-Luc CHAILAN

Mairie de Caveirac - Place du Château - 30820 Caveirac
Tél. : 04 30 06 52 52 - Fax : 04 30 06 52 53 - contact@caveirac.fr - www.caveirac.fr

Mairie de Caveirac



ENQUETE PUBLIQUE

Préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, au classement de la future voirie en route express.

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Luc DESCLOUX, Maire de la Commune de Milhaud, certifie avoir affiché

- Aux lieux habituels d'affichage en Mairie le **13 janvier 2023**, l'avis d'enquête publique et l'arrêté préfectoral n°**30-2022-12-28-00001**
- Aux lieux habituels d'affichage légal le **13 janvier 2023**, l'avis d'enquête publique à savoir :
 - Place Frédérique Mistral (Façade du Centre socio-culturel)
 - Rue du Moulin (Parking de la Poste)
 - Route de Montpellier (Parking de la Crèche Municipale)
 - Route de Nîmes (Clinique vétérinaire)
 - Rue des cèdres (zone pavillonnaire)
- Sur tous les bâtiments communaux recevant du publics (Centre socio-culturel, Dojo, Gymnase, salles associatives, ...) les affichettes d'information au format A3
- Sur notre site internet dans la rubrique affichage légal, le **13 janvier 2023**, l'avis d'enquête publique et l'arrêté préfectoral N° **30-2022-12-28-00001**

relatif à « l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (SPLU) des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, au classement de la future voirie en route express »

Cet avis, cet arrêté et les affichettes ont été mis à la disposition de toute personne intéressée et ont été affichés au moins 15 jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, soit du **13 janvier 2023 au 9 mars 2023 inclus**.

En foi de quoi je délivre le présent certificat d'affichage pour valoir ce que de droit.

Fait à Milhaud le 9 mars 2023

Jean-Luc DESCLOUX



Maire de Milhaud

Mairie de Milhaud – 1 rue Pierre Guérin CS 40001 30540 MILHAUD

Tél : 04.66.74.22.88 - Fax : 04.66.74.11.94 – accueil@milhaud.fr |

Mairie de Milhaud

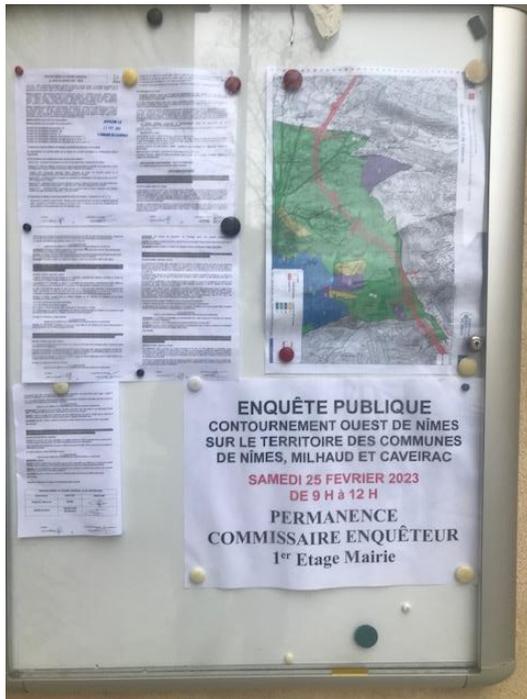
Affichages des avis d'enquête publique sur les 3 communes



Mairie de Nîmes



Mairie de Caveirac



Permanence du samedi 25/02 à Caveirac



Mairie de Milhaud

6. Contribution des exécutifs des collectivités territoriales

ENQUETE PUBLIQUE-PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES CONTRIBUTION DES EXECUTIFS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique,
Madame et Monsieur les membres de la commission d'enquête publique,

Le contournement Ouest de Nîmes est un projet particulièrement attendu par nos concitoyens et nous tenons à vous faire part de son intérêt public majeur pour le bon fonctionnement de notre territoire, ce qui suscite l'union des collectivités autour de ce projet.

S'il paraissait répondre à des besoins prévisibles il y a quelques années, sa nécessité est désormais plus que jamais d'actualité et s'inscrit dans l'urgence pour permettre de :

- Dévier les flux de transit et répondre à la croissance démographique régionale
- Relier le bassin d'Alès en plein essor économique et démographique à l'arc autoroutier méditerranéen,
- Améliorer les conditions de circulation des usagers et organiser le rabattement sur les réseaux de transports collectifs en leur donnant une plus large place ainsi qu'aux modes actifs en milieu urbain ;
- Accompagner les programmes vertueux de développement de l'Ouest de l'Agglomération de Nîmes recréant la ville économique sur les secteurs anthropisés ;
- Accompagner le NPNRU Pissevin/Valdegour grâce à la requalification de la RN 106 en Boulevard urbain que permettrait l'apaisement de la circulation ;
- Contribuer à la mise en place de la zone à Faible émission imposée par la loi climat et résilience du 22 août 2021

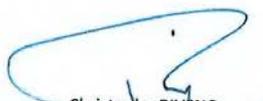
S'appuyant sur l'imminence de la signature du Contrat de Plan autoroutier 2022-2026 et ne déviant pas de l'objectif d'apaisement du trafic, les responsables publics que nous sommes, émettons le souhait que des solutions opérationnelles soient trouvées dès à présent afin que cette infrastructure soit réalisée dans les meilleurs délais.

Ce projet du 21ème siècle doit l'être dans l'atteinte des objectifs d'apaisement des trafics, le désenclavement du nord du département, la mise œuvre des politiques d'Etat (NPNRU, Fond Friche, ZFE). Au soutien des objectifs du SRADET en matière d'équilibre et d'égalité des territoires et de désenclavement ce projet sera de son temps en sachant minimiser les impacts sur l'environnement et en tenant compte de la vie économique du territoire.


Carole DELGA
Présidente de la Région Occitanie


Françoise LAURENT-PERRIGOT
Présidente du Conseil départemental du Gard


Franck PROUST
Président de Nîmes Métropole


Christophe RIVENQ
Président d'Alès Agglomération


Jean-Paul FOURNIER
Maire de Nîmes


Max ROUSTAN
Maire d'Alès STZ




7. PV de synthèse remis le 17/03/23

PROCES-VERBAL
de communication des observations recueillies dans le cadre de
l'enquête publique unique adressées à la commission d'enquête
du 06 février à 09 heures au 09 mars 2023 à 17 heures.

Références : - Code de l'environnement – article R.123-18 ;
- Arrêté préfectoral n° 30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022.

Pièces jointes :

- dossier PDF de toutes les contributions dématérialisées avec leurs annexes (2139 pages + 21 fichiers annexes),
- avis complémentaire de l'Ae du 23/02/23,
- fiche du COI concernant le CONIMES du 24/02/23,
- liste nominative de toutes les contributions.

Monsieur le chef de la division maîtrise d'ouvrage des routes nationales Secteur Est
Direction Transport / DMORN / Division de Montpellier
DREAL Occitanie

L'enquête publique unique relative au contournement ouest de Nîmes s'est terminée le jeudi 9 mars à 17 heures après 32 jours de consultation du public et 9 permanences de la commission.

Cette enquête publique est préalable à la DUP sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, à la mise en compatibilité des PLU de ces trois communes et au classement de la future voirie en route express.

La commission d'enquête vous demande donc de lui adresser sous quinzaine, conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du code de l'Environnement, vos observations en réponse aux questions du public (1 à 46) et de la commission d'enquête publique (A à F) qui vous sont communiquées également sous forme de fichier électronique. Votre mémoire en réponse fera partie intégrante du rapport d'enquête.

A noter que cette enquête publique s'est déroulée à une période durant laquelle des éléments intéressants voire nouveaux ont été remis à la commission par des associations locales :

- Lettre de mission du ministre des Transports au président du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) le 7 octobre 2022 ;
- Avis complémentaire de l'Autorité environnementale sur le projet du CONIMES émis le 23 février 2023 ;
- Rapport du COI remis à madame la Première Ministre le 24 février 2023.

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, joints en annexes PDF. De plus, la commission a reçu 4 pétitions représentant environ 300 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 s'adresse à une autre EP se déroulant à la même période.

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, ...). L'accueil dans les mairies et l'ambiance générale ont été satisfaisants.

La répartition des 1388 contributions reçues est la suivante :

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

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

Dans l'annexe I, la commission vous transmet une synthèse répartie par thèmes des contributions du public et en annexe II quelques compléments d'information demandés par la commission d'enquête.

Le traitement par thèmes aborde les sujets suivants :

- **Trafic** avec avis favorable ou défavorable au projet ;
- **Alternatives au projet** avec les synthèses de l'association de Caveirac Vaunage, du conseil syndical de la copropriété des Hauts de Nîmes, du public et des alternatives de la variante nord du tracé proposées par quelques contributeurs ;
- **Ouvrages d'art** avec le giratoire E2 sud (zone Saint Césaire) et le barreau sud (giratoire CONIMES sur Milhaud) ;
- **Urbanisation et valeur foncière** : Inquiétudes par rapport au développement de l'urbanisation, les craintes de la perte de valeur de leurs biens, demandes d'informations personnalisées ;
- **Information/communication** : la concertation de 2017, une information sur le projet insuffisante, un dossier difficile à lire et insuffisant pour apprécier son utilité publique, des inexactitudes ou des manques déplorés ;

- **Nuisances et qualité de vie** : le bruit, la pollution atmosphérique, l'impact visuel, quelques avis des collectifs, incohérence du projet au regard de la lutte contre le changement climatique, un projet positif pour les riverains de la RN106 et les habitants du nord du Gard ;
- **Économie/Coût** : un atout pour le développement économique régional, une dépense inconsidérée et un gaspillage d'argent public, un coût environnemental inacceptable, les avantages socio-économiques non assurés, calcul coût/avantages, argent public mieux utilisé, impact du tracé sur le tissu économique ;
- **Environnement** : défavorable, favorable et autres contributions ;
- **Risques** : incendies, hydraulique ;
- **Patrimoine**.

Plusieurs collectifs ont demandé la prolongation de l'enquête publique et parfois même une réunion publique avec le maître d'ouvrage : ASPIC, Caveirac Vaunage, le Comité de quartier des Dixmes Carreau de Lanes, Nîmes en transition, Citoyens pour le climat – Nîmes, 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.

La commission n'a pas donné suite, considérant que l'information sur les tenants et aboutissants du projet avait été suffisamment diffusée par les médias et lors des diverses manifestations et réunions associatives organisées avant et pendant l'enquête publique.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Remis et commenté dans les locaux de la DREAL Occitanie le 17 mars 2023
(En 2 exemplaires de 36 pages)

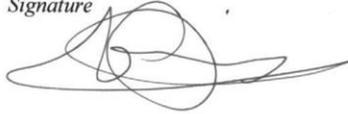
Le Chef de division DMORNE
M. François GHIONE

Le président de la commission d'enquête
M. Patrick LETURE

Pris connaissance le 17 mars 2023

Remis et commenté le 17 mars 2023

Signature



Signature



Lettre jointe au PV de synthèse remis le 17 mars 2023

8. Liste des noms ayant déposé une contribution

Liste des noms associés à une contribution

RD : déposé directement sur le Registre Dématérialisé				NMS : déposé sur le registre papier de la NMS				
MLD : déposé sur le registre papier de la MLD				CVC : déposé sur le registre papier de la CVC				
C : C envoyé par la poste vers le siège de l'enquête				Mél : envoi d'un courriel				
1	RD	Anonyme	2	RD	Mathieu Fréhel	3	RD	Anonyme
4	RD	Marc Couvrat	5	RD	Anonyme	6	RD	Anonyme
7	RD	Anonyme	8	RD	Anonyme	9	Mél	Laurent Feuillas
10	RD	Anonyme	11	RD	Jérôme	12	RD	Gabreau Jérôme
13	RD	Matthieu Hibelot	14	RD	Frédéric Fernandez	15	RD	Anonyme
16	RD	Mourier	17	RD	Anonyme	18	RD	Isabelle
19	RD	Anonyme	20	RD	Philippe Conrad	21	RD	Patrick Escande
22	RD	Elisabeth	23	RD	Clément Derym	24	RD	Jordan
25	RD	Michaël Barbosa	26	RD	Aurélien	27	RD	Anonyme
28	RD	Anonyme	29	RD	Anonyme	30	RD	Vanel Stéphanie
31	RD	Laetitia Pointeau	32	RD	Joël	33	RD	Anonyme
34	RD	J. Christophe Jouvent	35	Mél	Anonyme	36	Mél	Anonyme
37	RD	Anonyme	38	RD	Anonyme	39	RD	Anonyme
40	RD	RUY Vianney	41	NMS	Laïla Achkar	42	NMS	Thierry Codou
43	NMS	Enzo Delperie	44	NMS	Audrey Gerard Albert	45	NMS	Christian Nourrit
46	NMS	Elisabeth Gombert	47	RD	Ruben Vanel	48	RD	Anonyme
49	RD	Rizzolatti	50	RD	Anonyme	51	NMS	Katherine Paulhain
52	RD	Anonyme	53	RD	Anonyme	54	RD	Anonyme
55	RD	S. Sendra/ P. Abegg	56	RD	Anonyme	57	RD	Nathalie
58	RD	Serge Bergonnier	59	RD	Julien Beraudo	60	RD	Anonyme
61	RD	Anonyme	62	Mél	S. Sendra	63	Mél	P. &R. Nayrac
64	RD	Anonyme	65	RD	Anonyme	66	RD	Chapon
67	RD	Justine Chapon	68	RD	Christian Serres	69	RD	Christian Serres
70	RD	Anonyme	71	RD	Jacques Delhomme	72	RD	Anonyme
73	RD	Leger	74	RD	Alexis Homs	75	RD	Cany
76	RD	Anonyme	77	RD	Anonyme	78	RD	Michel Lovera
79	RD	Sylvie Conterio	80	RD	Anonyme	81	RD	Anonyme
82	RD	Philippe Capon	83	RD	Ken	84	RD	Mylène Blot
85	RD	Anonyme	86	RD	Martine Boucard	87	RD	Anonyme
88	RD	Anonyme	89	RD	Anonyme	90	RD	Luis Mateus
91	RD	Patrice Rueda	92	RD	Anonyme	93	RD	Christian Faure
94	RD	Gérard Hudry	95	RD	Anonyme	96	RD	Anonyme

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.

97	RD	Céline Beauchard	98	RD	Chloé	99	RD	Bertrand Nalpas
100	RD	Anonyme	101	RD	Anonyme	102	RD	Anonyme
103	RD	Anonyme	104	RD	Gaël Rigal	105	RD	Pierre Bonnet
106	RD	Elsa Bey	107	RD	Anonyme	108	RD	Daniel Vailh
109	RD	Nathalie Menella	110	RD	Christian Zimini	111	RD	J-C. Grégoire
112	RD	Guillaume	113	RD	Anonyme	114	RD	Anonyme
115	RD	Robert	116	RD	Anonyme	117	RD	Anonyme
118	RD	Molines	119	RD	Anonyme	120	RD	Josette Hignette
121	RD	Anonyme	122	Mél	Sylvie Delage	123	RD	Anonyme
124	RD	Anonyme	125	RD	Anonyme	126	RD	Muriel Graindorge
127	RD	Anonyme	128	RD	Nicole Faissat	129	RD	Aurélien
130	RD	Anonyme	131	RD	Anonyme	132	RD	Cyrielle
133	RD	David Janssen	134	RD	Jacques Philbert	135	RD	Alain Druvent
136	RD	Anonyme	137	RD	Jérôme Augeix	138	RD	Daniel Roche
139	RD	Franck Olivares	140	RD	Anonyme	141	RD	Anonyme
142	RD	Corinne André	143	RD	Thibault Denis	144	RD	Thibault Denis
145	RD	Anonyme	146	RD	Anonyme	147	RD	Amelie
148	RD	Anonyme	149	RD	Anonyme	150	RD	Carine Soriano
151	RD	Thomas	152	RD	Arthur Gandelot	153	RD	Sophie Janssen
154	RD	Christophe Davin	155	RD	Marie Lepert	156	RD	Anonyme
157	RD	Anonyme	158	RD	Célia Pagano	159	RD	Anonyme
160	RD	Anonyme	161	RD	Anonyme	162	RD	Anonyme
163	RD	Anonyme	164	RD	Anonyme	165	RD	Anonyme
166	RD	Magali Lorillard	167	RD	Bertrand Carlander	168	RD	Anonyme
169	RD	Anonyme	170	RD	Christine Aberlenc	171	RD	Eve
172	RD	Corinne Ranc	173	RD	Anonyme	174	RD	Thomas Mark
175	RD	Mahe	176	Mél	Gérard Trauchessec	177	Mél	Anonyme
178	Mél	J-J. Marchand	179	NMS	Serge Delauney	180	RD	Stéphane Hamon
181	RD	Anonyme	182	RD	Anonyme	183	RD	Rudy Etienne
184	RD	Anonyme	185	RD	Anonyme	186	RD	Cynthia Morin
187	RD	Sylvie Lacambra	188	RD	Anonyme	189	RD	Cauvin
190	RD	Cauvin	191	RD	Anonyme	192	RD	Anonyme
193	RD	Julien Le Monnier	194	RD	Mourad Chourifa	195	RD	Salle
196	RD	Pierre Marmelat	197	RD	Alain Thomas	198	RD	jean Noel
199	RD	Anonyme	200	RD	Jean Louis Pesenti	201	RD	Alain Thomas
202	RD	Anonyme	203	RD	Anonyme	204	RD	Anonyme

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.

205	RD	Anonyme	206	RD	Jean-Michel	207	RD	Jessie
208	RD	Anonyme	209	RD	Cédric Saragosa	210	RD	Damien Gerez
211	RD	Patrice Bertin	212	RD	Fanny Villa	213	RD	Catherine Breyse
214	RD	Anonyme	215	RD	Jacques Tocheport	216	RD	Fabien Macé
217	RD	Anonyme	218	RD	Sébastien Marqued	219	RD	Anonyme
220	RD	Lise-Marie Foulon	221	RD	Anonyme	222	RD	Eric Neples
223	RD	Cabrera Valentin	224	RD	Eléonore Petitgas	225	RD	Christine Gérard
226	RD	Anonyme	227	RD	Jérôme Petitgas	228	RD	Anonyme
229	RD	Pierre Gimard	230	RD	Anonyme	231	RD	Guillaume Cavalier
232	RD	Anonyme	233	RD	Bernard Goudet	234	RD	Audrey Herrard
235	RD	Yvan Navarro	236	RD	Valérie Deleuze	237	RD	Christophe Deleuze
238	RD	Anonyme	239	RD	Valérie Bordarier	240	RD	Karine Demarcq
241	RD	Arnaud Christophe	242	RD	Alain Chausse	243	RD	Luc Laures
244	RD	Olivier Avis	245	RD	Marie France Chausse	246	RD	Anonyme
247	RD	Virginie Mertz	248	RD	Anonyme	249	RD	Antonin Masneri
250	Mél	M. & F. Chapelle	251	Mél	Alain Thomas	252	RD	Claude et Annie Pagano
253	RD	Anonyme	254	RD	Anonyme	255	RD	Alain Gérard
256	RD	Nizar Mekhinini	257	RD	Joachim A	258	RD	Jean Pascal
259	RD	Anonyme	260	RD	Anonyme	261	RD	Anonyme
262	RD	Jamel Sekkar	263	RD	Maxime Ancette	264	RD	Anonyme
265	RD	Bruno Pelfort	266	RD	Gérard Galvez	267	RD	Frédéric Chabrier
268	RD	Didier	269	RD	Anonyme	270	RD	Anonyme
271	RD	Margareth	272	RD	Guillaume Pelfort	273	RD	Jean Verrun
274	RD	Laetitia Delaye	275	RD	Anonyme	276	RD	Anonyme
277	RD	F. & N. Joos	278	RD	Anonyme	279	RD	Aldrik Blot
280	RD	Anonyme	281	RD	Anonyme	282	RD	Anonyme
283	RD	Anonyme	284	RD	Elsa Aranda	285	RD	Marc Perraudin
286	RD	Florent	287	RD	Patrick Crétonon	288	RD	Anonyme
289	RD	Anonyme	290	RD	René Letertre	291	RD	Anonyme
292	RD	Corine Abit	293	RD	Anonyme	294	CVC	Philippe Drin-Quero
295	RD	Anonyme	296	CVC	Bernard Gorlier	297	CVC	J-M Berthaud
298	CVC	José Bastias	299	CVC	Laurent Schneider	300	CVC	Corrine Méjeau
301	CVC	Nicolas Dumas	302	CVC	Christophe Guillé	303	CVC	Laurent Delprat
304	CVC	Ch. Cotte	305	RD	Jean Pierre Pollono	306	RD	Martine Letertre
307	RD	Anonyme	308	RD	Marius Pires Jaumeton	309	RD	Anonyme
310	RD	Françoise Ranc	311	RD	Daniel Buisson	312	RD	Jacques Tournaire

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.

313	RD	Isabelle	314	RD	Jacques Teissier	315	RD	Anonyme
316	RD	Cath. Bernié-Boissard	317	MLD	Mark Thomas	318	MLD	M. & Mme Martinez
319	MLD	Bernard Bastid	320	RD	Anonyme	321	MLD	Mme Bringaud
322	MLD	José Baeza Cortes	323	MLD	M. Woirel	324	MLD	Marie-France Mas
325	MLD	Daniel Chauvet	326	MLD	M. Le Saux	327	MLD	Gilles Rigitano
328	MLD	Gilles Rigitano	329	MLD	Anonyme	330	MLD	Anonyme
331	RD	Katia	332	RD	Mylène Hofmann	333	RD	André
334	RD	André	335	RD	Yohann Devaux	336	RD	Caroline Letertre
337	RD	Carine de Pooter	338	RD	Anonyme	339	RD	Anonyme
340	RD	Khalil Achkar	341	RD	Laila Achkar	342	RD	Anonyme
343	RD	Cédric	344	RD	Pierre Sacquepee	345	RD	Anonyme
346	RD	Nicolas	347	RD	Alain Michel	348	RD	Anonyme
349	RD	Anonyme	350	RD	Anonyme	351	RD	Jean Jacques Goix
352	RD	Anonyme	353	RD	Anonyme	354	RD	Anonyme
355	RD	Anonyme	356	RD	Anonyme	357	RD	Anonyme
358	RD	Nicole Fesquet	359	RD	Elodie Chameau	360	RD	Anonyme
361	RD	Anonyme	362	RD	Lisbeth Guerin	363	RD	Lilian
364	RD	Carine Di Fazio	365	RD	Fernandez	366	RD	Kerkour
367	RD	Anonyme	368	RD	Caroline Marcou	369	RD	Didier Vachon
370	RD	Anonyme	371	RD	Jean Marc Bourdy	372	RD	Anonyme
373	RD	Riad Kerkour	374	RD	Mathilde Bertier	375	RD	Anonyme
376	RD	Anonyme	377	RD	Anonyme	378	RD	Jérôme Roux
379	RD	Danielle Moyal	380	RD	Dany Moyal	381	RD	Anonyme
382	RD	Anonyme	383	RD	Bruno Adrien	384	RD	Samuel Bouheret
385	RD	Eléonore Brunel	386	RD	Cylia Guiot	387	RD	Guillaume Hammadi
388	RD	Anonyme	389	RD	Frédéric Borrelly	390	C	Claude Chaminas
391	RD	Jean Marie Bourguignon	392	RD	G. Bressac Borghero	393	RD	Anonyme
394	RD	Anonyme	395	RD	Jean-Pierre Chazalon	396	RD	Anonyme
397	RD	Pascal Reydon	398	RD	Frédéric Béguin	399	CVC	Jean Luc Chaïlan
400	CVC	Bernard Gonzalez	401	C	Denise Bernet	402	RD	Marie Myriam Roux
403	RD	Jean-François	404	RD	Anonyme	405	RD	André
406	RD	Brigitte Conesa	407	RD	Myriam	408	RD	Anonyme
409	RD	Anonyme	410	RD	Alice	411	RD	Philippe Pouget
412	RD	Anonyme	413	RD	Anonyme	414	RD	Ali Abdou
415	RD	Yves Vilhet	416	RD	Ulysse Gard	417	RD	Myriam
418	RD	Anonyme	419	RD	Anonyme	420	RD	Anonyme

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.

421	RD	Mélanie Bouta	422	RD	Martine Bouta	423	RD	Anonyme
424	RD	Anonyme	425	RD	Oriane Burckel	426	RD	Sylvie Coste
427	RD	Anonyme	428	RD	Philippe Depeyre	429	RD	Kévin Mazoyer
430	RD	Bonhomme	431	RD	Anonyme	432	RD	Anonyme
433	RD	de La Rue du Can	434	RD	Tabourdeau	435	RD	Anonyme
436	RD	Anonyme	437	RD	Anonyme	438	RD	Philippe Nayrac
439	RD	Anonyme	440	RD	Anonyme	441	RD	Laurence Augustin
442	RD	Stéphane Iczakowski	443	RD	Anonyme	444	RD	Geoffrey Avis
445	RD	Carmen Michel	446	RD	Anonyme	447	RD	Jean Costargent
448	RD	Anonyme	449	RD	Anonyme	450	RD	Anonyme
451	RD	Louis Sattes	452	RD	Anonyme	453	RD	Anonyme
454	RD	Cindy Neples	455	RD	Amal Moukrim	456	RD	Anonyme
457	RD	Norbert Cabanes	458	RD	Yasmine Vandorpe	459	RD	Anonyme
460	RD	Xavier Chartrain	461	RD	Vincent Perset	462	RD	Anonyme
463	RD	Michèle Sapède	464	RD	Anonyme	465	RD	Dominique Matheron
466	RD	Inès Moukrim	467	RD	Anonyme	468	RD	Anonyme
469	RD	Anonyme	470	RD	Anonyme	471	MLD	Anne Marie Galea
472	MLD	Simone Defay	473	MLD	M. et Mme Boullé	474	MLD	Inès Azaïs
475	MLD	Michel Garrouste	476	MLD	Marc Brodeau	477	MLD	Ornella Baeza
478	MLD	Nathalie Ranc	479	MLD	Gérard Baux	480	MLD	Francisca Pelaez
481	MLD	Emilienne Santoyo	482	RD	Julia Tollar de Celis	483	RD	Julie Touchard
484	RD	Alison Touchard	485	RD	Jean Pierre Bosquier	486	RD	Anonyme
487	RD	Anonyme	488	RD	Anonyme	489	RD	Anonyme
490	RD	Jérémy	491	RD	Thierry Hugon	492	RD	Anonyme
493	RD	Sylvestre Blanchemain	494	RD	Françoise Oheix	495	RD	Anonyme
496	RD	Mazoyer	497	RD	Anonyme	498	RD	Marc Ferrier
499	RD	Jean Derym	500	RD	Anonyme	501	RD	Blanc Brude
502	RD	M. & J-P Combe	503	RD	Morgane	504	RD	Elodie Bourillon
505	RD	René	506	RD	Isabelle	507	RD	Cyril Beraud
508	RD	Gilles Bauduin	509	RD	Maxime Loyens	510	RD	Hugues Monier
511	RD	Yazid	512	RD	Viala	513	RD	Anonyme
514	RD	Anonyme	515	NMS	MM. Delauney/Vachon	516	NMS	E. & G. Cauvin
517	RD	Anonyme	518	NMS	Famille Terrier-Saumade	519	NMS	Catherine Paulhan
520	NMS	Famille Geraldès	521	RD	Jean Claude Bermejo	522	RD	Christine Saint-Joanis
523	RD	Charles Roustan	524	RD	Anonyme	525	RD	Anonyme
526	RD	Anonyme	527	RD	Anonyme	528	RD	Anne Marie Ferrer

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.

529	RD	Anonyme	530	RD	Christian Cosson	531	RD	Jean Buisson
532	RD	Anonyme	533	RD	Anonyme	534	RD	Beverly Roustan
535	RD	Anonyme	536	RD	Anonyme	537	RD	Anonyme
538	RD	Anonyme	539	RD	Anonyme	540	RD	Arnaud Huguet
541	RD	Anonyme	542	RD	Nathalie Ranc	543	RD	Gérard Cauvin
544	RD	Anonyme	545	RD	Anonyme	546	RD	Anonyme
547	RD	Anonyme	548	RD	Joëlle Buisson	549	RD	Helene Hoang
550	RD	Norbert Beaud	551	RD	Virginie Boyer	552	RD	Anonyme
553	RD	Rodriguez	554	RD	Niang	555	RD	Chantal
556	RD	Chen Hui	557	RD	Anonyme	558	RD	Greta Thunberg
559	Mél	Stéphanie Froliger	560	RD	Anonyme	561	MLD	M. & Mme Mansano
562	C	Marie-France Mas	563	RD	Romain Debuire	564	RD	Anonyme
565	RD	Anonyme	566	RD	Anonyme	567	RD	Anonyme
568	RD	Sèves	569	RD	Lionel	570	RD	Anonyme
571	RD	Florent Jeanson	572	RD	Anne L. Greffeuille	573	RD	Brigitte Boiffils
574	RD	Nathalie Bailloud	575	RD	Anonyme	576	RD	Christine Maurant
577	Mél	S. & P. Esteban	578	RD	Guy Codou	579	RD	Anonyme
580	RD	Sylvie Barbe	581	RD	Michel Crépin	582	RD	Aliénor Baudoin
583	RD	Florent Fournier	584	RD	Anonyme	585	RD	Serge Piazzolla
586	RD	Susanne Muller	587	RD	Anonyme	588	RD	Sarah Kabani
589	RD	Jean-Claude Mazaudier	590	RD	Christiane Dumestier	591	RD	Nancy Casse
592	RD	Anonyme	593	RD	Ludovic Mourgues	594	RD	Anonyme
595	CVC	Claude Damour	596	CVC	Benoit Calvetti	597	CVC	Bernadette Barberan
598	RD	Brigitte Codou	599	RD	Christine Inzelrac	600	RD	Jean-Pierre Marty
601	RD	Anonyme	602	RD	Claude Mercier	603	RD	Yvelise Gallet
604	RD	Anonyme	605	RD	C. Roure & C. Simon	606	RD	Caveirac Vaunage
607	RD	Anonyme	608	RD	Jean-Marie Collin	609	RD	Blanckaert
610	RD	Jacques Bollègue	611	RD	Anonyme	612	RD	Anonyme
613	RD	Anonyme	614	RD	Anonyme	615	RD	Jean-Pierre Mero
616	RD	Anonyme	617	RD	Marie-Françoise Méhaux	618	RD	Daniel Valade
619	RD	L. Vierge / R. Fourment	620	RD	Alexandra Hersent	621	RD	Robin Bauduin
622	RD	Anonyme	623	RD	Nîmes RN106	624	RD	Xavier Sanz
625	RD	Depeyre	626	RD	Tristan Arnaud	627	RD	Michèle Fesquier
628	RD	Paul Fourtune	629	RD	ADRIEN François	630	RD	Gilles Téna
631	RD	Frédéric Batard	632	RD	Sophie Téna	633	RD	Diego de Poorter
634	RD	De Poorter	635	RD	B. & B Celary	636	RD	Joël Chamayou

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.

637	RD	Joelle Coic	638	RD	David Pearson	639	RD	Bertrand
640	RD	Bernard Massol	641	RD	Bernard Massol	642	RD	Martin Vincent
643	RD	Rodolphe Letouzey	644	RD	Sébastien Lavilledieu	645	RD	Anonyme
646	RD	Anonyme	647	RD	Anonyme	648	RD	Marie-Pierre Berrus
649	RD	Christine Massé	650	RD	Patricia Séquier	651	RD	Anonyme
652	RD	Anonyme	653	RD	Anonyme	654	RD	Anonyme
655	RD	Anonyme	656	RD	Joëlle Papot	657	RD	Freddy Kwolek
658	RD	Dominique Maestre	659	RD	Anonyme	660	RD	Pilar Jover
661	RD	Anonyme	662	RD	Luis Mateus	663	RD	Anonyme
664	RD	Anonyme	665	RD	Anonyme	666	RD	Annie ROBERT
667	RD	Jean Christophe Lafont	668	RD	Pascale Thomsen	669	RD	Anonyme
670	RD	Anonyme	671	RD	Audrey Solignac	672	RD	Maryse Goix
673	RD	Anonyme	674	RD	Anonyme	675	RD	Nico Vason
676	RD	Anonyme	677	Mél	Robert Fabregue	678	Mél	Patrice Bertin
679	Mél	MHC Bertin	680	CVC	Latraye & Nougaret	681	CVC	Max Abeille
682	CVC	Caveirac Vaunage	683	CVC	JC Drouet	684	CVC	Jean-Pierre Choquet
685	CVC	Alain Roubineau	686	CVC	Sté Chasse Caveirac	687	RD	Sylvie Cadieu
688	RD	Frédéric Laurent	689	RD	Chaudesaygues	690	RD	B. & M Decouche
691	RD	Sophie Escudier	692	RD	Julia Robert	693	RD	Mathieu Frehel
694	RD	Valérie Pesce	695	RD	Bruno	696	RD	Anonyme
697	Mél	JJ Combe	698	C	Anonyme	699	RD	Anonyme
700	RD	Souria del Confetto	701	RD	Anonyme	702	RD	Anonyme
703	RD	Anonyme	704	RD	Anonyme	705	RD	Frederic Cras
706	RD	Fabien Fernandez	707	RD	Virgile Arène	708	RD	Anonyme
709	RD	A. Environnementale	710	RD	Anonyme	711	RD	Anonyme
712	RD	Grégoire Codou	713	RD	Anonyme	714	RD	Jean Daniel
715	RD	Corinne Durand	716	RD	Roques Yann	717	RD	Bernard Castets
718	RD	Anonyme	719	RD	Pierre	720	RD	Luc
721	RD	Arnaud Epinat	722	RD	Eichler Detlev	723	RD	Emmanuel d'Ervau
724	RD	Anonyme	725	RD	Anonyme	726	RD	Andrée Charrier
727	RD	Yann Bonneau	728	Mél	BRL	729	Mél	F. Le Landais
730	Mél	Anonyme	731	RD	Françoise Mutuel	732	RD	Jacques Denis
733	RD	Isabelle	734	RD	Anonyme	735	RD	Anonyme
736	RD	Anonyme	737	RD	Charles Roure	738	RD	Sandrine Francini
739	RD	Janie Arnéguy	740	RD	Claire Landry	741	RD	Thierry Codou
742	RD	Sandrine Roure	743	RD	Anonyme	744	RD	Anonyme

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.

745	RD	Marie-Claire Baissac	746	RD	Anonyme	747	RD	J. Colomina Guille
748	RD	Anonyme	749	RD	Anonyme	750	RD	Anonyme
751	RD	Anonyme	752	RD	Anonyme	753	RD	Anonyme
754	RD	Anonyme	755	RD	Anonyme	756	Mél	A Le Landais
757	RD	B. & François Boyer	758	RD	Romain Fournier	759	RD	Albin Vachalde
760	RD	Anonyme	761	RD	Anonyme	762	MLD	Hervé Ferté
763	RD	Frédéric Huguet	764	RD	Anonyme	765	RD	Anonyme
766	RD	Cécile Capmal	767	Mél	Marion Pasquier	768	C	Claudine Schweyer
769	RD	Jean	770	RD	Franck	771	RD	Serge Bois
772	RD	Yanick Herrard	773	RD	Anonyme	774	RD	Anonyme
775	RD	Philippe Linares	776	RD	Blandine Casula	777	RD	Benoît Berthod
778	RD	Nicolas	779	RD	Anonyme	780	RD	Christophe
781	RD	Corine	782	RD	Ghislain	783	RD	Bertrand
784	RD	Etienne Limourne	785	RD	Anonyme	786	RD	Jacques Armando
787	RD	Anonyme	788	RD	Anonyme	789	RD	Nicolas Baissac
790	RD	Rémi	791	RD	Anonyme	792	MLD	Marceau Pelatan
793	CVC	Yves Nordez	794	CVC	Michel Roche	795	CVC	Pascal
796	CVC	Alain Pelatan	797	RD	Anonyme	798	NMS	C. & P. Baurand
799	RD	Paul Ferté	800	RD	Jean Maurant	801	RD	Benjamin Quaring
802	RD	Léa Miani	803	RD	Johanna Goudet	804	RD	Brigitte Molines
805	RD	Ingrid Pouw	806	RD	Claudine Cany	807	RD	Virginie Fesquet
808	RD	Nathalie Argenson	809	RD	Anonyme	810	RD	Hoyet
811	RD	Christophe Gisch	812	RD	Martine Hoyet	813	RD	Anonyme
814	RD	Anonyme	815	RD	Anonyme	816	RD	Cyndie El Filali
817	RD	Philippe Devers	818	RD	Anonyme	819	RD	Anonyme
820	RD	Eric Guibert	821	RD	Françoise Bonnet	822	RD	C. Fabre de Thierrens
823	RD	Martine Ancette	824	RD	Darce	825	RD	Moynier
826	RD	José	827	RD	Jean Séb. Nouvelle	828	RD	Marie-Noelle Perret
829	RD	Christian Saltel	830	RD	Alain Brunel	831	RD	Mélanie Martin-Gourier
832	RD	Anonyme	833	RD	Jean-Paul Cordier	834	RD	Anonyme
835	RD	Lewin	836	RD	Lewin	837	RD	Lionel
838	RD	Xavier Ripoll	839	RD	Xavier Reggio	840	RD	Aleth Depeyre
841	RD	Anonyme	842	RD	Arnaud	843	RD	M. Chacornas Puccio
844	RD	Anonyme	845	RD	Philippe Comte	846	RD	Émeline
847	RD	Anonyme	848	RD	Caroline Villa	849	RD	Anonyme
850	RD	Julien Bourneau	851	RD	Agnès Ghelfi	852	RD	Anonyme

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.

853	RD	Anonyme	854	RD	Anonyme	855	RD	Sébastien Giboult
856	RD	Ben Louisa	857	RD	André Pelatan	858	RD	Inès Hersent
859	RD	Anonyme	860	RD	Dominique Giovannetti	861	RD	Anonyme
862	RD	Anonyme	863	RD	Mylène Enjolras	864	RD	Laure Verdier
865	RD	Yannick	866	RD	Alain Enjolras	867	RD	Anonyme
868	RD	Elisa Molines	869	RD	Anonyme	870	RD	Béatrice Grandjean
871	RD	Denise Abbet	872	RD	Pascale Moïset-Delcol	873	RD	Anonyme
874	RD	Christian Michelet	875	RD	François Coste	876	RD	David Janssen
877	RD	Isabelle Peguin	878	RD	Jean Tournecueillert	879	RD	Joseph Varac
880	RD	Catherine	881	RD	Anonyme	882	RD	Laurence Roques
883	RD	Anonyme	884	RD	Anonyme	885	RD	Anonyme
886	RD	Anonyme	887	RD	Sophie Gil	888	RD	Anonyme
889	RD	Anonyme	890	RD	Christelle Letouzey	891	RD	Emilie Vignal
892	RD	Amandine Lahousse	893	RD	Lou Hersent	894	RD	Frédéric
895	RD	Anonyme	896	RD	Monique Pelatan	897	RD	Karine Bertrand
898	RD	Anonyme	899	RD	Joseph	900	RD	Villa Joseph
901	RD	Odile Rosse	902	RD	Anonyme	903	RD	Anonyme
904	RD	Anonyme	905	RD	Anonyme	906	RD	Eric
907	RD	Anonyme	908	RD	Anonyme	909	Mél	Christiane Carrat
910	Mél	Michel Sanguinède	911	Mél	Anonyme	912	Mél	Florence Chrétien
913	RD	Maguelonne Gros	914	RD	Anonyme	915	RD	Nîmes Métropole
916	RD	Anonyme	917	RD	Thibault Nicolas	918	RD	Anonyme
919	RD	Anonyme	920	RD	Jean Thomas	921	RD	Vincent Auger
922	RD	Anonyme	923	RD	Nicolas Simon	924	RD	Anonyme
925	RD	Jean Sonderer	926	RD	Nîmes Métropole	927	RD	Gilles Guillot
928	RD	Anonyme	929	RD	Marc Serville	929	RD	Anonyme
930	RD	Gilles Guillot	931	RD	SCP Ducrot & ass.	932	RD	Marc Aubert
933	RD	Anonyme	934	RD	André Horth	935	RD	Genay
936	RD	Anonyme	937	RD	Éric Gosse	938	RD	Antoine José Marques
939	RD	Anonyme	940	RD	Anonyme	941	RD	Thierry Ferrier
942	RD	Anonyme	943	RD	Pierrick Guingne	944	RD	Anonyme
945	RD	Myriam Theral	946	RD	Timothée Depeyre	947	RD	Anonyme
948	RD	Anonyme	949	RD	Anonyme	950	RD	Isabelle Bernard
951	RD	Joshua Fonti	952	RD	Yoann Cauvin	953	RD	Anonyme
954	RD	Anonyme	955	RD	Anonyme	956	RD	Anonyme
957	RD	Mathieu Martinez	958	RD	Anonyme	959	RD	Charles Guibert

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.

960	RD	Anonyme	961	RD	Didier & A-M Gatumel	962	RD	Maud Legrand
963	RD	Elisabeth Lambert	964	RD	Anonyme	965	RD	André Brice
966	RD	Anonyme	967	RD	Anonyme	968	RD	Anonyme
969	RD	Hoang Thien Truong	970	RD	Anonyme	971	RD	Anonyme
972	RD	Anonyme	973	RD	M. & F. Chapelle	974	RD	Etienne Mignard
975	RD	Anonyme	976	RD	Marie Lechner	977	RD	Josefa Fernandez
978	RD	EELV 30	979	RD	Anonyme	980	RD	Benjamin C.
981	RD	Anonyme	982	RD	Hélène Beziat	983	RD	Anonyme
984	RD	Anonyme	985	RD	Anonyme	986	RD	Anonyme
987	RD	Anonyme	988	RD	Anonyme	989	RD	Anonyme
990	RD	Anonyme	991	RD	Daniel	992	RD	Anonyme
993	RD	Ludovic de Caslou	994	RD	Anonyme	995	RD	Christophe Darpheuil
996	RD	Hughes F.	997	RD	Céline	998	RD	Anonyme
999	RD	David Janssen	1000	Mél	A. Bruston / ASPIC	1001	Mél	Camille
1002	RD	Arnaud Acker	1003	MLD	Denis Merlo	1004	RD	Marlène Maurel
1005	MLD	Alain Sabaté	1006	RD	Rafik Hadidi	1007	RD	Jean Paul Petit
1008	RD	Yves Garcia	1009	RD	Lise Petit	1010	RD	Leo Hughes
1011	RD	Anonyme	1012	RD	Olivier Delrieu	1013	RD	Yves Bonfils
1014	RD	Alain	1015	RD	Anonyme	1016	RD	Evelyne Cauvin
1017	RD	Agnès Charaix-Py	1018	RD	Yohan	1019	RD	Gwendaël Le Pichon
1020	RD	Nîmes Métropole	1021	RD	Gwendaël Le Pichon	1022	RD	Françoise Granet
1023	RD	Yann Le Pichon	1024	RD	J. Lafont	1025	RD	Laura Chanuc
1026	RD	Laurent Gay	1027	RD	Anne Lafont	1028	RD	Anonyme
1029	RD	Anonyme	1030	RD	Julien Plage	1031	RD	Kenza Moukrim
1032	RD	Section nîmoise PS	1033	RD	Alain Perchoc	1034	RD	Anonyme
1035	RD	Jean-Pierre Segonds	1036	RD	Pierre Chabas	1037	CVC	Bernard Galeme
1038	RD	Ana Sabadel	1039	CVC	Anonyme	1040	CVC	Caveirac Vaunage
1041	CVC	Jean-Luc Dussaut	1042	CVC	M. & F. Chapelle	1043	CVC	COBATY Nîmes
1044	CVC	Jacques Gaudibert	1045	CVC	Claude Gabach	1046	CVC	Gilles Guillot
1047	CVC	Reille/Bergue/Beauregard	1048	CVC	LIB Industries	1049	RD	Anonyme
1050	RD	Jean Pierre	1051	RD	Anonyme	1052	RD	Arnal
1053	RD	Cyril Guerre	1054	RD	Brunner	1055	RD	Dhaid
1056	RD	Anonyme	1057	RD	Thomas Heydon	1058	RD	Sébastien Buisson
1059	RD	Adrien Dugué	1060	RD	Anonyme	1061	RD	Éric Reboul
1062	RD	Anonyme	1063	RD	Mathilde Pelatan	1064	RD	Anonyme
1065	RD	Myriam Ortiz	1066	RD	Pauline Philippe	1067	RD	Anonyme

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.

1068	RD	Caveirac Vaunage	1069	RD	Anonyme	1070	RD	Anonyme
1071	RD	Anonyme	1072	RD	Anonyme	1073	RD	LPO Occitanie
1074	RD	Yann	1075	Mél	Cécile Elie	1076	C	Mme Dussaud
1077	C	ASPIC	1078	C	BRL	1079	C	Bernard Elie
1080	C	Cécile Elie	1081	RD	Anonyme	1082	RD	Anonyme
1083	RD	Ass. Abeille et Bio.	1084	RD	Carole Mollière	1085	RD	Anonyme
1086	RD	Anonyme	1087	RD	Anonyme	1088	RD	Christophe Laporte
1089	RD	Sandra Arnaud	1090	RD	Famille Llacer	1091	RD	Annie Angla-Gré
1092	RD	Jean-Jacques Lepoutre	1093	RD	Jean Luc Delarbre	1094	RD	François Debeaux
1095	RD	Caveirac Vaunage	1096	RD	Cacase	1097	RD	Jean Inès
1098	RD	Anonyme	1099	RD	Anonyme	1100	RD	Anonyme
1101	RD	Anonyme	1102	RD	Anonyme	1103	MLD	Anonyme
1104	MLD	Anonyme	1105	MLD	Mme Ariello	1106	MLD	Albert Hugouvieux
1107	RD	Anonyme	1108	MLD	Thomas Vleminsky	1109	MLD	Mohamed Benaïssa
1110	MLD	Drunner/Parabis	1111	MLD	Thomas Teissier	1112	MLD	Michel Anton
1113	MLD	Jean-Paul Fabre	1114	MLD	B. Martin & J. Bertin	1115	MLD	Bernard Casteis
1116	MLD	Maire de Milhaud	1117	RD	Nicole Rocco	1118	RD	Chamarac
1119	RD	Anonyme	1120	RD	Laurent Delprat	1121	RD	Valérie Lamoureux
1122	RD	Anonyme	1123	RD	Bernard Michel	1124	RD	Françoise
1125	RD	Florence Dussaut	1126	RD	Martine	1127	RD	Françoise Gaste
1128	RD	Benjamin	1129	RD	Joel Postel	1130	RD	Anonyme
1131	RD	Antoine Domingo	1132	RD	Catherine Khodja	1133	RD	Yannick Khodja
1134	RD	Anonyme	1135	RD	Francine Thomas	1136	RD	Guillaume Veillault
1137	RD	Thomas Simon	1138	RD	Anonyme	1139	RD	Syndicat Forestier P.
1140	RD	Anonyme	1141	RD	Françoise Fontanelli	1142	RD	Sébastien Espagne
1143	RD	Citoyens pour le climat	1144	RD	Marcel-Henri Frigout	1145	RD	Nicolas Chazot
1146	RD	Jean Pierre Cathebras	1147	RD	Jean Pierre Cathebras	1148	RD	Jean Paul Leccia
1149	RD	Marie Hélène Gabreau	1150	RD	Audrey Albert	1151	RD	Anonyme
1152	RD	Anonyme	1153	RD	Anonyme	1154	RD	Anonyme
1155	RD	Guy Mazière	1156	RD	Anonyme	1157	RD	Thomas Bourgouin
1158	RD	Nîmes Métropole	1159	RD	Anonyme	1160	RD	Rocco Falotico
1161	Mél	SCI Marjaurene	1162	RD	A. N. pour la Biodiversité	1163	RD	Pascal Marry
1164	RD	Christian Lirio	1165	RD	Solène Bourgouin	1166	RD	Anonyme
1167	RD	Marilyn Zépanski	1168	RD	Amandine Etienne	1169	RD	Michel Pelatan
1170	RD	Anonyme	1171	RD	Paul-Emile Clément	1172	RD	Anonyme
1173	RD	Claudine	1174	RD	Anonyme	1175	RD	Claudine Martel

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.

1176	RD	Jérôme	1177	RD	Monjon	1178	RD	Anonyme
1179	RD	Martelli	1180	RD	Thierry Gaugne	1181	RD	Anonyme
1182	RD	Anonyme	1183	RD	Serge Colomina	1184	RD	Christian Jourdan
1185	RD	Marie-Claude Fabre	1186	RD	Sylvie Lahousse	1187	RD	Christian Hoyet
1188	RD	Corinne Miquel	1189	RD	Anonyme	1190	RD	Jérôme Bernet
1191	RD	Anonyme	1192	RD	Laurette Maurin	1193	RD	Helena Sienkiewicz
1194	RD	Anonyme	1195	RD	Guille Melizande	1196	RD	Daniel Pelatan
1197	RD	Anonyme	1198	RD	Anonyme	1199	RD	Christian Damour
1200	RD	Jocelyne Roques	1201	RD	Anonyme	1202	RD	Anonyme
1203	RD	Julien Fontanelli	1204	RD	Patricia	1205	RD	Anonyme
1206	RD	Edith Ruchon	1207	RD	Axel Arnaud	1208	RD	Association NACICCA
1209	RD	Anonyme	1210	RD	Niko Heiss	1211	RD	Émilie Gandiol
1212	RD	Leroux	1213	RD	Camille Chambon	1214	RD	Laurent Klifa
1215	RD	Thomas Teissier	1216	RD	Jean-Michel Gautier	1217	RD	Khalil Achkar
1218	RD	Thierry Miquel	1219	RD	Anonyme	1220	RD	Philippe Maxime
1221	RD	Anonyme	1222	RD	Amandine Villa	1223	RD	Anonyme
1224	RD	Anonyme	1225	RD	Yannick Le Manac'h	1226	RD	Touzani
1227	RD	Molines Imanol	1228	RD	Olivier Grandjean	1229	RD	Alain Lacroix
1230	RD	Chantal Ferrand	1231	RD	Anonyme	1232	RD	Anonyme
1233	RD	Laurent Schneider	1234	RD	Francis Grammare	1235	RD	Christine Brun
1236	RD	Christiane	1237	RD	Guillaume	1238	RD	Cathy de Teze
1239	RD	Link	1240	RD	Anonyme	1241	RD	Stephan Doladille
1242	RD	Anonyme	1243	Mél	Anonyme	1244	Mél	Gil et Nadège Touraille
1245	Mél	Anonyme	1246	RD	FD Chasseurs du Gard	1247	RD	Yves Bouziges
1248	CVC	M. Rippoll	1249	CVC	Joséphine Perrier	1250	CVC	Gérard Sterle
1251	CVC	Michel Allègre	1252	CVC	Christelle Garcia	1253	CVC	Valérie Daniel
1254	CVC	Michel Espinadel	1255	CVC	Défenseurs de la nature	1256	CVC	Julien Loubet
1257	RD	Anonyme	1258	CVC	Guillaume Baragnon	1259	CVC	A. Ben Ammar
1260	RD	Anonyme	1261	RD	Anonyme	1262	RD	Denise Daniel
1263	RD	Anonyme	1264	RD	Pierre	1265	MLD	Nicole Millereux
1266	MLD	Maryse Maurel	1267	RD	Bernard Tramier	1268	RD	Colette Lemaitre
1269	RD	Monique Delattre	1270	RD	Anonyme	1271	RD	Nathalie Schneider
1272	RD	Annabel Fratissier	1273	RD	Evelyne Cauvin	1274	RD	FNE Languedoc R
1275	RD	Anonyme	1276	RD	Valérie	1277	RD	Anonyme
1278	RD	Anonyme	1279	RD	Rémy Coulet	1280	RD	Françoise Lienhard
1281	RD	Anonyme	1282	RD	Joëlle Fesquier	1283	RD	Nicole Fesquet

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.

1284	RD	LIB INDUSTRIES	1285	C	Anonyme modéré	1286	RD	Dominique Nuti
1287	RD	Michel Cadieu	1288	RD	SCI SOPOG	1289	RD	Anonyme
1290	RD	Claire Chrétien	1291	RD	Véronique Girardon	1292	RD	André Bruston
1293	RD	Nicolas Iaccarino	1294	RD	Anne Chrétien	1295	RD	Coraline Le Pichon
1296	RD	Claire Chrétien	1297	RD	Olivia Ponzio	1298	RD	Anonyme
1299	RD	Virginie D'anna	1300	RD	Frédéric Chacornas	1301	RD	Gwendoline Menuge
1302	RD	Anonyme	1303	RD	Anonyme	1304	RD	Martine Guille
1305	RD	Olivier Boyer	1306	RD	Jacques Sarda	1307	RD	Joan-Loïs Escafit
1308	RD	Anonyme	1309	RD	Danaë Poulet	1310	RD	Fabrice Glasser
1311	RD	Danielle Vidal	1312	RD	Nadine Bailly	1313	RD	Roxane Colomina
1314	RD	Catherine Blanc	1315	RD	habitant nord de Nîmes	1316	RD	Alexandre Sabadel
1317	RD	Sandrine Bensakina	1318	RD	Jérémy Senet	1319	RD	Yannick
1320	RD	Jean-François Hoflack	1321	RD	Marie-Pierre Mercier	1322	RD	Eric Giraudier
1323	RD	Gaëlle	1324	RD	Bertrand Cauvin	1325	RD	Thierry Cottard
1326	RD	Didier Le Saux	1327	RD	Anonyme	1328	RD	ministère des Armées
1329	RD	Association ARBRES	1330	RD	Bernard Dardel	1331	RD	Nicole Chrétien
1332	RD	Anonyme	1333	RD	Louna Le Pichon	1334	RD	Christophe Guille
1335	RD	Alain Lhermet	1336	RD	Pascal Desmet	1337	RD	Christian Bertho
1338	RD	Gilbert Guille	1339	RD	Copro Hauts de Nîmes	1340	RD	Anne-Lise
1341	RD	Tiphanie	1342	RD	Patrick Marcotte	1343	RD	Yannis Savignon
1344	RD	CS Hauts de Nîmes	1345	RD	Mickaël Segura	1346	RD	Attac Nîmes
1347	RD	Nathalie Sienkiewicz	1348	RD	Ludovic Geraldes	1349	RD	Chastanier & Guédon
1350	RD	Jean-Pierre Choquet	1351	RD	Thiery	1352	RD	Anonyme
1353	RD	Bernard Latraye	1354	RD	Anonyme	1355	RD	Elisabeth Gombert
1356	RD	Monique Chiesa	1357	RD	Christophe Moreau	1358	RD	Monique Chevalier
1359	Mél	Anonyme	1360	Mél	Présidente CQ Villeverte	1361	RD	Edmond Courbaud
1362	Mél	G. Evesque / BRL	1363	RD	Anonyme	1364	Mél	Auchan Retail Log
1365	RD	Céline Roux	1366	RD	Enora Chopard	1367	NMS	Famille Defons
1368	NMS	Famille Lorgeas	1369	NMS	Alain Lorgeas	1370	NMS	Vincent Auger
1371	NMS	Olivier Bonicel	1372	NMS	Mme Got	1373	NMS	CQ du Mas de Lauze
1374	RD	Jean-Pierre Choquet	1375	RD	Frédéric Delpy	1376	NMS	Défenseurs de la nature
1377	NMS	Lionel Roche	1378	RD	Fabien Bosc	1379	RD	thierry
1380	NMS	Jacques Sandra	1381	RD	Anonyme	1382	NMS	Sylvie Paulhan
1383	NMS	Auchan Retail	1384	CVC	Raymond Ollier	1385	CVC	A. & C. Escalier
1386	CVC	Anne Dussaud	1387	CVC	Gérard Beaume	1388	RD	Anonyme (ex. 929)

9. Avis complémentaire de l'Ae du 23/02/23



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le
contournement ouest de Nîmes et la mise en
compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac,
Milhaud et Nîmes (30) – Avis complémentaire**

n°Ae : 2022-36-1

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

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 février 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contournement ouest de Nîmes et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes (30) - 2^{ème} avis.

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

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Était absent : Nathalie Bertrand

* *
*

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

Cet avis mentionnait : « Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. L'Ae devra être saisie d'un dossier repris en profondeur et substantiellement complété. En tout état de cause, elle rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique ».

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

Conformément au VI du même article, « Les maîtres d'ouvrage tenus de produire une étude d'impact la mettent à disposition du public, ainsi que la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 ».

Le mémoire en réponse à l'avis Ae n°2022-36 a été mis en ligne le jour de l'ouverture de l'enquête publique, qui se tient du 6 février 2023 au 9 mars 2023. Le dossier ne lui ayant pas été présenté, l'Ae a décidé de rendre un deuxième avis tenant compte de ce mémoire en réponse.

Sur le rapport de Bruno Cinotti et Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-3 du code de l'environnement).

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

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



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

Le projet de contournement ouest de Nîmes (Conîmes), présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Occitanie, s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud. Ayant initialement pour objectif de relier Alès par une déviation à 2x2 voies de 12 kilomètres de la route nationale (RN) 106 jusqu'à un nouvel échangeur permettant d'accéder à l'autoroute A9 au sud-ouest de Nîmes, il est complété par un barreau jusqu'à la RN 113 et comporte trois autres échangeurs pour améliorer les dessertes locales. Le tracé constitue ainsi une voie parallèle à la RN 106 qui dessert un secteur périurbain de l'ouest de Nîmes.

Pour l'Ae, la requalification de la RN 106 et la déviation nord de Nîmes constituent, avec le Conîmes, un même projet. L'Ae recommande de décrire leurs caractéristiques et de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble. En tout état de cause, la déviation nord de Nîmes ne peut être retenue dans le scénario de référence du projet.

Les principaux enjeux environnementaux sont :

- la biodiversité, en particulier plusieurs espèces et leurs habitats faisant l'objet de plans nationaux d'action (Aigle de Bonelli, Pies grièches, Léopard ocellé, etc.) ;
- les risques d'inondation et d'incendie de forêt ;
- les eaux superficielles et les eaux souterraines ;
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols ;
- le paysage ;
- les incidences liées au trafic (émissions de GES, pollution atmosphérique, bruit, sécurité).

Alors que le projet est susceptible d'affecter des milieux naturels à enjeu européen, l'analyse des incidences sur les milieux naturels ne permet pas de caractériser, même sous la forme d'ordres de grandeur, les atteintes potentiellement majeures à ces milieux et aux continuités écologiques, lesquelles sont, de surcroît, cumulées avec celles d'autres projets. Le dossier ne comprend pas d'évaluation complète des incidences sur les sites Natura 2000. Les besoins de compensation ne sont actuellement pas esquissés et le dossier ne présente aucune mesure correspondante. La non-atteinte à l'intégrité des sites Natura 2000 – tout particulièrement la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon – n'est pas démontrée et les atteintes aux espèces protégées ne sont ni justifiées ni compensées.

L'analyse de plusieurs alternatives fait défaut : largeur de la voirie, nombre d'échangeurs, limitation de vitesse. Les raisons des choix de raccordement au nord et au sud devraient être complétées. Le dossier ne précise pas la surface artificialisée par le projet. La création d'un nombre important d'échangeurs risque d'induire, directement et indirectement, un développement important de l'urbanisation à l'image des effets de la RN 106 actuelle. L'Ae recommande de compléter l'analyse et de quantifier de tels effets et de proposer des mesures visant à les maîtriser.

Les lacunes de l'étude de trafic la rendent inexploitable pour l'analyse des incidences qui lui sont liées (congestion, sécurité routière, gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit), tout comme pour l'évaluation socioéconomique. L'Ae recommande de les reprendre de même que l'étude acoustique, selon les méthodes de référence.

L'Ae formule d'autres recommandations concernant le risque d'inondation (modélisation des crues les plus graves), l'intégration paysagère à quelques endroits sensibles (aux extrémités nord et sud) en déclinant de façon concrète les mesures générales, la réduction des expositions au bruit et à la pollution de l'air des maisons les plus exposées et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impérieuses d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. L'Ae devra être saisie d'un dossier repris en profondeur et substantiellement complété. En tout état de cause, elle rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique.



Avis complémentaire

1 Présentation du mémoire en réponse

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

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

1.1 Contexte du projet

L'avis de l'Ae soulignait que « *Ni les travaux successifs des comités d'orientation des infrastructures (2018, 2021), ni la loi d'orientation des mobilités n'y font référence. Le projet a, un temps, été inscrit dans des contrats de plan État-Région, seuls des crédits d'étude y sont actuellement programmés* ».

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

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

1.2 Analyse des réponses apportées aux recommandations de l'Ae

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

Contenu du projet

L'Ae recommande de décrire les caractéristiques de la déviation nord de Nîmes et de la requalification de la RN 106, qui font partie du même projet que le Conîmes.

Le mémoire en réponse indique que « *Toutefois, le Contournement Ouest de Nîmes – sous maîtrise d'ouvrage État – et la Déviation Nord de Nîmes – sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Gard – sont deux projets routiers indépendants dont les fonctionnalités et les objectifs sont propres et distincts entre eux* » et développe des arguments pour le justifier. Il rappelle les objectifs du Conîmes qui sont mentionnés dans le dossier et indique que la déviation nord de Nîmes ne répond pas à ces objectifs. D'autres arguments (maîtres d'ouvrage et calendriers distincts) n'apparaissent pas convaincants aux yeux de l'Ae, cette circonstance étant sans incidence sur la détermination du périmètre du projet². Le mémoire en réponse renvoie l'analyse des incidences cumulées du Conîmes et de la déviation nord de Nîmes au dossier ultérieur de cette déviation.

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

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

Il serait opportun, au cours de l'enquête publique, de clarifier si ceci correspond à la définition du code de l'environnement³ ou, encore, à « l'option de référence »⁴ du référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport annexée à l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014.

² Cf. III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

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

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



Solutions de substitution raisonnables

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

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

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

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

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

Ces éléments ne figurant pas dans l'étude d'impact, le dossier ne permet ni d'informer correctement le public ni de prendre en compte les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ni les dépenses correspondantes dans l'évaluation socioéconomique. Cette analyse vaut pour les incidences du projet, de même que pour le cumul des incidences avec les autres projets existants ou approuvés⁵. Alors qu'au vu de l'importance des incidences du projet sur les milieux naturels, ces dépenses pourraient être élevées, elles ne sont pas prises en compte dans le calcul.

Selon le code de l'environnement :

- L. 122-1-1 III du code de l'environnement : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation* » ;
- R. 122-5 II du code de l'environnement : « *l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : [...] 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :*

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



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

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

Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000

L'Ae avait recommandé de présenter dans le dossier une évaluation complète des incidences du projet sur les sites Natura 2000 potentiellement concernés⁶. Cette recommandation était fondée sur l'absence d'évaluation d'incidences dans le dossier. « L'évaluation simplifiée » présentée conclut à la nécessité de réaliser une évaluation complète, sans la produire.

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

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

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

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic sur la base d'une étude de trafic complétée et d'évaluer l'effet d'une limitation de vitesse plus basse au nord du Conîmes. Le mémoire en réponse ne comporte aucun complément de cette nature, confortant de surcroît l'approche discutable⁷ que l'Ae a déjà soulignée dans son premier avis.

⁶ « Selon la méthode requise par la réglementation, tout particulièrement pour les espèces de la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon dont l'Aigle de Bonelli ».

⁷ « Si la réalisation du projet entraînera des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre en phase chantier comme en phase exploitation par rapport à une situation sans projet, l'incidence sur le changement climatique ne peut être évaluée étant donné les quantités infinitésimales de gaz à effet de serre par rapport aux émissions mondiales ».



Conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation

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

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

2 Conclusion

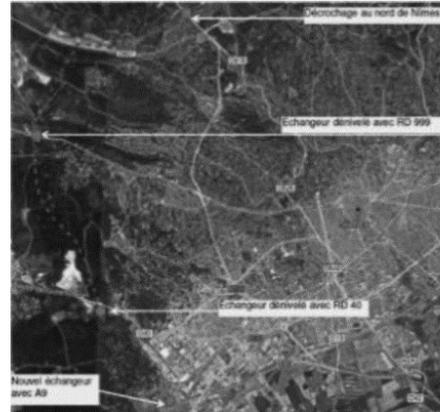
Dans son premier avis, l'Ae concluait que de nombreux éléments manquaient pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur, nécessaires pour pouvoir déroger à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées. Alors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

10. Fiche du COI concernant le CONIMES du 24/02/23

4.16 Contournement de Nîmes (CPER)

La RN 106, qui contourne Nîmes du nord au sud sur 10 km, traverse le tissu urbain qui s'est constitué autour d'elle et supporte des niveaux de trafic élevés (jusqu'à 40 000 veh/j) créant de la congestion malgré un tracé en 2x2 voies sur sa majeure partie. Cet axe relie le pays cévenol (agglomération d'Alès) à l'arc autoroutier méditerranéen. L'objectif de l'agglomération de Nîmes est de réduire la congestion pour réduire l'exposition des riverains aux nuisances (pollution et bruit), améliorer la sécurité routière et libérer de la capacité sur l'axe pour y envisager un TCSP ou des aménagements cyclables.

Le projet consiste à réaliser une déviation de la RN106, à l'ouest de Nîmes, se connectant au sud sur l'autoroute A9. Il s'agit d'une route nouvelle de 12km à 2x2 voies (pour 90 km/h ou 110 km/h) avec 4 échangeurs dénivelés.



Avis COI 2018 : pas d'examen du projet

Le projet est ancien (plus de 20 ans) et soutenu par les principales collectivités locales, dont la communauté d'agglomération de Nîmes (à noter une opposition de Cavairac, commune traversée par le projet). L'enquête publique est prévue en 2023, dans une perspective de mise en service en 2028.

Le coût du projet est de 248 M€^{juin 2021}, en incluant le barreau de liaison RN113 (30 M€), projet complémentaire au projet initial et répondant essentiellement à une demande locale. La participation de l'Etat envisagée est de 27,5% sur le périmètre hors barreau, soit 60 M€ au maximum dans le cadre d'une inscription envisagée au CPER 2023-2027. Aucun accord de financement n'a été formalisé à ce stade avec les collectivités locales, au-delà des financements mis en place pour les études.

Le bilan socioéconomique est réalisé selon les instructions les plus récentes mais présente un modèle de trafic différent de celui préconisé par les guides méthodologiques (hypothèse d'absence de trafic induit, peu d'éléments sur les origines-destinations). Il est positif avec une VAN/€investi de 2,1 et un TRI de 7 %, essentiellement en raison de gains de temps, de confort et d'accidentologie.

L'impact environnemental est très important. L'avis de l'autorité environnementale de 2022 comporte de nombreuses réserves : l'analyse des incidences sur les milieux naturels ne permettrait pas de caractériser, même sous la forme d'ordres de grandeur, les atteintes potentiellement majeures à ces milieux et aux continuités écologiques, lesquelles sont, de surcroît cumulées avec celles d'autres projets (déviation nord de Nîmes sous maîtrise d'ouvrage du département), 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. Pour la ressource en eau, la compatibilité avec le SAGE ne serait pas démontrée.

Le COI constate que ce projet correspond à des enjeux de circulation locale et de desserte de territoires à proximité. En l'absence d'enjeux concernant des échanges de longue distance, et ne s'agissant pas d'un territoire de faible densité isolé, l'Etat serait légitime à ne pas participer au financement des travaux. Il est vraisemblable que les mesures environnementales encore insuffisamment étudiées, conduisent à revoir à la hausse le coût du projet. En tout état de cause, le plafond qui semble avoir été annoncé à 60M€ ne saurait être augmenté. La preuve n'est pas faite aujourd'hui que ce projet, qui présente de nombreux points d'échange, intègre une volonté de compacité urbaine compatible avec les orientations de la politique ZAN ni avec les objectifs de maîtrise de l'autosolisme. Le COI encourage l'Etat et la collectivité à compléter le dossier de DUP en ce sens et à préciser les mesures d'accompagnement et de réaménagement de l'actuelle RN 106. A ce stade, sous réserve des négociations régionales sur le CPER, le projet pourrait être financé à partir du quinquennat 2028-2032 dans le scénario de planification écologique. Il pourrait l'être plus rapidement dans le scénario priorisé aux infrastructures.

11. Courrier DREAL Occitanie du 29/03/23



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Montpellier, le 29/03/2023

Affaire suivie par : François GHIONE
DREAL-Direction Transports/DMORN Est
francois.ghione@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04.34.46.66.84

Objet : Enquête publique projet de contournement ouest de Nîmes

Monsieur le président,

Les enquêtes publiques portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise en compatibilité des PLU et le classement des voies, du projet de Contournement Ouest de Nîmes se sont achevées le 9 mars 2023.

En votre qualité de président de la commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Nîmes, vous nous avez remis votre Procès-Verbal de synthèse des observations concernant ces enquêtes, lors d'une réunion qui s'est tenue le 17 mars 2023 à la DREAL, site de Montpellier.

Celui-ci classe les 1 388 contributions émises lors de ces consultations suivant 10 catégories ; chacune d'entre elles appelant des questions relayées par la Commission d'Enquête. Ces questions, au nombre de 46, sont numérotées de 1 à 46. Notons que la question 7, relevant des interrogations du comité de quartier des hauts de Nîmes se décompose en 5 sous-questions. La Commission d'Enquête conclue son Procès Verbal par ses propres questions au nombre de 6 intitulées de A à F.

La réglementation prévoit que le porteur de projet formalise ses réponses au PV de synthèse dans un délai de 15 jours, soit avant le 1^{er} avril 2023.

Toutefois, compte tenu du nombre important de contributions et de questions issues de l'enquête, un délai supplémentaire est nécessaire pour permettre à mon service de réunir les éléments de réponse pour chacun des interrogations portées au PV de synthèse.

Aussi, je me vois dans l'obligation de solliciter un délai supplémentaire, portant la date de remise du mémoire en réponse au vendredi 7 avril 2023, date limite évoquée ensemble lors de la remise du PV de synthèse.

Monsieur Patrick Leture
115, chemin du Bois des Pins
30 640 Beauvoisin

Cité administrative – 1 rue de la cité administrative
CS 81002 – 31074 TOULOUSE cedex 9
Tél 05 61 58 50 00

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

520 Allée de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 2
Tél 04 34 46 64 00

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.

Mon service prendra contact avec l'Autorité Organisatrice de l'enquête (la Préfecture du Gard) afin de lui présenter cette nécessité afin que le recours à ce délai vienne abonder votre délai global de remise d'avis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Directeur régional,
Le directeur adjoint des Transports



Signature numérique de
Christophe GAMET
Date : 2023.03.29
09:12:06 +02'00'

Christophe GAMET

12. Courrier commission vers Mme la préfète du Gard le 31/03/23

Préfecture du Gard
2 Rue Guillemette, 30000 Nîmes

Nîmes le vendredi 31 mars 2023

Madame la Préfète,

Nous avons été chargé par le Président du Tribunal Administratif de Nîmes le 2 septembre 2022 d'une enquête publique relative à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement Ouest de Nîmes, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des communes de Nîmes, de Caveirac et de Milhaud ainsi que le classement des voies.

L'enquête s'est déroulée du 6 février au 9 mars 2023 conformément à votre arrêté préfectoral du 28 décembre 2022.

Le procès-verbal de synthèse a été remis et commenté sous huitaine au maître d'ouvrage, la DREAL Occitanie, le vendredi 17 mars en matinée à Montpellier conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement. Cet article prévoit aussi que le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

La commission a reçu un courrier de la DREAL Occitanie le 29 mars 2023, en pièce jointe, demandant un délai supplémentaire jusqu'au vendredi 7 avril 2023 compte tenu du nombre important (1388) de contributions à traiter.

En respectant les dispositions de l'article L123-15 du code de l'environnement, la commission d'enquête devrait rendre son rapport et ses conclusions motivées avant le dimanche 9 avril.

Ce délai ne pouvant être tenu compte tenu du temps nécessaire pour étudier le mémoire en réponse du MO, la commission demande un report du délai à la date du vendredi 21 avril 2023.

Nous sommes bien entendu à votre disposition et à celle de vos collaborateurs.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame la Préfète, l'expression de notre haute considération.

Pour la commission d'enquête, le président, Patrick Leture



Copie pour information à M. le Président du Tribunal Administratif de Nîmes.

13. Lettre de Mme la Préfète 03/04/23



Direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination
Service des élections, de la réglementation générale
et de l'environnement
Bureau de la réglementation générale et de l'environnement

Affaire suivie par Claude COMBEMALE

NÎMES, le - 3 AVR. 2023

Téléphone : 04.66.36.42.80
Courriel : claudc.combemale@gard.gouv.fr

Monsieur,

Par lettre du 31 mars dernier, vous avez sollicité un délai supplémentaire pour remettre le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête que vous présidez, dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réalisation du contournement ouest de Nîmes (CONIMES).

Cette faculté est mentionnée au premier alinéa de l'article L. 123-15 du code de l'environnement et rappelée à l'article 9 de mon arrêté n° 30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 portant ouverture de cette enquête publique.

Votre demande est notamment motivée par le courrier que vous a adressé le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie, le 29 mars dernier, dans lequel il sollicite également un délai afin de réunir les éléments de réponse pour chacune des interrogations portées au procès-verbal de synthèse que vous lui avez communiqué le 17 mars 2023, liées au nombre important de contributions et de questions issues de l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête auraient dû être remis en préfecture le 9 avril prochain, au plus tard.

J'ai l'honneur de vous informer que compte tenu des raisons invoquées, et après avis du directeur de la DREAL Occitanie, je vous donne mon accord à l'octroi du délai supplémentaire sollicité, soit jusqu'au vendredi 21 avril 2023.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous

La préfète,

Marie-Françoise LECOLLON

Monsieur Patrick LETURE
115 Chemin du Bois des Pins
30640 BEAUVOISIN

14. Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage reçu le 07/04/23



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Toulouse, le

- 6 AVR. 2023

Affaire suivie par : François GHIONE
DREAL-Direction Transports/DMORN Est
francois.ghione@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04.34.46.66.84

à
Monsieur le Président
de la commission d'enquête
du projet de
contournement ouest de Nîmes

Objet : Enquête publique projet de contournement ouest de Nîmes -
Réponses du Maître d'Ouvrage au procès-verbal de synthèse des
contributions du public

Monsieur le président,

Les enquêtes publiques portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise en compatibilité des PLU et le classement en route express, du projet de Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) se sont achevées le 9 mars 2023.

Par courrier en date du 17 mars 2023, vous m'avez remis votre Procès-Verbal de synthèse des observations recueillies dans le cadre de l'enquête préalable à la DUP.

Conformément à l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, vous trouverez ci-joint le mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse dans lequel mes services se sont attachés à répondre aux 46 questions synthétisées par la commission d'enquête, complétées par 6 questions formulées par celle-ci.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement d'Occitanie

Patrick BERG

Monsieur Patrick Leture
115, chemin du Bois des Pins
30 640 Beauvoisin

Copie : Madame la préfète du Gard

Cité administrative – 1 rue de la cité administrative
CS 81002 – 31074 TOULOUSE cedex 9
Tél 05 61 58 50 00

www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

520 Allée de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 2
Tél 04 34 46 64 00



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Contournement Ouest de Nîmes

**Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au PV de
synthèse de la commission d'enquête
Enquête Publique conjointe**

Utilité Publique

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Classement de la future voirie en route express

Avant-propos :

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) s'inscrit sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud, il s'insère entre la RN106 sur Nîmes au Nord et la RN113 sur Milhaud au Sud :

- Au niveau de la RN106, le contournement ouest de Nîmes s'insère au même niveau que le projet de déviation Nord de Nîmes (DNN) à proximité du camp des Garrigues et de l'insertion de la RD907 sur la RN106, au Nord des zones urbanisées de la ville de Nîmes.
- Le contournement ouest de Nîmes s'insère sur l'autoroute A9 au Nord de la commune de Milhaud, incluant une nouvelle gare de péage.
- Le projet inclut un barreau de liaison entre le raccordement du contournement ouest de Nîmes sur l'A9 et la RN113 à proximité de la zone industrielle de Nîmes, et en amont du giratoire de la RN113 avec la route de Nîmes.

Le tracé du projet longe les limites Ouest de la commune de Nîmes entre la RN106 au nord et l'Autoroute A9 au sud, créant entre ces deux voies, une nouvelle voie parallèle à la RN106 actuelle située dans le centre-ville de Nîmes. Du Nord au Sud, les routes départementales 907, 999 et 40 ainsi que l'autoroute A9 sont interceptées par ce nouveau tracé.

La mise en place du contournement ouest de Nîmes s'inscrit dans une démarche globale de restructuration du réseau de transport de la métropole de Nîmes, qui aura des effets sur l'ensemble du département du Gard.

L'objectif principal du projet est le désengorgement de la RN106 dans la zone urbaine de Nîmes afin de :

- Mieux organiser les déplacements à l'échelle du sillon gardois en :
 - améliorant la lisibilité des infrastructures, la fonctionnalité, la sécurité et la facilité des échanges ;
 - les échanges Nîmes-Alès au sein du département ;
 - l'ensemble des échanges au sein de l'agglomération Nimoise.
- Favorisant les projets de développement urbains (organisation des entrées d'agglomération),

- Améliorant la desserte des pôles et équipements à vocation régionale (CHU - hôpital Carêmeau),
- Assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité :
 - Étude à l'échelle de l'ensemble du réseau routier au niveau Nimois : Contournement Ouest, rocade Nord, requalification de la RD40 et du boulevard Ouest...
 - Prise en compte des axes TER Alès-Nîmes, LGV Nîmes-Montpellier, lignes TC urbains avec accessibilité aux pôles d'échanges multimodaux.
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la N106 (Boulevard Ouest), en requalifiant l'itinéraire actuel :
 - Le report du trafic de transit et notamment des poids lourds sur la RN106 dans le centre-ville de Nîmes permettra une requalification en faveur des transports collectifs et des modes doux de l'axe actuel,
 - Ce report s'accompagnera d'une diminution des nuisances pour les riverains, notamment sonores.

Les caractéristiques principales de cette infrastructure sont :

- Profil à 2x2 voies,
- Vitesse de référence à 110 km/h au nord de l'échangeur avec la RD40,
- Terminaison de l'infrastructure au sud de l'échangeur avec la RD40 A9 et barreau vers la RN113,
- Linéaire de 12 km environ,
- Statut de Route express,
- Aucun accès direct,
- Échangeurs dénivelés.

Le Contournement Ouest de Nîmes comprendra 5 points d'échanges :

- Un échange avec la RN106 au nord de Nîmes. Cet échangeur assurera également les possibilités de liaison vers le projet de Déviation Nord de Nîmes mené par le Conseil Départemental du Gard. Le mouvement Alès - Nîmes est assuré par dénivelation.
- Un échangeur dénivelé avec la RD999 (route de Sauve),
- Un échangeur dénivelé avec la RD40 (route de Sommières),
- Un échangeur dénivelé avec l'A9 (nouveau diffuseur autoroutier sur l'A9),

- Un barreau et un échange avec la RNT13 à l'est de Milhaud.
- Le projet s'étend sur les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud. Deux gares de péage (1 gare en entrée sur autoroute et 1 gare de sortie de l'autoroute) se situent entre l'échangeur avec la RD40 (E2 sud) et le diffuseur avec l'autoroute A9.
- Le projet comprend :
- Les ouvrages d'art permettant le passage des voiries existantes avec prise en compte de voies de Transports en Commun en site propre, de voies ferrées, des cours d'eau, d'une future voie verte, ainsi que des passages faune,
 - Les ouvrages hydrauliques nécessaires à l'assainissement des plateformes routières créées notamment des dispositifs de collecte et des bassins,
 - Les rétablissements de communications, dont les pistes DFCI,
 - Des dispositifs de protection acoustique.

Il est compatible avec la circulation de convois exceptionnels.

Introduction :

La DREAL Occitanie assure, pour le compte de l'État, la Maîtrise d'Ouvrage du projet de contournement Ouest de Nîmes.

A ce titre, elle a choisi de procéder à une enquête publique conjointe concernant :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement ouest de Nîmes sur les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac,
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- Le classement de la future voirie en route express.

Les modalités de cette enquête ont été fixées par arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022. Celle-ci s'est déroulée du 6 février 2023 à 9 heures au 9 mars 2023 à 17 heures, soit une durée de 32 jours consécutifs.

La commission d'enquête est composée :

- de son président :
 - Monsieur Patrick LETURE, officier de la marine Nationale, en retraite
- de ses membres titulaires :
 - Madame Hélène DUBOIS DE MONTREYNAUD, consultante en ingénierie culturelle, en retraite
 - Monsieur Philippe GRALLHE, officier de la Gendarmerie Nationale, en retraite.

L'enquête publique a été l'occasion de l'expression de contributions de la part du public 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 représentant environ 300 personnes.

Le site web a comptabilisé 13 358 visites pendant les 32 jours d'enquête, reflétant l'intérêt de cette enquête pour le public. De nombreux documents (4 233) ont également été téléchargés à partir du dossier électronique mis à la disposition du public sur le site Internet de l'enquête. La commission d'enquête a noté 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 BR_L 1362 s'adresse à une autre Enquête Publique se déroulant à la même période.

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, ...). L'accueil dans les mairies et l'ambiance générale ont été satisfaisants.

La répartition des 1388 contributions reçues est la suivante :

- RD : 1217 directement sur le Registre Dématérialisé ;
- C : 11 sous forme de courriers reçus en mairies ;
- NMS : 26 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Nîmes ;
- MLD : 44 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Milhaud ;
- CVC : 53 reçus sur le registre papier mis en place à la mairie de Caveirac ;
- Mél : 37 courriers reçus sur le registre dématérialisé.

La totalité des contributions portait sur l'utilité publique du projet. A la marge, quelques mentions sont apparues concernant les mises en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) et le classement de la voirie.

La répartition des 1 388 contributions est la suivante :

- **Avis favorable au projet** : 358 contributions (25.8%) dont 170 anonymes (47.5%)
- **Avis défavorable au projet** : 836 contributions (60.1%) dont 226 anonymes (27%)
- Les autres contributions, 194 au total, ne se prononcent pas franchement pour ou contre le projet dans son ensemble.

En synthèse, notons que les thématiques le plus couramment interrogées et les réponses apportées qui sont développées dans le corps du présent document sont les suivantes :

- L'impact écologique – risque – patrimoine – optimisation du projet ;

Le Maître d'Ouvrage indique outre les mesures d'évitement déjà prises en compte dans le tracé retenu et présentées au public dans le dossier d'enquête, les aménagements qu'il prévoit de mettre en place pour réduire et compenser les impacts résiduels induits par ce nouveau tracé.

Par ailleurs le Maître d'ouvrage précise que ce sera lors des études de conception, qui interviendront après la déclaration d'utilité publique du projet, que certaines optimisations du projet sont encore à rechercher afin de prendre en compte au mieux l'ensemble des contraintes, des risques et des observations du public. Ainsi le projet sera affiné au stade des études de conception détaillée. Dans ce cadre de nouvelles études environnementales seront notamment réalisées nécessaires à l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale (Loi sur l'eau et dérogation aux espèces protégées) qui donnera lieu à une nouvelle enquête publique qui permettra au public d'émettre son avis sur la base d'un dossier d'étude affiné. Ces études permettront de définir très précisément les mesures d'accompagnement et de compensation et les modalités de mise en œuvre sur site.

Une enquête parcellaire sera également menée permettant de définir, à l'échelle de la parcelle, les impacts fonciers du projet sur les propriétés concernées par l'emprise. Les études de conception détaillée permettront d'affiner le projet et de réduire l'emprise du projet afin de limiter les acquisitions foncières aux terrains strictement nécessaires à la réalisation du projet.

- L'impact sur le cadre de vie :

Le Maître d'Ouvrage souligne l'avantage d'un aménagement d'une nouvelle voirie adaptée au trafic pour limiter les impacts sur les zones urbaines traversées par la RN106 actuelle et rappelle les effets positifs de l'aménagement en comparaison avec un « scénario de référence » correspondant à l'état futur, sans projet de contournement ouest de Nîmes,

A l'issue de cette enquête, la commission d'enquête, a remis son procès-verbal de synthèse des avis du public à la DREAL Occitanie le 17 mars 2023.

Le traitement par thèmes aborde les sujets suivants :

- Trafic ;
- Alternatives au projet ;
- Ouvrages d'art avec le giratoire E2 sud (zone Saint Césaire) et le barreau sud (giratoire contournement ouest de Nîmes sur Milhaud) ;
- Urbanisation et valeur foncière ;
- Information/communication ;
- Nuisances et qualité de vie ;
- Economie/Coût ;
- Environnement ;
- Risques : incendies, hydraulique ;
- Patrimoine.

Au final, la commission d'enquête a formulé 46 questions (numéroté de 1 à 46) issues des contributions du public, complétées par 6 questions de la commission d'enquête (numéroté de A à F).

Plusieurs collectifs ont demandé la prolongation de l'enquête publique et parfois même une réunion publique avec le maître d'ouvrage : ASPIC, Caveirac Vaunage, le Comité de quartier des Dixmes Carreau de Lanes, Nîmes en transition, Citoyens pour le climat – Nîmes, Caveirac Bike Club, les shifters, Zerenchia, les amis de la Terre du pays vignonais, Saint Hilaire durable, ARBRES, Agir pour la Crau, Collectif pour la défense du bois de Lens.

La commission n'a pas donné suite, considérant que l'information sur les tenants et aboutissants du projet avait été suffisamment diffusée par les médias et lors des diverses manifestations et réunions associatives organisées avant et pendant l'enquête publique.

Dans le présent mémoire en réponse, tel que défini dans l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage s'attache à répondre aux 52 questions formulées par la commission d'enquête dans son Procès-Verbal de synthèse.
Afin de faciliter sa lecture, le Maître d'Ouvrage a classé ses réponses suivant le même plan que celui utilisé par la commission d'enquête dans son Procès-Verbal.

qui aggraverait notamment la congestion du trafic sur la RN106 déjà constatée actuellement et des nuisances sur le cadre de vie dans un secteur fortement urbanisé.

En outre, le contournement ouest de Nîmes permet de libérer une partie de la plate-forme de la RN106 actuelle dans la traversée urbaine nîmoise. Une fois désengorgée du trafic de transit, la RN106 a vocation à être ensuite requalifiée par la collectivité pour favoriser notamment la mise en place de modes doux et transports en commun.

Ainsi une alternative au projet consistant en un aménagement routier de l'actuelle RN106 ne répond pas aux objectifs du contournement ouest de Nîmes.

- Le coût et financement du projet :

Le Maître d'Ouvrage rappelle les hypothèses du chiffrage du coût, en particulier concernant les aléas de construction.

Il indique que le financement du contournement Ouest de Nîmes fera l'objet d'un co-financement entre l'État, la Région Occitanie, le Département du Gard et le pôle métropolitain Nîmes-Aliès, dans le cadre des futures contractualisations régionales sur les infrastructures de transports. Le raccordement au sud de l'échangeur E2 sud entre ce nouvel échangeur du contournement ouest de Nîmes et l'autoroute A9 (y compris barrière de péage) sera quant à lui réalisé par Vinci Autoroutes et financé dans le cadre du contrat de plan autoroutier.

Première partie : synthèse des observations du public.....	8
CHAPITRE 1 : TRAFIC.....	8
CHAPITRE 2 : ALTERNATIVES AU PROJET.....	12
CHAPITRE 3 : OUVRAGES D'ART.....	17
CHAPITRE 4 : URBANISATION / VALEUR FONCIÈRE.....	19
CHAPITRE 5 : INFORMATION / COMMUNICATION.....	23
CHAPITRE 6 : NUISANCES / QUALITÉ DE VIE.....	28
CHAPITRE 7 : ÉCONOMIE / COÛT.....	35
CHAPITRE 8 : ENVIRONNEMENT.....	39
CHAPITRE 9 : RISQUES.....	43
CHAPITRE 10 : PATRIMOINE.....	46
Deuxième partie : Questions de la commission d'Enquête.....	48

Première partie : synthèse des observations du public

CHAPITRE 1 : TRAFIC

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

Ces contributions se répartissent de la façon suivante :

- 191 contributions concernant le trafic sont favorables au projet soit 45,9% des 416 observations.

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 surcharge 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.

- 202 contributions concernant le trafic sont défavorables au projet soit 48,6%

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 parait 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 contournement ouest de Nîmes 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 (scenario 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 RN 113 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'usagers 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.

<p>impact plus que positif sur la diminution du trafic en Vaunage (moins 6000 véhicules).</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p> <p>Restructuration des réseaux routiers existants (Croquis disponibles page 50 et suivantes)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 : <ul style="list-style-type: none"> • Restructuration du carrefour Chemin du Mas de Lauze / RN 106.

CHAPITRE 2 : ALTERNATIVES AU PROJET

<p>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.</p> <p>Pour introduire ce thème, deux phrases relevées dans la contribution 778 résumant 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. »</p> <p>A.I- Propositions de Caveirac Vaunage (1040)</p> <p>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 contournement ouest de Nîmes reçues tout au long de l'enquête se réfèrent aux propositions présentées ci-dessous.</p> <p>Solutions alternatives</p> <p>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 contournement ouest de Nîmes :</p> <p>Diversifier les offres de déplacement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
--

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

Mémoire en réponse de la Maitrise d'ouvrage – mars 2023

12/50

<ul style="list-style-type: none"> • Passage souterrain au giratoire de l'avenue Kennedy et RN106 dit « rond-point du CHU ». • Passage aérien au giratoire « Kilomètre delta » accès autoroutier. <p>B/- 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, feu dans certains 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes 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</p>	<p>(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 Campianier 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 Dayan). Rajouter au péage de la sortie 25 une voie télépéage « 30 km/h ». Proposition n°2 : solution hybride entre le contournement ouest de Nîmes Finaliser les aménagements de la RN106 et créer le barreau A9/RD40.</p> <p>C/- Synthèse des autres alternatives au contournement ouest de Nîmes 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 étages associés à des tram-bus à l'entrée de</p>
---	---

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

Mémoire en réponse de la Maitrise d'ouvrage – mars 2023

13/50

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.
DJ- Alternatives au tracé - variantes nord contournement ouest de Nîmes (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).

Contournement Ouest de Nîmes
 Observations émises pendant les enquêtes publiques

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.
E/- 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 contournement ouest de Nîmes 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 RN 106 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.

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

14/50

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 cherchez-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 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).

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

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,

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

15/50

les aménagements qui ont vocation à être réalisés dans chaque région et les modalités de financements envisagés pour chaque projet. Les négociations du CPER permettent donc de déterminer la part de l'Etat 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'Etat 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'Etat 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.

CHAPITRE 3 : OUVRAGES D'ART

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

AI- 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 contournement ouest de Nîmes avec la RD40. Le tracé proposé n'impacte pas les 2 bassins de Canteperdrix. 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.

BJ- BARREAU SUD : Giratoire contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes 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 RN 113 avec le barreau de liaison, échange avec la RD 40.

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.

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

18/50

CHAPITRE 4 : URBANISATION / VALEUR FONCIÈRE

114 contributions soit 8,2% du total.

A/- 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, notamment ouest de Nîmes. 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 contournement ouest de Nîmes 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'habitats 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 Védélin) 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, JECI 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).

B/- Crainte de la perte de valeur de leurs biens

Du côté des entreprises, les perspectives d'expropriation sont mentionnées dans le chapitre « Economie/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 contournement ouest de Nîmes.

Mas de Ponge (1167/621/43) 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 B7et 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.

Contournement Ouest de Nîmes

Observations émises pendant les enquêtes publiques

Mémoire en réponse de la Maitrise d'ouvrage – mars 2023

19/50

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.

C/- 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 double 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 ?

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

M. Thomas Mark (317, 174, 393), parcelles 372, 371, 412 au chemin des garrigues, lieu-dit le Four à chaud : 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 Gerlaldes (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 contournement ouest de Nîmes 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.

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

20/50

La présence d'une bande d'étude dans les documents d'urbanisme, consultables par le public, permettrait 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 contournement ouest de Nîmes ?

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 sur la valeur de 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.

*Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques*

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.

CHAPITRE 5 : INFORMATION / COMMUNICATION

56 contributions soit 4%

A/ 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes, 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).

B/ 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).

C/- 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).

D/- 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 éloquent, 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 contournement ouest de Nîmes 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 habitants 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 de contournement ouest de Nîmes.
Enfin, nombreux sont les contributeurs qui déplorent que seul le scénario contournement ouest de Nîmes 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.

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 RD 40 et RN 113 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 RN 113 est apparue

comme l'aménagement le moins impactant sur le plan environnemental, paysager et foncier, et le plus efficient pour assurer la liaison RD 40 – RN 113 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 RN 113 sont exposés en réponse à la question 18 supra.

Par ailleurs, dans le cadre de la concertation inter-services 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 recouru 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 clés du projet.

C'est ainsi qu'en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité Publique, une phase dite de « concertation inter-services » 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.

*Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques*

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.

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

27/50

CHAPITRE 6 : NUISANCES / QUALITÉ DE VIE

431 contributions soit 31%.

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 contournement ouest de Nîmes constitue le principal souci pour la grande majorité des contributeurs et les nuisances attendues les amènent à s'opposer au tracé du contournement ouest de Nîmes.

A/- 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 (Villeverte, 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 contournement ouest de Nîmes/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 (1059). 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 contournement ouest de Nîmes s'ils

avaient l'assurance que les ouvrages anti-bruit soient effectivement réalisés.

B/- 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 contournement ouest de Nîmes 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 + 1820 T de CO₂. En 2028, 40000 voitures/jour = 56000 T 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 mobilités douces dans la perspective de la réduction des pollutions atmosphériques afin de diminuer l'impact sur le réchauffement climatique.

C/- 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-

cicatisation 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.

D/- Quelques avis des collectifs

(1167) Les associations et collectifs : Saint-Hilaire-Durable, Vézénobres en Transition, Contre la Déviation de St-Christol, JECI agglô d'Alès, Environnement Brignon, 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 contournement ouest de Nîmes 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 soulévé 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 contournement ouest de Nîmes.

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

E/- 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 inclus 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

Mémoire en réponse de la Maitrise d'ouvrage – mars 2023

29/50

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 contournement ouest de Nîmes et la stratégie bas carbone.

F/- 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 contournement ouest de Nîmes leur apporterait une bien meilleure qualité de vie personnelle et professionnelle. (1027) Le contournement ouest de Nîmes 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 RN 106 attendent depuis des années la bouffée d'air que leur apporterait le contournement ouest de Nîmes. 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 contournement ouest de Nîmes 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 RN 106, 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 Nimois 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 contournement ouest de Nîmes 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 Careneau et le giratoire KM delta, ils considèrent que la pollution serait limitée par une meilleure fluidité de la circulation par le contournement ouest de Nîmes. 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

*Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques*

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

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

31/50

impacts sur le milieu naturel. Le rapprochement du contournement ouest de la RD 907 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.

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

*Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques*

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

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

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 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 %
Contre 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

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

contexte de changements importants pour la société permettant l'atteinte des objectifs de lutte contre le changement climatique.

Question 31 : Pourquoi ne pas faire démarquer le barreau de la RN113 sur le rond-point actuel afin d'éviter aux Milhaudois 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 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, la demande de déplacement du raccordement à la RN 113 sera à nouveau expertisée et les dispositifs de protection phonique seront ajustés au projet final pour assurer le niveau de protection réglementaire.

CHAPITRE 7 : ÉCONOMIE / COÛT

360 contributions soit 26% du total + une pétition comprenant 273 signatures soit 34%

A/- Un atout pour le développement économique régional

Le contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes 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 NÎMES/ALES et cela ne peut qu'amener une nouvelle synergie entre les deux villes, l'économie de la ville de NÎMES 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 contournement ouest de Nîmes 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).

B/- 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes, 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 contournement ouest de Nîmes 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).

C/- 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes est un investissement déraisonnable, le prix d'une ligne de tram ou de plusieurs BHNS.

D/- 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 alsacienne 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 fait 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 contournement ouest de Nîmes sont, ... très largement inférieurs à ses inconvénients, prenant en considération l'ensemble des intérêts publics et privés.

E/- 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).

F/- 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 contournement ouest de Nîmes. 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).

G/- 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 apparait 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 contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes ?

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 RN 113, 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 RN 113).

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 RN 113-Echangeur E2Sud a été évaluée autour de 30 M€, par comparaison des projets avec ou sans barreau.

Question 34 : Quel impact financier aura le contournement ouest de Nîmes 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 contournement ouest de Nîmes compte tenu des annonces gouvernementales récentes remettant en cause le développement du réseau routier national ?

Réponse de la Maitrise 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'Etat 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.

CHAPITRE 8 : 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%)
 - 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.

A/- Les contributions défavorables

La plupart de ces contributions est axée sur la **destruction de la garrigue** par le projet du contournement ouest de Nîmes 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 irréversibles 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 cet 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'Archevope frelon,*

l'Orchis pourpre, le Ciste, les chênes verts du Vallon, les airbousiers, 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 Vaunage. 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, Lézard 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.

B/- Les contributions favorables

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

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 recouru à des phases de concertations itératives associant l'ensemble des parties intéressées.

Ainsi l'ensemble des Personnes Publiques associées (représentants déconcentrés de l'Etat, 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 clés du projet.

C'est ainsi qu'en amont de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité Publique, une phase dite de « concertation inter-services » 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.

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).

C/- Les autres contributions sur l'environnement

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.

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Question 38: Quelles sont les mesures prises pour permettre à la petite faune (crapaud, serpent, etc.) de traverser le contournement ouest de Nîmes ?</p>	<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :</p> <p>L'ensemble de l'étude environnementale a été menée en application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser.</p> <p>La conception du projet intègre donc des mesures de réduction des impacts sur les milieux naturels.</p> <p>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.</p> <p>Ceux-ci sont de deux types : passages à faune dédiés et passages mutualisés avec un ouvrage hydraulique.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ces dispositifs seront plus précisément implantés dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera mis à l'enquête publique.</p>
---	---	--

<p>Concernant l'avis du COI :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le rapport du COI est un document public consultable par tous. Il n'a donc pas à être versé à l'enquête publique.</p> <p>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.</p>	<p>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 ?</p>	<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :</p> <p>L'ensemble de l'étude environnementale a été menée en application de la démarche Éviter, Réduire, Compenser.</p> <p>La conception du projet intègre donc des mesures de réduction des impacts sur les milieux naturels.</p> <p>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.</p> <p>Ceux-ci sont de deux types : passages à faune dédiés et passages mutualisés avec un ouvrage hydraulique.</p> <p>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.</p>
---	--	---

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

Mémoire en réponse de la Maîtrise d'ouvrage – mars 2023

41/50

Question 40: Comment comptez-vous organiser la gestion des délaisés ? 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 délaisés 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.

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.

CHAPITRE 9 : RISQUES

Le total des deux volets étudiés, incendie et hydraulique, représente 116 observations soit 8,4% du total des contributions.

A/- Risque Incendie

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 débütent 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 axes 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 contournement ouest de Nîmes 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 Alpes 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 contournement ouest de Nîmes : (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.

B/- Risque Hydraulique

Le risque hydraulique comprend 67 contributions soit 4,8%.

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.

<p>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 inter-services.</p>	<p>Question 42: (1008) Une modification du relief bouleversera-t-elle la topographie des collines et donc le ruissellement des eaux de pluie ?</p>
<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage:</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>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.</p> <p>L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.</p> <p>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.</p>

<p>La FNE dans son argumentaire (1274) rappelle l'impact du contournement ouest de Nîmes sur la ressource en eau et inondation (§2.5).</p> <p>L'artificialisation des sols risque d'aggraver les phénomènes actuels d'inondations.</p> <p>(521) Cette nouvelle artificialisation par la construction du contournement ouest de Nîmes 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 violentes 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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>Questions 41: (385) Pourquoi ne pas rétablir le DFCI B94 ?</p>
<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage:</p> <p>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</p>	<p>Contournement Ouest de Nîmes Observations émises pendant les enquêtes publiques</p>

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.

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 :

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 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 ;

CHAPITRE 10 : PATRIMOINE

Cette thématique Patrimoine a rassemblé 50 contributions, soit 3,6% du total des contributions.

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 carrières 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 afférant.

(334-405) *Président de l'association Pierre Sèche et garrigue nous travaillons depuis 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 défiguré 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. Evocation 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.*

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

- 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.

Deuxième partie : Questions de la commission d'Enquête

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. 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 ERTO 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

Contournement Ouest de Nîmes
Observations émises pendant les enquêtes publiques

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 été 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'existerait 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 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

<p>projet Porte Ouest.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Questions 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 ?</p> <p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :</p> <p>La Maîtrise d'ouvrage ne dispose pas d'un retour d'expérience formel sur cette question.</p> <p>Aux dires de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranéenne, exploitant de la RN 106 hors agglomération, aucune détérioration de la situation n'est à déplorer.</p>
<p>Questions 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'Etat ?</p>	<p>Questions D.: Quelles sont les raisons pour lesquelles le giratoire actuel sur la RN 113, au sud-est de Milhaud, n'est pas entièrement dans la bande d'étude DUP ?</p>
<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	<p>Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage :</p> <p>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.</p> <p>L'emplacement réservé est réduit au maximum en fonction de la connaissance du projet au moment de la démarche.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Questions 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
- 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 majeurs 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.

Question F : Comment accepter un « pincement » de l'actuelle RN106 dans le scénario sans contournement ouest de Nîmes 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.