

DÉPARTEMENT 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

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

TITRE I - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES	5
1. GÉNÉRALITÉS	5
1.1 PRÉAMBULE	5
1.2 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET CONIMES	6
1.3 OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE	7
1.3.1. L'enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES.....	7
1.3.2. La mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac	7
1.3.3. Le classement des voies.....	7
1.4 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE	8
1.5 CONCERTATION PRÉALABLE	9
1.5.1. Avec le public.....	9
1.5.2. La consultation des collectivités	10
1.5.2.1. La Région Occitanie – lettre du 24 janvier 2022.....	10
1.5.2.2. Conseil Département du Gard – lettre du 24 janvier 2022	10
1.5.2.3. Nîmes Métropole – délibération du conseil communautaire du 31/01/22	11
1.5.2.4. Alès Agglo – lettre du 17 février 2022.....	11
1.5.2.5. Commune de Nîmes – lettre du 5 janvier 2022	11
1.5.2.6. Commune de Milhaud – délibération du CM le 27 janvier 2022	11
1.5.2.7. Commune de Caveirac – délibération du CM du 21 janvier 2022.....	12
1.5.3. Avis de la CDPÉNAF – Lettre du service économique agricole du 13/10/22.....	12
1.5.4. Avis de l'Autorité environnementale.....	13
1.5.4.1. Premier avis du 21/07/22	13
1.5.4.2. Avis complémentaire de l'Ae 23/02/23	14
1.6 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	15
1.7 ANALYSE DES OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUÊTE	17
1.7.1. Expression des élus.....	17
1.7.2. Avis des associations et comités de quartier	18
1.7.3. Avis du public.....	22
1.7.3.1. Concernant le trafic.....	22
1.7.3.2. Concernant les alternatives au projet.....	23
1.7.3.3. Concernant les échangeurs E2 sud et avec la RN113.....	24
1.7.3.4. Concernant l'urbanisation et la valeur foncière.....	25
1.7.3.5. Concernant les nuisances et la qualité de vie	26
1.7.3.6. Concernant l'économie du projet	27
1.7.3.7. Concernant l'environnement	28
1.7.3.8. Concernant les risques	29
1.7.3.9. Concernant le patrimoine	30
2. CONCLUSIONS MOTIVÉES	31
2.1 ANALYSE BILANCIELLE	31
2.1.1. L'intérêt général du projet.....	31
2.1.1.1. Les avis recueillis.....	31
2.1.1.2. L'intérêt du projet pour le territoire	31
2.1.2. Atteinte à la propriété privée et aux intérêts privés.....	32
2.1.3. Coût environnemental.....	33
2.1.4. Les inconvénients d'ordre social.....	34
2.1.5. L'effet sur la santé publique	34
2.1.6. Coût financier	35

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.

2.1.7.	Compatibilité avec les documents d'urbanisme	35
2.1.8.	Statut de voie express	36
2.2	CONCLUSION GENERALE	36
2.2.1.	Avantages inconvénients du projet	36
2.2.2.	Recommandations	36
2.2.3.	Réserves.....	37
2.2.3.1.	L'échangeur E2sud	37
2.2.3.2.	Giratoire entre le barreau et la RN113.....	38
3.	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	38
TITRE II - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE NÎMES. 40		
1.	OBJECTIFS DU PROJET	40
2.	CONCLUSIONS MOTIVÉES	40
2.1	ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	40
2.1.1.	Cartes du tracé et bande d'étude	40
2.1.2.	L'habitat informel	41
2.1.3.	Incidence Natura 2000.....	41
2.1.4.	Evaluation des impacts	42
2.2	BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	42
2.2.1.	Participation du public.....	42
2.2.2.	Analyse de la compatibilité.....	42
2.2.3.	Recommandations	42
3.	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	43
TITRE III - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE MILHAUD 45		
1.	OBJECTIFS DU PROJET	45
2.	CONCLUSIONS MOTIVÉES	45
2.1	ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	45
2.1.1.	Giratoire CONIMES sur la RN113	45
2.1.2.	L'habitat informel	46
2.1.3.	Incidence Natura 2000.....	46
2.1.4.	Zone inondable	46
2.1.5.	Evaluation des impacts	47
2.2	BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	47
2.2.1.	Participation du public.....	47
2.2.2.	Analyse de la compatibilité.....	47
2.2.3.	Recommandation	48
3.	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	48
TITRE IV - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNES DE CAVEIRAC 50		
1.	OBJECTIFS DU PROJET	50
2.	CONCLUSIONS MOTIVÉES	50
2.1	ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	50
2.1.1.	Réunion des PPA.....	50
2.1.2.	L'habitat informel	50
2.1.3.	Incidence Natura 2000.....	51
2.1.4.	Evaluation des impacts	51
2.2	BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	51
2.2.1.	Participation du public.....	51

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.

2.2.2. Analyse de la compatibilité.....	51
2.2.3. Recommandations.....	52
3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	52
TITRE V - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LE CLASSEMENT DES VOIES	54
1. OBJECTIF DU PROJET	54
2. CONCLUSIONS MOTIVÉES	54
2.1 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE	54
2.2 BILAN SUR LE CLASSEMENT DES VOIES	54
3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	55

TITRE I - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 PRÉAMBULE

Le projet de voirie du Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) s'inscrit sur la commune de Nîmes au nord, Caveirac au centre et Milhaud au sud. Cette 2 x 2 voies partant du nord de Nîmes sur la RN106 doit relier un échangeur sur l'A9 au sud ; elle est complétée par un barreau jusqu'à la RN113 pour les dessertes locales de l'ouest de Nîmes. L'État est le Maître d'Ouvrage de ce projet, représenté localement par la DREAL Occitanie. Cette infrastructure est destinée à désaturer et requalifier la RN106 au droit de Nîmes (boulevard ouest de Nîmes sur 7 km) qui actuellement génère des dysfonctionnements et des nuisances.

Le CONIMES vise des objectifs multiples :

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

Les études et décisions antérieures à cette enquête publique sont :

- **7 juillet 1999** : arrêté ministériel inscrivant au dossier de voirie d'agglomération le projet de contournement Ouest de Nîmes. Le DVA est le précurseur des actuels Plans de Déplacement des mobilités (PDM), depuis la récente Loi d'Orientation des Mobilités dit « loi LOM » de décembre 2019.
- **2000/2005** : études d'opportunités de la DDE avec définition d'un périmètre d'étude (Arrêté Préfectoral n°2005-201-11 du 20/07/05) et un sursis à statuer pour les opérations d'urbanisme.
- **2006** : sont soumis à enquêtes publiques le SCoT Sud Gard approuvé le 10/12/19 et le PDU de Nîmes Métropole intégrant le projet CONIMES ;

- **2008/2017** : la DREAL initie de nouvelles études en y associant les acteurs du territoire concernant les volets socio-économique, environnement et les études de trafic ;
- **27/02/17 au 07/04/17** : phase de concertation sur l'opportunité du projet, les variantes de tracé avec la proposition d'un aménagement préférentiel, sur des options d'implantation des échangeurs ;
- **2017/2021** : à la suite du bilan de la concertation, le périmètre d'étude est acté dans l'AP 30-2017-10-03-008. Un aménagement préférentiel est proposé en particulier au droit du raccordement avec la RD40 et avec l'A9, puis un barreau de raccordement CONIMES / RN113 est envisagé dans la continuité du tracé au sud-est de Milhaud.
- **2021/2022** : l'État acte la mutualisation du barreau de liaison entre le CONIMES et la RN113. C'est cette solution préférentielle qui est présentée à la présente enquête publique.

1.2 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET CONIMES

Les principales caractéristiques du projet sont :

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

Le CONIMES disposera de 5 échangeurs :

- Avec la RN106 au nord. Cet échangeur, avec dénivellation du trafic Alès/Nîmes par le dessous, permettra ultérieurement la liaison avec le projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN) porté par le conseil départemental du Gard (CD30) ;
- Avec la route de Sauve via un échangeur dénivelé de type losange avec 2 giratoires sur la route RD999 ;
- Avec la route de Sommières sur la RD40 via un échangeur composé d'un giratoire dénivelé (trafic nord/sud par le haut), d'un giratoire de piquage sur la RD40 réaménagé avec une dénivellation par le haut (sens Caveirac/Nîmes) et d'un barreau de liaison d'environ 500m entre ces 2 giratoires ;
- Avec l'A9 Est et Ouest via un échangeur dénivelé situé à 3 km à l'ouest de l'échangeur existant avec l'A54 et Nîmes Ouest. Deux gares de péages (entrée et sortie d'autoroute) seront placées entre la RD40 et le diffuseur avec l'A9 ;
- Avec un barreau à 2 x 1 voie et un échangeur sur la RN113 au sud-est de Milhaud, situé à environ 200 m dans le sud/ouest du giratoire actuel.

Le projet CONIMES comprend :

- 49 ouvrages d'art dont 6 ouvrages non courants compatibles avec la circulation de convois exceptionnels d'une hauteur de 6 m. Ils permettent le passage des

voiries existantes, des voies ferrées, des cours d'eau en assurant une transparence hydraulique des ouvrages, de la future voie verte et 4 passages faune ayant une ouverture variant de 3 à 6 m ;

- Des ouvrages hydrauliques nécessaires à l'assainissement des plateformes routières créées, au passage des cours d'eau, au franchissement des thalwegs ;
- Tous les rétablissements de communications, dont les pistes pour la défense incendie (DFCI) avec une modification pour la B12 (au sud de la RD999) ;
- Des dispositifs de protection acoustique.

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

1.3 OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE

Cette enquête publique unique regroupe les trois enquêtes suivantes :

1.3.1. L'enquête préalable à la DUP du projet de CONIMES

Le CONIMES doit contribuer à l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble du secteur Ouest de Nîmes, en diminuant notamment la saturation routière et en favorisant le transit entre Alès et l'autoroute A9. Sa mise en place doit permettre d'améliorer les déplacements régionaux, de structurer les déplacements à l'échelle du territoire nîmois, d'assurer la cohérence globale des systèmes de transport en faveur de l'intermodalité et d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN106 actuelle. Il est soumis à évaluation environnementale car les travaux sont susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement et la santé humaine. Le cadre juridique de ce dossier est soumis principalement au code de l'environnement : articles L.122-1 à L.122-3-5, L.123-1 à L.123-19, L.124-1 et suivants, L.126-1, L.411-1 et suivants, R.122-1 à R.122-15, R.123-1 à R.123-27, R.126-1 à R.126.4, R.411-1 et suivants.

1.3.2. La mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Milhaud et Caveirac

La mise en compatibilité consiste à apporter les modifications strictement nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement dans les diverses pièces contenues dans les documents d'urbanisme, notamment le règlement écrit qui fixe les règles applicables aux différentes zones en déterminant leur constructibilité, le règlement graphique qui permet, à travers des plans, de visualiser les différentes zones du PLU, la liste des emplacements réservés et les Espaces Boisés Classés. Il permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément à l'article L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

1.3.3. Le classement des voies

La procédure de classement au statut de voie express est régie par le code de la voirie routière : articles L.123-1 et suivants, L.151-1 et suivants, R.123-1 et suivants, R.151-2 et suivants. Ce classement concerne l'intégralité de la nouvelle route de 12 km entre

la RN106 au nord et la RN113 au sud à l'exception des bretelles de raccordement à l'autoroute A9.

1.4 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'ensemble de ces trois dossiers d'enquête publique, composé de 15 pièces représente 1900 pages au format A3 de la pièce 0 à la pièce J.

- Pièce 0 : Aide à la lecture avec un glossaire et une liste des acronymes ;
- Pièce A : Objet de l'enquête publique unique avec les principaux textes régissant l'enquête, son insertion dans la procédure administrative et les prescriptions liées à la phase travaux et à la mise en service ;
- Pièce B : Plan de situation avec localisation géographique ;
- Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants ;
- Pièce D : Plan général des travaux au 1/12500° ;
- Pièce E1 : Résumé non technique de l'étude d'impact ;
- Pièce E2 : Étude d'impact avec les caractéristiques géométriques de la plateforme routière et ses ouvrages, la zone d'étude, le milieu physique et naturel, le patrimoine culturel et paysage, le milieu humain et socio-économique, le cadre de vie et santé, les évolutions probables de l'environnement physique, naturel et humain, le contexte actuel, la démarche ERC, les effets cumulés avec d'autres projets, le coût estimatif des mesures, les enjeux du changement climatique, les risques naturels et ceux liés aux activités humaines, l'analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, la description des hypothèses de trafics, les mesures de protection contre les nuisances sonores ;
- Pièce E3 : Annexes à l'étude d'impact comprenant 6 annexes : volet naturel de l'étude d'impact, dossier d'incidence Natura 2000, études de trafic, hydraulique, air-santé et acoustique ;
- Pièce F : Étude préalable agricole avec la description du projet d'aménagement, l'analyse de l'état initial, une étude des effets du projet sur l'économie agricole du territoire, les mesures envisagées et retenues pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet et les mesures de compensation collective envisagées ;
- Pièce G : Évaluation socio-économique avec une analyse stratégique, une présentation des options de référence et de projet, une analyse des effets de l'option de projet et une synthèse de l'évaluation ;
- Pièce H1 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Nîmes avec une présentation générale du projet, le cadre réglementaire et une analyse et une évaluation de la compatibilité ;
- Pièce H2 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Caveirac (idem H1) ;
- Pièce H3 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de Milhaud (idem H1) ;

- **Pièce I** : Dossier de classement en route express avec une note de présentation, le statut de route express et des plans au 1/30000° ;
- **Pièce J** : Avis émis sur le projet pendant la concertation de 2017, le recueil et les réponses de la DREAL aux avis des collectivités de la Région Occitanie, du CD30, de Nîmes métropole, des villes de Nîmes, Caveirac et Milhaud, l'avis de l'Autorité Environnementale du 21/07/22 et le mémoire en réponse de la DREAL, l'avis de la préfète pour l'étude préalable agricole et le compte rendu de la réunion de l'examen conjoint des PPA concernant la mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Avis de la CEP sur la qualité du dossier :

Un dossier jugé difficile à lire tant par le public que par les commissaires enquêteurs : plus de 2000 pages, réalisées par des bureaux d'étude distincts, comportant beaucoup de redites, quelques incohérences (requalification RN106 parfois incluse dans le projet), des mises à jour non effectuées (comptage du trafic entrée/sortie d'Alès datant de 2014, lotissement Roches Blanches absent, coût de l'opération), des cartes orientées par rapport au tracé et non en nord/sud...

Au minimum, il aurait fallu proposer des données à jour ainsi qu'une représentation en 3D (à défaut de maquette) permettant de visualiser les ouvrages d'art dans les points sensibles et de comprendre leur impact visuel. Cela aurait éliminé nombre de questions du public, notamment des habitants de Milhaud, proches du futur ouvrage (OANC) qui devrait enjamber la voie ferrée et l'autoroute.

Concernant le budget de l'opération, extrêmement succinct, il ne nous permet pas de juger si les dépenses évoquées dans le dossier et correspondant aux compensations environnementales, aux expropriations, aux ouvrages anti-bruit, au traitement des talus sont prises en compte à leur juste niveau.

Quant à la pièce J du dossier, elle n'est parvenue à la commission que 4 jours avant l'ouverture de l'enquête. Elle comportait le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de juillet 2022. Quant au mémoire en réponse aux avis des PPA, il ne mentionnait pas certaines d'entre elles (CCI, AFB...). La CE en a toutefois été informée pendant l'enquête.

1.5 CONCERTATION PRÉALABLE

1.5.1. Avec le public

Elle s'est déroulée en février 2017, soit 6 ans avant la mise à l'enquête publique. Elle s'est traduite par une campagne d'information (affichage sur la voie publique et panneaux d'exposition dans les mairies) et des réunions publiques dans les trois communes concernées.

Afin de résoudre les problèmes de congestion sur la RN106 dans la traversée de Nîmes et ses conséquences en termes de pollution sonore et aérienne, le projet de contournement était présenté au public et aux entreprises concernées avec plusieurs variantes de tracé. La période de concertation a donné lieu à une forte mobilisation des opposants au projet, militants associatifs et particuliers. Nombre d'entre eux réclamaient que soit étudié un projet d'amélioration de l'existant en lieu et place de la création d'une nouvelle infrastructure. Les opinions étaient divisées quant au choix des variantes.

Entre 2017 et 2022, le MO a poursuivi la consultation dans le cadre des comités de pilotage et réunions interservices : un tracé préférentiel a été défini, en opposition parfois avec les choix issus de la concertation, un barreau de liaison avec la RN113 a été ajouté pour finalement aboutir au dossier de projet présenté à l'EP.

Public et entreprises ont découvert, officiellement, tardivement le projet soumis à l'EP puisqu'aucune nouvelle concertation n'a été organisée, ni avec le public, ni avec les entreprises. L'expression d'une opposition importante à la DUP du CONIMES, avant et pendant l'EP était, en conséquence, prévisible.

Avis de la CEP : Plusieurs observations du public pendant l'enquête font état du fait que l'évolution du tracé (par rapport à celui qui avait été retenu lors de la concertation de 2017) et l'ajout du barreau n'ont fait l'objet d'aucune information officielle en direction des habitants, des associations et des entreprises concernés par le projet.

Une meilleure information entre 2017 et 2022 aurait peut-être permis de désamorcer l'opposition massive que rencontre le projet CONIMES.

1.5.2. La consultation des collectivités

Elles ont reçu le dossier en janvier 2022. La synthèse de leurs avis et les réponses du MO figurent dans le document J.

1.5.2.1. La Région Occitanie – lettre du 24 janvier 2022

Avis favorable avec les remarques suivantes :

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

1.5.2.2. Conseil Département du Gard – lettre du 24 janvier 2022

Avis favorable avec les observations suivantes :

- La nécessaire complémentarité des projets routiers portés par l'État (CONIMES) et le département (DNN) ;

- La conditionnalité de la participation du CD30 au projet du COMINES à la signature d'un protocole d'accord pour le financement de la DNN ;
- La nécessité d'achever les travaux commencés (RN106) et de traiter en une seule phase ceux envisagés (CONIMES).

1.5.2.3. Nîmes Métropole – délibération du conseil communautaire du 31/01/22

Avis favorable assorti des recommandations suivantes :

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

1.5.2.4. Alès Agglo – lettre du 17 février 2022

Avis favorable sans réserve.

1.5.2.5. Commune de Nîmes – lettre du 5 janvier 2022

Avis favorable avec deux observations :

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

1.5.2.6. Commune de Milhaud – délibération du CM le 27 janvier 2022

Avis favorable au projet assujetti des observations suivantes :

- Sous réserve que le barreau de liaison entre l'échangeur et le rond-point de Milhaud soit classé dans son intégralité RN ou RD ;

- Revoir l'arrivée du barreau sur le rond-point de l'actuelle RN113 en lieu et place de la branche d'entrée de ville de Milhaud existante ;
- Déplacer la branche d'entrée de ville de Milhaud sur le 2^{ème} rond-point en projet. De ce 2^{ème} rond-point en projet serait créée une voie de liaison qui rejoindrait l'actuelle route de Nîmes.

1.5.2.7. Commune de Caveirac – délibération du CM du 21 janvier 2022

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

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

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

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

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

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

Les mesures de compensation collectives proposées sont les suivantes : consignation à la CDC de 553559 € correspondant à la valeur vénale des terres majorées de 20%, recours possible à ce fonds pour l'ensemble des acteurs compétents du département, validation par la CDPENAF des actions retenues, imputation à ce fonds des dépenses liées à l'animation et à l'ingénierie de la démarche et abondement du fonds avec les intérêts générés.

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

Avis de la CEP : La commission n'a pas eu accès aux courriers adressés par le MO aux collectivités et PPA. Le mémoire en réponse du MO à leurs avis figure en pièce J. Le rapport de l'OFB, commandé par le préfet de Région le 14/02/22 et transmis à la

DREAL Occitanie le 01/04/22 ne figure dans aucun document. L'Association Nationale pour la Biodiversité (Mialet – Gard) y a fait référence dans sa contribution (1162 du 08/03/23) et la commission a reçu le courrier intégral (18 pages) le 14/03/23, enquête terminée, par courrier anonyme. L'avis de la CCI Gard n'apparaît pas non plus alors que le MO s'y réfère dans son mémoire en réponse.

De plus la commission n'a pas eu accès aux délibérations du CIS ni à celles du comité de pilotage. Il semble d'ailleurs que les communes de Milhaud et Caveirac n'y étaient pas conviées et nous nous en étonnons.

Au bilan, la commission d'enquête a été surprise que le MO ait limité au minimum réglementaire la communication des documents pouvant l'éclairer, ce qui n'est pas toujours le cas dans d'autres enquêtes publiques.

1.5.4. Avis de l'Autorité environnementale

1.5.4.1. Premier avis du 21/07/22

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

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contournement ouest de Nîmes et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Caveirac, Milhaud et Nîmes a été adopté lors de la séance du 21 juillet 2022 sous le n° 2022-36 et publié sur le site public <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/220721> après consultation par courrier de la préfète du Gard et le directeur général de l'ARS Occitanie. Ses premières conclusions sont :

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

Pour l'Ae, le CONIMES et la Déviation Nord de Nîmes (DNN) constituant un même projet, aussi il est demandé de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble. Les principaux enjeux environnementaux sont la biodiversité (plusieurs espèces et leurs habitats faisant l'objet de PNA : Aigle de Bonelli, Pies grièches, Lézard ocellé, ...), les risques d'inondation et d'incendie de forêt, les eaux superficielles et les eaux souterraines, l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, le paysage, les incidences liées au trafic (émissions de GES, pollution atmosphérique, bruit, sécurité).

L'analyse des incidences sur les milieux naturels ne permet pas de caractériser les atteintes potentiellement majeures à ces milieux et aux continuités écologiques. Le dossier ne comprend pas d'évaluation complète des incidences sur les sites Natura 2000. Les besoins de compensation ne sont actuellement pas esquissés et le dossier ne présente aucune mesure correspondante. La non-atteinte à l'intégrité des sites Natura

2000 – tout particulièrement la zone de protection spéciale des Gorges du Gardon – n'est pas démontrée et les atteintes aux espèces protégées ne sont ni justifiées ni compensées. L'analyse de plusieurs alternatives fait défaut : largeur de la voirie, nombre d'échangeurs, limitation de vitesse. Les raisons des choix de raccordement au nord et au sud devraient être complétées. Le dossier ne précise pas la surface artificialisée par le projet. La création d'un nombre important d'échangeurs risque d'induire, directement et indirectement, un développement important de l'urbanisation à l'image des effets de la RN 106 actuelle. L'Ae recommande de compléter l'analyse et de quantifier de tels effets et de proposer des mesures visant à les maîtriser. Les lacunes de l'étude de trafic la rendent inexploitable pour l'analyse des incidences qui lui sont liées (congestion, sécurité routière, gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, bruit), tout comme pour l'évaluation socioéconomique. L'Ae recommande de les reprendre de même que l'étude acoustique, selon les méthodes de référence. L'Ae formule d'autres recommandations concernant le risque d'inondation (modélisation des crues les plus graves), l'intégration paysagère à quelques endroits sensibles (aux extrémités nord et sud) en déclinant de façon concrète les mesures générales, la réduction des expositions au bruit et à la pollution de l'air des maisons les plus exposées et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Au stade où le dossier est présenté à l'Ae, de nombreux éléments manquent pour pouvoir apporter la démonstration de l'utilité publique du projet et la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et, en corollaire, permettre la modification des plans locaux d'urbanisme. L'Ae devra être saisie d'un dossier repris en profondeur et substantiellement complété. En tout état de cause, elle rendra un nouvel avis sur le dossier présenté à l'enquête publique.

1.5.4.2. Avis complémentaire de l'Ae 23/02/23

Ce document de 9 pages a été reçu par la commission d'enquête publique directement sur le registre dématérialisé sous le n°709 le mardi 28 février 2023. Ses conclusions sont :

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.

Avis de la CEP : L'Ae a émis un premier avis simple en juillet 2022 destiné à éclairer le public. Le MO a réalisé des compléments d'études portant sur le trafic et les congestions, les variantes de tracé, les pollutions, les volumes de déchets, l'impact paysager, figurant dans la pièce J.

Un avis complémentaire de l'Ae, paru en cours d'enquête, n'a pas pu obtenir de réponse du MO. Toutefois, dans son mémoire en réponse au PV de synthèse de la CEP, le MO a précisé que les demandes de dérogation pour les espèces protégées (DEP), loi sur l'eau, l'étude Natura 2000, les inventaires du patrimoine, les mesures ERC, etc... seraient complétées dans le cadre de la procédure environnementale unique.

La commission estime que les mesures de réduction de l'impact environnemental de l'infrastructure déjà annoncées par le MO sont susceptibles de compenser les effets négatifs du projet en attendant l'autorisation environnementale.

1.6 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La commission d'enquête publique a été désignée le 2 septembre 2022 par décision n° E22000076/30 du Tribunal Administratif de Nîmes. Elle est composée de 3 membres : M. Patrick Leture (président), Mme Hélène Dubois de Montreynaud et M. Philippe Grailhe (membres titulaires).

La préfète du Gard a prescrit l'arrêté d'ouverture d'enquête publique unique n°30-2022-12-28-00001 le 28 décembre 2022. La durée de l'enquête publique a été fixée à 32 jours, du lundi 6 février 2023 à 9 heures au jeudi 9 mars 2023 à 17 heures.

Le jeudi 2 février 2023, la commission a paraphé les registres et les dossiers d'enquête mis à disposition du public dans les trois mairies : Nîmes – services techniques, Milhaud et Caveirac. Elle a vérifié la bonne mise en ligne du dossier sur le site Préambules, hébergeur du registre dématérialisé utilisé pendant l'enquête. Elle a également vérifié l'affichage de l'avis et la présence d'un ordinateur dédié disposant du dossier d'enquête complet sur les 3 communes.

L'information du public a été réalisée sur différents médias régionaux :

- Midi libre le 12/01/23 et le 09/02/23
- La Gazette de Nîmes avec les n°1232 du 12 au 18/01/23 et n°1236 du 09 au 15/02/23
- Objectif Gard le 19/01/23 pour une durée de 30 jours

La DREAL Occitanie a mis en place de nombreux panneaux complémentaires sur le parcours du contournement ouest de Nîmes. Un commissaire de justice de Roquemaure, Me Patrick Lascabes, a contrôlé le 19/01/23, le 07/02/23 et le 21/02/23 leur présence sur 32 sites différents pendant toute la durée de l'enquête publique. Un panneau d'information a même été placé à la sortie de la RN106 en arrivant au giratoire d'Alès.

Avis de la CEP sur l'information pendant l'enquête

Le public a été régulièrement informé par la presse et l'affichage public. Toutefois, pour l'aide à la compréhension, de grandes cartes légendées, déroulant l'ensemble du tracé à une échelle permettant de le situer par rapport à l'existant, auraient été nécessaires dans chacun des sites de consultation du dossier, de même que des plans cadastraux avec report du tracé du CONIMES, même si le projet n'est pas encore dans la phase de l'enquête parcellaire.

La commission a effectué 9 permanences sur les 3 communes, en permettant au public non disponible en semaine de le rencontrer de 9 heures à midi les samedis 18/02 à Milhaud et 25/02 à Caveirac. Deux autres permanences ont été décalées de 16 heures à 19 heures sur ces mêmes communes les 06 et 07 mars.

La participation du public a été importante avec un total de **1388 contributions** sur la période comprenant 285 documents annexés de 1 à 70 pages. Elles se répartissent de la façon suivante :

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

De plus, des pétitions ont été signées par 380 personnes.

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

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.

Le procès-verbal de synthèse a été remis le 17 mars 2023 en matinée dans les locaux de la DREAL Occitanie en présence de MM. Christophe Gamet, Directeur adjoint des Transports, François Ghione et Pierre Froment.

Le mémoire en réponse de la DREAL Occitanie a été transmis à la commission d'enquête publique le vendredi 7 avril 2023 (Cf. courrier DREAL Occitanie du 29/03/23 dans le document Annexes § 11).

Une demande de report du délai de remise du rapport a alors été demandée à Mme la préfète du Gard le 31/03/23 pour le vendredi 21 avril 2023.

Le rapport et les conclusions de l'enquête publique unique ont été remis en préfecture du Gard le mercredi 19 avril 2023.

Avis de la CEP : L'enquête s'est déroulée normalement conformément à l'arrêté préfectoral. La participation du public sur le registre dématérialisé a été remarquable même s'il est probable que nombre de contributions anonymes pouvaient être des doublons. Plusieurs associations ont demandé une prolongation de l'enquête et un débat public au motif que le mémoire en réponse du MO à l'avis de l'Ae n'avait été disponible que le jour de l'ouverture de l'EP puis que l'avis complémentaire n'avait été reçu que le 25 février. La commission n'a pas donné suite à cette demande, estimant qu'une réunion publique et/ou une prolongation de l'enquête de 15 jours n'auraient pas donné la possibilité au MO d'apporter des réponses complémentaires et nouvelles à celles déjà exposées dans le document J.

1.7 ANALYSE DES OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUÊTE

La commission remercie toutes les personnes qui ont participé à l'enquête publique en faisant part de leurs observations et avis.

1.7.1. Expression des élus

Le maire de Milhaud, et son conseil municipal, (1116) dans son courrier du 7 mars 2023 est favorable au projet avec une réflexion alternative en séparant la partie sud jusqu'à la RD40 de la seconde au nord vers la RN106 et surtout en inversant les 2 giratoires sur la RN113 : le plus à l'Est vers le CONIMES et le nouveau giratoire vers la ville de Milhaud et la zone commerciale au sud afin d'écarter au maximum les nuisances des habitations.

Le maire de Saint-Chaptes est favorable au projet dans sa contribution 589 du 24 février 2023 tant sur le plan environnemental que sécuritaire : le premier tronçon de la RD40 à la RN113 puis l'A9 permettra aux véhicules, surtout poids lourds, d'accéder directement à l'autoroute sans passer par les ronds-points Caremeau et Km Delta. Le contournement ne peut pas s'arrêter à la RD40 et il devra donc continuer jusqu'à la RN106 dans un avenir très proche.

Le maire de La Calmette et son conseil municipal, dans une contribution (610) du 25 février 2023 est favorable au projet. Sa commune est confrontée depuis 30 ans, matin et soir aux bouchons bien connus dits de La Calmette ou de Barutel, avec des voitures à l'arrêt, parfois 30 minutes, avec une pollution inévitable.

Le maire de Caveirac dans sa contribution (399) du vendredi 10 février 2023 propose un phasage avec la réalisation de la partie sud (Saint-Césaire, A9 et RN113) qui permettra une amélioration de la circulation sur la RD40 (23000 véhicules/jour actuellement), un accès facilité au 2 grands pôles du secteur que sont le CHU Caremeau et la zone industrielle de Saint Césaire. Pour la partie nord, l'Ae a rendu un avis défavorable.

Sur le registre dématérialisé au n°1020 a été déposé le mardi 7 mars une contribution des 6 exécutifs : Région Occitanie, Conseil Départemental du Gard, Nîmes Métropole, Alès Agglo, villes d'Alès et de Nîmes (Cf annexe - § 6). Le CONIMES suscite

l'adhésion des collectivités car il est d'un intérêt majeur pour le bon fonctionnement de ce territoire et valoriser la vie économique tout en minimisant les impacts sur l'environnement. S'appuyant sur la signature proche du contrat de plan autoroutier 2022/2026, les six responsables publics souhaitent que cette infrastructure soit réalisée dans les meilleurs délais. Les objectifs de ce projet sont l'apaisement des trafics, le désenclavement du nord du département et la mise en œuvre des politiques d'État (NPNRU, ZFE, fond friche).

Avis de la CEP : Toutes les collectivités ont été rencontrées individuellement à l'exception de la Région Occitanie. Elles sont toutes favorables au barreau sud avec une révision du tracé pour la plupart. Concernant la partie nord, elles sont favorables à l'exception de la municipalité de Caveirac. Reste en suspens pour eux la question du financement qui n'a pas encore donné lieu à concertation mais que le MO s'est engagé à conduire. La commission estime que seule l'action concertée entre tous les acteurs du territoire sera le garant d'un développement harmonieux.

1.7.2. Avis des associations et comités de quartier

Associations défavorables : 17

Société de chasse de Caveirac (686), lettre du 27 février 2023. Contre ce projet car ils veulent préserver l'ensemble des intérêts écologiques, environnementaux, économiques et récréatifs.

The Shifters Languedoc-Roussillon (817), lettre du 4 mars 2023. Le projet apparaît :

- en non-conformité par rapport à l'objectif de décarbonation induit par la décision de neutralité carbone à l'horizon 2050 et aucune justification n'est donnée ;
- en contradiction avec les politiques publiques de mobilité qui doivent, par obligation réglementaire, développer des usages alternatifs à la voiture ;
- en contradiction avec les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement en donnant un mauvais exemple pour la recherche d'une moindre consommation d'espaces naturels et la préservation de la biodiversité.

EELV 30 (978), lettre du 6 mars 2023. Défavorable à la DUP. Réduire fortement le trafic automobile et préserver les espaces naturels sont deux impératifs majeurs du monde d'aujourd'hui, si l'on veut sauver celui de demain. Or le projet de contournement ouest de Nîmes est en totale contradiction avec ces deux impératifs. Il faut inventer des solutions qui répondent aux besoins d'aujourd'hui, sans compromettre ceux des générations futures.

Association de la zone industrielle de Saint Césaire (993), lettre du 7 mars 2023. Neuf sociétés sont fortement impactées. Le tracé retenu (E2 Sud) n'a jamais été discuté ni même comparé à d'autres variantes depuis la concertation de 2017. Il affecte gravement le site industriel exploité par ces 9 sociétés. Il est demandé de réexaminer la position de l'échangeur E2 avec une pénétrante via le chemin de Cante Perdrix plus au nord et permettre ainsi un accès à la zone de Saint Césaire demandé de longue date.

Section nîmoise du Parti Socialiste et Comité d'Agglomération des sections socialistes de Nîmes-Métropole (1032), contribution du 7 mars 2023. Pourquoi vouloir résoudre les problèmes de mobilités de la Vaunage et du bassin alésien en créant un aspirateur à voitures qui ne fera qu'aggraver la situation actuelle. Il est urgent de travailler à l'élaboration d'un projet alternatif crédible permettant aux citoyens et usagers de s'exprimer et de concevoir un modèle de déplacements quotidiens sobre et pratique dans le cadre d'une concertation ouverte et transparente.

Association Caveirac Vaunage (1040), dossier du 6 mars 2023. Avis défavorable au projet car il ne répond pas à une raison d'intérêt public majeur mais pire, il est contraire à l'intérêt général puisqu'il fait peser sur les générations futures un coût environnemental inacceptable. À l'heure où l'objectif est de réduire drastiquement l'usage de la voiture particulière et les transports par poids lourds, pour satisfaire l'urgence climatique et enrayer l'effondrement de la biodiversité, le projet apparaît totalement dépassé.

LPO Occitanie (1073) lettre du 5 mars 2023. Défavorable au projet car son impact environnemental sera majeur dans les garrigues nîmoises déjà fortement impactées par l'urbanisme diffus. Insuffisance de la prise en compte de la biodiversité. Ce nouvel axe va favoriser l'artificialisation, la bétonisation et l'urbanisation avec 2 impacts non évalués : la mortalité de la faune par collision routière et l'augmentation du risque incendie.

Association Abeille et Biodiversité (1083), lettre du 8 mars 2023. Elle estime qu'il est d'inutilité publique face aux enjeux majeurs, environnementaux, climatique et du cadre de vie, et face à la nécessité de concevoir et réaliser un schéma sur la base d'autres modes de déplacements. Ils demandent des investissements prioritaires dans des infrastructures de transports en commun et de cycles afin qu'ils deviennent plus attractifs que la voiture pour la circulation dans l'agglomération nîmoise.

Syndicat des Forestiers Privés du Gard (1139) lettre du 7 mars 2023. Aucune consultation n'a 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. Nombreuses remarques : quid des forêts privées, les conséquences environnementales avec la dépollution de l'air, les risques incendie, inondation, la biodiversité, le climat, les conséquences économiques d'où un rejet du projet par les propriétaires forestiers privés.

Citoyens pour le Climat Nîmes (1143) : lettre du 8 mars 2023 défavorable au projet de contournement ouest de Nîmes qui vient directement impacter 4 des 6 limites planétaires : le réchauffement climatique, la biodiversité, la destruction des sols et la modification du cycle de l'eau.

Association Nationale pour la Biodiversité (ANB) : par sa contribution (1162) du 8 mars 2023 informe que 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 ce dossier. Cet avis technique réalisé par 3 experts de l'établissement

public est particulièrement complet et accablant. Il est pour le moins surprenant de constater l'absence de cet avis dans le dossier soumis à EP. L'ANB ajoute que la définition du projet prise en compte est partielle. Il manque des éléments de compréhension : voirie en déblais et en remblais, localisation du péage, mesures compensatoires sur les zones inondables et agricoles. Il y a des manques sur la méthodologie, sur l'évaluation des incidences, sur les mesures de réduction. La démarche d'évaluation environnementale est jugée particulièrement partielle et très insuffisante. Les enjeux identifiés sont d'ores et déjà trop importants pour que le projet de contournement revête une quelconque utilité publique.

Associations NACICCA et Changeons d'Avenir (1208) : lettre du 8 mars défavorable au projet car il est incapable de répondre aux enjeux du XXI^{ème} siècle, il va à l'encontre des enjeux sanitaires actuels, il prévoit de consommer plus de 180 ha de terres naturelles, il comporte des lacunes dans les études et des avis réticents des autorités, il est contesté depuis des années par des habitants, des associations et des élus car il ne répond pas aux enjeux locaux, il a des conséquences sur le trafic du réseau secondaire par effet de report.

FNE Languedoc-Roussillon (1274), lettre du 9 mars 2023. Avis défavorable au projet lié aux impacts négatifs très importants et ignorés (trafic induit, urbanisation, patrimoine historique, impact sur les espaces naturels et la biodiversité, ressources en eau), à une utilité contestable et surestimée (des objectifs affichés contradictoires, des bénéfices imaginaires, le refus d'examiner la moindre alternative (E de ERC) et l'absence de réduction (R de ERC) et l'absence de vision d'avenir du territoire.

ASPIC : ASSociation pour la Prospective et les Initiatives Collectives de Nîmes Métropole (1292), lettre du 9 mars 2023. Avis négatif au projet en l'état. Il leur paraît préférable, et même indispensable, de pousser le PCAET jusqu'à une remise à plat de la planification des déplacements compte tenu de l'évolution des mobilités urbaines et interurbaines. Avant de multiplier les grands axes routiers, il faut aujourd'hui faciliter la diversification des moyens de déplacement les plus vertueux du point de vue climatique.

Association A.R.B.R.E.S. gardiens de l'ombre (1329), lettre du 9 mars 2023. S'oppose à la DUP de ce projet à cause de son bilan fortement négatif, de son inopportunité, de l'absence totale du caractère « nécessaire » des expropriations compte tenu de la forte faisabilité déjà étudiée et projetée de la solution alternative. Elle réfute toutes raisons impératives d'intérêt public majeur qui conduiraient à des autorisations dérogatoires de destructions d'espèces protégées et donc de compensations environnementales.

ATTAC Nîmes (1346), lettre du 9 mars 2023. Opposition à la DUP car si le projet semble atteindre son objectif de désengorgement de la RN106, les bénéfices sont faibles et ne justifient ni les impacts sur l'environnement (biodiversité, air, climat, patrimoine local) ni l'engorgement du trafic sur les autres voies de ce secteur de Nîmes. Les coûts gigantesques de ce projet ne peuvent être engagés par la collectivité sur la base de ce dossier de piètre qualité. Des projets alternatifs de mobilité doivent

être étudiés pour un meilleur ratio efficacité/coûts et des impacts plus faibles sur l'environnement.

Coalition La Déroute des routes, contribution 1366 du jeudi 9 mars 2023. La coalition née en janvier 2022, rassemble aujourd'hui 47 collectifs en lutte contre des projets routiers partout en France. Avis défavorable à une DUP en s'appuyant sur le rapport du COI : projet, vieux de 20 ans, qui ne répond à aucun besoin actuel des populations, ses impacts seraient dramatiques à différents niveaux : impact environnemental important, lacunes de l'étude de trafic, protection de la ressource en eau.

Les comités de quartier défavorables : 2

Comité de quartier de Villeverte (1360), lettre du 9 mars 2023 signée par 5 membres du comité de quartier de Villeverte. Opposé au projet car des alternatives existent, que le patrimoine vernaculaire va être détruit, que les 550 habitations du secteur ne sont pas prises en compte (pollutions diverses, incendie) et qu'il y a des incohérences dans le dossier (avis complémentaire Ae).

Comité de quartier des Dixmes-Carreau de Lanes (515), lettre du 21/02/23. Opposé à la variante Est du projet qui passe à 200 m des Roches Blanches (environ 1000 habitants) et à proximité du concasseur. Des propositions alternatives sont proposées avec la réalisation du barreau sud.

Les associations favorables : 2

Fédération Départementale des Chasseurs du Gard (1246), lettre du 29 juin 2021 jointe et avis favorable le 9 mars 2023 à la réalisation du projet sous réserve de prise en considération des enjeux cynégétiques, territoriaux et de sécurité.

Association COBATY Nîmes Gard (1043), lettre du 6 mars 2023. Avis favorable à ce projet car les enjeux économiques, de développement durable et de mobilité sont essentiels pour désenclaver Saint Césaire, accéder à l'A9, améliorer le trafic, diminuer la pollution, créer des voies bus et des parkings relais au nord de Nîmes.

Comité de quartier favorable : 1

Comité de quartier du mas de Lauze associé aux Capitelle I et II, à la Combe aux oiseaux riverains de la RN106, mas Gardu, Pissevin, Valdegour (1373), contribution du 9 mars 2023. Pétition signée par 273 personnes, favorables au projet avec nécessité absolue pour des raisons de santé.

Autres :

Ministère des Armées (1328), lettre du 9 mars 2023. Avis favorable sous réserve de sécuriser l'accessibilité au camp des Garrigues avec l'aménagement d'une voie d'insertion et de décélération sur la RN106 pour les convois routiers PL au niveau de la connexion avec la route des cercles.

Le président de la CCI du Gard dans son courrier (1322) du jeudi 9 mars 2023 apporte une contribution en faveur de ce projet structurant pour le territoire. Néanmoins il

apparaît qu'un grand nombre d'entreprises de la zone industrielle de Saint Césaire se trouvent directement concernées par le tracé proposé avec un impact fort sur le plan économique. Il est indispensable d'étudier la possibilité d'un tracé alternatif.

Les pétitions (4)

Association Caveirac Vaunage (1068), contribution du 8 mars 2023. Pétition de 66 personnes signée par 53 opposées au projet de CONIMES.

Les Riverains, promeneurs et défenseurs de la nature (1255 & 1376) pétition avec 52 signatures déposée le 8 mars 2023 puis 54 signatures le 9 mars 2023 (on retrouve les mêmes signataires). Ils s'opposent au projet car il met en péril une centaine d'hectares de garrigue, faune, fleurs, insectes, oiseaux et il est destructeur d'habitats. D'autres solutions existent.

Sympathisants de la copropriété des Hauts de Nîmes (1339) pétition de 53 personnes (document non signé) qui demandent à ce que les solutions alternatives soient étudiées.

Comité de quartier du mas de Lauze (1373), contribution du 9 mars 2023. Pétition signée par 273 personnes, favorables au projet.

Avis de la CEP : La commission estime que la forte participation d'associations avec de nombreuses pétitions est assez représentative et témoigne de l'intérêt suscité par ce projet. De plus, la mobilisation de certaines d'entre-elles pour obtenir les documents et informations de dernière minute éclairant le dossier s'est avérée très utile.

En revanche, si la majorité des structures associatives rejette la construction d'une nouvelle route, aucune d'elles n'a trouvé les moyens de réaliser l'étude budgétaire de solutions alternatives.

1.7.3. Avis du public

Tous les thèmes abordés par le public ont été repris dans le procès-verbal de synthèse remis au porteur du projet le vendredi 17 mars à Montpellier. Au total, 46 questions ont été posées au maître d'ouvrage ; toutes ont eu une réponse figurant dans le rapport au chapitre 5.1 et se retrouvent dans le document Annexes du rapport au § 14.

1.7.3.1. Concernant le trafic

Le trafic observé sur la RN106 depuis plus de 3 décennies a mobilisé un tiers des participants. Une moitié d'entre eux est pour le contournement avec une 2x2 voies, l'autre estime que la création de nouvelles voies de circulation ne fera qu'amener du trafic supplémentaire et modifiera les habitudes de vie avec une conséquence simple : s'il y a plus de routes, il y aura plus de véhicules et donc plus de pollution.

Pourtant, le trafic pour entrer sur Nîmes en venant du nord du département est très encombré aux horaires de travail. La preuve est faite avec les bouchons incessants sur la RN106 à partir du col de Barutel. Et ce constat n'est pas prêt à changer si rien n'est fait.

Par ailleurs les nuisances de toutes sortes faites aux riverains de la RN106 urbaine sont connues de tous. Les accès au CHU où plus de 6000 personnes travaillent et à la ZI de Saint Césaire où l'accès aux poids lourds est problématique sont pointés du doigt par tous.

Avis de la CEP : Concernant le modèle de trafic, le MO a précisé dans son mémoire en réponse que *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.* En revanche le modèle de trafic utilisé prend en compte les reports d'itinéraires en TC et les modifications d'urbanisation connues comme, par exemple, la Porte Ouest.

La commission souhaite, si la recherche évolue rapidement dans ce domaine, qu'une induction de trafic soit prise en compte pour la comparer avec le modèle actuel.

1.7.3.2. Concernant les alternatives au projet

Pendant cette consultation du public, le tiers d'entre eux dénonce le fait que seules des variantes du tracé du contournement ouest ont été proposées au public à l'occasion de la concertation de 2017 sans étudier d'autres solutions.

Dans les faits, depuis son inscription au dossier de voirie d'agglomération en 1999 (arrêté ministériel du 7 juillet), le CONIMES a fait l'objet d'une longue réflexion par les collectivités locales. A l'issue des premières études, son inscription au SCoT et au PDU de Nîmes Métropole l'a situé dans l'ouest de Nîmes. Ainsi, en 2017, seules des variantes de tracé ont été proposées à la concertation préalable par le MO, la DREAL Occitanie. Par la suite, en 2021, un barreau de liaison RD40-RN113 a été mutualisé avec le projet de CONIMES.

Toutes les propositions faites par le public en termes d'offres de déplacement devront être réalisées par les collectivités territoriales dans les années à venir telles que : voie verte, développement des bus, amélioration du cadencement du TER entre Nîmes et Alès, création de parkings relais et covoiturage (même sur la RN106, aux entrées et sorties entre Alès et La Calmette), poursuite des lignes de bus vers la RD40, restructuration de la RN106 urbaine avec de nouveaux enrobés permettant de réduire le bruit des véhicules et la pose de protections acoustiques face aux grands immeubles, remplacement des passerelles piétons, augmentation des espaces réservés aux transports en commun et pistes cyclables, ...

Avis de la CEP : Concernant les solutions alternatives au projet, le MO précise dans son mémoire en réponse : *un aménagement sur place de la RN106 dans sa partie urbaine n'est pas envisagé car il nécessiterait des ouvrages et une 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.

Ainsi, dit-elle, l'arrêté ministériel du 7 juillet 1999 constitue le **document de référence** prévoyant la construction d'une liaison entre la RN106 au nord de Nîmes et l'autoroute A9, à l'ouest de la zone urbanisée. Ensuite il a été rendu public par arrêté préfectoral en 2005 (AP 2005-201-11). Le PDU de Nîmes Métropole et le SCoT sud Gard, réalisés en 2006, ont confirmé la nécessité de cette infrastructure en 2017.

Concernant les parkings de covoiturage, au même titre que les transports en commun, ils relèvent de la compétence des collectivités territoriales reconnues comme autorités organisatrices de la mobilité, conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019. L'État peut apporter alors des subventions aux collectivités territoriales pour la création d'aires de covoiturage. Il appartient donc à Nîmes Métropole de préciser ses intentions sur d'éventuels aménagements en accès direct de la RN106.

La commission souhaite que ces aménagements précieux pour le covoiturage, les transports en commun et les déplacements doux aboutissent dans la même temporalité que le CONIMES afin d'inciter les usagers de la route à un changement de mentalité dans le but de limiter l'usage de la voiture et surtout l'autosolisme et donc l'impact sur réchauffement climatique.

1.7.3.3. Concernant les échangeurs E2 sud et avec la RN113

La position de l'échangeur E2 sud impacte fortement les forces vives de la zone industrielle de Saint Césaire, pourtant favorables au CONIMES, dans son principe. Un tracé plus au nord, par le chemin de Cante Perdrix permettrait d'assurer la pérennité des activités industrielles dans le secteur. Cette nouvelle proposition alternative est également souhaitée par Nîmes Métropole.

Avis de la CEP : Concernant l'échangeur E2sud, le MO précise dans son mémoire en réponse que son positionnement *est soumis à de nombreuses contraintes en matière de normes de sécurité routière, de garantie des fonctionnalités existantes, de temps de parcours, de gestion des risques inondation. Le positionnement proposé serait a priori optimal.* Il indique également que ce positionnement a reçu un avis favorable de la CCI Gard en février 2022. Or pendant l'enquête publique, le président de la CCI demande *que soient réétudiées à la fois la position de l'échangeur E2 mais aussi les modalités de dessertes de la ZI de Saint Césaire depuis cet échangeur et que ces points puissent faire l'objet d'une nouvelle concertation avec les acteurs économiques concernés.*

La commission note que plusieurs entreprises de Saint Césaire ont fait cette même demande pendant l'enquête publique. Il lui semble indispensable qu'une concertation soit organisée par le MO avec l'ensemble des entreprises impactées, en préalable aux études de conception détaillée du projet, afin de réduire les impacts fonciers et économiques sur les forces vives de la ZI de Saint Césaire.

Concernant le giratoire du barreau sud, sur la RN113, M. le maire de Milhaud et son conseil municipal proposent son décalage sur le giratoire existant à l'entrée de la ville

au sud-est, l'autre giratoire restant dédié à l'accès en ville. Les entreprises impactées par le projet actuel pourraient ainsi maintenir leur activité dans les conditions actuelles qu'ils jugent satisfaisantes et la zone d'habitation proche n'aurait pas une route au-dessus de la tête.

Avis de la CEP : Concernant le giratoire actuel au sud-est de Milhaud, le MO dans son mémoire en réponse considère *qu'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*. Toutefois, il indique que la demande de déplacement du raccordement sera à nouveau expertisée.

On peut constater que, depuis la concertation de 2017, une unique réunion a eu lieu en mairie en 2019 pour expliquer le projet impactant la ville de Milhaud avec le barreau sud. Malgré une 1^{ère} demande de la municipalité lors de la consultation interservices du 27/01/22, le MO indique qu'il étudiera *toutes les possibilités d'adaptation* du projet après la DUP. Compte tenu des contributions des élus de Milhaud pendant cette enquête publique, la commission estime d'une importance capitale de revoir le plus rapidement possible avec les élus la problématique de connexion au CONIMES dans le cadre d'études de conception détaillée afin de réduire les impacts sur le cadre de vie des habitants de Milhaud.

1.7.3.4. Concernant l'urbanisation et la valeur foncière

La majorité des contributeurs sur ce thème habitent les quartiers Nord et Ouest de la ville de Nîmes, ainsi que la Vaunage. Ils ont choisi de s'installer à la lisière entre la ville et la campagne. La plupart craignent que le projet n'accélère l'urbanisation côté garrigue et qu'ils en seront victimes. Ils sont donc opposés au projet. Pour d'autres, le développement de la métropole doit s'accompagner d'infrastructures adaptées, CONIMES notamment, ne serait-ce que pour préserver la tranquillité sur les chemins qui traversent les lotissements et sont empruntés quotidiennement par les automobilistes voulant éviter les congestions de la RN106.

L'Autorité environnementale émet un avis qui va dans le même sens, relevant que le risque d'urbanisation entre le bâti existant sur Nîmes et Caveirac et la nouvelle infrastructure est réelle, compte tenu de l'attractivité liée à l'amélioration des conditions de circulation. Toutefois, elle rappelle que l'extension foncière de la métropole est limitée à 324 ha au maximum par le SCoT Sud Gard, 46 ha pour la ville de Nîmes elle-même, ce qui devrait freiner la périurbanisation au nord et à l'ouest de la métropole. C'est ainsi que le projet « Porte Nord » a déjà été supprimé dans le PLU de Nîmes en 2018.

D'autre part, les habitants proches du tracé, notamment ceux de Villeverte et des Hauts de Nîmes au Nord et les riverains de la rue du Carreau de Lanes et ceux du quartier des Roches Blanches à l'Ouest craignent que leurs biens perdent de la valeur, sans compensation prévue.

Avis de la CEP : Concernant la crainte du développement de l'urbanisation, la commission considère que celle-ci devrait être limitée par le SCoT Sud Gard. Il appartient ensuite aux communes de fixer les règles d'urbanisme qui sanctuariseraient les espaces naturels et agricoles (Zone Agricole à Protéger et autres) proches du tracé.

Concernant le nouveau quartier des Roches Blanches, le MO dans son mémoire en réponse indique qu'il n'a *jamais été inclus dans la zone d'étude* et donc *aucune prescription réglementaire* liée au CONIMES *n'imposait ou ne permettait de refuser de permis de lotir*. La commission regrette que le promoteur immobilier et/ou les notaires ayant réitéré les actes authentiques n'en aient pas fait part aux acquéreurs de terrains à construire alors que la bande d'étude datant de 2005 était déjà consultable en mairie de Nîmes.

Concernant les demandes individuelles sur l'avenir des parcelles et habitations situées dans la zone d'étude du projet, le MO a considéré que les propriétaires concernés seraient informés lors de l'étude parcellaire, après adoption du tracé définitif et qu'ils pouvaient repérer sur les plans fournis la localisation de leurs biens. Or l'échelle des cartes présentées dans le dossier ne permettait nullement de visualiser le cadastre.

Quant à l'estimation de la perte de valeur des biens situés à proximité du tracé, le MO n'a pas répondu à la question. Pas plus qu'à la question du Mas de Ponge sur l'avenir de son forage.

1.7.3.5. Concernant les nuisances et la qualité de vie

Les avis du public divergent selon leur localisation. Pour les riverains de la RN106, le déplacement d'une grande partie du trafic vers le CONIMES réduira la pollution sonore et aérienne qu'ils subissent, offrira plus de facilités de circulation, un boulevard urbain avec des transports en commun, moins de danger pour traverser, plus de facilité d'accès au CHU...

Pour les habitants du nord du département, moins de bouchons et moins de pollution amélioreront leur qualité de vie professionnelle et personnelle.

En revanche, les habitants des quartiers résidentiels du nord et de l'ouest de Nîmes et de Caveirac ne veulent pas d'une route dont le bruit troublerait leur tranquillité, dont le tracé couperait leurs chemins piétonniers ou cyclables, sans compter les bruits de chantier, concassage notamment. Ils émettent des doutes sur la fiabilité de l'étude acoustique qui, notamment, ne prend pas en compte le quartier des Roches Blanches et sur la réalisation des ouvrages anti-bruit. Ils contestent également l'étude comparative des émissions aériennes, GES notamment, sur la RN106 actuelle et sur le futur CONIMES.

Beaucoup avancent surtout la contradiction entre ce projet d'artificialisation de 155 ha et du tout-voiture avec les annonces gouvernementale (respect des accords de Paris, stratégie nationale Bas Carbone), l'avis du COI, du GIEC, la Loi climat et résilience... qui ont pour finalité la qualité de vie future de l'humanité.

Avis de la CEP : Concernant les nuisances acoustiques, le MO dans son mémoire en réponse précise que *des études plus poussées de conception du projet vont se dérouler après l'obtention de l'arrêté de DUP. Ces études affineront la modélisation acoustique et les caractéristiques des protections phoniques. Les seuils d'exposition sonore du quartier des Roches Blanches seront précisés dans ce cadre. Par ailleurs, 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. Des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.*

Il précise que les chemins de randonnée seront maintenus et que les itinéraires cyclables feront l'objet et d'études ultérieures.

La commission souhaite que ces études acoustiques soient effectuées tout le long du linéaire du CONIMES.

Concernant la pollution atmosphérique, le MO *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 (AME) et avec le projet (AMS) soit un différentiel de 5000 T de CO₂. Il estime que la neutralité carbone est un objectif atteignable à l'horizon 2050.*

La commission souhaite la révision tous les 5 ans du scénario dans le cadre de la stratégie bas carbone (SNBC) dont l'objectif est d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Concernant l'impact visuel, la commission souhaite que le MO reste vigilant sur le traitement des abords de l'infrastructure.

1.7.3.6. Concernant l'économie du projet

La moitié des contributeurs considèrent que le CONIMES, qui fluidifiera la circulation dans la traversée de Nîmes, constitue un atout pour le développement des entreprises du bassin alésien, ainsi que des zones industrielles de Saint Césaire et de Milhaud, avis que partagent les élus de l'agglo d'Alès, de Nîmes Métropole, du département du Gard et de la région Occitanie (lettre commune du 07 mars 2023).

Pour l'autre moitié des contributeurs, la circulation sur la RN106 dans la traversée de Nîmes est un problème très ponctuel (à heures fixes) qui pourrait être réglé par un aménagement de la voirie actuelle. Dès lors, ils contestent les avantages du projet (gain de temps notamment) et le considèrent comme inutile et trop coûteux en termes monétaire et d'impact sur l'environnement. Ils posent également la question de son financement, compte-tenu de ce qu'ils supposent de la situation financière de leurs collectivités et craignent que le coût ne pèse sur leurs finances personnelles (impôts fonciers, prix du péage).

Quant à la démonstration du bilan socio-économique positif du projet, avec une valeur actualisée nette par euro investi (VAN/€) investi à 2,1% et un taux de rentabilité interne (TRI) à 7%, elle ne convainc ni le public, ni d'ailleurs le COI.

Avis de la CEP : Concernant l'économie du projet, le MO considère qu'il est favorable au développement des échanges Nîmes/Alès, au sein de l'agglomération et au développement économique et urbain en général, sans compter l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN106.

Concernant les coûts, les seuls éléments figurant dans le dossier sont ceux de la pièce C (page 51/54), qui récapitulent dans un tableau succinct de 8 lignes les dépenses totales pour un coût HT de 212,2 M€ (250M€ TTC). Dans l'étude d'impact E3 (page 156/192), on note toutefois environ 5,5 M€ pour les mesures Éviter / Réduire / Compenser. Le MO précise dans sa réponse au rapport de synthèse que le budget des protections phoniques est évalué à 2,2 M€ et que le coût du barreau de liaison RN113/échangeur E2sud est autour de 30 M€.

Compte tenu de données aussi succinctes, la commission a les plus grandes difficultés pour évaluer la prise en compte par le MO de toutes les mesures ERC, tant dans le domaine environnemental que patrimonial et en matière de qualité de vie (visuel, sonore...). Ceci est sans compter la sous-estimation manifeste du coût d'expropriation éventuelle des entreprises.

Concernant le financement, le COI (courrier récupéré pendant l'EP) recommande une participation de l'État de 60 M€ (soit 27.5 %) du budget hors barreau dans le Contrat de Plan État Région CPER 2023/2027.

La commission s'interroge sur le financement du complément sachant que, dans son courrier du 24 janvier 2022, la présidente de la Région Occitanie demande que la participation de l'Etat s'élève à 50%.

1.7.3.7. Concernant l'environnement

Avec la création du CONIMES, la majorité des habitants de Caveirac met en exergue un projet nuisible à l'environnement de manière générale avec des conséquences désastreuses sur la faune et la flore. Ils estiment qu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde des milieux naturels à enjeux et des espèces protégées en mettant en œuvre des mesures d'atténuation suffisantes telles que passages à faune, respect du calendrier écologique, etc... et constatent, de même que l'Autorité Environnementale, que la description des mesures Éviter-Réduire-Compenser manquent de précision, ce qui motive fortement leur opposition au projet. Ils déplorent que les avis de l'Office Français de la Biodiversité ne soient ni pris en compte, ni même mentionnés.

Par ailleurs, ils dénoncent une artificialisation abusive (155 ha) de « leur garrigue » et la disparition d'un lieu de promenade, un « poumon vert », où les habitants de Nîmes, de Caveirac et des communes environnantes viennent se ressourcer.

Certains endroits sont particulièrement concernés comme le gîte « Un moment en Vaunage » et les quartiers des Roches Blanches, Villeverte et Carreau de Lanes car

relativement proches du tracé. Ces habitants qui ont fait l'acquisition de parcelles en zone verte trouvent que cette proximité nuit à leur environnement.

Avis de la CEP : Le MO précise que *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.* Concernant les réserves de l'Ae, celles de l'OFB (reçues après l'enquête le 14 mars 2023) et les craintes du public, les demandes de dérogation feront l'objet d'études précises, à l'issue de la DUP, dans le cadre de la demande de l'Autorisation environnementale. Cela permettra d'obtenir une définition fine du projet qui sera à nouveau soumise à une enquête publique. Quant à la pose de grillages pour éviter que la faune ne traverse la route, elle sera évaluée également dans la phase d'étude ultérieure. Par ailleurs le MO précise que *dans le cadre du pilotage de son opération..., l'ensemble des Personnes Publiques dont l'Office Français de la Biodiversité, sont consultées pour avis aux étapes clefs du projet.*

Concernant les délaissés, il répond à la question de la Fédération des Chasseurs du Gard que *si des délaissés routiers devaient exister suite aux travaux, leur cession à un tiers et/ou leur valorisation pourrait être envisagées.*

La commission considère que le MO devra s'adjoindre les conseils d'un écologue. Elle considère également qu'il est important de maintenir ce poumon vert de l'ouest nîmois. La volonté des communes dans la rédaction de leurs documents d'urbanisme est essentielle pour préserver, par une sanctuarisation des espaces naturels, cet atout de qualité de vie.

1.7.3.8. Concernant les risques

Pour le risque incendie

Le risque incendie peut être accru lors de la phase « chantier et exploitation ». La majorité des dépôts de feu (mégots de cigarette notamment) partant des axes routiers, cette crainte peut être justifiée. L'augmentation des températures au sol, réfléchies par les enrobés et la circulation ainsi que les périodes de sécheresse de plus en plus précoces risquent également de favoriser les dépôts d'incendies le long du CONIMES.

Avis de la CEP : Le maintien voire le rétablissement des pistes DFCI sont prévus. Le DFCI B94 sera interrompu mais le SDIS estime que sa fonction sera maintenue. La nécessité de la création et de l'entretien d'une bande débroussaillée de part et d'autre de l'infrastructure sera indispensable pour assurer la protection du couvert végétal.

Pour le risque inondation

Une majorité voit dans le CONIMES un facteur d'accroissement du risque inondation par la modification des écoulements. Le secteur nîmois est bien identifié comme très sensible aux phénomènes d'épisodes cévenols intenses. Certaines dates font référence (1988, 2002...). Une minorité des contributeurs voit dans les travaux du CONIMES un avantage : les fossés pour la collecte des ruissellements, les bassins de rétention, les

ouvrages de transparence hydraulique de capacité suffisante éviteront l'aggravation du risque inondation.

Avis de la CEP : *Le MO assure que l'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement. La commission estime que le risque inondation est correctement pris en compte et ne devrait pas être aggravé par la construction de l'infrastructure (LSE à venir).*

1.7.3.9. Concernant le patrimoine

Les personnes qui fréquentent la garrigue pour le loisir, la promenade ainsi que les habitants de Caveirac réunis sous les associations Caveirac Vaunage et Pierres sèches et garrigues s'opposent à la disparition de tout ou partie de ces capitelles, mazets, constructions en pierre sèches, vestiges d'un savoir-faire ancestral. La technique de la pierre sèche a été inscrite sur la liste du patrimoine immatériel de l'UNESCO en 2018. On parle ici de richesse du patrimoine écologique et culturel. Quelques 257 capitelles ont été recensées par l'association Pierres sèches et garrigues et plus d'une dizaine serait impactée par le projet.

Avis de la CEP : *Concernant le patrimoine vernaculaire (capitelles, murets en pierre sèche...), le MO dans son mémoire en réponse précise qu'il 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). La commission estime que le démontage des capitelles impactées par le tracé et leur reconstruction pourraient être confiés à une association locale spécialisée.*

2. CONCLUSIONS MOTIVÉES

Affirmant son entière indépendance, la commission d'enquête publique exprime ci-après ses conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par les personnes publiques rencontrées et par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse et par ses recherches personnelles.

2.1 ANALYSE BILANCIELLE

La commission a examiné, dans le cadre de la théorie du bilan issue de la jurisprudence du Conseil d'État « Ville Nouvelle de Lille-Est » du 28 mai 1971, les points suivants :

2.1.1. L'intérêt général du projet

2.1.1.1. Les avis recueillis

Parmi les 1388 avis du public recueillis au cours de l'enquête publique, 44% expriment leur opposition au projet en leur nom, 16% de manière anonyme et 2 pétitions sont signées par 107 personnes. Les opposants identifiables résident principalement dans les quartiers urbains et périurbains situés à l'ouest de la RN106.

Les avis favorables à la DUP proviennent d'habitants du bassin alésien ou des lotissements riverains de la RN106 actuellement fortement incommodés par le trafic routier (pétition avec 273 signatures), ainsi que des entreprises de Saint Césaire et de Milhaud, motivées par le projet qui facilitera le développement des zones d'activités. De leur côté, les collectivités (Région, Département, Nîmes Métropole, Alès Agglomération, Nîmes, Milhaud) reconnaissent l'intérêt général du CONIMES pour le développement du département du Gard en général, bien au-delà du pôle Nîmes Alès. Quant au Maire de Caveirac, il estime que seul le barreau qui relie la RD40 à l'A9 et à la RN113 est véritablement utile.

La CEP considère que l'absence quasi-totale de participation à l'EP de la part du public résidant dans les grands ensembles situés à l'est de la RN106 invite à relativiser le poids de l'opposition au projet, principalement issue des quartiers ouest résidentiels. De plus, les entreprises et des collectivités plaident clairement en faveur de son utilité.

2.1.1.2. L'intérêt du projet pour le territoire

L'article 1^{er} de la loi LOM fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1/- Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en **renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés** aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2/- Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la **sécurité des réseaux routiers**, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité,

remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

3/- Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la **congestion routière**, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel **et en facilitant les déplacements multimodaux ;**

4/- Améliorer l'efficacité des **transports de marchandises** pour **renforcer la compétitivité des territoires** et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

La commission constate que les 4 objectifs suivants du CONIMES répondent aux 4 objectifs de la LOM :

1/- Désenclaver le nord du Gard, essentiellement rural, par un accès facilité à la métropole nîmoise, notamment à ses établissements de santé ; assurer une meilleure desserte de la zone ouest de Nîmes en attendant la réalisation de la DNN entre la RN106 et le secteur Est de Nîmes.

2/- Faciliter les déplacements au quotidien entre le nord et le sud du département en créant une liaison optimisée (12 km) et sécurisée (2x2 voies avec bande d'accès d'urgence) entre la RN106, l'A9 et la RN113, tout en évitant la saturation de la RN106 dans sa traversée de la ville de Nîmes.

3/- Limiter la congestion routière sur la RN106 dans sa traversée de Nîmes et diminuer ainsi l'émission de GES au bénéfice des milliers de riverains et du centre hospitalier. Redonner à la RN son statut de voirie urbaine (boulevard des Français Libres) et d'échange local (entre les quartiers Est et Ouest de Nîmes) et laisser la place au développement des transports en commun et des voies douces.

4/- Améliorer le transport de marchandises par Poids Lourds entre l'A9 et le bassin alésien ainsi que vers la zone industrielle de Saint Césaire et faciliter ainsi le développement économique du pôle Nîmes-Alès.

La CEP considère que l'intérêt général du Contournement Ouest de Nîmes est réel, précis et permanent.

2.1.2. Atteinte à la propriété privée et aux intérêts privés

Les espaces naturels (environ 124 ha) majoritairement privés et les espaces agricoles (31,2 ha) impactés par le tracé du CONIMES présentent une valeur faible et seront compensés financièrement car le MO n'a pas de possibilité de compensation en surface. Concernant le forage particulier risquant d'être impacté, une étude spécifique sera conduite.

L'urbanisation est relativement faible sur la zone d'étude. Lorsque le tracé précis sera déterminé, vingt-six maisons d'habitations pourraient être rachetées par le MO. Il n'est pas tenu compte de l'habitat informel. Quant aux sites des entreprises, s'il devait y avoir expropriation, la relocalisation serait problématique, compte tenu du manque de foncier disponible localement et du risque d'affaiblissement de la dynamique économique de l'agglomération par la perte d'emplois et de retombées socio-économiques.

Il n'existe pas de solution alternative au CONIMES dès lors que l'on veut redonner à la RN106 actuelle une fonction d'échange local et améliorer la qualité de vie de plusieurs milliers de riverains. Le principe du projet emporte l'accord de six collectivités sur 7.

La CEP considère que l'atteinte à la propriété privée des espaces naturels, agricoles et d'habitation est nécessaire mais n'est pas disproportionnée. En revanche, les expropriations d'entreprises envisagées sont difficilement acceptables au regard de l'économie du territoire. Le tracé définitif devra faire l'objet d'études complémentaires en concertation avec les élus et les acteurs économiques.

2.1.3. Coût environnemental

Le projet de CONIMES détruira 125 ha d'espaces naturels, garrigue en majorité et forêt, comportant peu ou pas d'espaces boisés classés et peu d'espèces et d'habitats menacés. Les craintes liées au préjudice pour la biodiversité sur les zones riveraines du projet du CONIMES ne sont peut-être pas fondées à moyen terme. Il semblerait qu'autour de l'A75 dans le Cantal et en Lozère, les espèces recensées lors de l'étude d'impact aient largement prospéré.

Des passages seront ménagés pour la faune, ou bien spécifiques, ou bien associés aux ouvrages hydrauliques. Les dérogations nécessaires concernant les espèces et habitats protégés (la pie-grièche méridionale et la luzerne à fleurs unilatérales aux enjeux très forts notamment) feront l'objet d'études complémentaires dans le cadre de l'Autorisation Environnementale Unique.

Le patrimoine « pierres sèches » fera l'objet d'un inventaire archéologique, puisque notamment plusieurs capitelles, risquent la destruction.

Les ouvrages seront intégrés paysagèrement (talus végétalisés).

Les DFCI seront tous maintenus ou restaurés.

Les transparences hydrauliques seront ménagées sur tous les cours d'eau, les fossés et bassins de rétention absorberont les ruissellements ; les eaux souterraines et superficielles feront l'objet de toutes les attentions dès la phase de travaux. Le choix de matériaux sélectionnés permettra de limiter l'impact du trafic sur l'élévation de la température du sol.

La CEP considère que la prise en compte des enjeux écologiques et patrimoniaux est satisfaisante et que les mesures ERC seront précisées lors de la demande d'autorisation environnementale.

Le projet ne provoquera pas de déséquilibre environnemental conséquent en termes de biodiversité, de paysage et de patrimoine vernaculaire et n'aggravera ni le risque incendie ni le risque d'inondation.

2.1.4. Les inconvénients d'ordre social

Le CONIMES facilitera et sécurisera la circulation urbaine et permettra le développement des transports en commun et la requalification de la RN106 en un boulevard urbain faisant liaison entre Nîmes centre et les quartiers ouest.

Les mesures acoustiques ont été effectuées le long du tracé à l'aide du logiciel cadnaA qui ne prend en compte que les bruits générés par la nouvelle infrastructure et non le bruit global subi par les riverains. Toutefois, la largeur de la bande d'étude est conforme à la réglementation des RN. Pour les zones où le bruit dépasserait les seuils autorisés (60 dB de jour, 55 dB de nuit pour les habitations notamment) des protections acoustiques (talus ou murs anti-bruit) sont prévues et positionnées sur les plans. Les maisons les plus impactées seront pourvues d'isolation de façades.

Dans le quartier du Carreau de Lanes, situé hors de la zone d'étude acoustique, le nombre de véhicules venant de la RD999 et passant au milieu des lotissements pour éviter la congestion de la RN106 diminuera considérablement, permettant aux habitants de retrouver une voie plus tranquille et moins dangereuse.

Dans la garrigue, les chemins de randonnée seront restitués pour l'agrément des promeneurs.

La CEP considère que les inconvénients d'ordre social, notamment le bruit, ont été correctement pris en compte et feront l'objet de mesures compensatoires adéquates. Toutefois, dans le cadre des études complémentaires, la modélisation acoustique sera affinée pour les quartiers particulièrement exposés.

2.1.5. L'effet sur la santé publique

Pour les riverains de la RN106 actuelle et pour les habitants de la métropole nîmoise en général, le CONIMES contribuera à diminuer la pollution sonore et atmosphérique avec moins de trafic, PL en particulier, et donc moins de congestion. Cet avantage bénéficiera à plusieurs milliers d'habitants ainsi qu'au personnel soignant et aux patients du CHU Caremeau. Ce dernier sera également plus facilement accessible.

Dans les zones urbanisées traversées par le CONIMES, des habitants actuellement épargnés subiront inévitablement les nuisances dues au trafic, malgré les mesures d'ERC. Ils sont en bien moins grand nombre mais seront néanmoins gênés.

Concernant la qualité de l'air, la diminution de la congestion aura vraisemblablement un impact positif sur les émissions de GES.

La CEP considère que globalement, les effets négatifs sur la santé de plusieurs milliers de personnes, riverains et usagers en transit sur la RN106 seront atténués par le CONIMES. Toutefois de nouvelles populations seront atteintes mais la réduction de l'autosolisme et une offre plus performante de transports en commun pourraient limiter l'impact du trafic automobile sur la qualité de l'air et le changement climatique et permettre d'atteindre ainsi la neutralité carbone

conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Cela nécessite, bien évidemment, une évolution du comportement des usagers et des politiques d'investissement des collectivités.

2.1.6. Coût financier

Les dépenses totales liées à la réalisation du CONIMES (des études à la réalisation en passant par les expropriations) sont présentées par grandes rubriques dans un tableau de 8 lignes, indicatif du coût estimé en 2021. En particulier, les coûts des expropriations et des mesures ERC ne sont pas détaillés. Or s'il s'agit d'entreprises il peut atteindre des niveaux sans commune mesure avec ceux des terres de garrigue.

Concernant le financement du projet, la somme (10M€) obtenue dans le CPER 2015-2020 (44% Etat, 56% collectivités) était destinée à financer les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux.

Dans le cadre du prochain CPER (2023-2027), les négociations n'ont pas encore été engagées entre l'État et les collectivités. Ces dernières se disent prêtes à participer au financement du barreau (RD40/RN113) évalué à 30M€, mais ont émis des réserves sur leur participation à la réalisation de la partie Nord de l'infrastructure. Or, le COI préconise que la part de l'État ne dépasse pas 27,5% du montant hors barreau, soit 60 M€. Quant au raccordement du CONIMES à l'A9, il devrait être pris en charge par la société gestionnaire Vinci.

Concernant le coût du projet, l'étude socio-économique fait apparaître un solde positif de la valeur actualisée nette par euro investi (VAN/€), un taux de rentabilité interne (TRI) supérieur aux seuils fixés pour un projet générant davantage de recettes fiscales que de dépenses.

La CEP considère que le coût global du projet n'est pas excessif comparé aux bénéfices attendus, notamment le développement économique, la fluidité des déplacements et l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN106.

De plus, par rapport au coût du contournement ouest de Montpellier (6km, 300 M€), le CONIMES (12 km, ≥ 254 M€) supporte la comparaison, même s'il doit être réactualisé (inflation et mesures ERC supplémentaires).

L'équilibre en situation d'exploitation est plus problématique, tant les données sont volatiles (coûts de l'énergie, date de fin des moteurs thermiques, changements de comportements individuels...).

La préoccupation immédiate est tout de même celle du financement des travaux du CONIMES qui ne semble pas être dans les priorités actuelles de l'État et les collectivités, de leur côté, sont dans l'attente du prochain CPER.

2.1.7. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Une réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac s'est tenue le 16 décembre 2022 en présentiel à la préfecture du Gard sous la présidence de M. Gilles Guillaud directeur de la Direction de la citoyenneté, de la légalité et de la coordination (DCLC).

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.

A l'issue de l'examen conjoint des PPA, l'ensemble des participants a émis un avis favorable au projet de mise en compatibilité des PLU des trois communes traversées par le CONIMES.

La CEP prend acte de cet avis favorable par les PPA et les représentants de la ville de Nîmes, du maire de Milhaud et de l'adjoint à l'urbanisme de Caveirac avec le projet de CONIMES.

La CEP considère que le développement de l'urbanisation est contenu au niveau des documents d'urbanisme.

2.1.8. Statut de voie express

Ce classement concerne l'intégralité de la nouvelle route de 12 km entre la RN106 au nord et la RN113 au sud à l'exception des bretelles de raccordement à l'autoroute A9. Sur cette route express, la vitesse des véhicules sera limitée à 110 km/h au nord de l'échangeur avec la RD40 puis entre cet échangeur et la RN113 au sud, la vitesse des véhicules sera limitée à 70 km/h. La vitesse sera également réduite aux abords des giratoires. L'accès à cette route express sera interdit à certaines catégories de véhicules et usagers circulant à vitesse faible.

La CEP considère que le statut de voie express est en cohérence avec les trafics envisagés et sa fonction structurante au niveau du territoire gardois.

2.2 CONCLUSION GENERALE

2.2.1. Avantages inconvénients du projet

En tenant compte du fait que :

- Le projet présente un intérêt général certain.
- Les atteintes à l'environnement, à l'agriculture, à la santé, aux intérêts privés des particuliers feront l'objet de mesures de compensation.
- Les enjeux climatiques sont pris en compte.
- Le choix définitif du tracé devra être préalablement réétudié afin d'assurer le maintien des entreprises et la cohérence des aménagements sur la RN113.
- Les conditions du financement du projet devront être préalablement assurées.
- Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées.
- Le statut de voie express est adapté à la fonction de cet axe structurant.

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes peut être reconnu d'utilité publique.

2.2.2. Recommandations

- Finaliser le financement du projet, sachant qu'un Contrat de Plan État Région 2023/2027 est en attente ; les services de l'État et les collectivités ne s'étaient pas encore réunis à la date d'achèvement de l'enquête publique mais un protocole d'accord

devrait être établi avant le démarrage des études préalables à la demande de l'Autorisation Environnementale.

- Réaliser une étude acoustique complémentaire prenant en compte le bruit global subi par les riverains de toutes les zones habitées, dans le cadre de la demande de l'Autorisation Environnementale.
- Compléter l'évaluation des émissions de GES sur le CONIMES par une évaluation des GES résiduels sur la RN106, afin d'obtenir des données correspondant au trafic réel en situation de projet.
- Encourager les communes à sanctuariser les zones autour des raccordements et à créer des zones agricoles protégées (ZAP) afin d'éviter l'urbanisation inappropriée.
- Garantir la protection des animaux et des usagers de la route par un dispositif anti-écrasement (grillage) tout au long de l'axe. Profiter de l'expertise faunistique de la FDC30 dans le cadre des aménagements relatifs aux passages de la faune.
- Confier à des associations compétentes le suivi de l'inventaire des ouvrages en pierre sèche et proposer par convention à une association spécialisée le remontage des capitelles démolies par la route.
- Veiller à l'intégration des traitements des talus dans l'environnement paysager local.
- Assurer la continuité des chemins piétonniers et étudier l'aménagement d'une liaison cyclable entre Milhaud et Saint Césaire.

2.2.3. Réserves

2.2.3.1. L'échangeur E2sud

Sur le principe, les entreprises de la zone industrielle de Saint Césaire sont favorables à un raccordement avec le CONIMES mais l'emplacement de cet échangeur E2Sud doit faire l'objet d'une concertation avec les acteurs économiques concernés ainsi que Nîmes Métropole et la CCI Gard avant l'approbation de la DUP par l'autorité compétente.

Si LIB INDUSTRIES ne peut plus disposer de zone de stockage sur le site, l'exploitation du site de Nîmes n'est techniquement plus possible. LIB INDUSTRIES sera dans l'obligation de fermer son site historique.

La Société IMMOCORP (Rexel et Blanchard Coutand) rappelle qu'*aucun acteur économique de la zone de Saint Césaire n'a été consulté en amont de cette enquête publique pour évoquer ensemble les différentes possibilités permettant d'impacter le moins possible les entreprises situées au nord de la zone de Saint Césaire. Les sociétés Lafarge / Cholvy / Mac Donald / Baurès / Rexel / Blanchard Coutand / LIB industries / Auchan sont impactées par le tracé actuel avec une nécessité d'être indemnisées et relocalisées. Nous parlons de plus ou moins 500 emplois. Ce projet dans l'état est dénué de sens. Alors même que d'autres possibilités (de tracé) sans préempter sur des entreprises et sans relocaliser sont possibles au nord du chemin de Canteperdrix.*

Pour la société AUCHAN, en l'état, *les impacts du projet de contournement autoroutier, par l'emprise a priori envisagée, seraient tels qu'ils risquent de nous contraindre à la fermeture du site avec des préjudices économiques importants et un impact social fort sur les 250 salariés de cet entrepôt.*

L'association ZI de Saint Césaire, représentant 60 entreprises, demande à ce que le positionnement de l'échangeur E2Sud soit réexaminé en concertation.

La CEP considère qu'un agrément sur le tracé devra intervenir entre le MO, Nîmes Métropole et les entreprises concernées avant que l'utilité publique du CONIMES puisse être prononcée.

2.2.3.2. Giratoire entre le barreau et la RN113

Une seule réunion avec les élus a eu lieu en mairie de Milhaud en 2019 pour expliquer les problématiques de raccordement du barreau à la RN113. En réponse à la demande de la municipalité de revoir l'arrivée du barreau sur le rond-point actuel (consultation interservices le 27/01/22), le MO a indiqué qu'il étudiera *toutes les possibilités d'adaptation* du projet après la DUP.

Lors d'un entretien pendant l'enquête publique, M. le Maire a fait part aux commissaires enquêteurs de sa réticence par rapport au projet proposé. Ensuite, dans deux courriers émanant de lui-même (ès-qualité) et d'un adjoint, une alternative au projet, moins impactante pour la population, a été argumentée et cartographiée. Des contraintes techniques existent (franchissement de la ligne SNCF notamment) mais le projet alternatif mérite d'être examiné.

La CEP considère qu'un agrément sur le tracé devra être trouvé avec les élus de la commune de Milhaud avant que l'utilité publique du CONIMES puisse être prononcée.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Vu :

- Que le déroulement de l'enquête publique est conforme aux prescriptions du code de l'environnement.
- Que le dossier concernant l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement ouest de Nîmes a été déclaré complet et recevable par le bureau de la réglementation générale et de l'environnement de la préfecture du Gard.
- Que le public a été régulièrement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu faire part de ses observations, avis et propositions ou bien sur un registre papier déposé en mairie de Nîmes (siège de l'enquête), de Milhaud et de Caveirac ou bien par courrier postal, par courriel, ou encore sur un registre dématérialisé.
- Que toutes les observations, avis et propositions du public ont été pris en compte dans un procès-verbal de synthèse remis à la DREAL Occitanie le 17/03/23.
- Que le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a été remis à la commission d'enquête le 07 avril 2023.

Constatant :

- Le déroulement régulier de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 et notamment celles à la publicité de l'enquête.
- La bonne tenue des neuf permanences sur les 3 communes et l'absence d'incident au cours de l'enquête.
- La dématérialisation de l'enquête avec un registre numérique.
- La liberté d'accès des lieux de permanences offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions.
- Le nombre très important d'observations, de courriers et courriels reçus de la part du public (1388 contributions).

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées au chapitre 2 ci-dessus à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête émet un :

AVIS FAVORABLE

à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement ouest de Nîmes avec les réserves suivantes :

1/- Qu'un agrément soit préalablement trouvé entre le Maître d'Ouvrage, Nîmes Métropole et les entreprises concernées sur la position de l'échangeur E2 Sud.

2/- Qu'un agrément soit préalablement trouvé entre le Maître d'Ouvrage et les élus de la commune de Milhaud sur le raccordement du CONIMES à la RN113.

Le mercredi 19 avril 2023

Patrick Leture



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe



TITRE II - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE NÎMES.

1. OBJECTIFS DU PROJET

Sur la commune de Nîmes, le projet consiste en un aménagement 2x2 voies qui se traduit par :

- Insertion au nord au niveau de la RN106 et de la RD907 vers le tracé prévu via un échangeur dénivelé (Alès-Nîmes) qui permettra aussi d'assurer ultérieurement la liaison vers le projet de Déviation Nord de Nîmes ;
- Un échangeur dénivelé avec la RD999 (route de Sauve) ;
- De nombreux ouvrages d'art liés à des échanges dont un ouvrage d'art non courant (OANC), des OA également pour le rétablissement des écoulements hydrauliques naturels, pour la communication et les ouvrages hydrauliques ;
- La création de bassins de compensation le long du tracé ;
- La mise en place de protections acoustiques à la source.

La mise en compatibilité du PLU de Nîmes, approuvé le 1^{er} mars 2004 et dont la dernière modification date du 7 juillet 2018, consistera en :

- La modification du règlement des zones A, N, NM, UES pour permettre la réalisation du projet ;
- La mise à jour des emplacements réservés ;
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet, reporté dans les documents graphiques.

2. CONCLUSIONS MOTIVÉES

Affirmant son entière indépendance, la commission d'enquête exprime ci-après ses conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par les personnes publiques associées, par le porteur du projet dans son mémoire en réponse et par ses recherches personnelles.

2.1 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

2.1.1. Cartes du tracé et bande d'étude

La lecture attentive du dossier H1 permet de confirmer que la planche B6 est manquante sur le dossier papier et sur le dossier PDF. De ce fait, le tracé est incomplet sur cette partie du tracé (bande d'étude 2005 et/ou ER 8 E du projet CONIMES).

De plus, sur le tableau 5 de la page 41/88, il manque les numéros des planches C6 et C9 qui existent bien quelques pages plus loin. La C9 est même en doublon.

Document H1 format papier		Document H1 format PDF	
Actuel - 4	Modifié - 5	Actuel - 4	Modifié - 5
C10	C10	C5	C05
B10	B10	C6	C09
B9	B09	B7	C06
C9	C09	B8	B07
B8	B08	C9	B08
B7	B07	B9	C09 (doublon)
C6	C06	B10	B09
C5	C09 (doublon)	C10	B10
	C05		C10
8 planches	9 planches	8 planches	9 planches

La commission estime que cette correction des documents graphiques doit être effectuée avant toute approbation de la mise en compatibilité du PLU par la commune.

2.1.2. L'habitat informel

Dans la zone d'étude, une vingtaine d'habitations informelles sont implantés entre la RD907 et la RD999, à l'est de la déchetterie sur une surface d'environ 0,9 ha. Ces habitations illégales construites avec des matériaux divers (caravanes, ferrailles...) ou avec des matériaux plus traditionnels (béton...) sont entourées de zones de dépôts sauvages et de déchets qui gênent les propriétaires voisins qui occupent leur habitation en toute légalité.

La commission estime que cette situation ne devrait pas perdurer dans le cadre de la création du CONIMES.

2.1.3. Incidence Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie (0,5 à 1,5 km autour de la zone projet soit sur 1316 ha), ni impactée par les futurs emplacements réservés. Dans son mémoire en réponse à l'Ae, la DREAL a complété le dossier d'enquête avec une Évaluation Appropriée des incidences Natura 2000.

La commission estime que, dans le cadre de l'Autorisation environnementale, le maître d'ouvrage commandera des études complémentaires qui détermineront les mesures de compensation appropriées pour les chiroptères et pour l'avifaune, ainsi que la demande de dérogation aux espèces protégées (DEP). Les modifications ultérieures n'auront pas, a priori d'impact sur l'économie du PLU et donc une révision ne serait pas nécessaire.

2.1.4. Evaluation des impacts

Concernant les activités forestières, moins de 1% de la forêt communale de Nîmes – canton des Lauzières est impactée et une mesure compensatoire est prévue pour la commune.

Concernant les terres agricoles (22,49 ha : 11 ha de parcours de chevaux, 7,34 ha de fourrage/prairie, 1,74 ha de lande, 2,41 ha d'oliviers), certaines parcelles (emprise chantier et sur le tracé) seront supprimées mais compensées en surface et en valeur économique.

La commission estime que les mesures de compensation collective prévue dans l'étude préalable agricole validées par la préfète du Gard en réunion CDPENAF le 13 octobre 2022 sont correctes.

2.2 BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

2.2.1. Participation du public

Très peu de contributions traitent de la mise en compatibilité du PLU de Nîmes et seules quelques associations se sont opposées en bloc au dossier complet soumis à l'enquête.

2.2.2. Analyse de la compatibilité

Le projet du CONIMES est intégré au SCoT sud Gard depuis le 10/12/19 et donc compatible avec ce document. C'est un réseau structurant du territoire au même titre que l'A54, l'A9, les RN 106 et 113.

Le projet du CONIMES est compatible avec les orientations générales du PADD du PLU de Nîmes, avec les emplacements réservés déjà au PLU.

L'ER 7E est créé en limite de la commune de La Calmette sur d'une superficie de 1035630 m².

L'ER 8E est créé sur une superficie de 723423 m² pour le CONIMES. Il n'intercepte aucun Espace Boisé Classé.

Cependant il nécessite une mise en compatibilité du règlement de la zone agricole A, de la zone à affectation spéciale réservée à des activités militaires NM, de la zone naturelle N, de la zone naturelle Nh (au regard de sa grande surface en zone de garrigue), de la zone UES (réservé au service ferroviaire).

2.2.3. Recommandations

1/ Un point important devra être étudié entre la ville de Nîmes, Nîmes Métropole et les services de l'État. Il concerne la prise en compte de la multimodalité réclamée par de nombreux contributeurs avec la réalisation d'aires de covoiturage à l'entrée nord de Nîmes proche de la RN106.

Les travaux devraient être conçus et réalisés concomitamment au CONIMES. Ils devraient au minimum :

- permettre la liaison vers le centre-ville en bus à haut niveau de service sur des voies en site propre ;
- comprendre des places de parking spécifiques avec bornes de recharge électrique (IRVE) ;
- disposer de pistes cyclables séparées du réseau routier par un terre-plein central ;
- voire créer un service de location de vélo à assistance électrique.

2/- Afin de sanctuariser les espaces naturels restant entre la zone urbaine nîmoise et la future voie express, il convient de demander aux services de l'État d'examiner la possibilité d'engager des procédures de protection des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique afin d'interdire formellement toute urbanisation ultérieure, par exemple en extension à l'ouest du quartier des Roches Blanches.

3/- Afin de sanctuariser les espaces agricoles restants, il convient de demander aux services de l'État d'examiner la possibilité d'engager des procédures de protection portant création d'une zone agricole protégée ZAP s'imposant aux documents d'urbanisme.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Vu :

- Que le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement.
- Que le dossier de l'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU de Nîmes a été déclaré complet et recevable par le bureau de la réglementation générale et de l'environnement de la préfecture du Gard.
- Que le public a été informé sur l'existence de l'enquête publique et a fait part de ses observations, avis et propositions ou bien sur un registre papier déposé en mairie de Nîmes (siège de l'enquête), de Milhaud ou de Caveirac ou bien par courrier postal, par courriel ou sur un registre dématérialisé.
- Que toutes les observations, avis et propositions du public, ont été pris en compte dans un procès-verbal de synthèse remis à la DREAL Occitanie le 17/03/23.
- Que le mémoire en réponse du Maître a été remis à la commission d'enquête le 07 avril 2023.

Constatant :

- Le déroulement régulier de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 et notamment celles relatives à la publicité de l'enquête.
- La bonne tenue de neuf permanences sur les 3 communes et l'absence d'incident survenu au cours de l'enquête.
- La dématérialisation de l'enquête avec un registre numérique.
- La liberté d'accès des lieux offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions.

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées au chapitre 2 ci-dessus à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête donne un :

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nîmes avec les réserves suivantes :

- Que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée par l'autorité compétente.
- Que le règlement et les documents graphiques soient actualisés.

Le mercredi 19 avril 2023


Patrick Leture



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe



TITRE III - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE MILHAUD

1. OBJECTIFS DU PROJET

Sur la commune de Milhaud, le projet le projet consiste en un aménagement 2x2 voies qui se traduit par :

- Un échangeur dénivelé avec la RD40 (route de Sommières).
- Un échangeur dénivelé avec l'autoroute A9 avec 2 gares de péage (entrée et sortie) entre l'échangeur avec la RD40 et le nouveau diffuseur autoroutier sur l'A9.
- Un barreau et un giratoire avec la RN113 à l'est de Milhaud.
- De nombreux ouvrages d'art liés à des échanges dont cinq ouvrages d'art non courant (OANC), pour le rétablissement des écoulements hydrauliques naturels, pour la communication et les ouvrages hydrauliques.
- La création de bassins de compensation le long du tracé.
- La mise en place de protections acoustiques à la source.

La mise en compatibilité du PLU de Milhaud consistera en :

- La modification du règlement des zones N, Nx, UE et UEa ;
- Le déclassement d'une zone d'espace boisé classée (EBC) ;
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet, reporté dans les documents graphiques ;
- La mise à jour du tableau des emplacements réservés dont la suppression de l'ER 5.

2. CONCLUSIONS MOTIVÉES

Affirmant son entière indépendance, la commission.d'enquête exprime ci-après ses conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par les personnes publiques associées, par le porteur du projet dans son mémoire en réponse et par ses recherches personnelles.

2.1 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

2.1.1. Giratoire CONIMES sur la RN113

Le point d'achoppement du tracé CONIMES sur la commune est le raccordement du barreau au giratoire sur la RN113.

Lors de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du PLU le 16 décembre 2022 en préfecture du Gard, M. Descloux maire de Milhaud rappelle ses interrogations quant à l'aménagement du giratoire de liaison de la RN113 avec le

barreau (à noter que ces inquiétudes avaient déjà été exprimées dans la délibération du conseil municipal de Milhaud du 27/02/22).

La DREAL souligne alors que des études futures permettront d'évaluer la faisabilité d'un aménagement alternatif qui devra répondre aux besoins de desserte de la ville, de fluidité du trafic et de sécurité routière. Ces derniers éléments ont d'ailleurs été confirmés dans le mémoire en réponse de la DREAL du 07 avril 2023.

La commission estime qu'une concertation et des études détaillées doivent être engagées le plus rapidement possible par l'autorité compétente.

2.1.2. L'habitat informel

Dans l'étude d'impact, l'état initial présente une zone d'habitat informel, dite « zone de Saint Césaire », qui est identifiée à l'ouest de la zone industrielle sur une superficie d'environ 1.2 ha comprenant une quinzaine d'habitations.

La commission estime que cette situation ne devrait pas perdurer dans le cadre de la création de cette nouvelle infrastructure, et ce face à d'autres propriétaires proches de ces zones qui occupent leur habitation en toute légalité.

2.1.3. Incidence Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie (0,5 à 1,5 km autour de la zone projet soit sur 1316 ha), ni impactée par les futurs emplacements réservés. Dans son mémoire en réponse à l'Ae, la DREAL a complété le dossier d'enquête avec une Évaluation Appropriée des incidences Natura 2000.

La commission estime que, dans le cadre de l'Autorisation Environnementale, le MO commandera des études complémentaires qui détermineront les mesures de compensation définitives pour les chiroptères et l'avifaune, ainsi que la demande de dérogation aux espèces protégées (DEP). Les modifications ultérieures n'auront pas, a priori d'impact sur l'économie du PLU et donc une révision ne sera pas nécessaire.

2.1.4. Zone inondable

Dans le mémoire du MO à l'Ae, pièce J page 43/76, dans l'étude des variantes de raccordement en partie sud (barreau vers giratoire RN113), quelle que soit la solution adoptée (n°2, n°3 ou n°5.2 du projet), au niveau hydraulique dans le secteur voie ferrée/RN113, un **remblai de 3 mètres** de hauteur devra être édifié en liaison avec la zone inondable modélisée sur 13,86 ha.

La commission estime que ce remblai de 3 mètres doit être positionné au plus loin des habitations actuelles pour limiter la pollution visuelle induite.

2.1.5. Evaluation des impacts

Les surfaces agricoles touchées par l'ER10 sont classées en zone N. Elles représentent 8,73 ha composés de 2 ha pour les oliviers (au nord de l'A9), 5,73 ha de parcours pour chevaux (entre l'A9 et la voie ferrée) et 1 ha de fourrage/prairie (très proche de l'A9 en partie nord).

La commission estime que les mesures de compensation collective prévue dans l'étude préalable agricole validées par la préfète du Gard en réunion CDPENAF le 13 octobre 2022 sont correctes.

2.2 BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

2.2.1. Participation du public

De nombreux habitants sont venus aux permanences pour avoir une information sur le devenir de leur terrain ou habitation. Il était difficile de répondre précisément car les cartes fournies n'étaient pas assez précises pour identifier si une parcelle cadastrée était ou non incluse dans la bande d'étude du CONIMES. Par ailleurs, n'en étant pas au stade de l'enquête parcellaire, même une parcelle située dans la zone d'implantation du CONIMES ne sera pas forcément expropriée.

Quelques associations se sont opposées en bloc au dossier complet soumis à l'enquête au motif que le tracé prévu passait à hauteur de leur fenêtre.

2.2.2. Analyse de la compatibilité

Le projet du CONIMES est intégré au SCoT sud Gard depuis le 10/12/19 et donc compatible avec ce document. C'est un axe structurant du territoire au même titre que l'A54, l'A9, les RN 106 et 113.

Le projet du CONIMES est compatible avec les orientations générales du PADD du PLU de Milhaud, avec les emplacements réservés déjà au PLU.

L'ER 5 (aménagement entrée de ville) doit être retiré du PLU (- 17053 m²).

L'ER 10 est créé sur une superficie de 454088 m² pour le CONIMES avec l'État comme bénéficiaire. Il nécessite une mise en compatibilité du règlement des zones naturelle N et Nx (équipements autoroutiers), UE (activités économiques : industriel, commercial et artisanal) et UEa (secteur limitrophe de la zone d'activité de Saint Césaire). Il nécessite aussi le déclassement de 56 parcelles concernées par un Espace Boisé Classé en section AC et AB, uniquement à l'interception avec l'ER CONIMES. Une demande d'autorisation de défrichement sera faite ultérieurement.

Le projet est compatible avec les servitudes existantes et interceptées sans modification.

Concernant les modifications du plan de zonage, la planche 4 (page 41/73) du zonage actuel sera remplacée, à l'issue de la mise en compatibilité, par le zonage modifié de la planche n°5 (pages 42 et 43/73) comportant l'ER10 du CONIMES.

2.2.3. Recommandation

Voie douce entre Milhaud et Saint Césaire

Les infrastructures du CONIMES au droit de la commune de Milhaud vont faire barrière sur un axe nord/sud pour la création de voies douces. A ce stade des études, aucun passage n'est prévu sous la 2x2 voies pour permettre aux usagers du vélo de rejoindre leur lieu de travail sur la ZI de Saint Césaire, le CHU Caremeau voire la future zone Porte Ouest portée par Nîmes Agglomération.

La commission estime qu'il sera important pour la municipalité de planifier ce type d'infrastructure avec le MO dans les études détaillées du projet.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Vu :

- Que le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement.
- Que le dossier de l'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU de Milhaud est déclaré complet et recevable par le bureau de la réglementation générale et de l'environnement de la préfecture du Gard.
- Que le public a été informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu faire part de ses observations, avis et propositions ou bien sur un registre papier déposé en mairie de Nîmes (siège de l'enquête), de Milhaud ou de Caveirac ou bien par courrier postal, par courriel ou sur un registre dématérialisé.
- Que toutes les observations, avis et propositions du public ont été pris en compte dans un procès-verbal de synthèse remis à la DREAL Occitanie le 17/03/23.
- Que le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage est parvenu le 07 avril 2023 à la commission d'enquête.

Constatant :

- Le déroulement régulier de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 et notamment celles relatives à la publicité de l'enquête par voie de presse et d'affichage.
- La bonne tenue de neuf permanences sur les 3 communes et l'absence d'incident au cours de l'enquête.
- La dématérialisation de l'enquête avec un registre numérique.
- La liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions.

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées au chapitre 2 ci-dessus à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête donne un :

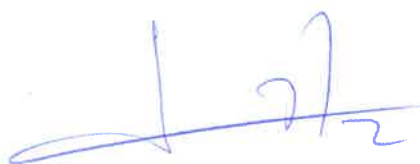
AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Milhaud avec les réserves suivantes :

- Que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée par l'autorité compétente.
- Que le règlement et les documents graphiques soient actualisés.

Le mercredi 19 avril 2023

Patrick Leture



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe



TITRE IV - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNES DE CAVEIRAC

1. OBJECTIFS DU PROJET

Sur la commune de Caveirac, le projet consiste en un aménagement 2x2 voies qui se traduit par :

- Un échangeur dénivelé avec la RD999 (route de Sauve) ;
- De nombreux ouvrages d'art liés à des échanges, pour le rétablissement des écoulements hydrauliques naturels, pour les communications et ouvrages hydrauliques, pour le rétablissement de communication et passage à faune, pour le passage à faune dédié (4) ;
- La création de bassins de compensation le long du tracé ;
- La mise en place de protections acoustiques à la source.

La mise en compatibilité du PLU de Caveirac approuvé le 29 septembre 2016 et dont la dernière modification remonte au 17 octobre 2019 consistera en :

- La modification du règlement de la zone N ;
- La mise à jour du tableau des emplacements réservés ;
- Le déclassement d'une zone d'espace boisé classée (EBC) ;
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet, reporté dans les documents graphiques.

2. CONCLUSIONS MOTIVÉES

Affirmant son entière indépendance, la commission d'enquête exprime ci-après ses conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par les personnes publiques associées, par les élus, par le porteur du projet dans son mémoire en réponse et par ses recherches personnelles.

2.1 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

2.1.1. Réunion des PPA

Lors de la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du PLU le 16/12/22; le CD30 précise que le tracé ne devra pas remettre en cause le champ photovoltaïque au nord de la commune. Il est confirmé par la DREAL que le tracé n'impactera pas cette infrastructure.

2.1.2. L'habitat informel

Dans l'étude d'impact, l'état initial présente une zone d'habitat informel, dite « zone du mas Provence », qui est identifiée au sud de la RD999, en face du mas Provence sur une surface d'environ 1 ha comprenant une dizaine d'habitations. Ces habitations illégales souvent construites avec des matériaux divers (caravanes, ferrailles...) ou

avec des matériaux plus traditionnels (béton...) sont entourées de zones de dépôts sauvages et de déchets.

La commission estime que cette situation ne devrait pas perdurer dans le cadre de la création de cette nouvelle infrastructure, et ce face à d'autres propriétaires proches de ces zones qui occupent leur habitation en toute légalité.

2.1.3. Incidence Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est incluse dans l'aire d'étude élargie (0,5 à 1,5 km autour de la zone projet soit sur 1316 ha), ni impactée par les futurs emplacements réservés. Dans son mémoire en réponse à l'Ae, la DREAL a complété le dossier d'enquête avec une Évaluation Appropriée des incidences Natura 2000.

La commission estime, dans le cadre de l'Autorisation environnementale, le MO commandera des études complémentaires qui détermineront les mesures de compensation définitives pour les chiroptères et l'avifaune, ainsi que la demande de dérogation aux espèces protégées (DEP).

2.1.4. Evaluation des impacts

Concernant les activités forestières, moins de 0,5% de la forêt communale de Caveirac est concernée et une mesure compensatoire est prévue pour la commune.

La commission estime que les mesures de compensation sont correctes et que l'enjeu face aux terres agricoles est modéré.

2.2 BILAN SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

2.2.1. Participation du public

Très peu de contributions traitent de la mise en compatibilité du PLU de Caveirac et seules quelques associations se sont opposées en bloc au dossier complet soumis à l'enquête, souvent en raison du risque d'accroissement des congestions sur la RD 40.

2.2.2. Analyse de la compatibilité

Le projet du CONIMES est intégré au SCoT sud Gard depuis le 10/12/19 et donc compatible avec ce document. C'est un axe structurant du territoire au même titre que l'A54, l'A9, les RN 106 et 113.

Le projet du CONIMES est compatible avec les orientations générales du PADD du PLU de Caveirac et avec les emplacements réservés déjà au PLU.

L'ER 9 est créé sur une superficie de 584034 m² pour le CONIMES avec l'État comme bénéficiaire.

Cependant il nécessite une mise en compatibilité du règlement de la zone naturelle N et du déclassement d'un Espace Boisé Classé au niveau du centre ouest de la commune. Il s'agit des parcelles BE 0011, BO 0027, BR0005 et BR0029 uniquement à l'intersection avec l'ER dédié au CONIMES.

Le projet est compatible avec les servitudes existantes et interceptées.

Concernant les modifications du plan de zonage, la planche 4 présente la bande d'étude CONIMES liée à l'AP du 20/07/05 (page 37/69) du zonage actuel qui servait à l'instruction des demandes de construction ou d'extension. A l'issue de la mise en compatibilité, le zonage modifié sera celui de la planche n°5 (page 38/69) situé plus à l'ouest en partie nord de la commune.

2.2.3. Recommandations

1/ Un point important devra être étudié entre la commune de Caveirac, Nîmes Métropole et les services de l'État. Il concerne la prise en compte de la multimodalité réclamée par de nombreux contributeurs avec la réalisation d'aires de covoiturage sur la RD40 entre Langlade et Caveirac et sur la partie Est de Caveirac (ER déjà prévu).

Ces aménagements devraient :

- permettre une liaison vers Nîmes en bus à haut niveau de service sur des voies en site propre ;
- comprendre des places de parking spécifiques avec quelques bornes de recharge électrique (IRVE) ;
- poursuivre la voie verte existante depuis Sommières jusqu'à Nîmes pour disposer d'une piste cyclable séparée du réseau routier par un terre-plein central.

2/- Afin de sanctuariser les espaces naturels restants entre Caveirac et la future voie express, il convient de demander aux services de l'État d'examiner la possibilité d'engager des procédures de protection des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique afin d'interdire formellement toute urbanisation ultérieure.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Vu :

- Que le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement.
- Que le dossier de l'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU de Caveirac est déclaré complet et recevable par le bureau de la réglementation générale et de l'environnement de la préfecture du Gard.
- Que le public a été informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu faire part de ses observations, avis et propositions ou bien sur un registre papier déposé en mairie de Nîmes (siège de l'enquête), de Milhaud ou de Caveirac ou bien par courrier postal, par courriel ou sur un registre dématérialisé.
- Que toutes les observations, avis et propositions du public ont été pris en compte dans un procès-verbal de synthèse remis à la DREAL Occitanie le 17/03/23.
- Que le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage est parvenu le 07 avril 2023 à la commission d'enquête.

Constatant :

- Le déroulement régulier de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 et notamment celles relatives à la publicité de l'enquête.
- La bonne tenue de neuf permanences sur les 3 communes et l'absence d'incident pendant l'enquête publique.
- La dématérialisation de l'enquête avec un registre numérique.
- La liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions.

S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées au chapitre 2 ci-dessus à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête émet un :

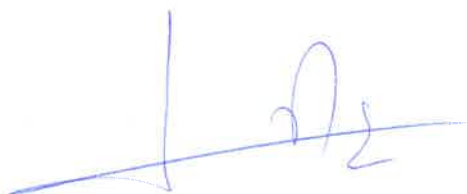
AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Caveirac avec les réserves suivantes :

- Que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée par l'autorité compétente.
- Que le règlement et les documents graphiques soient actualisés.

Le mercredi 19 avril 2023

Patrick Lature



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe



TITRE V - CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LE CLASSEMENT DES VOIES

1. OBJECTIF DU PROJET

Ce classement concerne l'intégralité de la nouvelle route de 12 km entre la RN106 au nord et la RN113 au sud à l'exception des bretelles de raccordement à l'autoroute A9. Sur cette route express, la vitesse des véhicules sera limitée à 110 km/h au nord de l'échangeur avec la RD40 puis entre cet échangeur et la RN113 au sud, la vitesse des véhicules sera limitée à 70 km/h. La vitesse sera également réduite aux abords des giratoires. L'accès à cette route express sera interdit à certaines catégories de véhicules et usagers circulant à vitesse faible.

2. CONCLUSIONS MOTIVÉES

Affirmant son entière indépendance, la commission d'enquête exprime ci-après ses conclusions établies sur la base des informations fournies par le public, par les personnes publiques associées, par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse et par ses recherches personnelles.

2.1 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

Le dossier est succinct ne comprenant que 4 pages et un plan de la voie express. Peu de contributions ont concerné le classement de cette 2x2 voies en route express.

La commission a noté une contribution qui propose de réduire la vitesse à 90 km/h dans la partie au nord de l'échangeur avec la RD40 au lieu des 110 km/h prévus. Cela présenterait quelques avantages :

- caractéristiques techniques (tracé, profil en long) moins contraignantes pour faciliter l'insertion de la voie dans le milieu ;
- une réduction du coût global du projet ;
- une diminution des émissions sonores ;
- moins d'embouteillages aux heures de pointe.

Le statut de voie express n'est pas contradictoire avec une limitation de vitesse à 90 km/h en limitant les caractéristiques de cette voirie.

2.2 BILAN SUR LE CLASSEMENT DES VOIES

Le code de la voirie routière et le code des relations entre le public et l'administration établissent la liste des documents présentés à l'enquête dont l'appréciation sommaire des dépenses. Les seuls éléments à la disposition du public et de la commission sont ceux présentés à la pièce C (page 51/54). Le tableau 8 est très succinct et ne permet

pas à la commission d'apprécier le coût global de l'opération. Par ailleurs, le CPER 2023/2027 n'a pas encore eu lieu et la répartition du financement n'est pas connue.

La commission considère cependant que le classement en route express est nécessaire.

3. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Vu :

- Que le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de la voirie routière et du code des relations entre le public et l'administration.
- Que le dossier de l'enquête concernant le classement des voies est déclaré complet et recevable par le bureau de la réglementation générale et de l'environnement de la préfecture du Gard.
- Que le public a été informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu faire part de ses observations, avis et propositions ou bien sur un registre papier déposé en mairie de Nîmes (siège de l'enquête), de Milhaud ou de Caveirac ou bien par courrier postal, par courriel ou sur un registre dématérialisé.
- Que toutes les observations, avis et propositions du public ont été pris en compte dans un procès-verbal de synthèse remis à la DREAL Occitanie le 17/03/23.
- Que le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage est parvenu le 07 avril 2023 à la commission d'enquête.

Constatant :

- Le déroulement régulier de l'enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°30-2022-12-28-00001 du 28 décembre 2022 et notamment celles relatives à la publicité de l'enquête.
- La bonne tenue de neuf permanences sur les 3 communes et l'absence d'incident durant l'enquête publique.
- La dématérialisation de l'enquête avec un registre numérique.
- La liberté d'accès des lieux où se déroulait l'enquête publique offrant ainsi à chacun la possibilité de prendre connaissance du projet et d'exprimer ses éventuelles observations dans de bonnes conditions.

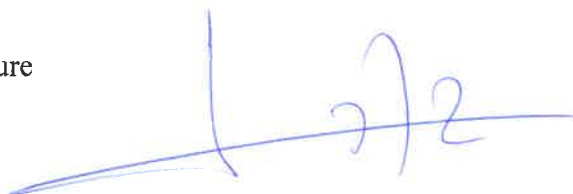
S'appuyant sur les positions exprimées dans les conclusions motivées au chapitre 2 ci-dessus à l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête donne un :

AVIS FAVORABLE

Au classement de la voirie nouvelle en voie express.

le mercredi 19 avril 2023

Patrick Leture



Hélène Dubois de Montreynaud



Philippe Grailhe

