

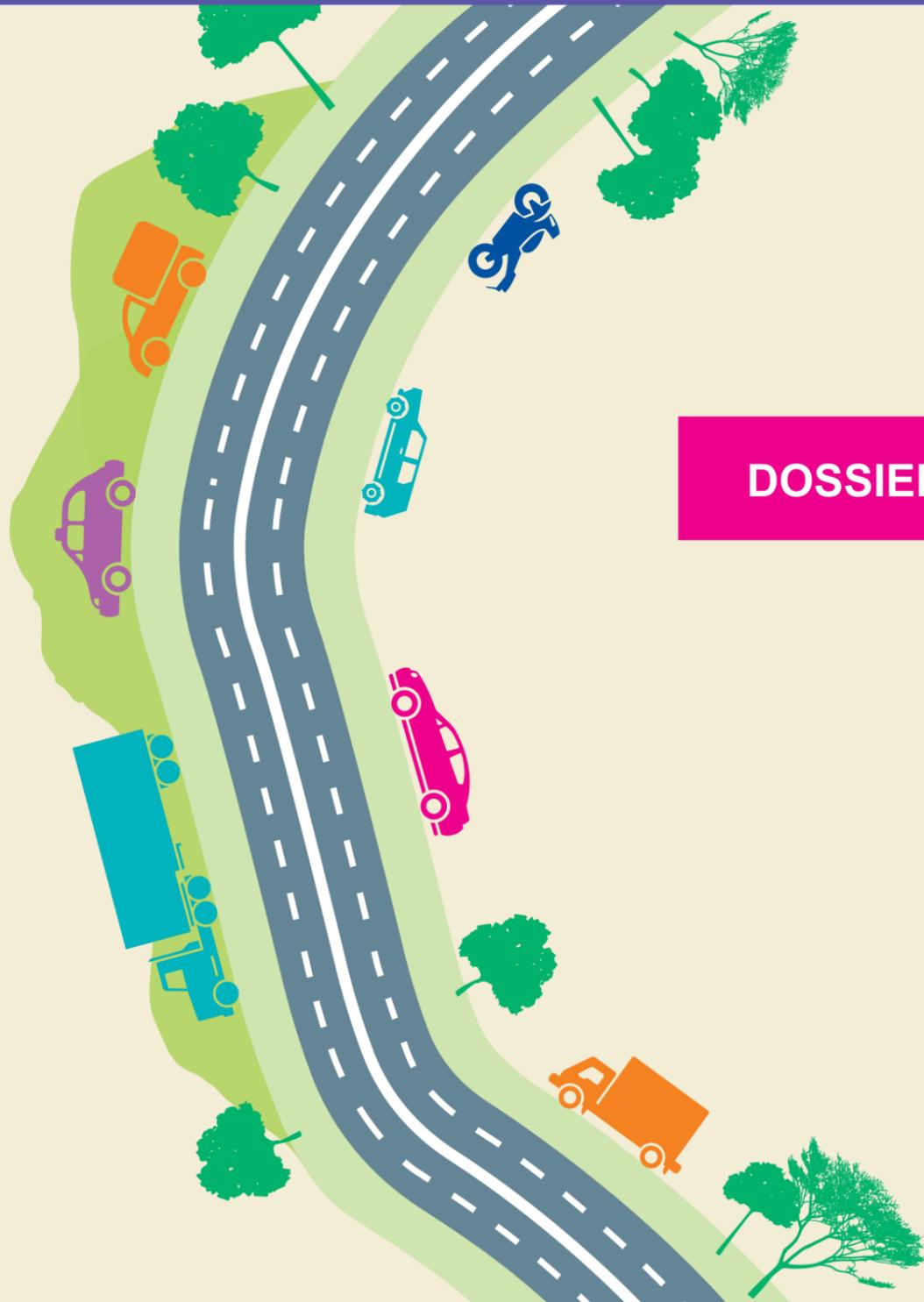
CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE
ENTRE LA ROUTE D'ALÈS ET L'A9

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIECE H.2 : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CAVEIRAC

www.contournement-ouest-nimes.fr



MAITRE D'OUVRAGE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

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

Direction Transports – Division Maîtrise d’Ouvrage de Montpellier

520, allée Henri II de Montmorency – CS 69007

34064 MONTPELLIER Cedex 2

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Commentaire
V1	07/2021	Version initiale
V2	10/2021	Intégration des derniers éléments de l'étude et des remarques d'ARN
V3	03/2022	Reprise suite aux avis de la concertation CIS
V4	12/2022	Version examen conjoint

TABLE DES MATIERES

A. RESUME NON TECHNIQUE.....	7
A.I. CONTEXTE GENERAL	8
A.II. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	8
A.III. ANALYSE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CAVEIRAC	10
A.IV. MISE EN COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE CAVEIRAC	10
A.IV.1. Compatibilité du règlement de la zone N	10
A.IV.2. Liste modifiée des emplacements réservés	10
A.IV.3. Modification des Espaces boisés classés.....	10
A.IV.4. Modification du plan de zonage.....	10
A.I. EVALUATION DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	11
B. PRESENTATION GENERALE DU PROJET SOUMIS A ENQUETE.....	18
B.I. CONTEXTE GENERAL	19
B.II. HISTORIQUE DU PROJET	19
B.III. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET	20
C. CADRE REGLEMENTAIRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....	22
C.I. LA MISE EN COMPATIBILITE.....	23
C.I.1. Définition	23
C.I.2. Champ d'application	23
C.I.3. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	23
C.I.4. Cadre réglementaire spécifique au règlement graphique et aux infrastructures routières	24
C.I.4.1. Cadre réglementaire spécifique aux emplacements réservés	24
C.I.4.2. Cadre réglementaire spécifique relatif aux espaces boisés classés (EBC).....	24
C.I.4.3. Cadre spécifique relatif aux infrastructures routières	24
C.II. LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE.....	25
C.II.1. Le déroulement de la procédure	25
C.II.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité.....	26
C.III. OBJET DE LA MISE EN COMPTABILITE.....	27
D. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE	28
D.I. ANALYSE DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD).....	29
D.II. ANALYSE DU REGLEMENT	29
D.III. ANALYSE DES EMPLACEMENTS RESERVES.....	30
D.IV. ANALYSE DES ESPACES BOISES CLASSES	30
D.V. ANALYSE DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	30
D.VI. CONCLUSIONS SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME	30

E. PRESENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE	33
E.I. COMPATIBILITE DU REGLEMENT DE LA ZONE N	34
E.I.1. Règlement actuel de la zone N	34
E.I.2. Règlement modifié de la zone N.....	34
E.II. MODIFICATION DES EMPLACEMENTS RESERVES	35
E.II.1. Liste actuelle des emplacements réservés	35
E.II.2. Liste modifiée des emplacements réservés.....	35
E.III. MODIFICATION DES ESPACES BOISES CLASSES	36
E.IV. MODIFICATION DES PIECES GRAPHIQUES LIEES AUX SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	36
E.V. MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE.....	36
E.VI. CONCLUSIONS SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CAVEIRAC	36
F. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE.....	39
F.I. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	40
F.II. CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	40
F.III. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION.....	42
F.IV. MOTIFS ET RAISONS JUSTIFIANT LE CHOIX DU PROJET RETENU	46
F.IV.1. Contexte et justification des modifications des documents d'urbanisme	46
F.IV.1.1. <i>Contexte de la mise en place du CONIMES : des conditions de circulation difficiles, susceptibles de s'aggraver</i>	46
F.IV.1.2. <i>Justification de la mise en place du CONIMES.....</i>	46
F.IV.2. Justification du choix de la variante.....	48
F.IV.2.1. <i>Variantes fonctionnelles étudiées</i>	48
F.IV.2.2. <i>Choix de la variante fonctionnelle.....</i>	48
F.IV.2.3. <i>Variantes de fuseau étudiées.....</i>	49
F.IV.2.4. <i>Choix de la variante de fuseau</i>	50
F.IV.2.5. <i>Approfondissement de la variante fuseau</i>	51
F.V. EVALUATION DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION	54
F.V.1. Evaluation des impacts du projet et mesures associées	54
F.V.2. Evaluation des impacts spécifiques à la mise en compatibilité, et mesures associées	61
F.VI. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPERIEURS	61
F.VI.1. Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Gard.....	61
F.VI.2. Compatibilité avec les autres plans, schémas et programmes.....	64
F.VII. CONCLUSION SUR LES IMPACTS DE LA MISE EN COMPATIBILITE	68
F.VIII. METHODOLOGIE.....	68

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Comptabilité du projet avec les servitudes d'utilité publiques	30
Tableau 2: PLU de Caveirac – Liste actuelle des emplacements réservés.....	35
Tableau 3 : PLU de Caveirac – Liste modifiée des emplacements réservés	35
Tableau 4: Synthèse des enjeux identifiés	42
Tableau 5: Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 1	51
Tableau 6: Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 3	51
Tableau 7 : Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 4	52
Tableau 8: Synthèse des impacts et mesures.....	54
Tableau 9 : Compatibilité des modifications avec le SCoT	62
Tableau 10 : Compatibilité des modifications avec les autres plans schémas et programmes	65

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Le Contournement Ouest de Nîmes dans le DVA– Extrait du DVA, 1999	19
Illustration 2 : Périmètre d'étude arrêté en 2017 suite à la concertation publique	19
Illustration 3 : PLU de Caveirac– Extrait du règlement actuel de la zone N	34
Illustration 4: PLU de Caveirac – Extrait du règlement modifié de la zone A.....	34
Illustration 5: Localisation de la RN 106 et réseau routier structurant de l'agglomération Nîmoise (source : Dossier de concertation, 2017)	46
Illustration 6: Variantes fonctionnelles - Dossier d'études d'opportunité : Contribution pour le choix d'un parti d'aménagement routier et présentation à l'administration (source : CETE Méditerranée - Avril 2010)	48
Illustration 7: Analyse multicritères des variantes fonctionnelles - Dossier d'études d'opportunité : Contribution pour le choix d'un parti d'aménagement routier et présentation à l'administration (source : CETE Méditerranée - Avril 2010)	48
Illustration 8: Variantes de fuseau (source : Dossier de concertation, 2017)	49
Illustration 9: Solution préférentielle proposée (source : Dossier de concertation, 2017).....	50
Illustration 10: Variantes de tracé « localisées » (source : Etude comparative tracé Nord, octobre 2018).....	52
Illustration 11: Tracé indicatif retenu au stade DUP suite à l'analyse des variantes.....	53

PREAMBULE

Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) est envisagé comme une infrastructure destinée à désaturer et requalifier la RN106 au droit de Nîmes.

Le présent dossier est constitué en vue de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de Contournement Ouest de Nîmes. L'état est le maître d'ouvrage de ce projet représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie).

Un processus itératif d'études et de concertation conduit depuis les années 2000 a conduit à retenir la tracé, exposé dans le présent dossier, de contournement de la ville de Nîmes entre la RN106 et la RN113, comprenant notamment un système d'échange avec l'A9.

Ce nouvel axe n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de Caveirac, une mise en compatibilité pour cause d'utilité publique est nécessaire pour pouvoir permettre la réalisation du projet.

La présente pièce vise à mettre le PLU de Caveirac en compatibilité avec le projet de Contournement Ouest de Nîmes.

A. RESUME NON TECHNIQUE

A.I. CONTEXTE GENERAL

L'agglomération Nîmoise, constituant le pôle démographique et économique majeur du département du Gard, est caractérisée par un étalement urbain important et une très forte centralité, avec près de la moitié de la population des communes de l'agglomération travaillant à Nîmes.

Ce constat ainsi que la distance importante des déplacements des usagers ont entraîné une densification du trafic au sein de l'agglomération qui, associée à une faiblesse du réseau de transit imposant d'emprunter l'hyper-centre de Nîmes, entraîne de très importantes et régulières saturations, sur le réseau principal et les grands axes de déplacements (RN 106, boulevard Allende, ...).

Cette saturation importante engendre des impacts négatifs sur la population riveraine en termes de pollution, de nuisances acoustiques et de sécurité routière, notamment au droit de la RN106.

La mise en place du CONIMES s'inscrit dans une démarche globale de restructuration du réseau de transport de la métropole de Nîmes, qui aura des effets sur l'ensemble du département du Gard. L'objectif majeur constitue la désaturation de la RN106 au droit de Nîmes.

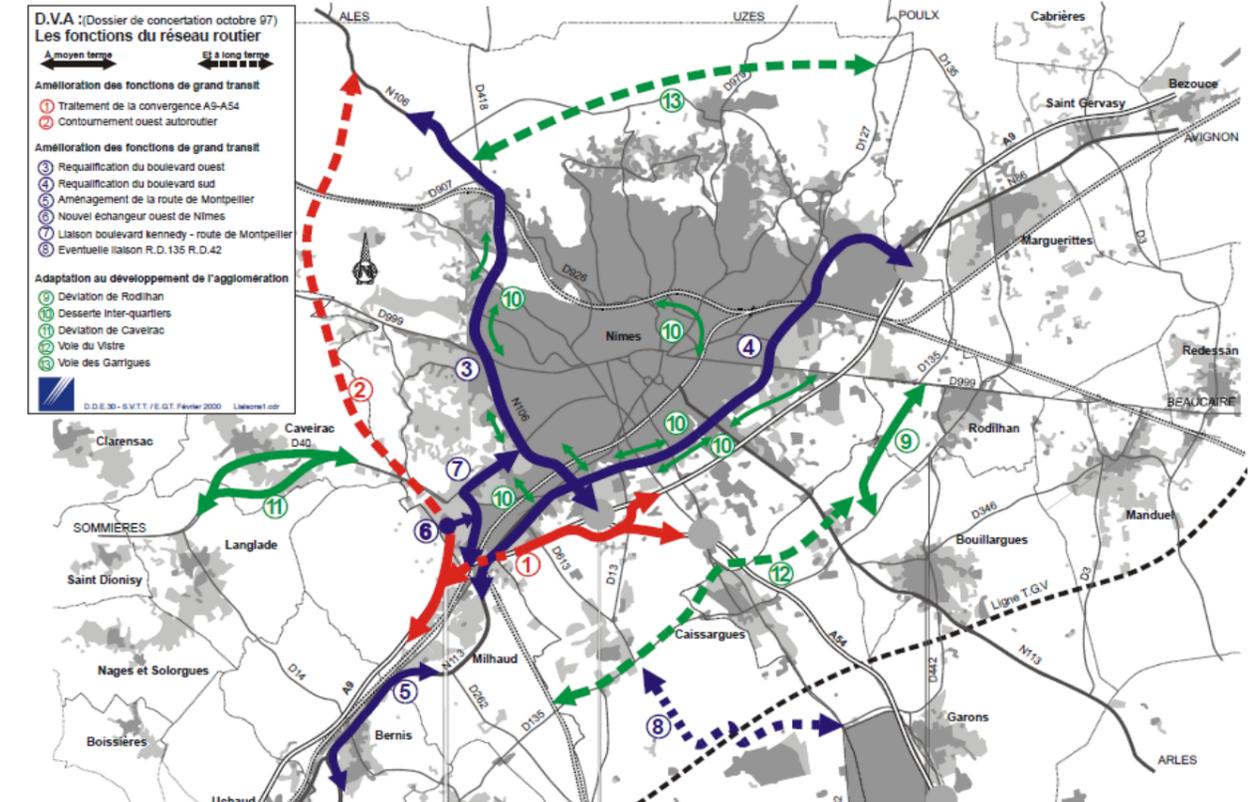
- Mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'agglomération Nîmoise ;
- Assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la N106 (Boulevard Ouest), en requalifiant l'itinéraire actuel :

A.II. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

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

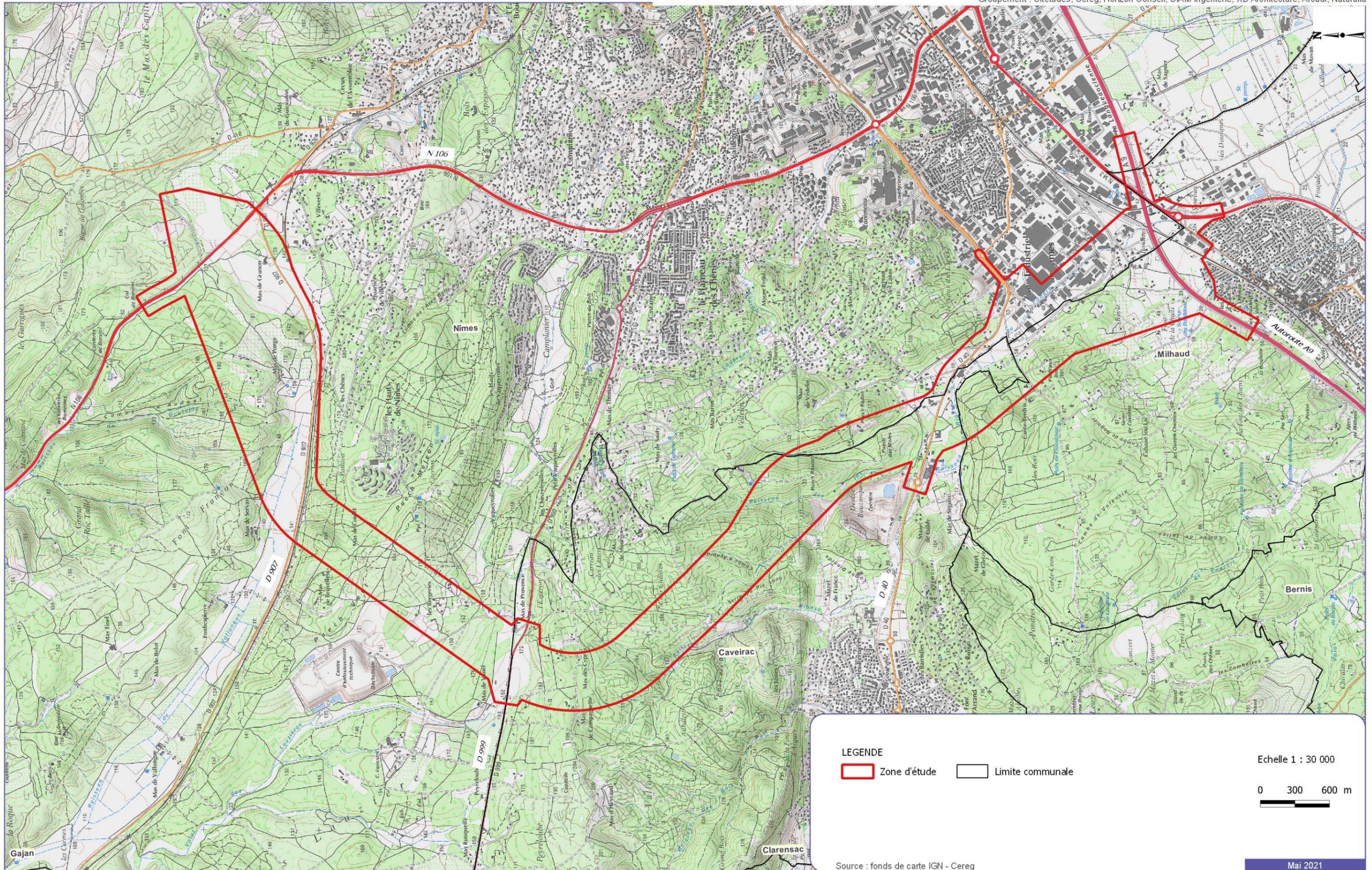
- Au niveau de la RN106, le CONIMES s'insère au même niveau que le projet de déviation Nord de Nîmes (DNN) à proximité du camp des Garrigues et de l'insertion de la RD907 sur la RN106, au Nord des zones urbanisées de la ville de Nîmes.
- Le CONIMES s'insère sur l'autoroute A9 au Nord de la commune de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

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



Localisation géographique

Groupement : Situdes, Cereg, Horizon Conseil, SIAM Ingénierie, XD Architecture, Arcadi, Naturalia



A.III. ANALYSE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CAVEIRAC

La mise en compatibilité du PLU de Caveirac consistera en :

- La modification du règlement de la zone N.
- Le déclassement d'une zone d'Espace Boisé Classé.
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet

A.IV. MISE EN COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE CAVEIRAC

A.IV.1. Compatibilité du règlement de la zone N

La réalisation du projet du CONIMES n'est pas compatible avec le règlement actuel de la zone N du PLU de Caveirac. Une mise en compatibilité du règlement de cette zone est nécessaire et se fera par l'ajout à l'article N2 de la mention suivante :

« Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés. »

Règlement modifié de la zone N

ARTICLE N2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS.

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur l'unité foncière sur laquelle elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et agricoles.
- Les travaux d'entretien courant, de réhabilitation et de rénovation des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, sans extension ni changement de destination.
- L'extension des constructions d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU dans la limite de 20 m2 de surface de plancher supplémentaire et de 150 m2 de surface de plancher totale après extension (l'extension étant définie comme une construction en continuité du bâtiment existant).
- Les exhaussements et affouillements de sol rendus nécessaires par la réalisation d'un projet autorisé sur la zone.
- Les ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des réseaux, ouvrages pour la sécurité publique, voies de circulation, infrastructures ferroviaires, même si ces installations ne respectent pas le corps de règle de la zone N et sous réserve de justification technique.
- La reconstruction d'une construction sinistrée dans son volume initial et sans changement de destination, sous réserve des dispositions du PPRI approuvé et du Titre V du présent règlement en zone inondable et du PPRIF en zone d'aléa feu de forêt.
- **Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés. »**

Ainsi, la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes sera compatible avec le règlement de la zone N du Plu de Caveirac.

A.IV.2. Liste modifiée des emplacements réservés

N°	Désignation des opération	Bénéficiaire
1	Voie de liaison interquartier	Commune
2	Aménagement d'un espace public naturel à fonction hydraulique et sociale par la naturalisation du cours du Rhône.	Commune
3	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel	Commune
4	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel et aménagement du chemin en voirie structurante incluant une piste cyclable.	Commune
5	Extension aire de stationnement ECO CENTRE	Commune
7	Création voie d'accès zone IAUi	Commune
8	Création d'une station d'épuration intercommunale	Commune
9	Contournement Ouest de Nîmes	Etat

A.IV.3. Modification des Espaces boisés classés

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes intercepte un périmètre d'Espaces Boisés Classés au PLU de Caveirac. Les parcelles concernées cet EBC devront être déclassées sur l'ensemble de la zone de l'Emplacement réservé :

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

Les espaces boisés classés des parcelles susmentionnées seront déclassés, uniquement à l'intersection avec l'emplacement réservé dédié au projet du CONIMES.

Une demande d'autorisation de défrichement sera faite pour la réalisation du projet du CONIMES. Toutefois, cette autorisation sera accordée suite au déclassement des EBC et donc à posteriori de la DUP du projet, emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme puisque la mise en compatibilité permettra le déclassement des EBC impactés.

De cette façon le projet sera compatible avec le PLU de Caveirac.

A.IV.4. Modification du plan de zonage

Les plans de zonage du PLU de Caveirac doivent être actualisés avec l'intégration de l'emplacement réservé et le déclassement de l'EBC pour la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes.

Les planches suivantes présentent le plan de zonage du PLU de Caveirac actuel et le plan de zonage du PLU de Caveirac modifié, compatible avec le projet.

A.I. EVALUATION DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION

DOMAINES ETUDIES	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'EVITEMENT ET DE REDUCTION	EFFETS RESIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Milieu physique				
Climat et vulnérabilité aux changements climatiques	<p>Effets faibles en phase travaux : Émissions de gaz à effets de serre</p> <p>Effets en phase exploitation : Vulnérabilité de l'infrastructure au réchauffement climatique, Augmentation de la température du climat local par diminution des surfaces végétales Augmentation de la vulnérabilité face aux inondations et incendies.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Prise en compte des PPRn dans la conception du projet. <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Choix d'un enrobé adapté aux changements climatiques MR : Choix d'une végétation adaptée aux fortes chaleurs MR : Organisation du chantier de façon à limiter les déplacements et la vitesse <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Débroussaillage de la végétation afin de réduire le risque incendie MR : Entretien de la route par procédé moins énergivore 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Topographie et sols	<p>Effets de modification de la topographie engendrant la modification des écoulements des eaux de surfaces, la modification des paysages...</p> <p>Excédents de matériaux qui devront être gérés aux mieux pour éviter les nuisances liées à leurs apports ou à leurs évacuations.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser le mouvement des terres <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réutilisation de l'excédent des matériaux de déblais en remblais MR : Réutilisation du reste des déblais sur d'autres chantiers <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : traitement paysager des déblais MR : traitement des extrémités des déblais en retour 	Pas d'impact résiduel significatif	/ :

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Eaux souterraines	<p>Effets en phase chantier : Modification des écoulements souterrains, entraînant une perturbation du niveau aquifère lors de la réalisation des remblais et ouvrages</p> <p>Risques de pollution : rejets d'eaux usées, rejets d'hydrocarbures et d'huiles ou graisses liées à l'entretien et à la circulation des engins de chantier</p> <p>Risque de pollution sur des captages privés domestiques</p> <p>Effets en phase exploitation : Pollution (chronique ou accidentelle) par infiltration d'eau superficielle liée à l'imperméabilisation de la route</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Conception des bassins de compensation de façon à se prémunir des remontées de nappe ME : Prise en compte des eaux souterraines dans les différents scénarii du projet <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : calendrier des travaux en période de basses eaux souterraines MR : Mesures de chantier permettant de prévenir le risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines MR : Déplacements strictement situés sur l'emprise de chantier MR : Mise en place d'un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle MR : Suivi de la bonne mise en œuvre des mesures environnementales par un coordinateur <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : définition d'un assainissement pluvial de l'infrastructure, permettant de séparer les eaux de plateforme et de périphérie MR : Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière dans des bassins de compensation à l'imperméabilisation MR – Mise en place d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de pollution accidentelle 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Eaux superficielles	<p>Effets en phase chantier : Modification des écoulements périphériques sans ouvrages en place</p> <p>Risques de pollution : rejets d'eaux usées, rejets d'hydrocarbures et d'huiles ou graisses liées à l'entretien et à la circulation des engins de chantier</p> <p>Effets en phase exploitation : Modification de la morphologie des cours d'eau Rupture des écoulements périphériques Augmentation du ruissellement</p> <p>Pollution (chronique, saisonnière ou accidentelle) des eaux superficielles liée au ruissellement sur la plateforme</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Aménagement des ouvrages hydraulique en premier MR : Mesures de chantier permettant de prévenir le risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines MR : Intervention en période d'étiage MR : Mise en place d'un assainissement provisoire de chantier MR : Suivi de la bonne mise en œuvre des mesures environnementales par un coordinateur <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réseau de collecte étanche des eaux pluviales, dimensionné pour collecter une pluie de période de retour de 10 ans à 100 ans sans débordement, et permettant d'assurer le traitement qualitatif des eaux MR : Réseaux d'interception des écoulements périphériques et des ouvrages de rétablissement MR : Mise en place d'ouvrage de franchissement des cours d'eau (radier enterré de 30 cm) MR – Mise en place d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de pollution accidentelle 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Risques naturels	<p><u>Inondation</u> Accroissement du risque d'inondation en phase chantier et exploitation</p> <p><u>Incendie de forêt</u> Accroissement du risque d'incendie en phase chantier et exploitation</p>	<p><u>Inondation</u> Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Éviter toute construction en zone inondable des PPRI et prise en compte des prescriptions du règlement de ces PPRI ME : Prise en compte du risque inondation dans les différents scénarii du projet <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : calendrier des travaux en période d'étiage ME : Aménagement des ouvrages hydrauliques en premier <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réseau de collecte étanche des eaux pluviales, dimensionné pour collecter une pluie de période de retour de 10 ans à 100 ans sans débordement MR : Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière dans des bassins de compensation à l'imperméabilisation <p><u>Incendie de forêt</u> Chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : respect de l'arrêté préfectoral n°DDTM-SEF-2020-0071 du 15 juin 2020. <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des pistes DFCI MR : Création et entretien d'une bande débroussaillée 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Milieu humain				
Activités forestières	Destruction de Moins de 1 % de la « forêt communale de Nîmes – Canton des Lauzières » et moins de 0,5% de la « forêt communale de Caveirac »	<ul style="list-style-type: none"> MR : Procédure de distraction du régime forestier MR : Valorisation financière par la vente du bois issu du défrichement au profit de l'ONF 	Perte de parcelles forestières	<ul style="list-style-type: none"> MC : Compensation permettant aux communes de disposer de parcelles non incluses dans le régime forestier et pouvant se substituer aux surfaces impactées par l'opération
Développement Urbain	<p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Destruction de bâti (11)</p> <p>Perte de valeur foncière du bâti à moins de 50 m (29)</p>	<p>Amont :</p> <p>Prise en compte des différents projets d'aménagements envisagées dans la conception du tracé</p> <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Procédure d'acquisition et d'indemnisation par la DREAL 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Activités agricoles	<p>Effets en phase travaux : Des parcelles agricoles sont situées à proximité du projet et de l'emprise du chantier</p> <p>Effets en phase exploitation : Quelques parcelles agricoles situées sur le tracé du CONIMES</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des accès aux exploitants en période de travaux 	Parcelles agricoles supprimées	<ul style="list-style-type: none"> MC : Compensation agricole en surface et en valeur (cf étude agricole en annexe)
Activités économiques et touristiques	<p>Activités économiques</p> <p>Effets en phase chantier : Génération d'emploi indirects Augmentation de la circulation à proximité de zones d'activités et perte d'accès</p> <p>Effets en phase exploitation : Amélioration de la desserte des activités de la zone Risques liés aux projections des tirs de mines de la carrière de la Devèze</p> <p>Activités touristiques</p> <p>Effets en phase chantier : Interception et nuisances sur des chemins de randonnée</p> <p>Effets en phase exploitation : Réduction et morcellement des espaces de chasse et de randonnée</p>	<p>Activités économiques</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des accès aux activités en période de travaux <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Pour l'exploitant de la carrière de la Devèze mise en place de mesures de précautions concernant les tirs de mines (orientation des tirs de mines, dispositifs de protection de surface adaptés) modification de la hauteur des banquettes du front de tir à 4,4 m.) <p>Activités touristiques</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Déviation des chemins de randonnées pendant le chantier MR : Pratiques de chantier pour limiter les envols de poussières lors des périodes sèches, et les nuisances sonores <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des sentiers et chemins de randonnée 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déplacements et infrastructures de transport	<p>Effets en phase chantier : Augmentation du trafic peu significative Augmentation du trafic de poids lourds impactant l'état de la voirie locale</p> <p>Effets en phase exploitation : Diminution du trafic sur des voiries très fréquentées Fluidification du trafic</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Déviation des chemins de randonnées pendant le chantier MR : Pratiques de chantier pour limiter les envols de poussières lors des périodes sèches, et les nuisances sonores 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Réseaux	<p>Effets en phase chantier : Interférences avec les réseaux actuels</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Dévoisement des réseaux en concertation avec les gestionnaires des réseaux impactés MR : détection, marquage et piquetage classe A + des réseaux 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Risques technologiques	<p>Effets en phase exploitation : Risque lié au transport de matières dangereuses sur la future infrastructure</p>	<p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Mise en place de dispositifs de retenue 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Patrimoine culturel	<p>Archéologie</p> <p>Effets en phase chantier :</p> <p>Possibilité de destruction de patrimoine archéologique</p> <p>Petit patrimoine</p> <p>Effets en phase chantier :</p> <p>Interception des accès</p>	<p>Archéologie</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : opération de diagnostic archéologique préalable aux travaux MR : prescription de fouilles en cas d'identification de sites <p>Petit patrimoine</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Recensement précis des ouvrages impactés au niveau du projet et « cicatrisation » de la trame détruite en recréant des continuités. MR : Protection des constructions impactées au niveau du projet 	<p>Petit patrimoine</p> <p>Diminution du petit patrimoine à la suite des destructions</p>	<p>Petit patrimoine</p> <ul style="list-style-type: none"> MC : Récupération des pierres sous l'autorité des associations compétentes MC : Valorisation de l'existant : mise en scène des capitelles vues de la nouvelle voie MC : En présence d'un ou deux masets exceptionnels impactés par le projet, reconstruction les valorisant dans l'emprise du projet
Paysage	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Création d'une « plaie » linéaire par mise à nu des sols et remaniement du relief</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Destructions de végétaux</p> <p>Déstructuration des reliefs par une succession de remblais</p> <p>Création d'une nuisance pour les habitations aux abords de la route</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser les déblai et remblais <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Enherbement temporaire des abords et des pentes. <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Re-végétalisation de l'emprise totale des travaux MR : Accompagnement végétal de la voie MR : Accompagnement végétal des dispositifs acoustiques 	<p><i>Création d'obstacles qui obstruent la vallée, augmentation de l'anthropisation et ouverture d'un paysage autrefois fermé</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> MC : Boisements, traitement des lisières MC : Arbres remarquables : préservation maximale (déplacements éventuels) MC : Ripisylves : cicatrisation du bord des parties
Santé et salubrité publique				
Air	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Propagation de poussières de chantier</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Augmentation globale des émissions de polluants</p> <p>Augmentation générale des concentrations en polluants le long du projet</p> <p><i>Diminution globale des concentrations sur le réseau actuelle</i></p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Pratiques générales de chantier permettant de limiter significativement l'envol des poussières <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : sections du projet en important déblai, mise en place de merlons ou de protections phoniques MR : Végétalisation des talus et merlons 	<p>Pas d'impact résiduel significatif</p>	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Bruit	<p>Effets en phase chantier : Nuisances sonores des engins de chantier, des terrassements et des véhicules</p> <p>Effets en phase exploitation : Dépassement des 60 dB(A) de jour exigés par la réglementation acoustique suite à l'aménagement d'une voie nouvelle sur certaines zones</p> <p>Impact acoustique fort le long de la future route</p> <p>Impact acoustique modéré le long des axes existants</p> <p>Diminution de l'ambiance sonore au droit de certains axes où la circulation diminuera dont la RN106</p>	<p>Travaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipements de chantier répondant aux normes en vigueur • Mise en œuvre de toutes dispositions utiles afin de limiter les bruits transmis vers le voisinage <p>Exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • ME : Choix du tracé de façon à limiter l'impact sur les habitations • MR : Ecran acoustiques, merlon et GBA • MR : Isolations de façades 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Vibrations	<p>Effets en phase chantier : Nuisances vibratoires des riverains liés aux engins de chantier, des terrassements et des véhicules</p> <p>Détérioration de bâti</p> <p>Effets en phase exploitation : Vibrations liées à la future circulation routière faibles</p> <p>Diminution des vibrations pour riverains des axes où la circulation diminuera</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : Pratiques générales de chantier permettant de limiter significativement les nuisances sonores et vibrations • MR : Respect de valeurs seuils pour les tirs de mines 	Détérioration de bâti	<ul style="list-style-type: none"> • MC : Compensation financière ou rachat en cas de détérioration (constat avant et après par un huissier)
Pollution lumineuse	Pas d'effets significatifs	/	/	• /
Chaleur et radiations	<p>Effets en phase chantier : Émissions de chaleur en phase chantier lors de la pose du revêtement routier</p> <p>Effets en phase exploitation : Émissions de chaleur en phase chantier lors de l'entretien du revêtement routier</p> <p>Création d'une nouvelle surface réchauffant le microclimat de la zone</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : pose de revêtement dit « tiède » si possibilité au vu du trafic estimé <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : entretien par procédé de bio-régénération en place des chaussées si possibilité au vu du trafic estimé 	Pas d'impact résiduel significatif	• /
Emissions d'odeur	<p>Effets en phase chantier : Émissions d'odeurs en phase chantier lors de la pose du revêtement routier</p> <p>Effets en phase exploitation : Émissions d'odeurs en phase chantier lors de l'entretien du revêtement routier</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : pose de revêtement dit « tiède » si possibilité au vu du trafic estimé <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : entretien par procédé de bio-régénération en place des chaussées si possibilité au vu du trafic estimé 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Déchets	<p>Effets en phase chantier : Production de déchets inertes, verts, industriels et potentiellement dangereux.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser le mouvement des terres <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réutilisation de l'excédent des matériaux de déblais en remblais MR : Réutilisation du reste des déblais sur d'autres chantiers MR : Valorisation des déchets restant dans la mesure du possible MR : En cas de valorisation impossible – transport des déchets vers des centres de stockages adaptés à leur type 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Sécurité	<p>Effets en phase chantier : Circulation d'engins de chantier augmentant le risque d'accidents</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Mise en place d'un plan de circulation de chantier MR : Phases impactant la circulation sur les différents axes cités réalisées en dehors des périodes de l'année où la circulation est la plus importante MR : Mise en place d'une signalisation routière conforme 	Pas d'impact résiduel significatif	/

B. PRESENTATION GENERALE DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

B.I. CONTEXTE GENERAL

L'agglomération Nîmoise, constituant le pôle démographique et économique majeur du département du Gard, est caractérisée par un étalement urbain important et une très forte centralité, avec près de la moitié de la population des communes de l'agglomération travaillant à Nîmes.

Ce constat ainsi que la distance importante des déplacements des usagers ont entraîné une densification du trafic au sein de l'agglomération qui, associée à une faiblesse du réseau de transit imposant d'emprunter l'hyper-centre de Nîmes, entraîne de très importantes et régulières saturations, sur le réseau principal et les grands axes de déplacements (RN 106, boulevard Allende, ...).

Cette saturation importante engendre des impacts négatifs sur la population riveraine en termes de pollution, de nuisances acoustiques et de sécurité routière, notamment au droit de la RN106.

La mise en place du CONIMES s'inscrit dans une démarche globale de restructuration du réseau de transport de la métropole de Nîmes, qui aura des effets sur l'ensemble du département du Gard. L'objectif majeur constitue la désaturation de la RN106 au droit de Nîmes.

- Mieux organiser les déplacements à l'échelle de l'agglomération Nîmoise ;
- Assurer la cohérence globale des projets de réorganisation du système de transport en favorisant l'intermodalité ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la N106 (Boulevard Ouest), en requalifiant l'itinéraire actuel :

B.II. HISTORIQUE DU PROJET

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique unique, est issu d'une longue réflexion quant à son implantation dans la géographie de l'agglomération nîmoise depuis son inscription au dossier de voirie d'agglomération (CVA) en 1999. Le Contournement Ouest était alors envisagé comme une infrastructure à caractère autoroutier destinée à alléger le trafic sur l'autoroute A9.

À la suite de cette inscription, des premières études ont été réalisées permettant l'inscription du projet au sein du SCoT et du Plan de Déplacement Urbain de Nîmes métropole.

La seconde phase d'études préalables a été réalisée et a mené à la définition de variantes présentées lors de la concertation publique réalisée en 2017.

La variante d'aménagement retenue suite à cette concertation a été affinée par de nombreuses nouvelles études jusqu'en 2021. Ces études portaient principalement sur les raccordements du CONIMES aux voiries existantes : RN113, A9 ; RD40...

L'objectif a été de définir une solution préférentielle la moins impactante sur l'ensemble des enjeux préalablement identifiés.

La solution préférentielle présentée dans le présent dossier a finalement été retenue en 2021.

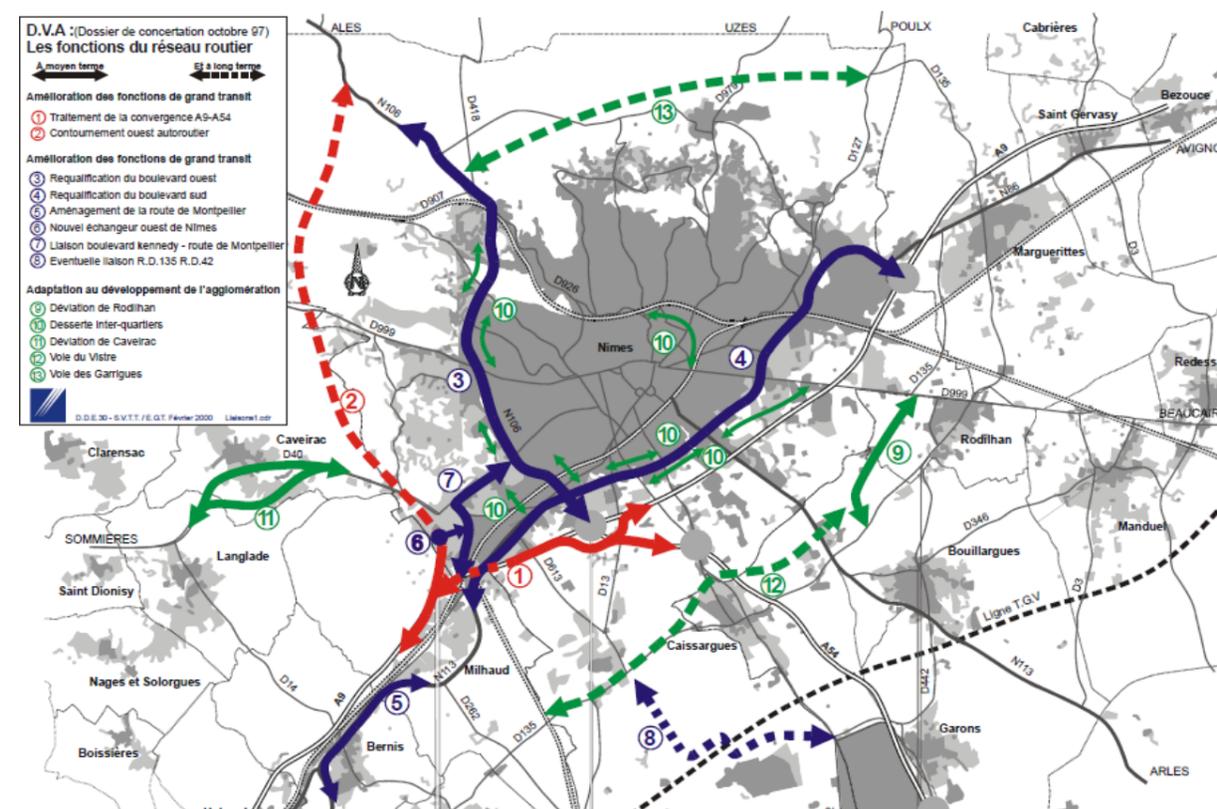


Illustration 1 : Le Contournement Ouest de Nîmes dans le DVA – Extrait du DVA, 1999

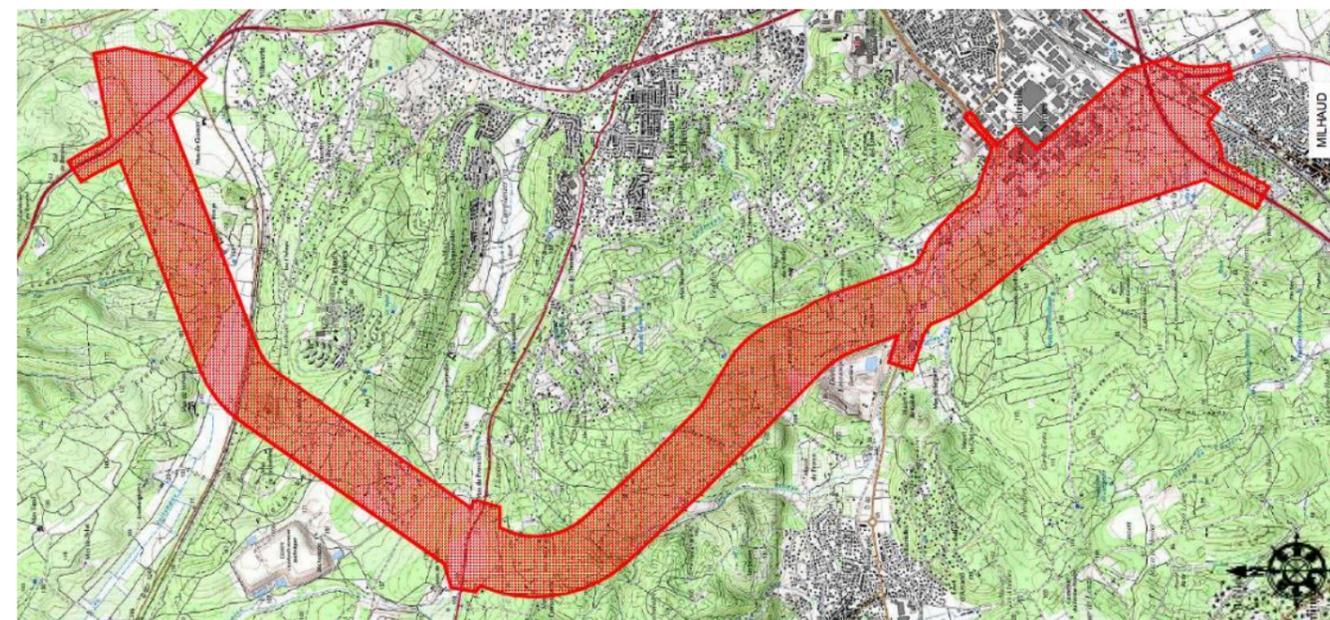


Illustration 2 : Périmètre d'étude arrêté en 2017 suite à la concertation publique

B.III. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Planche n°1 : Localisation géographique

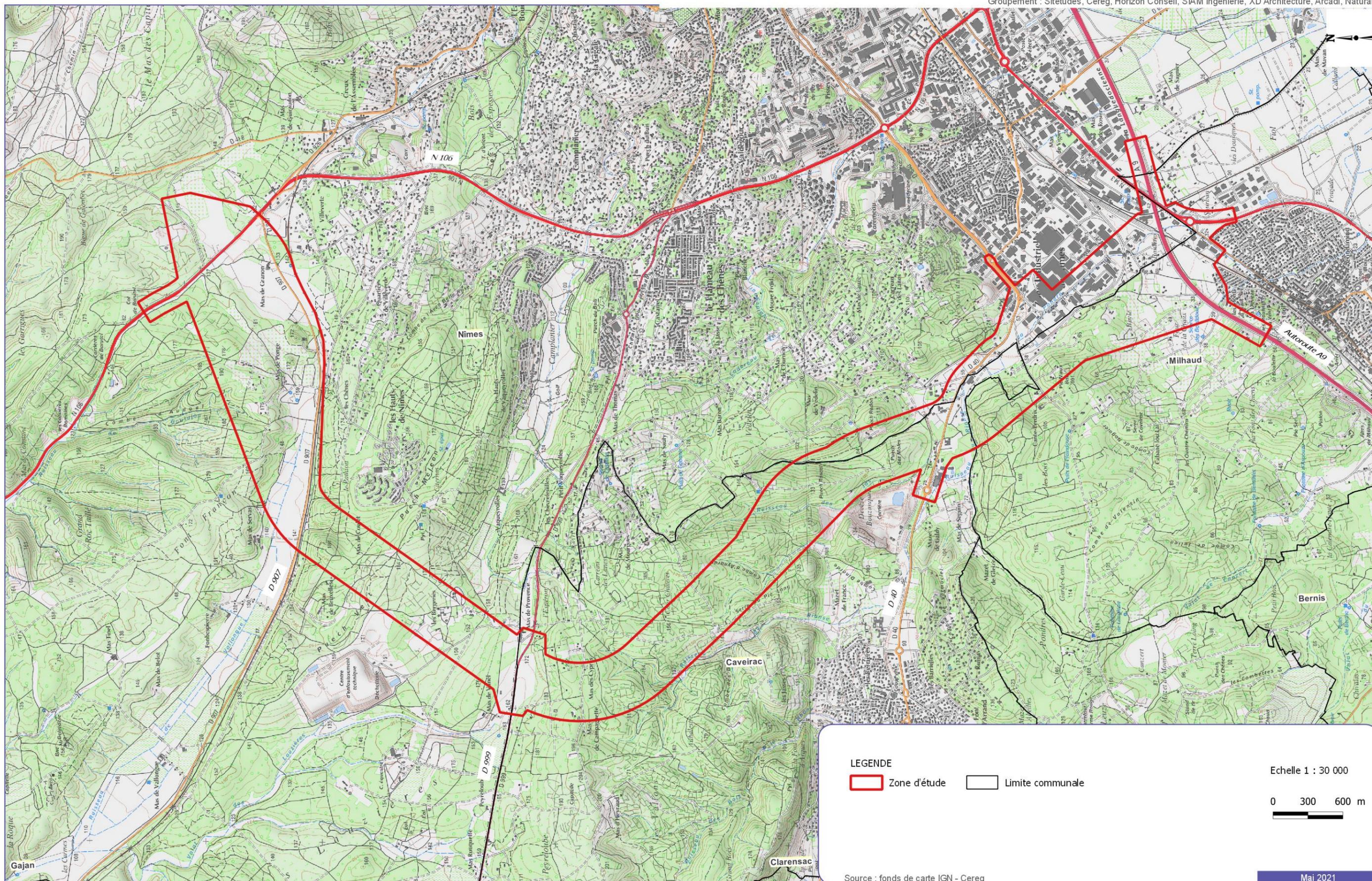
Le projet de Contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) s'inscrit sur **les communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud**, il s'insère **entre la RN106 sur Nîmes au Nord et la RN113 sur Milhaud au Sud** :

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

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

Localisation géographique

Groupement : Sitetudes, Cereg, Horizon Conseil, SIAM Ingénierie, XD Architecture, Arcadi, Naturalia



LEGENDE
 Zone d'étude
 Limite communale

Echelle 1 : 30 000
0 300 600 m

C. CADRE REGLEMENTAIRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le Contournement Ouest de Nîmes fait l'objet d'une enquête publique unique concernant quatre procédures.

Au regard des caractéristiques du projet susceptibles d'affecter l'environnement, celui-ci est soumis à une évaluation environnementale qui doit faire l'objet d'une enquête publique.

L'emprise du projet n'est pas sous maîtrise foncière du maître d'ouvrage. Une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet est donc nécessaire pour l'acquisition des parcelles nécessaires au projet. L'utilité publique du projet fait l'objet d'une enquête préalable à la DUP.

Par ailleurs, la DUP nécessite la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme des communes concernées, soit les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) de Nîmes, Caveirac et Milhaud. La mise en compatibilité des PLU est également soumise à enquête publique. Cette procédure consiste à modifier les éléments écrits dans les documents d'urbanisme et à mettre en cohérence les documents graphiques avec l'opération déclarée d'utilité publique.

Enfin, le CONIMES sera classée en route express. Ce classement est également soumis à enquête.

Par conséquent, l'enquête publique porte sur :

- L'utilité publique des travaux
- La mise en compatibilité des PLU de Nîmes, Caveirac et Milhaud ;
- Les impacts des travaux,
- Le classement en route express.

L'ensemble des procédures fait l'objet d'une seule enquête publique. Le dossier d'enquête publique unique regroupe l'ensemble des éléments composant les dossiers d'enquête publique de chaque procédure. Ainsi, le dossier d'enquête publique unique comprend plusieurs pièces dont 3 consacrées à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

La présente pièce vise donc à **mettre le PLU de Caveirac en compatibilité avec le projet de Contournement Ouest de Nîmes.**

C.I. LA MISE EN COMPATIBILITE

C.I.1. Définition

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Elle permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles L.153-54 et s. pour les PLU.

Ces articles précisent que **la Déclaration d'Utilité Publique ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.**

C.I.2. Champ d'application

La procédure de mise en compatibilité est applicable aux communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de son territoire d'application,
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique,
- Prévoit les futurs équipements publics,
- Fixe les règles pour les constructions,
- ...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée. Par ailleurs, tout projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure aura à prendre en considération l'opération afin de ne pas compromettre sa réalisation.

C.I.3. Contenu du dossier de mise en compatibilité

Le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec le projet rappelle en premier lieu **les éléments descriptifs du projet soumis à l'enquête** ainsi que **les modalités de prise en compte de l'environnement dans le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune**. Sont ensuite présentées les **dispositions actuelles du PLU ainsi que les dispositions modifiées (règlement et plan), puis la liste actuelle des emplacements réservés et la liste modifiée des emplacements réservés.**

La mise en compatibilité consiste en effet 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 : Le règlement est le document essentiel du PLU puisqu'il fixe les règles applicables aux différentes zones en déterminant leur constructibilité. S'il n'est pas compatible, le règlement nécessite d'être modifié comme indiqué en noir sur fond gris au paragraphe « Règlements après mise en compatibilité ».
- Le règlement graphique : Les documents graphiques permettent, à travers des plans, de visualiser les différentes zones du PLU : zones urbaines, zones naturelles, EBC, zones d'activités, emplacements réservés, etc. L'emplacement réservé pour le projet, qui est reporté sur les « plans de zonage après mise en compatibilité », permet de réserver les terrains nécessaires pour le bénéficiaire.
- **Liste des emplacements réservés** L'emplacement réservé a pour objet d'éviter, dans un périmètre où doivent être réalisés des équipements publics :
 - Que les terrains concernés ne soient utilisés de façon incompatible avec leur destination future ;
 - Que soient autorisées des constructions de nature à compromettre ou rendre plus onéreuse la réalisation de ces équipements.

Si le document d'urbanisme n'en prévoit pas pour le projet, un nouvel emplacement réservé doit être créé et ajouté à la liste des emplacements réservés de la commune. Il est indiqué en gras sur fond gris au paragraphe « Liste des Emplacements réservés après mise en compatibilité » et reporté sur les pièces graphiques du document.

- **Espaces Boisés Classés** : Les Espaces Boisés Classés (EBC) constituent une catégorie particulière d'espaces boisés protégés par le Plan Local d'Urbanisme.

Lorsqu'une surface d'un Espace Boisé Classé se trouve incluse dans le périmètre d'un emplacement réservé, elle doit être déclassée du plan de zonage du PLU.

Au terme de la procédure, la Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

C.I.4. Cadre réglementaire spécifique au règlement graphique et aux infrastructures routières

C.I.4.1. Cadre réglementaire spécifique aux emplacements réservés

L'article L 151-41 du Code de l'urbanisme dispose :

« Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :

1° Des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques ;

2° Des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier ;

3° Des emplacements réservés aux espaces verts à créer ou à modifier ou aux espaces nécessaires aux continuités écologiques ;

4° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des emplacements réservés en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ;

5° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. »

Les emplacements réservés peuvent donc concerner des voies et des ouvrages publics, des installations d'intérêt général, des espaces verts, des espaces nécessaires aux continuités écologiques, ou encore des zones urbaines ou à urbaniser en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements définis dans le règlement.

Les terrains situés dans les emplacements réservés font l'objet de sujétions particulières qui se substituent provisoirement à celles résultant du règlement de la zone dans laquelle ils se trouvent. Ces sujétions permettent de garantir la disponibilité des terrains et jouent donc un rôle de mesures conservatoires.

Le caractère temporaire suppose que lorsque les projets sont réalisés sur ces emplacements, les terrains sont de nouveau soumis aux règles de la zone à laquelle ils appartiennent.

Un emplacement réservé est une contrainte prépondérante dans un PLU. Elle participe à son économie générale. Dès lors que la réservation est devenue obsolète, celle-ci doit être retirée du PLU. De plus, des emplacements réservés doivent être institués afin de refléter l'aménagement projeté et préserver ces terrains de tout autre aménagement.

C.I.4.2. Cadre réglementaire spécifique relatif aux espaces boisés classés (EBC)

D'après l'article L113-1 du code de l'urbanisme, « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements. »

L'article L. 113-2 du code de l'urbanisme précise que :

« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue au chapitre Ier du titre IV du livre III du code forestier.

Il est fait exception à ces interdictions pour l'exploitation des produits minéraux importants pour l'économie nationale ou régionale, et dont les gisements ont fait l'objet d'une reconnaissance par un plan d'occupation des sols rendu public ou approuvé avant le 10 juillet 1973 ou par le document d'urbanisme en tenant lieu approuvé avant la même date. Dans ce cas, l'autorisation ne peut être

accordée que si le pétitionnaire s'engage préalablement à réaménager le site exploité et si les conséquences de l'exploitation, au vu de l'étude d'impact, ne sont pas dommageables pour l'environnement. Un décret en conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent alinéa. »

La mise en compatibilité du PLU, concernant les emplacements boisés classés, a ponctuellement pour effet de supprimer ou réduire des espaces boisés classés.

Pour ces espaces, la présentation détaillée par commune précise la nature de la modification et évalue l'importance de l'incidence.

C.I.4.3. Cadre spécifique relatif aux infrastructures routières

En termes de règle d'urbanisme, deux éléments sont à prendre en compte même s'ils sont induits par effet secondaire.

C.I.4.3.1. Situation au regard de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

Aux termes de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Dans le cas présent, les règles d'urbanisme instituées sur cette zone de cent mètres de part et d'autre de l'axe du projet s'appliqueront à la mise en service. Rappelons qu'au stade de la présente enquête, le tracé n'est défini qu'au niveau « avant-projet » et pourra donner lieu à des modifications mineures au sein de la bande d'étude soumise à l'enquête.

C.I.4.3.2. Situation au regard des prescriptions de protection contre les nuisances sonores applicable en bordure des voies de circulation terrestres bruyantes, en application des articles L.571-10 du Code de l'Environnement

L'article L.571-10 du code de l'environnement stipule que dans chaque département, c'est le préfet qui est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres.

Après consultation des communes, le préfet détermine les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs et les isolements acoustiques à respecter lors de la construction d'un bâtiment.

Le classement sonore des voies, pris par arrêté préfectoral, est à intégrer dans les documents d'urbanisme afin de fixer les règles de construction aux abords des voies.

Les articles R151-51 et s. du code de l'urbanisme définissent les éléments à mettre en annexes du plan local d'urbanisme.

En ce qui concerne les prescriptions sur le bruit, c'est l'article R. 151-53 du code de l'urbanisme qui précise, en son 5°, que les annexes comprennent, s'il y a lieu, « 5° Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement, les prescriptions d'isolement acoustique édictées et la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés ».

Dans le département du Gard, l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 (pris en application de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié) classe :

- Les RN 106 et RN113 qui seront connectées par le projet, en catégorie 2, ce qui induit une largeur minimale du secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure
- La RD40 interceptée par le projet en catégorie 2, ce qui induit une largeur maximale du secteur affecté par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'infrastructure.

- La RD999 interceptée par le projet en catégorie 3, ce qui induit une largeur maximale du secteur affecté par le bruit de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure.

Au titre de l'article R571-32 du code de l'environnement :

« I. Font l'objet d'un recensement et d'un classement, en application de l'article L. 571-10, les infrastructures de transports terrestres définies à l'article R. 571-33 qui existent à la date de leur recensement ou qui, à cette date, ont fait l'objet de l'une des mesures suivantes :

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 110-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou des articles R. 123-1 à R. 123-33 du présent code ;

2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription de l'infrastructure en emplacement réservé dans un plan local d'urbanisme, un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur opposable.

II.- Les mêmes dispositions s'appliquent aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure, au sens des articles R. 571-44 à R. 571-52 du présent code. »

C.II. LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

C.II.1. Le déroulement de la procédure

La procédure de mise en compatibilité comprend cinq étapes clefs.

☐ **L'examen du dossier par le préfet**

La procédure prévue aux articles L.153-54 et s. du code de l'urbanisme relève de la compétence de l'État. Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions du PLU avec ladite opération.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 et s. du code de l'urbanisme.

☐ **L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique**

Selon les articles L.153-54 et s. du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, ainsi que des personnes publiques associées, soit :

- des régions ;
- des départements ;
- des autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- des chambres consulaires, commerce et industrie, agriculture et métiers.
- des syndicats d'agglomération nouvelle ;
- de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;

- des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

L'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54 du code de l'urbanisme, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique (pièce I).

☐ **L'enquête publique**

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet, les impacts du projet, le classement en route express et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 du code de l'urbanisme stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Les articles L 123-3 et s. de la section 2 du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement définissent la procédure et le déroulement de l'enquête publique.

☐ **L'avis de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent**

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Il faut signaler que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

☐ **L'avis de la Chambre d'agriculture et du CRPF**

Selon les Articles L. 112-3 du code rural et de la pêche maritime et R. 153-6 du code de l'urbanisme, les procédures d'évolution des PLU prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être approuvées qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'INAO (Institut national de l'Origine et de la qualité) dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre régional de la propriété forestière (CRPF).

Dans le cadre du présent projet, les avis de la chambre d'agriculture et de la CRPF sont obligatoires. **Ils seront intégrés au présent dossier.**

☐ **La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme**

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifiée au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

C.II.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité

☐ Article L.153-54 du code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

☐ Articles L. 153-55 et suivants du code de l'urbanisme

L'article L. 153-55 du code de l'urbanisme dispose :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

L'article L153-56 du code de l'urbanisme prévoit que :

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

L'article L153-57 du code de l'urbanisme énonce que :

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

L'article L153-58 du code de l'urbanisme ajoute que :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

L'article L153-59 du code de l'urbanisme précise que :

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.»

☐ Articles R.153-13 et suivants du code de l'urbanisme

L'article R153-13 du code de l'urbanisme précise que :

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

Il est complété par l'article R153-14 du code de l'urbanisme aux termes duquel :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

C.III. OBJET DE LA MISE EN COMPTABILITE

La commune de Caveirac possède un Plan Local d'urbanisme (PLU) approuvé le 29 septembre 2016 et dont la dernière modification remonte au 17 octobre 2019. Ce PLU se compose des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation ;
- Un Plan d'Aménagement et de Développement Durable ;
- Les orientations d'aménagement et de développement durable ;
- Un règlement écrit ;
- Des documents graphiques ;
- Des annexes.

En ce qui concerne le projet dans sa section neuve, entre la RN 106 et la RN113 en l'absence d'emplacement réservé inscrit aux documents d'urbanisme des communes concernées, son classement sonore ne sera établi que si l'arrêté préfectoral de DUP de cette opération est pris antérieurement au nouvel arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures du département du Gard.

D. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

Le zonage et le règlement des zones traversées, les emplacements réservés, les Espaces Boisés Classés (EBC) et les servitudes d'utilité publique doivent être compatibles avec le projet.

D.I. ANALYSE DU PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Caveirac sont les suivantes :

- renforcer la prise en compte des risques naturels dans le développement de la commune ;
- « le risque feu de forêt qui fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque Incendie Feu de Forêt (PPRIF) approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 avril 2012, valant Servitude d'Utilité Publique ;
- le risque inondation qui a fait l'objet d'une étude devant servir de base au futur Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) en cours d'élaboration (« Schéma d'aménagement hydraulique et de protection des zones habitées contre les inondations », STUCKY, 2013) »

Le projet a pris en compte les risques d'inondation et de feu de forêt présent sur le secteur, une étude hydraulique a été réalisée et des mesures prescrites permettront de ne pas aggraver le risque inondation. Le projet est compatible avec les PPR en vigueur.

- promouvoir un développement urbain maîtrisé et équilibré ;
- améliorer le fonctionnement urbain et favoriser la mise en relation des quartiers ;
- pérenniser l'activité économique locale ;
- préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels de la commune.

Le projet a été conçu de sorte d'éviter les impacts sur les milieux naturels présents au droit du tracé. Lorsque cela n'a pas été possible des mesures de réduction et de compensation ont été prescrites.

La mise en compatibilité pour la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes est cohérente avec les orientations générales et d'aménagement du PADD.

D.II. ANALYSE DU REGLEMENT

Planche n°2 : Zonage actuel du PLU de Caveirac traversé par le projet de Contournement Ouest de Nîmes

La bande DUP du projet intercepte uniquement la zone naturelle N du PLU de Caveirac.

En zone N,

- Sont interdits :
 - Les constructions nouvelles et extensions de constructions existantes à destination d'habitation, d'activités industrielles, commerciales, artisanales, de bureau, d'hébergement hôtelier, d'entrepôt, d'activités agricoles ou forestières, d'équipements publics ou d'intérêt collectif à l'exception de celles autorisées en application de l'article 2 ci-après.
 - Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics ne répondant pas aux conditions fixées par l'article 2 ci-après.
 - Les affouillements et exhaussements de sol qui ne sont pas nécessaires à la réalisation d'un projet admis sur la zone, à l'exploitation agricole ou à la réalisation de dispositifs de rétention (dont bassins de rétention) et d'évacuation des eaux.
 - Les terrains de camping et de caravanning.
 - Les parcs résidentiels de loisirs et villages de vacances classés en hébergement léger.

- Les terrains aménagés pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.
- Les parcs d'attraction.
- Les dépôts de véhicules, les garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.
- Les habitations légères de loisirs.
- Les éoliennes.
- Les parcs ou champs photovoltaïques, exception faite en secteur Npv.
- Les carrières hors secteur protégé en raison de la richesse du sol et du sous-sol en application de l'article R. 123--11 c du Code de l'Urbanisme.
- Sont autorisés (Article N2) :
 - **Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur l'unité foncière sur laquelle elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et agricoles.**
 - Les travaux d'entretien courant, de réhabilitation et de rénovation des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, sans extension ni changement de destination.
 - L'extension des constructions d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU dans la limite de 20 m2 de surface de plancher supplémentaire et de 150 m2 de surface de plancher totale après extension (l'extension étant définie comme une construction en continuité du bâtiment existant).
 - **Les exhaussements et affouillements de sol rendus nécessaires par la réalisation d'un projet autorisé sur la zone.**
 - Les ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des réseaux, ouvrages pour la sécurité publique, voies de circulation, infrastructures ferroviaires, même si ces installations ne respectent pas le corps de règle de la zone N et sous réserve de justification technique.
 - La reconstruction d'une construction sinistrée dans son volume initial et sans changement de destination, sous réserve des dispositions du PPRI approuvé et du Titre V du présent règlement en zone inondable et du PPRIF en zone d'aléa feu de forêt.

Le CONIMES est potentiellement compatible avec le règlement de cette zone étant donné qu'il s'agit d'une installation d'intérêt collectif. Toutefois les impacts sur le milieu naturel n'ont pas pu être totalement évités et/ou réduits. De fait de mesures compensatoires sont prévues.

Le règlement de cette zone nécessite donc une mise en compatibilité avec le projet de Contournement Ouest de Nîmes.

D.III. ANALYSE DES EMPLACEMENTS RESERVES

La zone d'étude n'intercepte aucun emplacement réservé du PLU de Caveirac.

Le projet du CONIMES est compatible avec les emplacements réservés déjà en place sur le PLU de Caveirac. Un emplacement réservé indiquant l'emprise du projet est à inscrire au PLU de Caveirac.

D.IV. ANALYSE DES ESPACES BOISES CLASSES

Le projet du CONIMES intercepte un Espace Boisé Classé (EBC) du PLU au niveau du centre Ouest de la commune. « le classement en Espace Boisé Classé interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue par le Code forestier. »

Le projet n'est donc pas compatible avec cet EBC, qui devra ainsi être déclassé.

D.V. ANALYSE DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Planche n°8: Servitudes d'utilité publique actuelles au droit du Contournement Ouest de Nîmes sur la commune de Caveirac

Tableau 1 : Comptabilité du projet avec les servitudes d'utilité publiques

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE LIEES AU PROJET		
Servitude	Règlement lié à la servitude	Compatibilité avec le projet
PT2 : Servitude relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat	Interdiction de créer des obstacles d'une certaine hauteur	Le projet implique des déblais et remblais qui ne sont pas suffisants pour entrer en conflit avec la servitude. Compatible.
I6 : Servitudes concernant les mines et carrières établies au profit des titulaires de titres miniers, de permis d'exploitation de carrières ou d'autorisations de recherche de mines et carrières Périmètre PER Vauvert-Gallician établi pour le fonctionnement de la carrière GSM	Établissement et enterrement de câbles, canalisations ou engins transporteurs, ainsi que des pylônes et mâts nécessaires à leur soutien Le dégagement du sol de tous arbres, arbustes ou autres obstacles	Compatible
PPRIF : Plan de Prévention du Risque d'Incendie de Forêt	Servitudes prise en compte dans la conception du projet. Thématique traitée l'étude d'impact du projet au sein des parties relatives aux incidences sur les risques naturels. Compatible	

Les servitudes d'utilité publique ont été prises en compte dans la conception du projet. **Le CONIMES est compatible avec l'ensemble de celles-ci.**

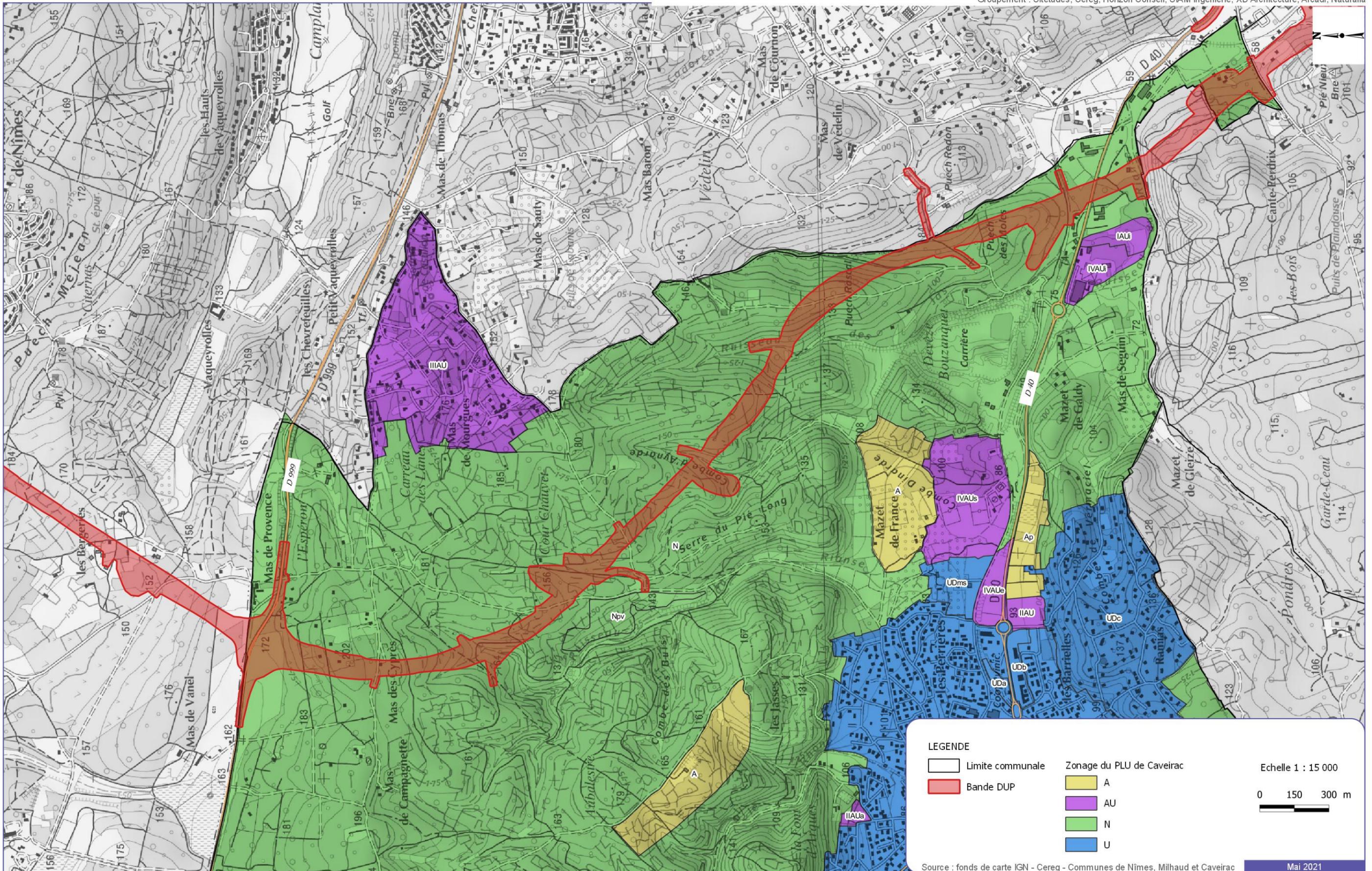
D.VI. CONCLUSIONS SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME

La mise en compatibilité du PLU de Caveirac consistera donc en :

- La modification du règlement de la zone N.
- Le déclassement d'une zone d'Espace Boisé Classé.
- La définition d'un emplacement réservé sur l'ensemble de l'emprise du projet.

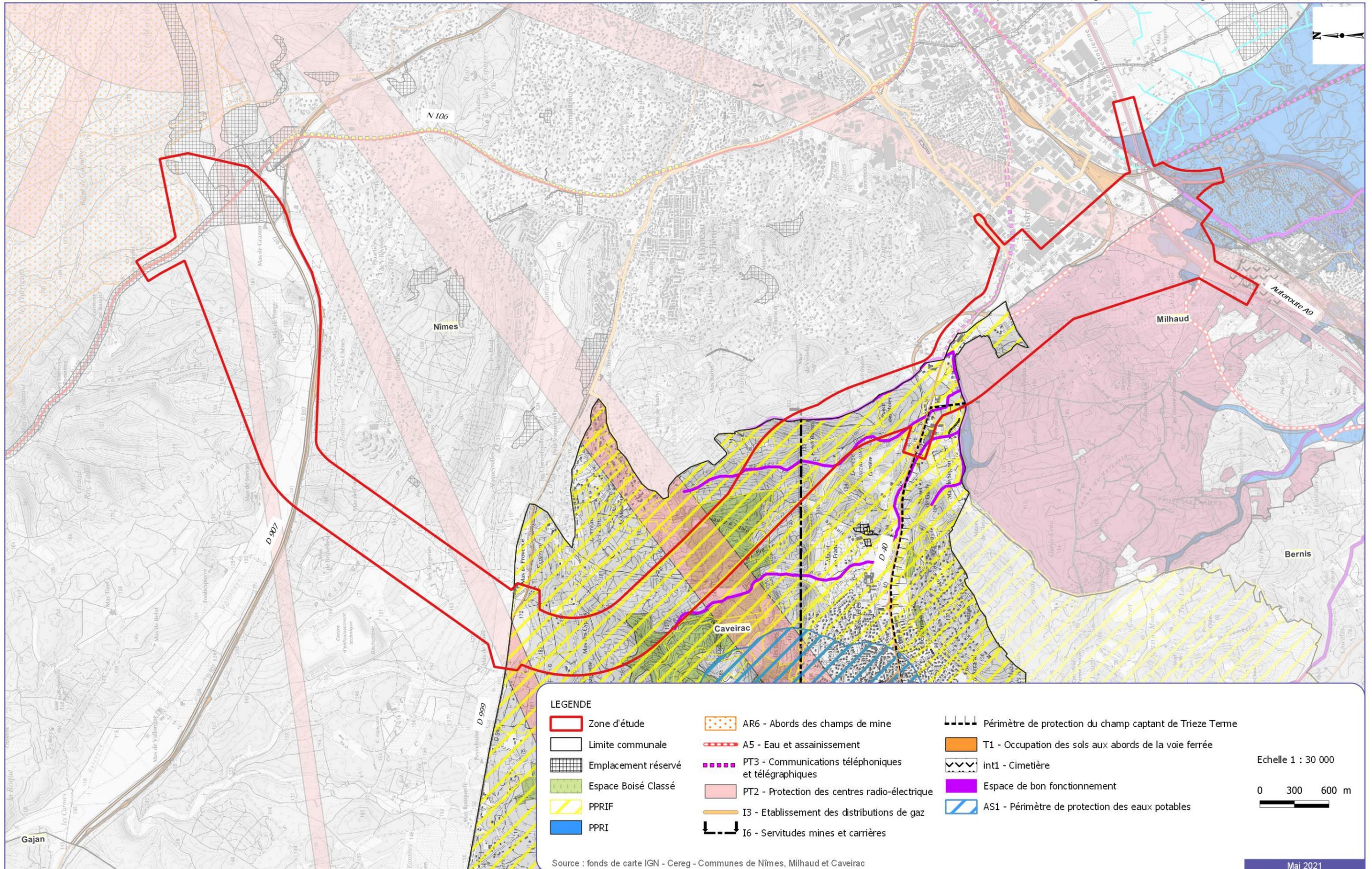
Zonage du PLU de Caveirac

Groupement : Sitetudes, Cereg, Horizon Conseil, SIAM Ingénierie, XD Architecture, Arcadi, Naturalia



Servitudes d'utilité publiques et espaces boisés classés des PLU - zoom sur Caveirac

Groupement : Situdes, Cereg, Horizon Conseil, SIAM Ingénierie, XD Architecture, Arcadi, Naturalia



LEGENDE

- Zone d'étude
- Limite communale
- Emplacement réservé
- Espace Boisé Classé
- PPRIF
- PPRI
- AR6 - Abords des champs de mine
- A5 - Eau et assainissement
- PT3 - Communications téléphoniques et télégraphiques
- PT2 - Protection des centres radio-électrique
- I3 - Etablissement des distributions de gaz
- I6 - Servitudes mines et carrières
- Périmètre de protection du champ captant de Trieze Terme
- T1 - Occupation des sols aux abords de la voie ferrée
- int1 - Cimetière
- Espace de bon fonctionnement
- AS1 - Périmètre de protection des eaux potables

Echelle 1 : 30 000
0 300 600 m

Source : fonds de carte IGN - Cereg - Communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac

E. PRESENTATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE

E.I. COMPATIBILITE DU REGLEMENT DE LA ZONE N

La réalisation du projet du CONIMES n'est pas compatible avec le règlement actuel de la zone N du PLU de Caveirac. Une mise en compatibilité du règlement de cette zone est nécessaire et se fera par l'ajout à l'article N2 de la mention suivante :

« Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés. »

E.I.1. Règlement actuel de la zone N

ARTICLE N2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS.

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur l'unité foncière sur laquelle elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et agricoles.
- Les travaux d'entretien courant, de réhabilitation et de rénovation des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, sans extension ni changement de destination.
- L'extension des constructions d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU dans la limite de 20 m² de surface de plancher supplémentaire et de 150 m² de surface de plancher totale après extension (l'extension étant définie comme une construction en continuité du bâtiment existant).
- Les exhaussements et affouillements de sol rendus nécessaires par la réalisation d'un projet autorisé sur la zone.
- Les ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des réseaux, ouvrages pour la sécurité publique, voies de circulation, infrastructures ferroviaires, même si ces installations ne respectent pas le corps de règle de la zone N et sous réserve de justification technique.
- La reconstruction d'une construction sinistrée dans son volume initial et sans changement de destination, sous réserve des dispositions du PPRI approuvé et du Titre V du présent règlement en zone inondable et du PPRIF en zone d'aléa feu de forêt.

Illustration 3 : PLU de Caveirac – Extrait du règlement actuel de la zone N

E.I.2. Règlement modifié de la zone N

ARTICLE N2 : TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DES SOLS AUTORISES SOUS CONDITIONS.

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur l'unité foncière sur laquelle elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et agricoles.
- Les travaux d'entretien courant, de réhabilitation et de rénovation des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, sans extension ni changement de destination.
- L'extension des constructions d'habitation existantes à la date d'approbation du PLU dans la limite de 20 m² de surface de plancher supplémentaire et de 150 m² de surface de plancher totale après extension (l'extension étant définie comme une construction en continuité du bâtiment existant).
- Les exhaussements et affouillements de sol rendus nécessaires par la réalisation d'un projet autorisé sur la zone.
- Les ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des réseaux, ouvrages pour la sécurité publique, voies de circulation, infrastructures ferroviaires, même si ces installations ne respectent pas le corps de règle de la zone N et sous réserve de justification technique.
- La reconstruction d'une construction sinistrée dans son volume initial et sans changement de destination, sous réserve des dispositions du PPRI approuvé et du Titre V du présent règlement en zone inondable et du PPRIF en zone d'aléa feu de forêt.
- **Les ouvrages, constructions, installations, dépôts, affouillements et exhaussements rendus nécessaires par la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes et des aménagements qui y sont liés. »**

Illustration 4: PLU de Caveirac – Extrait du règlement modifié de la zone A

Ainsi, la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes est compatible avec le règlement de la zone N du Plu de Caveirac.

E.II. MODIFICATION DES EMPLACEMENTS RESERVES

Au sein du plan de zonage du PLU de Caveirac, le projet de Contournement Ouest de Nîmes a été pris en compte par la modélisation d'un périmètre d'étude soumis à l'article L102-13 du Code de l'Urbanisme. Ce périmètre d'étude a été majoritairement calqué sur la variante présentée à la concertation. Il est recoupé en de nombreux points par le tracé de la variante retenue.

Toutefois, le PLU de Caveirac ne fait état d'aucun emplacement réservé relatif au projet.

Un nouvel emplacement réservé d'une superficie de 584 034 m² va donc être ajouté. Il s'agit de **l'emplacement réservé 9 : Emplacement réservé pour le « Contournement Ouest de Nîmes » dont le bénéficiaire est l'Etat.**

Aucun autre Emplacement Réservé actuellement au PLU de Caveirac ne sera affecté par le projet.

E.II.1. Liste actuelle des emplacements réservés

Tableau 2: PLU de Caveirac – Liste actuelle des emplacements réservés

N°	Désignation des opération	Bénéficiaire
1	Voie de liaison interquartier	Commune
2	Aménagement d'un espace public naturel à fonction hydraulique et sociale par la naturalisation du cours du Rhône.	Commune
3	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel	Commune
4	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel et aménagement du chemin en voirie structurante incluant une piste cyclable.	Commune
5	Extension aire de stationnement ECO CENTRE	Commune
7	Création voie d'accès zone IAUi	Commune
8	Création d'une station d'épuration intercommunale	Commune

E.II.2. Liste modifiée des emplacements réservés

Tableau 3 : PLU de Caveirac – Liste modifiée des emplacements réservés

N°	Désignation des opération	Bénéficiaire
1	Voie de liaison interquartier	Commune
2	Aménagement d'un espace public naturel à fonction hydraulique et sociale par la naturalisation du cours du Rhône.	Commune
3	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel	Commune
4	Aire de stationnement complexe sportif Mas Viel et aménagement du chemin en voirie structurante incluant une piste cyclable.	Commune
5	Extension aire de stationnement ECO CENTRE	Commune
7	Création voie d'accès zone IAUi	Commune
8	Création d'une station d'épuration intercommunale	Commune
9	Contournement Ouest de Nîmes	Etat

E.III. MODIFICATION DES ESPACES BOISES CLASSES

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes intercepte un périmètre d'Espaces Boisés Classés au PLU de Caveirac. Les parcelles concernées cet EBC devront être déclassées sur l'ensemble de la zone de l'Emplacement réservé :

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

Les espaces boisés classés des parcelles susmentionnées seront déclassés, uniquement à l'intersection avec l'emplacement réservé dédié au projet du CONIMES.

Une demande d'autorisation de défrichement sera faite pour la réalisation du projet du CONIMES. Toutefois, cette autorisation sera accordée suite au déclassement des EBC et donc à posteriori de la DUP du projet, emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme puisque la mise en compatibilité permettra le déclassement des EBC impactés.

De cette façon le projet sera compatible avec le PLU de Caveirac.

E.IV. MODIFICATION DES PIÈCES GRAPHIQUES LIÉES AUX SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Bien que le tracé du Contournement Ouest de Nîmes intercepte plusieurs servitudes, le projet est compatible avec les servitudes existantes et interceptées. Le plan des servitudes d'utilité publique ne nécessite donc pas de modification.

E.V. MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Planche n°4: Zonage actuel du PLU de Caveirac

Planche n°5 : Zonage modifié du PLU de Caveirac

Les plans de zonage du PLU de Caveirac doivent être actualisés avec **l'intégration de l'emplacement réservé et le déclassement de l'EBC pour la réalisation du Contournement Ouest de Nîmes.**

Les planches suivantes présentent le plan de zonage du PLU de Caveirac actuel et le plan de zonage du PLU de Caveirac modifié, compatible avec le projet.

E.VI. CONCLUSIONS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CAVEIRAC

Au terme de la procédure, la déclaration d'utilité publique emportera approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme de Caveirac.

Celles-ci feront l'objet de mesures de publicité suivant les dispositions des articles R 153-19 et s. du Code de l'Urbanisme.

5.1 Plan de zonage de la commune

1/5 000ème

Procédure	Prescription	Anné	Approbation
Elaboration	02.05.1977		02.05.1983
Nouve modification			27.02.1987
Nouve révision	12.06.1987	28.07.1989	25.05.1990
Zone révision		25.01.1993	21.01.1993
Nouve modification			31.10.1996
Zone modification			27.02.1998
Zone modification			21.10.1998
Zone modification			25.05.1999
Zone révision	25.03.1999	12.04.2000	24.11.2000
Nouve modification	25.10.2004		
Nouve révision simplifiée	23.09.2007		25.01.2008
Zone modification			30.10.2008
Zone modification			23.12.2010
Zone modification			23.12.2010
Nouve modification simplifiée			28.07.2014
Zone révision valeur PLU	30.06.2008	02.07.2015	29.09.2016
Nouve modification simplifiée du PLU	20.01.2017		28.06.2017
Nouve révision simplifiée du PLU	11.07.2017	07.12.2017	05.07.2018

URBANIS

Agence de Nîmes
100 avenue de l'Amérique Latine
30000 Nîmes
Tel : 04 66 26 87 03
Fax : 04 66 30 59 75
nimes@urbanis.fr
www.urbanis.fr

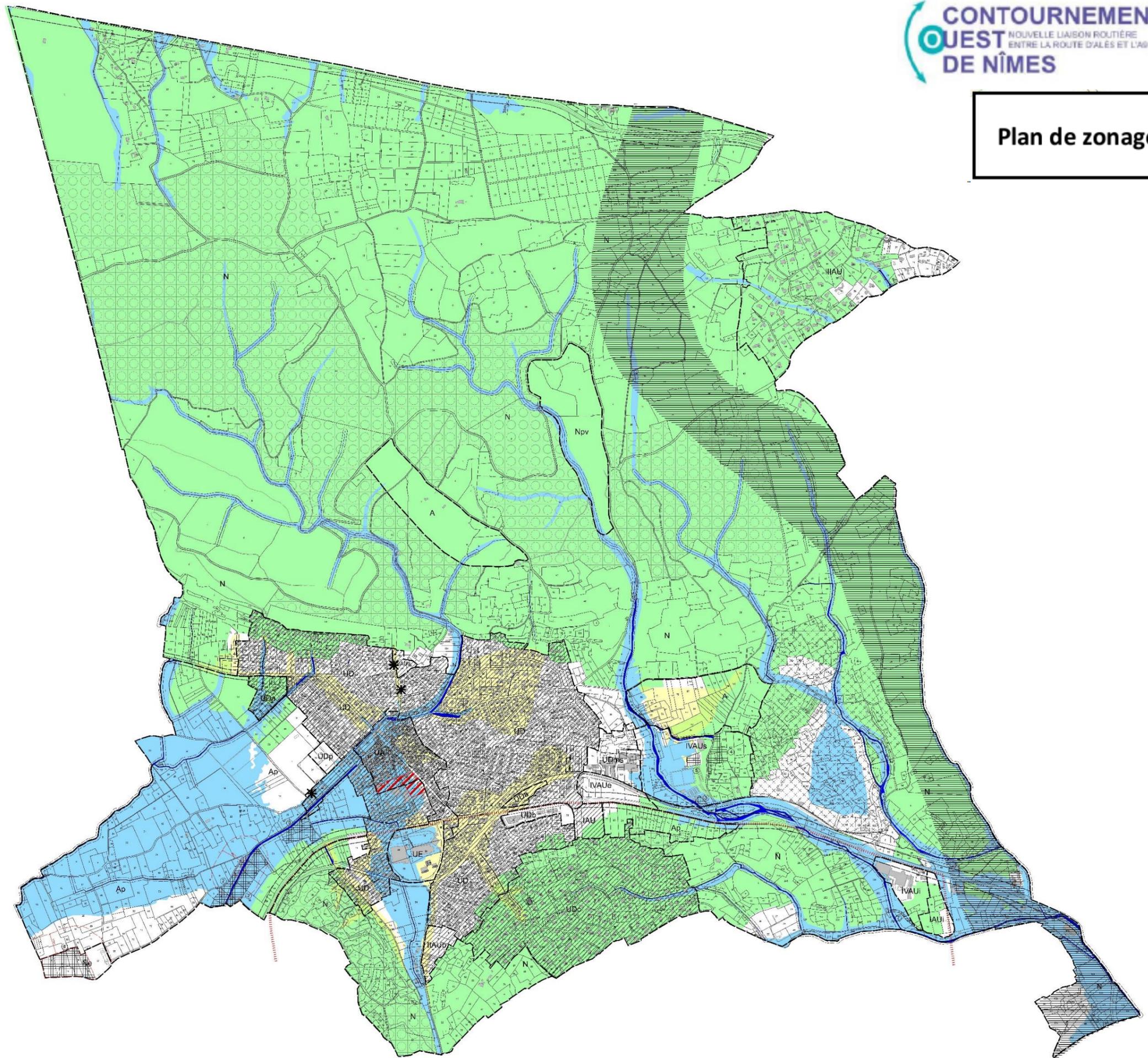
Mairie
106 de Ville
30 810 CAVEIRAC
Tel : 04 66 81 32 70
Fax : 04 66 81 48 80

Légende

- Limite de zone
 - Emplacement réservé
 - Recul de voie
 - Lignes solées classées
 - Périmètre d'étude du contournement ouest de l'agglomération nîmoise (P-P-2005-2011 et du 2007-2009)
 - Secteur à pourcentage de logements sociaux 30% de 115 pour B ou plus de 8 logements (R, L23, L24, L1 du CU)
 - Secteur protégé en raison de la présence de sol ou sous-sol en libre de l'article R. 123-11 du Code de l'urbanisme
 - Secteur de projet sur des cadastre ancien (projet d'aménagement en application de l'article L. 151-41 5 du C.U.)
 - Éléments de paysage, monuments et secteurs à protéger ou à mettre en valeur en application de l'article L. 123-1-5 du Code de l'urbanisme
 - Zone non affectée de 100m au sur de la station d'épuration
 - Périmètre de protection désignée du champ captif de Tilaize Terme
 - Franc bord inconstructible de 10m de part et d'autre des berges des cours d'eau
- Risques :
- PPRI approuvé le 17/07/2017 (voir annexe 0.1.5)
 - Aléa ruissellement (voir annexe 6.1.2)
 - Aléa feu de forêt (voir plan 5.1.2)

Liste des emplacements réservés

N°	Désignation des opérations	Bénéficiaire
1	Voie de liaison interquartier	Commune
2	Aménagement d'un espace public naturel à fonction hydraulique et sociale sur la rive rive de cours de Rilly	Commune
3	Aire de stationnement commune sport à la Vieil	Commune
4	Aire de stationnement commune sport à la Vieil et aménagement du chemin en voie structurante incluant une piste cyclable	Commune
5	Extension aire de stationnement ECO CENTRE	Commune
7	Création voie d'accès zone IAU	Commune
8	Création d'une station d'épuration intercommunale	CA Nîmes-Mézilhac



Plan de zonage actuel

F. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

L'évaluation environnementale consiste à traduire les enjeux environnementaux dans le cadre du projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme, de rendre compte des effets prévisibles de l'évolution de ce document, d'analyser et de justifier les choix ou mesures retenus au regard des enjeux identifiés. Cette évaluation porte sur la partie des documents d'urbanisme concernée par le projet.

F.I. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le champ de l'application de l'évaluation environnementale est défini dans le chapitre IV du titre préliminaire du livre 1er dans la partie réglementaire du code de l'urbanisme.

L'article R. 104-8 précise que les plans locaux d'urbanisme sont soumis à une évaluation environnementale à l'occasion :

- « 1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- 2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- 3° De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement. »

Dans le cas présent, les documents d'urbanisme Caveirac seront rendus compatibles dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de Contournement Ouest de Nîmes. Or, ce projet de déviation, susceptible d'affecter l'environnement, est soumis à étude d'impact. Par conséquent, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est également susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et est donc soumise à évaluation environnementale.

Les articles R 104-18 à R 104-20 précisent le contenu de l'évaluation environnementale.

Les sous-sections 1 et 3 de la procédure d'évaluation environnementale des plans locaux d'urbanisme du code de l'urbanisme définissent les dispositions communes (articles R. 104-21 à 104-25) et la procédure d'examen au cas par cas (articles R.104-28 à 104-33).

« L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue à l'article R. 104-21 est également compétente pour les procédures d'évolution affectant les documents mentionnés au même article. » (Article R 104-22)

« L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est saisie par la personne publique responsable. Elle est consultée sur l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de document d'urbanisme. » (Article R 104-23)

L'article R 104-24 précise que : « dès réception des documents qui lui sont soumis, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement consulte :

- 1° Le ministre chargé de la santé pour les directives territoriales d'aménagement et de développement durables, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France et les schémas d'aménagement régionaux des régions d'outre-mer ;
- 2° Le directeur général de l'agence régionale de santé pour les autres documents. Cette consultation est réputée réalisée en l'absence de réponse du directeur général de cette agence dans le délai d'un mois à compter de la réception par l'agence de la demande de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. En cas d'urgence, cette autorité peut réduire ce délai sans que celui-ci puisse être inférieur à dix jours ouvrés. »

Par ailleurs, d'après l'article R 104-25, « l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement formule un avis sur l'évaluation environnementale et le projet de document dans les trois mois suivant la date de sa saisine.

L'avis est, dès sa signature, mis en ligne sur son site internet et transmis à la personne publique responsable. Il est, s'il y a lieu, joint au dossier d'enquête publique ou mis à la disposition du public.

A défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué au premier alinéa, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Une information sur cette absence d'avis figure sur son site internet. »

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour les plans, schémas et programmes ainsi que pour les documents d'urbanisme relevant du champ de l'évaluation environnementale est une mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (décret n°2016-519 du 28 avril 2016).

F.II. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Pour la présente mise en comptabilité d'un document d'urbanisme communal avec le projet Contournement Ouest de Nîmes, il est fait référence aux articles R.104-18 et s. du code de l'urbanisme fixant le contenu d'un rapport environnemental.

« Les documents d'urbanisme mentionnés à la section 1 qui ne comportent pas de rapport en application d'autres dispositions sont accompagnés d'un rapport environnemental comprenant :

- 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- 3° Une analyse exposant :
 - a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
 - b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;
- 5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- 6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- 7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Il est précisé que le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est limitée dans le cas présent à la modification du règlement de zones sur aux déclassés d'Espaces Boisés Classés et à l'ajout d'un emplacement réservé pour le projet.

De nombreuses informations sont données dans d'autres pièces du dossier d'enquête publique unique, notamment dans la notice explicative et dans l'étude d'impact étude soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD). Ces pièces présentent le projet de Contournement Ouest de Nîmes, une analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences du projet, les mesures à mettre en place en réponse aux incidences déterminées ainsi que la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes. Des renvois à ces pièces seront effectués dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité puisque les incidences de la mise en compatibilité s'apparentent à celles du projet d'une part et pour éviter les redondances entre les pièces d'autre part.

Ce document présentera ainsi:

- Une analyse synthèse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution ;
- Les motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et les raisons qui justifient le choix opéré ;
- Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement, les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement et la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- La compatibilité avec les documents d'urbanisme supra-communaux ;
- La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement ;
- Méthodologie, difficultés et limites ;

Les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement correspondent à ceux du projet. Les modifications apportées aux PLU Caveirac que ce soit le règlement, le déclassé d'EBC ou l'ajout d'un emplacement réservé concernent exclusivement le projet de Contournement Ouest de Nîmes. Les zones définies dans les PLU actuels ne sont pas modifiées.

L'évaluation s'appuie, outre l'étude d'impact et la notice explicative et sur les documents d'urbanisme.

L'évaluation environnementale portera donc sur les modifications des documents actuels pour la compatibilité du projet avec ce document et non sur l'ensemble des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale devant être proportionnée à l'importance des modifications apportées aux documents d'urbanisme, l'établissement d'un résumé non technique ne semble pas nécessaire dans le cas présent. En effet, l'évaluation est complète et renvoi à plusieurs reprises à des paragraphes de l'étude d'impact afin d'éviter les redondances entre les pièces du dossier d'enquête publique unique, c'est pourquoi l'évaluation est concise et ne justifierait pas d'un résumé non technique.

F.III. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Les caractéristiques de la zone d'emprise du projet sont présentées de façon synthétique dans le tableau suivant. Les contraintes associées à ces caractéristiques pour la réalisation du projet de Contournement Ouest de Nîmes ont été définies et sont également présentées. Pour plus de détails et de précisions se référer à la partie E de la pièce E (étude d'impact).

Tableau 4: Synthèse des enjeux identifiés

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
Milieu physique	Topographie	Relief marqué : Contrainte forte pour la définition même du tracé Contrainte forte techniquement : déblais et remblais élevés à réaliser, pente de voirie à respecter Enjeu important en termes de protection et de valorisation du paysage existant
	Géologie	Présence d'un site pollué ou potentiellement pollué sur la zone industrielle de Saint-Césaire Calcaires karstiques au Nord et centre et zone de colluvions au Sud Contrainte forte au droit du site pollué pour l'aménagement du projet routier
	Hydrogéologie	Vulnérabilité très forte des eaux souterraines dans les garrigues nîmoises du fait du caractère karstique des réservoirs qui sont affleurants Vulnérabilité moyenne des eaux souterraines dans le secteur entre la RD 999 et la RD 40 Vulnérabilité forte des eaux souterraines de l'aquifère alluvionnaire de la Vistrenque au Sud de la RD 40 Enjeux de protection des eaux souterraines particulièrement très forts au Nord compte tenu de la présence du bassin d'alimentation de la fontaine de Nîmes et enjeux forts au Sud de la zone d'étude sur les secteurs interceptant les périmètres de protection éloignés des captages d'alimentation en eau potable Contrainte forte pour assurer la protection des eaux souterraines en phase chantier comme en phase exploitation
	Hydrographie	Sensibilité des eaux superficielles, franchissement de plusieurs cours d'eau intermittents, rejet du dispositif d'assainissement pluvial dans les cours d'eau Contrainte forte pour garantir le maintien de la qualité des eaux superficielles en phase chantier et en phase exploitation
	Risque inondation	Interception de zones inondables au droit de tous les cours d'eau interceptant la zone d'étude Contrainte forte en termes d'organisation du chantier Contrainte forte pour la conception des ouvrages de franchissement Contrainte modérée du fait de la nécessité de compenser les zones remblayées
	Risque de mouvement de terrain	La zone d'étude s'inscrit en zone d'aléa faible et « à priori nul » vis-à-vis du retrait et gonflement d'argile. Aucune contrainte vis-à-vis du risque de mouvement de terrain
	Risque de feux de forêts	Secteurs en « zone de danger » et en « zone de précaution forte » au PPRIF Contraintes d'aménagement pour tout projet routier Nécessité de rétablir certaines pistes DFCI
	Milieu naturel	Forêts publiques non domaniales Traversée des forêts publiques non domaniales de Caveirac et de Nîmes Contrainte forte en terme réglementaire : procédure de distraction du régime forestier à réaliser pour mettre fin au régime forestier et compensation foncière nécessaire ; Autorisation de défrichement nécessaire avant la construction de l'aménagement soumise à Etude d'impact, Etude d'incidence Natura 2000 et Enquête publique ; Compensation au titre du défrichement à prévoir. Enjeu lié aux opérations de reboisements sur le secteur d'étude

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
	ZNIEFF	Traversée d'une ZNIEFF au Nord de la zone d'étude Contrainte forte du secteur en termes de sensibilité écologique
	ZICO	Traversée d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux au Nord de la zone d'étude Contrainte forte du secteur en termes de sensibilité écologique
	ENS	Présence d'Espaces Naturels Sensibles sur toute la zone d'étude Contrainte modérée pour le projet d'aménagement
	Habitats naturels, Faune, flore	Les habitats de pelouses xériques fortement présents au Nord de la zone d'étude concentrent l'essentiel des enjeux environnementaux inventoriés. En effet, outre la présence d'une flore remarquable d'enjeu très fort. On peut notamment remarquer la présence de quatre espèces protégées d'insectes, la présence de deux espèces d'oiseaux à très forte patrimonialité (Pie-grièche méridionale en reproduction et Aigle de Bonelli en alimentation) ou encore du Lézard ocellé. Contrainte forte de préservation de la biodiversité
	Zone humide	Aucune zone humide n'est recensée au sein de la zone d'étude par les inventaires des zones humides. Les investigations écologiques réalisées mentionnent quatre zones humides au sein de la zone d'étude. Les zones humides, sont rares et correspondent à quelques mares, bassins ainsi qu'à une section du ruisseau de Rianse. Les cours d'eau traversant le site d'étude y sont probablement trop souvent à sec pour permettre la constitution de zones humides. Contrainte faible vis-à-vis de la préservation de la zone humide
	Espaces de bon fonctionnement des cours d'eau	Présence d'espaces de bon fonctionnement sur les cours d'eau de la Pondre et sur ces affluents (fuseau de 25 m centré sur l'axe du cours d'eau) Dans les PLU, prise en compte de l'EBF sur La Pondre sur la commune de Milhaud Contrainte forte pour l'aménagement routier qui devra en tenir compte
Milieu humain et socio-économique	Milieu forestier	Les boisements au sein de la zone d'étude sont constitués de boisements de Chêne vert et le Pin d'Alep et de formation de garrigues. Près de 455 ha de boisements et garrigues sont recensés au sein de la zone d'étude soit 54 %. La surface forestière publique sur la zone d'étude représente une surface d'environ 75 ha
	Population	La métropole nîmoise (39 communes) est marquée par une centralité forte, la commune de Nîmes, qui concentre près de 60% de la population. Il est constaté une dynamique de périurbanisation diffuse de plus en plus lointaine (+250% de population au sein de la couronne périurbaine éloignée en 50 ans) Le développement du périurbain est marqué par le développement des communes au Nord-Ouest et à l'Est de la métropole nîmoise. Concernant les perspectives d'évolution, l'étude de prospective démographique à l'horizon 2030 dans le cadre du Programme local de l'habitat (PLH) 2013-2018, Nîmes Métropole montrent qu'à l'horizon 2030, la croissance démographique resterait forte et essentiellement due au solde naturel (2/3 de la croissance attendue). La croissance de population estimée est de l'ordre de + 0,4% à +0,6% par an à Nîmes, 1,5% à Milhaud et 0,8% à Caveirac. Enjeu fort en termes de croissance démographique et déplacements associés.
	Urbanisation du territoire	Les communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac ont connu une forte croissance de leur parc de logements ces dernières années. Au sein de la zone d'étude, un seul équipement structurant hors mairies, postes de police, bureaux de postes.... est présent sur la zone d'étude. Il s'agit d'une aire d'accueil des gens du voyage implantée sur la commune de Nîmes en bordure de la zone industrielle de Saint-Césaire.

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
	Activité agricole	<p>L'agriculture représente une très faible part des activités économiques des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac. Aujourd'hui, le milieu agricole des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac subit à la fois la déprise agricole et le mitage dû à l'urbanisation.</p> <p>La zone d'étude présente des zones d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC), Appellation d'Origine Protégée (AOP), Appellation d'Origine Réglementée (AOR) et Indication géographique protégée (IGP).</p> <p>La surface de terres agricoles considérée au sein de la zone d'étude (issues du Recensement Parcellaire Général et des terres potentiellement agricoles) s'élève à 27,17 ha.</p> <p>Enjeu faible à modéré vis-à-vis des terres agricoles.</p>
	Sylviculture	<p>Programme de coupe de bois avec une valorisation financière par la vente du bois sur la forêt communale de Caveirac et de Nîmes -Canton des Lauzières dans une moindre mesure.</p> <p>Contrainte forte en termes de perte de boisements sylvicoles des forêts communales</p>
	Autres activités économiques	<p>Des zones d'activités économiques, un établissement touristique et des activités de loisirs concernés par le projet et à proximité du projet</p> <p>Contrainte de rétablissement des accès aux commerces et aux équipements de loisirs</p> <p>Contrainte modérée de rétablissement des itinéraires et sentiers de loisirs</p> <p>Enjeu de minimisation de l'impact du projet sur l'activité économique, l'établissement touristique et les activités de loisirs</p>
	Déplacements et infrastructures de transport	<p>A l'échelle interdépartementale, la zone d'étude s'inscrit à l'interface du bassin de vie Nîmes-Alès et du territoire interdépartemental : Est du Gard, Ouest des Bouches du Rhône, Hérault, Vaucluse et Sud Ardèche.</p> <p>La RN106, axe structurant de ce territoire, reçoit des trafics importants en volume qui peuvent provoquer une saturation du réseau. Cette saturation, outre les volumes importants, résulte également de la diversité des flux qu'elle accueille. Selon les sections, la RN106 reçoit un trafic moyen journalier annuel entre 26 000 véhicules et 42 000.</p> <p>Contrainte forte en termes de gestion des trafics et accidentologie.</p>
	Réseaux	<p>Plusieurs réseaux traversent la zone d'étude : réseau électrique, fibre optique, gaz, eau potable, eaux usées, irrigation.</p> <p>Contraintes de préservation ou de rétablissement des réseaux par leurs gestionnaires</p>
	Risques technologiques	<p>Risques industriels focalisés sur le risque lié au transport de matières dangereuses sur l'autoroute A9, la RN113 pour les communes de Milhaud et Nîmes, la RD40 et RD 999 sur la commune de Caveirac ainsi que la voie ferroviaire sur la commune de Nîmes et Milhaud.</p> <p>La zone d'étude est concernée par le risque lié aux canalisations de transport de matières dangereuses</p>
	Documents d'urbanisme	<p>Contournement de Nîmes Ouest de Nîmes identifié comme axe structurant dans le Scot, PDU de 2007 et le projet de territoire Nîmes Métropole 2030.</p> <p>Le règlement des PLU n'autorise pas l'aménagement d'infrastructures routières sur l'ensemble de la zone du projet</p> <p>La zone d'étude est concernée par plusieurs servitudes et elle traverse des espaces boisés classés</p> <p>La zone d'étude est concernée par des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau sur Milhaud</p> <p>Contraintes administratives modérées pour la mise en compatibilité des PLU des communes</p> <p>Contrainte liée aux espaces de bon fonctionnement sur Milhaud</p>
	Qualité de l'air	<p>La qualité de l'air de l'agglomération nîmoise et de la zone d'étude est globalement bonne (respect des seuils réglementaires), mais a tendance à se dégrader aux abords directs des infrastructures de transport les plus importantes (RN106, RD999). Cette qualité de l'air tend à être plus dégradée en période hivernale du fait d'une augmentation des émissions et de conditions anticycloniques moins favorables à la dispersion des polluants.</p> <p>Contrainte modérée pour l'aménagement routier.</p>

Milieu	Thème étudié	Contraintes et enjeux identifiés par analyse de l'état initial dans le cadre du présent projet
	Ambiance sonore	Des groupements d'habitations individuelles sont présents aux abords du tracé du projet. L'ensemble des habitations recensées sont situées en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Le respect des seuils réglementaires après réalisation du projet doit être vérifié par modélisation. Si tel n'était pas le cas, des protections phoniques devront être mises en place. Contrainte forte pour l'aménagement routier qui devra en tenir compte.
Patrimoine culturel et paysage	Paysage	Milieux traversés variés à cicatriser Topographie importante qui engendrera d'importants ouvrage ou/et déblais remblais qu'il faudra intégrer dans le paysage. Peu de relation de covisibilité avec les riverains néanmoins il faudra y être attentif.
	Patrimoine culturel	Vestige archéologiques situés dans et en limite de zone d'étude Prescriptions d'archéologie préventive seront prescrites sur toute la zone Contrainte forte pour le projet si vestiges localisés dans l'emprise du projet Capitelles nombreuses et réseaux de murets de pierre sèche conséquents sur la zone

F.IV. MOTIFS ET RAISONS JUSTIFIANT LE CHOIX DU PROJET RETENU

L'étude d'impact du projet du CONIMES précise de façon détaillée les raisons ayant justifiées le choix du projet retenus : contexte, amélioration, variante retenue...

Au sein du présent dossier seront synthétisés les éléments de l'étude d'impact, les modifications du PLU étant uniquement liés à la mise en place du CONIMES.

F.IV.1. Contexte et justification des modifications des documents d'urbanisme

F.IV.1.1. Contexte de la mise en place du CONIMES : des conditions de circulation difficiles, susceptibles de s'aggraver

La **RN 106** est l'axe routier qui relie les Cévennes depuis le sud lozérien au couloir languedocien. Elle constitue le **barreau de maillage Nord-Sud du territoire** entre l'autoroute **A75** et la **vallée du Rhône**. Elle prend une importance particulière dans sa partie Sud, en reliant le pôle industriel alésien aux axes de transports rapides que sont l'autoroute A9, l'autoroute A54, l'aéroport de Nîmes et la ligne du TGV.

Au droit de Nîmes, l'itinéraire actuel s'inscrit dans le développement urbain de la ville. La superposition des fonctions urbaines et de transit de la RN 106 génère des dysfonctionnements et des nuisances.

Plus au Sud, depuis le carrefour RD 907, la RN 106 constitue le boulevard Ouest de Nîmes sur une longueur de 7 km environ. Ce boulevard traverse des zones urbaines de plus en plus denses jusqu'au carrefour de raccordement à la RN113 (vers Montpellier), la RD6113 (ex RN113 Boulevard Sud) et à l'échangeur de l'A9 « Nîmes Ouest ». Ce secteur a déjà fait l'objet d'aménagements partiels de requalification, en termes de protections sonores et de sécurisation des carrefours (Paratonnerre, La Cigale, Kennedy).

La RN 106 accueille à la fois les trafics de transit, d'échange et les trafics locaux urbains, répondant à plusieurs fonctions :

- desserte d'un large territoire entre Nîmes et Alès ;
- accès à l'agglomération nîmoise et déplacement dans la zone urbaine dense. Elle supporte donc jusqu'à 41 100 véhicules par jour sur sa partie la plus chargée, sans être dimensionnée en conséquence (données 2017).

Actuellement, **les conditions de circulation sont dégradées sur la RN 106 sur sa section urbaine notamment au niveau du carrefour avec la RN113 et du giratoire de l'avenue Kennedy**. Cela signifie que la RN106 connaît des **ralentissements récurrents et que des épisodes de congestion sont généralisés** sur l'ensemble de cette section aux heures de pointes. La RN106 présente également **des saturations plus en amont, notamment le matin, entre la RD999 et l'A9**.

Le taux de poids lourds sur la RN106, entre **4% et 5% du trafic moyen journalier annuel**, est stable d'un tronçon à l'autre de l'infrastructure. Ce volume de poids lourds confirme **l'utilisation de la RN 106 comme un axe de transit**.

Les prévisions de trafic menées dans le cadre de l'étude, sans réalisation du Contournement Ouest de Nîmes, donnent les résultats suivants : à l'horizon 2028, les augmentations de trafic se situent selon les sections et les scénarios entre **-13 % et +21 %** pour les véhicules légers, avec **une augmentation de la part des poids lourds de +1 % à 2%**.

Les niveaux de trafic actuels sur la RN106 rendent difficiles les conditions de circulation aux heures de pointe et ne garantissent plus aux usagers une fiabilité des temps de parcours. Cette situation sera amenée à se dégrader dans les années à venir compte tenu des hausses de trafic attendues notamment en 2028. Au-delà, le trafic tend à diminuer mais le trafic de poids lourds augmente.

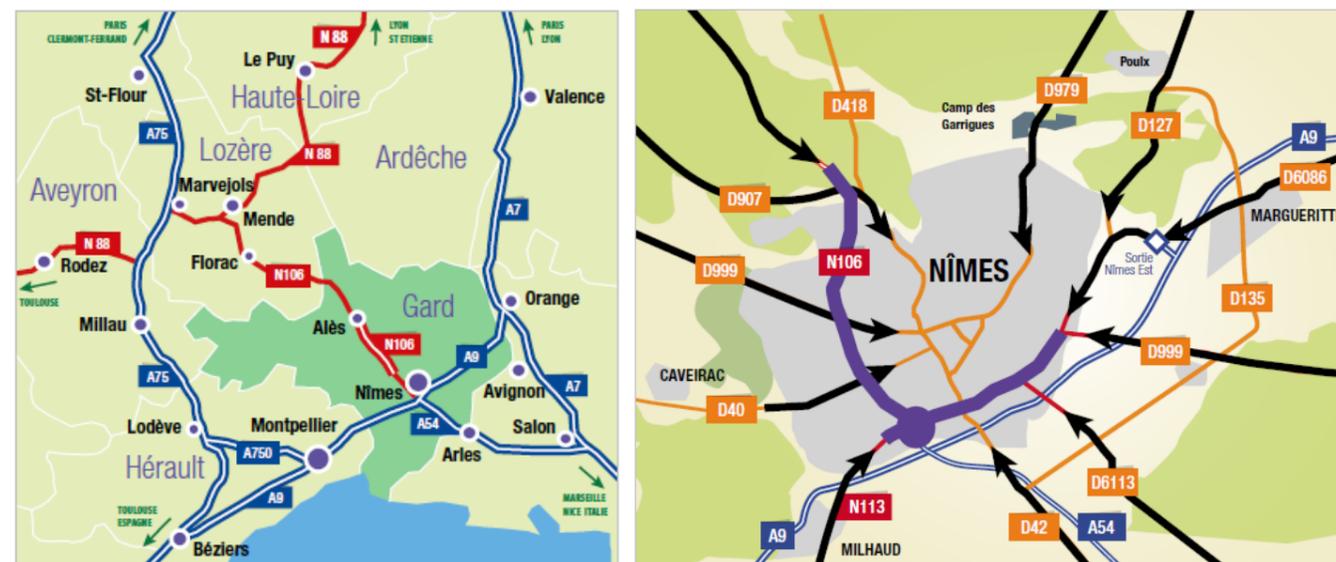


Illustration 5: Localisation de la RN 106 et réseau routier structurant de l'agglomération Nîmoise (source : Dossier de concertation, 2017)

F.IV.1.2. Justification de la mise en place du CONIMES

Le Contournement Ouest de Nîmes va contribuer à **l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble du secteur**, en diminuant la saturation routière et en favorisant le transit en provenance d'Alès vers l'A9. Le Contournement est aussi complémentaire des projets de développement urbain du secteur (Portes Ouest et Nord, projets d'urbanisations de Nîmes et Caveirac...).

Les encombrements de circulation dans le centre de Nîmes, sur la RN 106 dans la traversée nîmoise et même à travers Milhaud (en lien avec la RN 113) seront diminués. Cette fluidité retrouvée permettra un gain de temps pour les usagers, notamment sur certains trajets quotidiens parmi les plus couramment empruntés.

En 2028, alors qu'en l'absence de projet, les conditions de circulation sur la RN 106 dans la traversée nîmoise seront dégradées voire avec une augmentation du trafic allant jusqu'à 21%, l'aménagement du CONIMES permettra de garantir sur cette section un fonctionnement fluide par une baisse significatif du trafic et des points de saturation. En effet, **la baisse des niveaux de trafics sur la RN 106 actuelle de l'ordre de 30 % à 60% selon les sections en 2028, permettra une fluidification des conditions de circulation**.

Ainsi, le Contournement Ouest de Nîmes permettra de désengorger la RN 106 à la fois par rapport à l'état actuel et par rapport au trafic projeté en 2028 qui tient en compte des nouveaux aménagements et développement non liés à la réalisation du contournement Ouest de Nîmes.

Cette amélioration des conditions de circulation permettra :

☐ De soutenir le développement du territoire

L'Ouest nîmois s'inscrit dans un contexte dynamique marqué par de nombreux projets d'aménagement urbain et d'infrastructures qui préparent une transformation majeure de ce territoire, devenant ainsi un secteur stratégique dans le développement de l'agglomération et la construction d'un système métropolitain avec Alès.

Le Contournement Ouest de Nîmes s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de déplacements, avec deux enjeux forts :

- Raccorder le Pays Cévenol à l'arc autoroutier méditerranéen : le contournement Ouest de Nîmes permettra de relier l'A9 à la RN106 jusqu'à Alès. La RN106 constitue le point d'entrée et de sortie d'Alès et relie ces deux infrastructures aux grands pôles urbains méditerranéens.

Le Contournement Ouest de Nîmes facilitera donc l'accessibilité du secteur d'Alès **sans transiter par Nîmes**.

- Contribuer au développement de l'ouest de l'agglomération nîmoise et améliorer la desserte de la zone industrielle de Saint Césaire : Le développement du pôle d'activité de Saint Césaire participe au dynamisme économique de Nîmes. Or, cette zone se trouve dans **un espace contraint et souffre d'enclavement**.

L'objectif, pour les années à venir, est donc de sécuriser l'accès à la zone d'activité et de conforter sa desserte pour les gestionnaires de la zone et Nîmes métropole. La réalisation du projet d'aménagement routier avec la réalisation d'un point d'échange connecté sur la RD40 représente un **intérêt primordial pour le désenclavement de l'Ouest de l'agglomération : Saint Césaire et la Vaunage**.

De générer des bénéfices du projet sur l'environnement et la santé publique

La RN 106 s'insère dans un contexte urbain. **Les populations impactées par les nuisances sonores et l'altération de la qualité de l'air sont donc importantes**. Plus globalement, le projet d'aménagement urbain de la ville de Nîmes vise, une fois la RN 106 délestée du trafic non local, une **requalification de la RN 106** en « boulevard urbain » conformément aux orientations du SCoT Sud Gard.

La réalisation du Contournement Ouest de Nîmes permettra une réduction significative des nuisances acoustiques et une **amélioration de la qualité de l'air au droit des habitations bordant la RN 106**. Ainsi, **le Contournement Ouest de Nîmes aura des bénéfices sur l'environnement sonore et la qualité de l'air en bordure de la RN106**. Il participera à l'amélioration du cadre de vie des habitants riverains de la RN106.

De favoriser l'intermodalité

Par la mise en place du CONIMES, le trafic sur la RN106 sera allégé, désaturé et sécurisé, celle-ci sera requalifiée en boulevard urbain. Cette requalification permettra de **favoriser l'accès aux autres modes de transport** (ferroviaire, transport en communs urbains) et aux pôles d'échange multimodaux.

Le contournement Ouest de Nîmes va contribuer à l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble du secteur Ouest de Nîmes Métropole, en diminuant notamment la saturation routière et en favorisant le transit entre Alès et l'autoroute A9.

Sa mise en place permettra 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, d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RN106 actuelle.

F.IV.2. Justification du choix de la variante

F.IV.2.1. Variantes fonctionnelles étudiées

Les premières réflexions sur l'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes en 2009, en concertation avec des collectivités territoriales, les principaux acteurs socio-économiques et les services de l'Etat, ont porté sur la fonction de l'aménagement à mettre en œuvre. Trois familles de variantes fonctionnelles ont été analysées :

- Scénario 1 : vocation de transit Alès/Montpellier (aménagement de type autoroutier)

Un nouvel échangeur Ouest de Nîmes est réalisé avec raccordement sur la RD40, et création d'une nouvelle liaison vers la RN106 - A9. L'ensemble de l'aménagement routier est à 2x2 voies, vitesse limitée à 110 km/h. Ce scénario satisfait essentiellement aux fonctions de liaison de la N106 avec le réseau autoroutier.

- Scénario 2 : vocation d'échanges Alès/Nîmes

Un nouvel échangeur Ouest de Nîmes est réalisé avec raccordement sur la RD40, et création d'une nouvelle liaison vers la RN106 - A9. L'ensemble de l'aménagement routier est à 2x2 voies, vitesse limitée à 110 km/h. Ce scénario satisfait essentiellement aux fonctions de liaison de la N106 avec le réseau autoroutier.

- Scénario 3 : vocation d'échanges entre bassins de vie

L'aménagement est semblable au scénario précédent avec en plus un échangeur avec la RD999. Il se décline en 2 sous scénarii :

- Scénario 3a : section RN106-A9 à 2x2 voies, vitesse limitée à 90 km/h, section RD40-RN113 à 2x1 voie, vitesse limitée à 90km/h.
- Scénario 3b : l'ensemble des voies est dimensionné à 2x1 voie.

VARIANTES FONCTIONNELLES

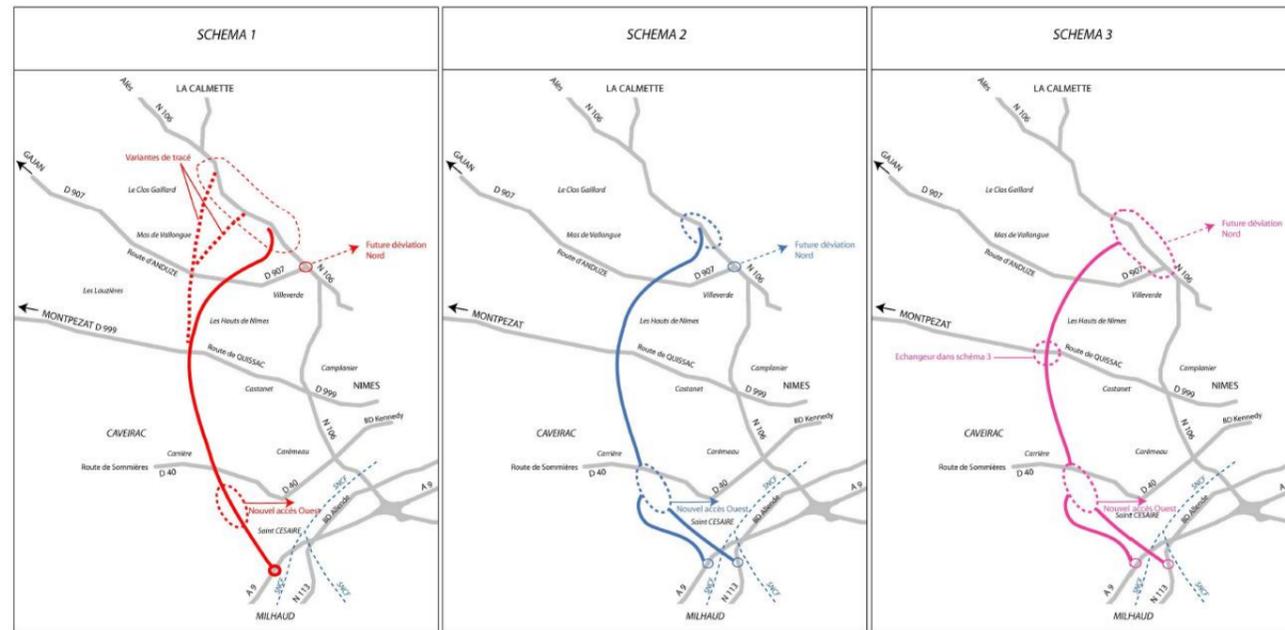


Illustration 6: Variantes fonctionnelles - Dossier d'études d'opportunité : Contribution pour le choix d'un parti d'aménagement routier et présentation à l'administration (source : CETE Méditerranée - Avril 2010)

F.IV.2.2. Choix de la variante fonctionnelle

Une analyse multicritère des variantes fonctionnelles a été réalisée au stade de l'étude d'opportunité. Le schéma fonctionnel 3a a une meilleure comptabilité avec les futures implantations de générateurs de trafics locaux car le scénario 3b a un dimensionnement à 2x1 voie. En tout état de cause, le scénario 3a comporte les avantages cumulés.

Finalement, le parti d'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes proposé est le scénario 3a avec une vitesse de 110 km/h.

Variantes	Enjeux	Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3	
		1A	1B	2A	2B	3A	3B
Cohérence avec les projets urbains locaux (porte nord, porte ouest, AEF, porte Cévennes, ...)	●●●	■	■	■	■	■	■
Cohérence avec les projets locaux de transports (intermodalité)	●●●	■	■	■	■	■	■
Cohérence avec les projets locaux d'infrastructures routières (requalification, déviation Nord, ...)	●●●	■	■	■	■	■	■
Effet sur le cadre de vie (riverains de l'actuelle RN106)	●●●	■	■	■	■	■	■
Effet de coupure limité (du projet)	●	■	■	■	■	■	■
Adéquation entre l'optimisation de la capacité infrastructure et le report modal possible (lié à l'intermodalité)	●●●	■	■	■	■	■	■
Synthèse socio économique		--	--	+	-	++	++
Raccorder le transit RN106 - A9, A54	●●	■	■	■	■	■	■
Raccorder RN113	●●	■	■	■	■	■	■
Faciliter les liaisons nord-sud de l'agglomération (échange et interne)	●●	■	■	■	■	■	■
Alléger le trafic échangeur A9 ouest	●	■	■	■	■	■	■
Compatibilité du scénario d'aménagement routier avec les futures générations de trafics et notamment issus des projets locaux	●●●	■	■	■	■	■	■
Synthèse trafics		--	-	+	0	++	+

Niveau d'appréciation des objectifs :



Illustration 7: Analyse multicritères des variantes fonctionnelles - Dossier d'études d'opportunité : Contribution pour le choix d'un parti d'aménagement routier et présentation à l'administration (source : CETE Méditerranée - Avril 2010)

F.IV.2.3. Variantes de fuseau étudiées

Afin de réaliser l'analyse des variantes de fuseau, le périmètre d'étude a été divisé en 4 segments.

Dans chaque segment, 1 ou 2 variantes de fuseau sont possibles, chacune pouvant se connecter à n'importe laquelle des options du segment suivant. Chaque variante est examinée segment par segment et une analyse multicritère est établie permettant de proposer le tracé optimal.

L'élaboration des variantes de fuseau s'est faite en cheminant au gré des contraintes majeures que sont :

- L'évitement des zones urbanisées ;
- L'évitement des reliefs trop accidentés ;
- La compatibilité d'un projet d'infrastructure avec les risques naturels et technologiques identifiés sur le territoire ;
- L'évitement des espaces naturels, agricoles ou humains, à trop fort enjeu et sur lesquels les impacts du projet ne pourraient pas être réduits ou même compensés.

Les critères exacts suivants ont été étudiés pour toutes variantes de tous les segments :

- Sécurité – Lisibilité
- Linéaire et Temps de parcours
- Milieu physique – Eaux souterraines
- Milieu physique – Eaux superficielles et hydraulique
- Milieu naturel (faune flore et continuités écologiques)
- Milieu culturel
- Milieu humain (nuisances)
- Milieu humain (agriculture / urbanisme)
- Insertion paysagère
- Impact patrimonial
- Mouvement des terres
- Coût des travaux.

Pour chacun de ces critères une appréciation a été identifiée :

Appréciation	Très bonne	Bonne	Moyenne	Défavorable	Très défavorable
Légende					

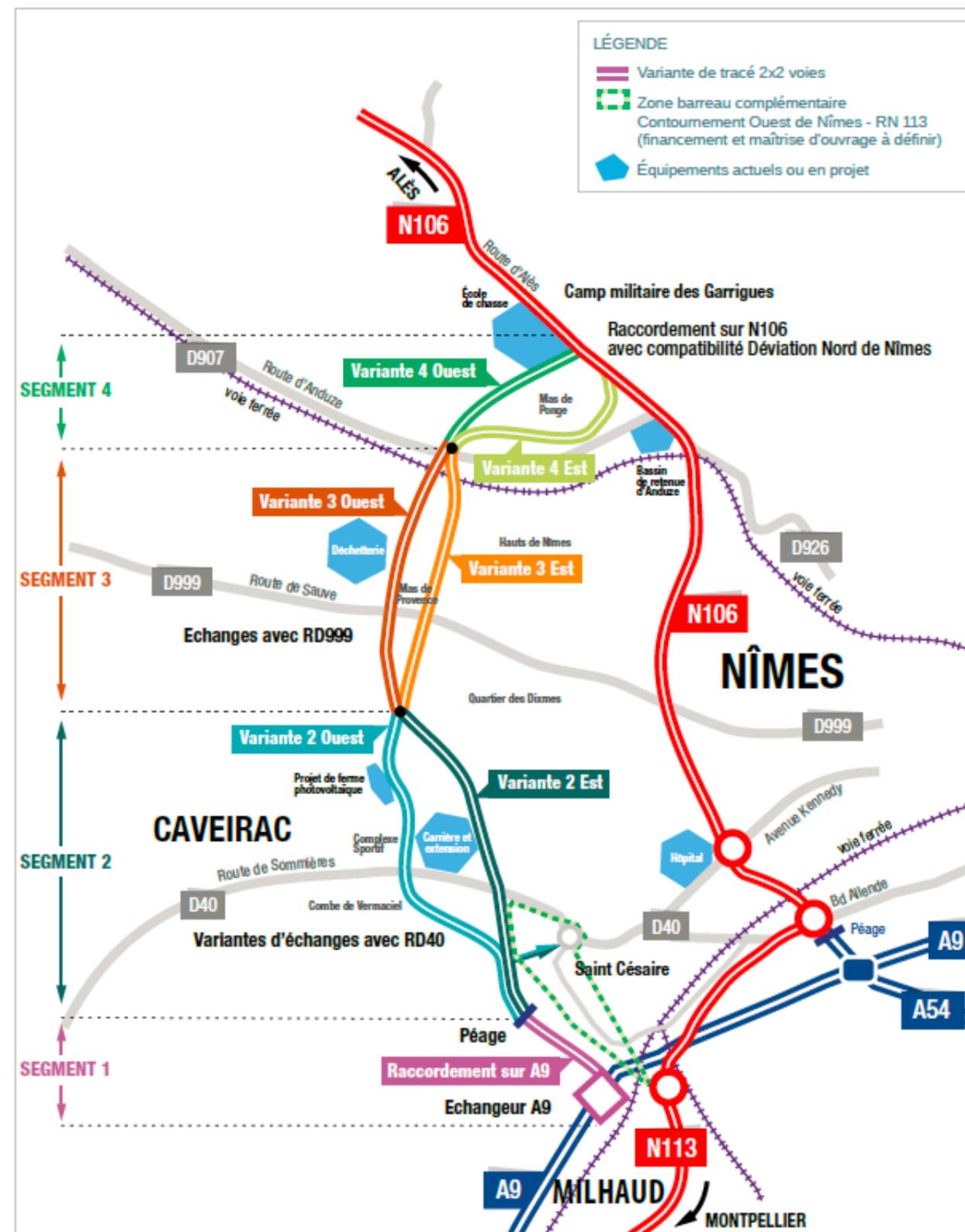


Illustration 8: Variantes de fuseau (source : Dossier de concertation, 2017)

F.IV.2.4. Choix de la variante de fuseau

Après analyse et examen des impacts environnementaux, foncier, humains et des fonctionnalités de ces aménagements, la **solution préférentielle** (la plus adaptée aux besoins du territoire) proposée par l'État est la suivante :

- **Le segment 1** ne faisant pas l'objet de variante est de facto inclus dans la solution préférentielle.
- **Pour le segment 2**, le choix se porte sur la variante 2 Est qui est la plus performante, la moins impactante et la moins onéreuse. Elle est la plus éloignée des zones denses habitées, respecte les projets économiques (extension de la carrière, projet de ferme photovoltaïque), morcelle moins les territoires des communes de Milhaud et Caveirac et s'inscrit dans le maintien d'une coupure d'urbanisation entre Nîmes et Caveirac.
Sur ce segment, le choix se porte sur l'aménagement de l'échangeur E2 Sud, plus économique et plus proche des zones d'activités à desservir. Il est aussi le plus compatible avec un futur barreau complémentaire vers la RN113.
- **Pour le segment 3**, la solution préférentielle est la variante 3 Ouest qui, malgré une longueur légèrement plus importante, présente l'avantage d'être plus éloignée des zones pavillonnaires des Dixmes ou des Hauts de Nîmes.
- **Pour le segment 4**, le choix se porte sur le tracé 4 Ouest, plus direct et qui respecte mieux les projets à long terme des collectivités (Porte Nord).

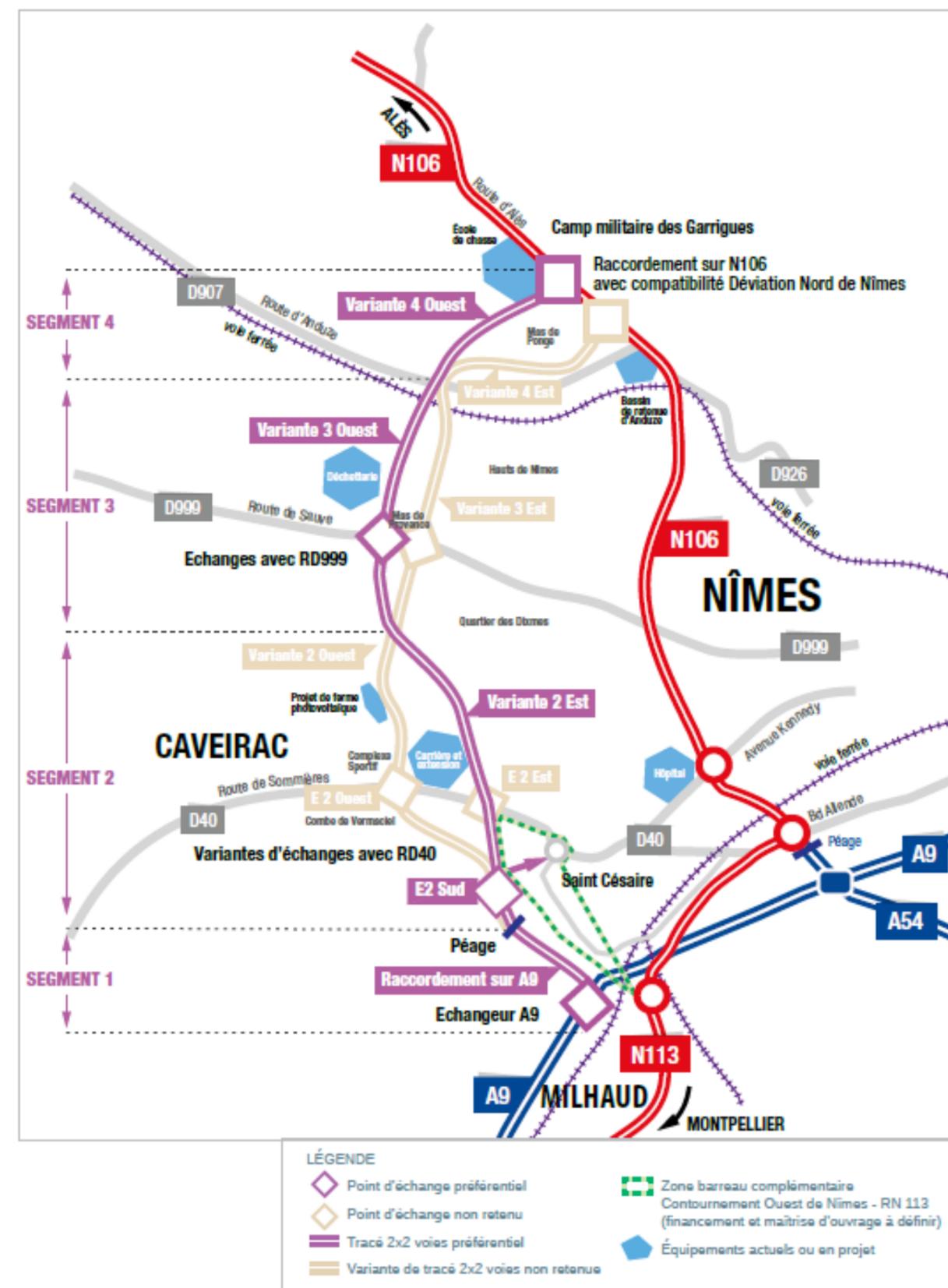


Illustration 9: Solution préférentielle proposée (source : Dossier de concertation, 2017)

F.IV.2.5. Approfondissement de la variante fuseau

Dans le cadre des études d'opportunité, la DREAL a décidé d'initier **une analyse de variantes « localisées » en vue d'affiner le tracé de la variante large retenue** (son profil en long, le positionnement des points d'échanges, de minimiser ses impacts et d'améliorer les dispositions permettant de les réduire ou de les compenser), **avant d'approfondir les caractéristiques géométriques de la solution retenue.**

☐ Segment 1 : CONIMES entre le diffuseur avec l'A9 et le chemin de Cantepedrix.

La variante de tracé correspondant à l'axe central de la variante large retenue (variante tracé central) suite à la concertation, passe au niveau d'un gîte potentiel du lézard ocellé au niveau du franchissement du chemin de Cantepedrix.

Dans cette zone, le déplacement du tracé à l'Est n'est pas envisageable compte tenu de la présence d'entreprises de la zone industrielle de Saint Césaire et d'une aire d'accueil des gens du voyage. Ainsi, sur le segment 1, deux variantes de tracé « localisées » :

- La variante centrale
- La variante Ouest (décalées de quelques m à l'Ouest)

L'analyse des variantes localisées est traduite dans le tableau ci-dessous :

Tableau 5: Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 1

	Variante tracé central	Variante tracé Ouest
Faune Flore	Défavorable	Très défavorable
Terrassements	Référence d'analyse	Très défavorable en termes de déblai
Coût	Référence d'analyse	Augmentation estimée à 1,5M€ HT

Suite à la comparaison des variantes de tracé « localisées », la variante Centre correspondant à la variante présentée à la concertation a été retenue.

☐ Segment 2 : CONIMES entre le chemin de Cantepedrix et le chemin des Dixmes

La variante de tracé correspondant à l'axe central de la variante large retenue suite à la concertation permet :

- L'évitement de milieux naturels à forts enjeux écologiques ;
- L'évitement de zones urbanisées ;
- Un relatif équilibre déblais/remblais ;
- Le franchissement de cours d'eau nécessaire au sein de la variante large.

De fait, aucun autre tracé alternatif n'a été analysé. La variante de tracé retenue correspond à l'axe central de la variante large retenue suite à la concertation.

☐ Segment 3 : CONIMES entre le chemin des Dixmes et la RD907

Au droit du segment 3, le tracé porté à la concertation publique entre les RD999 et RD907, passant à l'Ouest du mas de Provence, traverse deux zones de sensibilité forte vis-à-vis des enjeux écologiques.

Un tracé alternatif a donc été recherché, en tentant de contourner par l'Est les zones à enjeux écologiques forts.

Tableau 6: Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 3

	Variante tracé central (Solution concertation)	Variante tracé Est
Faune Flore	Très défavorable	Défavorable
Géométrie	Bonne	Optimisation de la géométrie
Terrassements	Référence d'analyse	Légère augmentation des terrassements
Nuisances acoustiques	Nuisances envers le mas de Provence	Nuisances envers le mas de Provence, tracé très proche du mas
Coût	Référence d'analyse	Coût réduit d'environ 0,2 M€ HT

La variante de tracé Est est plutôt favorable vis-à-vis des aspects environnementaux, à part pour le mas de Provence où les nuisances sonores seront plus importantes.

☐ Segment 4 : CONIMES entre la RD907 et le raccordement sur la RN106

Compte tenu des enjeux écologiques identifiés suite aux compléments d'inventaires écologiques entre 2017 et 2018 sur ce segment, 5 variantes de tracé « localisées » ont été étudiées. L'Etat a décidé d'analyser des variantes se détachant du tracé retenu à la concertation afin d'envisager toutes les possibilités d'évitement des enjeux écologiques.

Bien que la continuité d'itinéraire entre le projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN) et le CONIMES est fortement souhaitée par les acteurs locaux – le point de raccordement de la Déviation Nord de Nîmes à la RN106 se situe au Nord-Ouest du carrefour RN106/RD907 (Route d'Anduze) à proximité du chemin des Cercles et du bassin des Antiquailles – l'Etat a souhaité étudier des variantes de tracé sans continuité directe avec le projet DNN.

Suite à la concertation et au choix de la variante de fuseau 4 Ouest, 3 variantes de tracé sont analysées :

- Le tracé droit face DNN (solution en bleu) : il propose un piquage sur la RN106 comme proposé à la concertation publique de 2017. Cette solution doit être compatible avec le raccordement sur cet échange du projet de Déviation Nord de Nîmes (DNN) et implique donc un décalage vers le Nord du tracé du projet DNN (pointillés bleus). Il correspond correspondant à l'axe central de la variante large retenue à la concertation.
- Le tracé col Barutel (solution orange) : il propose un piquage sur la RN106 bien plus au Nord par un giratoire à trois branches, dissocié de la Déviation Nord de Nîmes (DNN). Cette solution n'a donc aucune influence sur le projet DNN et permet un éclatement du trafic ainsi qu'un évitement des zones inondables.
- Le tracé Nord face DNN (solution en vert) présente l'avantage de conserver le tracé de la Déviation Nord de Nîmes (DNN). Le raccordement sur le projet DNN implique un rayon de 1000m avant les 250m d'alignement droit.

Le projet urbain Porte Nord de Nîmes situé à l'Ouest de la RD907 a été abandonné et retiré du PLU de Nîmes approuvé par le Conseil Municipal en juillet 2018.

Suite à l'abandon de ce projet, 2 solutions de tracé sont désormais rendues possibles.

- Le tracé Sud face DNN (solution en rouge) : il permet de réduire l'espace entre le CONIMES et la RD907 et le morcellement des espaces, mais s'approche du Mas de Ponge.
- Le tracé proche RD907 (solution en rose) : il est accolé à la RD907 autant que de possible. Ce tracé avait été écarté à la concertation publique de 2017, compte tenu de son incompatibilité avec le projet Porte Nord de Nîmes.

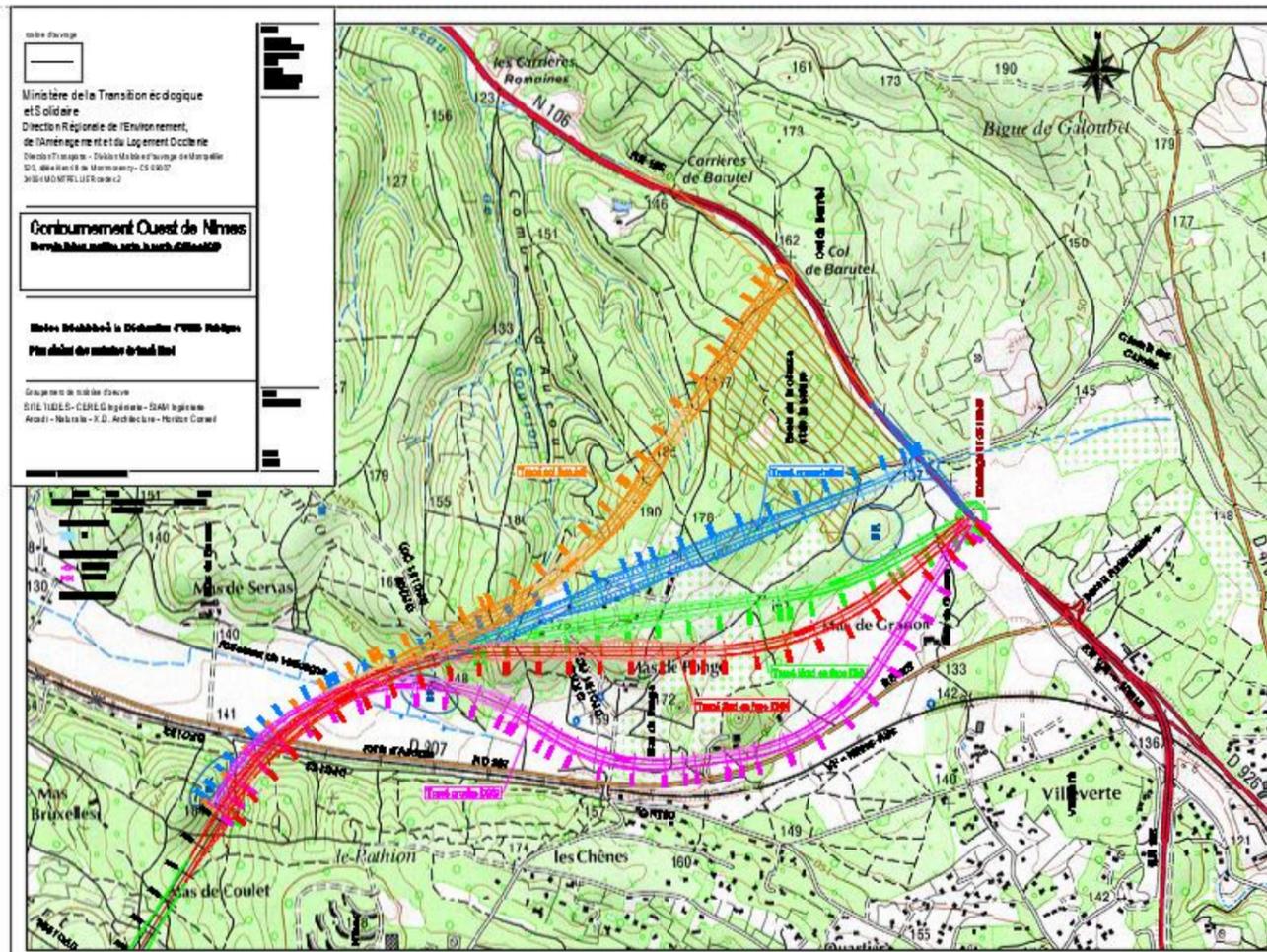


Illustration 10: Variantes de tracé « localisées » (source : Etude comparative tracé Nord, octobre 2018)

La variante de tracé retenue par l'Etat est la variante accolée à la RD 907.

Cette variante est la plus favorable vis-à-vis de l'évitement des enjeux écologiques et vis-à-vis de l'équilibre déblais/remblais. En effet, ce tracé annule quasiment les terrassements en déblais, ce qui est intéressant car le projet du CONIMES est excédentaire en matériaux.

Son léger allongement de parcours (400 m par rapport à la variante tracé droit en face DNN) conduit à un allongement de temps de parcours de 13 secondes seulement.

Tableau 7 : Analyse de l'approfondissement des variantes pour le segment 4

	Tracé sud en face DNN	Tracé proche RD907
Linéaire	2723m	2995m
Géométrie		
Terrassements		
Matériaux excédentaires		
Ouvrages	1PS	1PI + R700 pour SNCF
Hydraulique		
Continuité d'itinéraire avec DNN		
Trafic		
Faune / flore		
Impact sur l'école de chasse		
Impact sur le bâti / proximité tracé		
Impact sur le Camp des Garrigues		
Impact sur projet DNN		
Impact sur projet RN106 2x2		
Coût	21,4M€	20,0M€

☐ **Echangeur RD 40/CONIMES**

Le projet du Contournement Ouest de Nîmes répond à plusieurs objectifs, notamment celui de d'améliorer la desserte de la zone industrielle de Saint-Césaire. A cette fin, l'infrastructure est jalonnée de plusieurs échangeurs dont un connecté à la RD 40.

Lors de la concertation publique, la position de l'échangeur avec la RD40 n'avait pas été arrêtée : soit E2 Est, soit E2 Sud. Le présent document étudie les 2 possibilités.

L'échangeur E2 Sud a été retenu compte tenu de :

- Meilleure attractivité du CONIMES
- Temps de parcours réduit depuis l'autoroute A9 vers Nîmes
- Faible impact écologique (implantation de l'échangeur sur des zones anthropisées)
- Impact hydraulique réduit avec l'échangeur hors zone inondable
- Impact paysager moindre
- Pas d'habitation autorisée impactée

L'échangeur E2 Sud a été retenu.

☐ **Raccordement avec l'autoroute A9 : Mutualisation du barreau de liaison entre le CONIMES et la RN113**

La solution préférentielle retenue suite à la concertation nécessitait des dérogations aux règles de l'art. De nouvelles solutions pour le raccordement avec l'A9 ont ainsi été analysées.

De nouvelles variantes, 3^e et 5.2 ont été retenues et comparées entre elles ainsi qu'avec la solution préférentielles VE2SUD initiale.

En conclusion :

- La solution 3e est écartée à cause des critères suivants :
 - Niveau d'occupation des bretelles autoroutières
 - Impact sur le village de Milhaud : acquisitions de nombreuses habitations et nuisances fortes
 - Proximité de la section courante autoroutières avec la voirie locale : saturation de giratoires plans à proximité immédiate du réseau autoroutier en AME 2018 => risque de remontée de file sur A9
 - Coût important
 - Emprise plus importante sur la commune de Milhaud, notamment sur des surfaces potentiellement agricoles, liée aux gares de péages, créant des zones de délaissés à proximité de l'A9
- -La solution n°5.2 semble préférable à la solution 2 car elle **permet la mutualisation du barreau**, :
 - Emprise sur les surfaces potentiellement agricoles moindre
 - Emprise de l'artificialisation des sols globalement plus faible et en une seule coupure (pas de délaissés)
 - Impact plus important sur la zone industrielle Saint-Césaire lié à la proximité du barreau

La solution 5.2 permettant la mutualisation du barreau a finalement été retenue à la suite de ces nombreuses analyses. Cette solution constitue la solution préférentielle présentée dans le présent dossier.

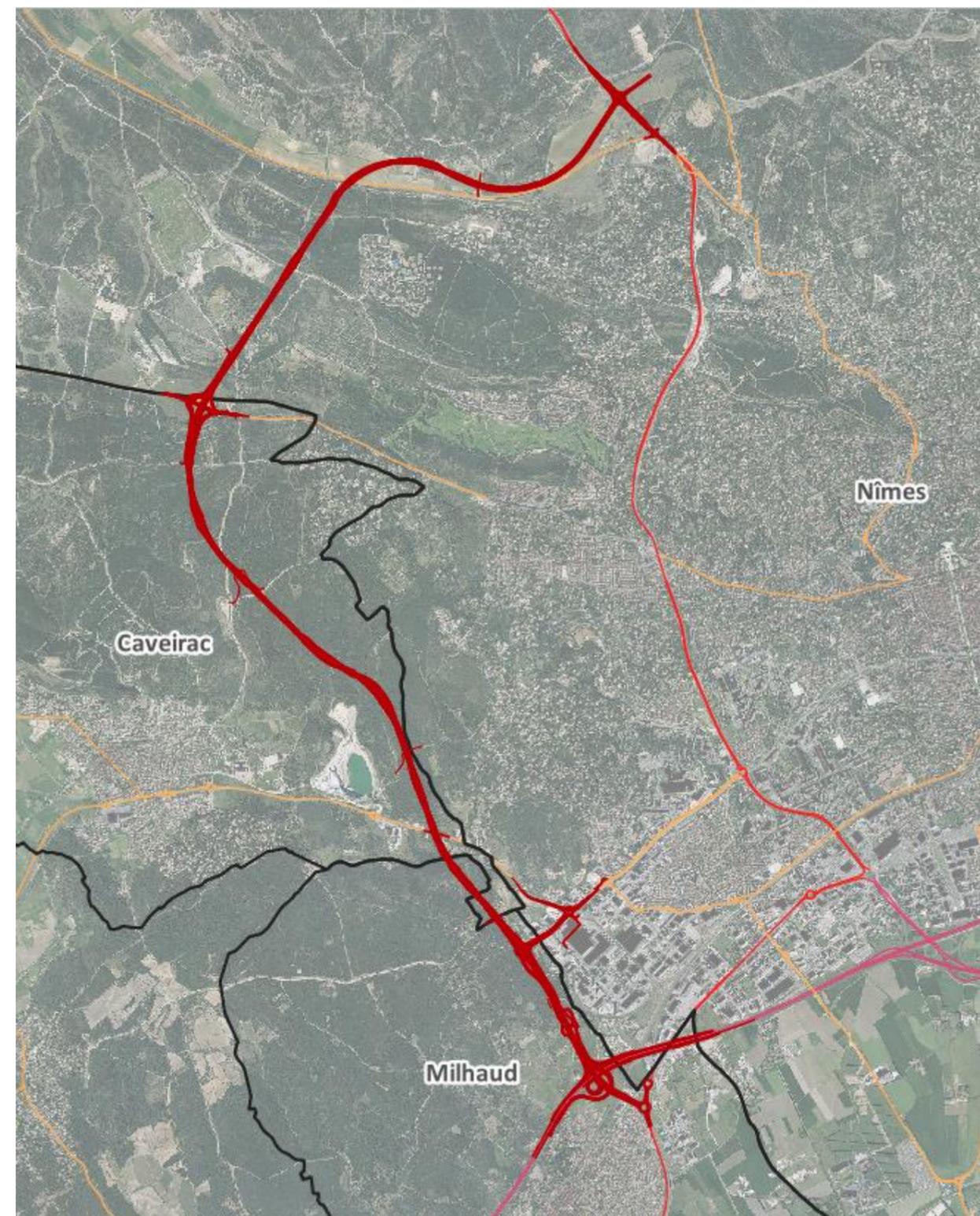


Illustration 11: Tracé indicatif retenu au stade DUP suite à l'analyse des variantes

F.V. EVALUATION DES IMPACTS ET PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION

F.V.1. Evaluation des impacts du projet et mesures associées

Tableau 8: Synthèse des impacts et mesures

DOMAINES ETUDIES	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'EVITEMENT ET DE REDUCTION	EFFETS RESIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Milieu physique				
Climat et vulnérabilité aux changements climatiques	<p>Effets faibles en phase travaux : Émissions de gaz à effets de serre</p> <p>Effets en phase exploitation : Vulnérabilité de l'infrastructure au réchauffement climatique, Augmentation de la température du climat local par diminution des surfaces végétales Augmentation de la vulnérabilité face aux inondations et incendies.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Prise en compte des PPRn dans la conception du projet. <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Choix d'un enrobé adapté aux changements climatiques MR : Choix d'une végétation adaptée aux fortes chaleurs MR : Organisation du chantier de façon à limiter les déplacements et la vitesse <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Débroussaillage de la végétation afin de réduire le risque incendie MR : Entretien de la route par procédé moins énergivore 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Topographie et sols	<p>Effets de modification de la topographie engendrant la modification des écoulements des eaux de surfaces, la modification des paysages...</p> <p>Excédents de matériaux qui devront être gérés aux mieux pour éviter les nuisances liées à leurs apports ou à leurs évacuations.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser le mouvement des terres <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réutilisation de l'excédent des matériaux de déblais en remblais MR : Réutilisation du reste des déblais sur d'autres chantiers <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : traitement paysager des déblais MR : traitement des extrémités des déblais en retour 	Pas d'impact résiduel significatif	/ :

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Eaux souterraines	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Modification des écoulements souterrains, entraînant une perturbation du niveau aquifère lors de la réalisation des remblais et ouvrages</p> <p>Risques de pollution : rejets d'eaux usées, rejets d'hydrocarbures et d'huiles ou graisses liées à l'entretien et à la circulation des engins de chantier</p> <p>Risque de pollution sur des captages privés domestiques</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Pollution (chronique ou accidentelle) par infiltration d'eau superficielle liée à l'imperméabilisation de la route</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Conception des bassins de compensation de façon à se prémunir des remontées de nappe ME : Prise en compte des eaux souterraines dans les différents scénarii du projet <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : calendrier des travaux en période de basses eaux souterraines MR : Mesures de chantier permettant de prévenir le risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines MR : Déplacements strictement situés sur l'emprise de chantier MR : Mise en place d'un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle MR : Suivi de la bonne mise en œuvre des mesures environnementales par un coordinateur <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : définition d'un assainissement pluvial de l'infrastructure, permettant de séparer les eaux de plateforme et de périphérie MR : Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière dans des bassins de compensation à l'imperméabilisation MR – Mise en place d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de pollution accidentelle 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Eaux superficielles	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Modification des écoulements périphériques sans ouvrages en place</p> <p>Risques de pollution : rejets d'eaux usées, rejets d'hydrocarbures et d'huiles ou graisses liées à l'entretien et à la circulation des engins de chantier</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Modification de la morphologie des cours d'eau</p> <p>Rupture des écoulements périphériques</p> <p>Augmentation du ruissellement</p> <p>Pollution (chronique, saisonnière ou accidentelle) des eaux superficielles liée au ruissellement sur la plateforme</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Aménagement des ouvrages hydraulique en premier MR : Mesures de chantier permettant de prévenir le risque de pollution chronique et accidentelle des eaux souterraines MR : Intervention en période d'étiage MR : Mise en place d'un assainissement provisoire de chantier MR : Suivi de la bonne mise en œuvre des mesures environnementales par un coordinateur <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réseau de collecte étanche des eaux pluviales, dimensionné pour collecter une pluie de période de retour de 10 ans à 100 ans sans débordement, et permettant d'assurer le traitement qualitatif des eaux MR : Réseaux d'interception des écoulements périphériques et des ouvrages de rétablissement MR : Mise en place d'ouvrage de franchissement des cours d'eau (radier enterré de 30 cm) MR – Mise en place d'un Plan d'Alerte et d'Intervention en cas de pollution accidentelle 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Risques naturels	<p>Inondation Accroissement du risque d'inondation en phase chantier et exploitation</p> <p>Incendie de forêt Accroissement du risque d'incendie en phase chantier et exploitation</p>	<p>Inondation</p> <p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Éviter toute construction en zone inondable des PPRI et prise en compte des prescriptions du règlement de ces PPRI ME : Prise en compte du risque inondation dans les différents scénarii du projet <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : calendrier des travaux en période d'étiage ME : Aménagement des ouvrages hydrauliques en premier <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réseau de collecte étanche des eaux pluviales, dimensionné pour collecter une pluie de période de retour de 10 ans à 100 ans sans débordement MR : Gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière dans des bassins de compensation à l'imperméabilisation <p>Incendie de forêt</p> <p>Chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : respect de l'arrêté préfectoral n°DDTM-SEF-2020-0071 du 15 juin 2020. <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des pistes DFCI MR : Création et entretien d'une bande débroussaillée 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Milieu humain				
Activités forestières	Destruction de Moins de 1 % de la « forêt communale de Nîmes – Canton des Lauzières » et moins de 0,5% de la « forêt communale de Caveirac »	<ul style="list-style-type: none"> MR : Procédure de distraction du régime forestier MR : Valorisation financière par la vente du bois issu du défrichement au profit de l'ONF 	Perte de parcelles forestières	<ul style="list-style-type: none"> MC : Compensation permettant aux communes de disposer de parcelles non incluses dans le régime forestier et pouvant se substituer aux surfaces impactées par l'opération
Développement Urbain	<p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Destruction de bâti (11)</p> <p>Perte de valeur foncière du bâti à moins de 50 m (29)</p>	<p>Amont :</p> <p>Prise en compte des différents projets d'aménagements envisagées dans la conception du tracé</p> <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Procédure d'acquisition et d'indemnisation par la DREAL 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Activités agricoles	<p>Effets en phase travaux : Des parcelles agricoles sont situées à proximité du projet et de l'emprise du chantier</p> <p>Effets en phase exploitation : Quelques parcelles agricoles situées sur le tracé du CONIMES</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des accès aux exploitants en période de travaux 	Parcelles agricoles supprimées	<ul style="list-style-type: none"> MC : Compensation agricole en surface et en valeur (cf étude agricole en annexe)
Activités économiques et touristiques	<p>Activités économiques</p> <p>Effets en phase chantier : Génération d'emploi indirects Augmentation de la circulation à proximité de zones d'activités et perte d'accès</p> <p>Effets en phase exploitation : Amélioration de la desserte des activités de la zone Risques liés aux projections des tirs de mines de la carrière de la Devèze</p> <p>Activités touristiques</p> <p>Effets en phase chantier : Interception et nuisances sur des chemins de randonnée</p> <p>Effets en phase exploitation : Réduction et morcellement des espaces de chasse et de randonnée</p>	<p>Activités économiques</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des accès aux activités en période de travaux <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Pour l'exploitant de la carrière de la Devèze mise en place de mesures de précautions concernant les tirs de mines (orientation des tirs de mines, dispositifs de protection de surface adaptés) modification de la hauteur des banquettes du front de tir à 4,4 m.) <p>Activités touristiques</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Déviation des chemins de randonnées pendant le chantier MR : Pratiques de chantier pour limiter les envols de poussières lors des périodes sèches, et les nuisances sonores <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Rétablissement des sentiers et chemins de randonnée 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Déplacements et infrastructures de transport	<p>Effets en phase chantier : Augmentation du trafic peu significative Augmentation du trafic de poids lourds impactant l'état de la voirie locale</p> <p>Effets en phase exploitation : Diminution du trafic sur des voiries très fréquentées Fluidification du trafic</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Déviation des chemins de randonnées pendant le chantier MR : Pratiques de chantier pour limiter les envols de poussières lors des périodes sèches, et les nuisances sonores 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Réseaux	<p>Effets en phase chantier : Interférences avec les réseaux actuels</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Dévoisement des réseaux en concertation avec les gestionnaires des réseaux impactés MR : détection, marquage et piquetage classe A + des réseaux 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Risques technologiques	<p>Effets en phase exploitation : Risque lié au transport de matières dangereuses sur la future infrastructure</p>	<p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Mise en place de dispositifs de retenue 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Patrimoine culturel	<p>Archéologie</p> <p>Effets en phase chantier :</p> <p>Possibilité de destruction de patrimoine archéologique</p> <p>Petit patrimoine</p> <p>Effets en phase chantier :</p> <p>Interception des accès</p>	<p>Archéologie</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : opération de diagnostic archéologique préalable aux travaux MR : prescription de fouilles en cas d'identification de sites <p>Petit patrimoine</p> <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Recensement précis des ouvrages impactés au niveau du projet et « cicatrisation » de la trame détruite en recréant des continuités. MR : Protection des constructions impactées au niveau du projet 	<p>Petit patrimoine</p> <p>Diminution du petit patrimoine à la suite des destructions</p>	<p>Petit patrimoine</p> <ul style="list-style-type: none"> MC : Récupération des pierres sous l'autorité des associations compétentes MC : Valorisation de l'existant : mise en scène des capitelles vues de la nouvelle voie MC : En présence d'un ou deux masets exceptionnels impactés par le projet, reconstruction les valorisant dans l'emprise du projet
Paysage	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Création d'une « plaie » linéaire par mise à nu des sols et remaniement du relief</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Destructions de végétaux</p> <p>Déstructuration des reliefs par une succession de remblais</p> <p>Création d'une nuisance pour les habitations aux abords de la route</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser les déblai et remblais <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Enherbement temporaire des abords et des pentes. <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Re-végétalisation de l'emprise totale des travaux MR : Accompagnement végétal de la voie MR : Accompagnement végétal des dispositifs acoustiques 	<p><i>Création d'obstacles qui obstruent la vallée, augmentation de l'anthropisation et ouverture d'un paysage autrefois fermé</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> MC : Boisements, traitement des lisières MC : Arbres remarquables : préservation maximale (déplacements éventuels) MC : Ripisylves : cicatrisation du bord des parties
Santé et salubrité publique				
Air	<p>Effets en phase chantier :</p> <p>Propagation de poussières de chantier</p> <p>Effets en phase exploitation :</p> <p>Augmentation globale des émissions de polluants</p> <p>Augmentation générale des concentrations en polluants le long du projet</p> <p><i>Diminution globale des concentrations sur le réseau actuelle</i></p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Pratiques générales de chantier permettant de limiter significativement l'envol des poussières <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : sections du projet en important déblai, mise en place de merlons ou de protections phoniques MR : Végétalisation des talus et merlons 	<p>Pas d'impact résiduel significatif</p>	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Bruit	<p>Effets en phase chantier : Nuisances sonores des engins de chantier, des terrassements et des véhicules</p> <p>Effets en phase exploitation : Dépassement des 60 dB(A) de jour exigés par la réglementation acoustique suite à l'aménagement d'une voie nouvelle sur certaines zones</p> <p>Impact acoustique fort le long de la future route</p> <p>Impact acoustique modéré le long des axes existants</p> <p>Diminution de l'ambiance sonore au droit de certains axes où la circulation diminuera dont la RN106</p>	<p>Travaux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipements de chantier répondant aux normes en vigueur • Mise en œuvre de toutes dispositions utiles afin de limiter les bruits transmis vers le voisinage <p>Exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> • ME : Choix du tracé de façon à limiter l'impact sur les habitations • MR : Ecran acoustiques, merlon et GBA • MR : Isolations de façades 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Vibrations	<p>Effets en phase chantier : Nuisances vibratoires des riverains liés aux engins de chantier, des terrassements et des véhicules</p> <p>Détérioration de bâti</p> <p>Effets en phase exploitation : Vibrations liées à la future circulation routière faibles</p> <p>Diminution des vibrations pour riverains des axes où la circulation diminuera</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : Pratiques générales de chantier permettant de limiter significativement les nuisances sonores et vibrations • MR : Respect de valeurs seuils pour les tirs de mines 	Détérioration de bâti	<ul style="list-style-type: none"> • MC : Compensation financière ou rachat en cas de détérioration (constat avant et après par un huissier)
Pollution lumineuse	Pas d'effets significatifs	/	/	• /
Chaleur et radiations	<p>Effets en phase chantier : Émissions de chaleur en phase chantier lors de la pose du revêtement routier</p> <p>Effets en phase exploitation : Émissions de chaleur en phase chantier lors de l'entretien du revêtement routier</p> <p>Création d'une nouvelle surface réchauffant le microclimat de la zone</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : pose de revêtement dit « tiède » si possibilité au vu du trafic estimé <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : entretien par procédé de bio-régénération en place des chaussées si possibilité au vu du trafic estimé 	Pas d'impact résiduel significatif	• /
Emissions d'odeur	<p>Effets en phase chantier : Émissions d'odeurs en phase chantier lors de la pose du revêtement routier</p> <p>Effets en phase exploitation : Émissions d'odeurs en phase chantier lors de l'entretien du revêtement routier</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : pose de revêtement dit « tiède » si possibilité au vu du trafic estimé <p>Exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MR : entretien par procédé de bio-régénération en place des chaussées si possibilité au vu du trafic estimé 	Pas d'impact résiduel significatif	/

DOMAINES ETUDIÉS	EFFETS POTENTIELS	MESURES d'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	EFFETS RÉSIDUELS	MESURES COMPENSATOIRES
Déchets	<p>Effets en phase chantier : Production de déchets inertes, verts, industriels et potentiellement dangereux.</p>	<p>Amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ME : Optimisation du profil en long afin d'optimiser le mouvement des terres <p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Réutilisation de l'excédent des matériaux de déblais en remblais MR : Réutilisation du reste des déblais sur d'autres chantiers MR : Valorisation des déchets restant dans la mesure du possible MR : En cas de valorisation impossible – transport des déchets vers des centres de stockages adaptés à leur type 	Pas d'impact résiduel significatif	/
Sécurité	<p>Effets en phase chantier : Circulation d'engins de chantier augmentant le risque d'accidents</p>	<p>Travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> MR : Mise en place d'un plan de circulation de chantier MR : Phases impactant la circulation sur les différents axes cités réalisées en dehors des périodes de l'année ou la circulation est la plus importante MR : Mise en place d'une signalisation routière conforme 	Pas d'impact résiduel significatif	/

F.V.2. Evaluation des impacts spécifiques à la mise en compatibilité, et mesures associées

Les impacts spécifiques à la mise en comptabilité du PLU de Caveirac sont les suivants :

- Réduction de la zone N sur l'ensemble du territoire communal : impact sur les milieux naturels
- Déclassement d'EBC : impacts liés au défrichement
- Inscription du projet sur une SUP lié au PPRif : impact sur le risque incendie

De façon générale, ces impacts ont été réduits dans la mesure du possible lors du choix de la variante retenue pour le projet.

Les mesures suivantes permettent de réduire et compenser ces impacts :

☐ Impact lié à la réduction du Zonage N

- Des mesures d'évitement et de réduction permettront de réduire significativement les impacts sur la faune et la flore, telles que des passages à faune, le respect strict des emprises de chantier, adaptation des éclairages, revégétalisation et plantations paysagères...

De plus les impacts résiduels seront entièrement compensés le plus à proximité possible du projet, sur des sites présentant des caractéristiques similaires à ceux impactés par le projet.

- Aucune surface agricole n'est impactée sur la commune de Caveirac.

☐ Impact lié au déclassement d'EBC

- Toutes les parcelles déclassées ne seront in fine pas impactées par le projet. Les parcelles non impactées pourront être reclassées ultérieurement
- Le défrichement des espaces boisés sera subordonné à une compensation. La DREAL est favorable à une compensation au défrichement par des aménagements sur le territoire local (travaux sylvicoles de boisement ou reboisement).
- Dans le cadre du défrichement, il pourra être envisagé au droit des différentes unités de gestion impactées, la valorisation financière par la vente du bois issu du défrichement au profit de l'ONF.
- La procédure de distraction du régime forestier sur les parcelles des forêts publiques communales impactées par le CONIMES sera associée à une compensation permettant aux communes de disposer de parcelles non incluses dans le régime forestier et pouvant se substituer aux surfaces impactées par l'opération sera établie.

☐ Impacts liés au PPRif

- La nouvelle route fera l'objet d'Obligations Légales de Débroussaillage permettant de réduire les risques liés aux incendies.

En conclusion, les différentes études préalables ont permis de prescrire des mesures permettant d'éviter et réduire les impacts sur les espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que sur le risque d'inondation. Le projet reste source d'impacts résiduels qui seront compensés entièrement en surface ou financièrement, le plus à proximité possible des zones impactées.

F.VI.COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPERIEURS

L'ensemble du projet fait l'objet d'une analyse de compatibilité avec les plans schémas et programmes listés au titre de l'Article R122-17 du Code de l'Environnement, présentée au sein de l'étude d'impact relative au projet.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, les modifications doivent principalement être compatibles avec le Schéma de Cohérence territoriale, qui doit être prise en compte au sein des documents d'urbanisme communaux de façon général.

De fait, une analyse de la compatibilité des modifications relatives au projet du CONIMES, du PLU de Caveirac, avec le Schéma de Cohérence Territoriale Sud Gard, sera réalisée dans le présent dossier. Une analyse synthèse de la compatibilité du projet avec les autres schémas plans et programmes (se basant sur celle déjà réalisée dans l'étude d'impact) sera également présentée.

F.VI.1. Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Gard

Le SCoT Sud-Gard analysé dans cette partie a été approuvé le 10 décembre 2019.

les quatre orientations principales fixées par le Plan de d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de ce SCoT sont les suivantes :

- Axe 1 : Un territoire de ressources
- Axe 2 : un territoire organisé et solidaire organisé autour de 7 bassins de proximité
- Axe 3 : un territoire actif
- Axe 4 : Un territoire en réseaux

Le document d'Orientation et d'Objectifs décline ces axes en plusieurs prescriptions. Plusieurs d'entre elles peuvent concerner le projet. La compatibilité du CONIMES avec ces prescriptions est décrite dans le Tableau 9.

Ainsi le projet est compatible avec le SCoT du Sud-Gard. Le D2O précise notamment concernant les autoroutes et les routes nationales « il s'agit d'affirmer le rôle de ces routes et autoroutes comme réseau primaire structurant du territoire. Sont concernées l'A54, l'A9, la RN 106 et la RN 113. **Elles sont destinées à être reliées pour partie, à terme, par le contournement Est et ouest de Nîmes.** »

Le CONIMES est ainsi identifié par le SCoT Sud Gard, l'infrastructure y est considérée comme prioritaire. Elle permet une meilleure connexion du réseau autoroutier.

Le projet de contournement Ouest de Nîmes est intégré au SCoT Sud-Gard, il est de fait compatible avec ce document. Ainsi les modifications du PLU de Caveirac, permettant d'inclure le tracé du CONIMES, sont également compatibles.

Des mesures ont toutefois été prescrites par diverses études préalable afin d'impacter en moindre de mesure l'environnement dans lequel s'inscrira le nouvel emplacement réservé du CONIMES. De cette façon, les activités agricoles, le milieu et les risques naturels, ou encore le paysage ont été pris en compte. Ceci permet d'autant plus la compatibilité avec le SCoT.

Tableau 9 : Compatibilité des modifications avec le SCoT

Axe	Prescription	Compatibilité avec le projet – PLU de Caveirac modifié
Axe 1	Préserver et valoriser l'armature verte et bleue, socle environnemental et paysager du territoire	Les thématiques environnementales, agricoles et paysagères ont été prises en compte et étudiées dans le choix du tracé du CONIM. Des impacts résident cependant dans la réalisation du projet. Ceux-ci sont détaillés dans les différentes parties sur les effets du projet, avec les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.
	Préserver et valoriser les vecteurs paysagers du territoire	La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout d'un emplacement réservé sur les documents d'urbanismes des trois communes. Cet emplacement est synonyme de construction d'une nouvelle infrastructure routière dans le paysage, potentiellement impactante. Toutefois les effets sur le paysage ont été pris en compte dans la conception du projet. Ainsi des mesures de préservation des vecteurs paysagers sont prescrites : revégétalisation de l'emprise des travaux, accompagnement végétal de la voie et des dispositifs acoustiques... La mise en compatibilité des PLU reste ainsi compatible avec le SCoT.
	Maintenir et adapter les espaces agricoles aux enjeux du territoire	L'emplacement réservé lié au CONIMES ne se situe sur aucune zone de terres agricoles de Caveirac.
	Valoriser et gérer de manière durable la présence de l'eau sur le territoire	Le projet respecte la réglementation concernant les EBF. Des mesures seront prises pour limiter davantage l'impact sur les EBF et de façon générale la qualité des eaux superficielles : bassins de compensation avec dispositifs qualitatifs, mesures de précaution durant les travaux, compensation des zones humides impactées...
	Intégrer le cycle de l'eau dans l'aménagement du territoire	Les eaux superficielles et souterraines sont des éléments inclus dans la conception du projet. Des mesures de compensation des surfaces imperméabilisées, de rétention des pollutions et de transparence des cours d'eaux sont accompagnées à la création de la route : réseaux d'eau de ruissellement, bassins de compensation, ouvrages hydrauliques...
	Anticiper la vulnérabilité du territoire face au changement climatique	La vulnérabilité au changement climatique est une notion prise en compte dans cette étude, afin d'adapter au mieux la conception de l'infrastructure.
	Rationaliser l'usage des matériaux du sous-sol	L'usage des matériaux pour la réalisation de la route sera rationalisé, l'équilibre déblai / remblai sera recherché au maximum.
	Rendre le territoire et ses habitants moins vulnérables aux risques et aux nuisances	Les risques d'inondation et d'incendie de forêt sont présents au droit de la future infrastructure. Le choix du tracé a pris en compte ces éléments. De plus, des mesures seront prises pour les limiter au mieux (compensation des remblais, OLD...).
Axe 2	Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants	La réalisation de l'infrastructure permettra de rapprocher les habitants de certains équipements en fluidifiant le trafic, notamment dans la commune de Nîmes (RN106).

Axe	Prescription	Compatibilité avec le projet – PLU de Caveirac modifié	
Axe 4	Compléter le réseau viaire pour faciliter les déplacements et limiter les saturations	L'infrastructure s'inscrit parfaitement dans cette prescription, elle constitue un nouvel axe de contournement qui complète le réseau de l'agglomération saturé dans certaines zones.	
	Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs au sein des bassins	Le transfert d'une partie de la circulation à l'extérieur des zones urbanisées de l'agglomération constitue un point positif pour la pratique de modes de transports alternatifs comme les transports en commun ou les modes de transports actifs (marche, vélo...).	
	Vers le développement d'une offre en transport en commun performante		En effet, ces modes de déplacements sont plutôt utilisés en centre-ville et peuvent être favorisés par un trafic plus fluide et moins dangereux (pour les modes de transport actifs).
	Mettre en place les conditions nécessaires à une nouvelle pratique du territoire		Qui plus est, la création de l'infrastructure peut s'avérer un nouvel axe de circulation pour les transports en commun comme le bus.

F.VI.2. Compatibilité avec les autres plans, schémas et programmes

Les plans, schémas et programmes retenus pour l'analyse de compatibilité du projet au sein de l'étude d'impact sont les suivants :

- le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée Corse ;
- le Sage du Vistre et des Nappes de la Vistrenque et des Costières ;
- la Programmation pluriannuelle de l'Energie ;
- le document cadre des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des conti-nuités écologiques ;
- le contrat de plan état-région du Languedoc-Roussillon ;
- le SRADDET Occitanie ;
- le SRCE Languedoc Roussillon ;
- le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets Occitanie ;
- le plan de Gestion des Risques d'Inondation du Bassin Rhône Méditerranée 2016 – 2021 ;
- le Schéma régional d'aménagement Méditerranée Languedoc - Roussillon de l'Office National de Forêts ;
- le Schéma régional de gestion sylvicole Languedoc Roussillon ;
- le Schéma national des infrastructures de transport ;
- le Plan de déplacement urbain de Nîmes Métropole ;
- Les PPRI de Nîmes, Caveirac et Milhaud, le PPRIF de Caveirac ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère de la zone urbaine de Nîmes.

La compatibilité du CONIMES avec ces prescriptions est décrite dans le

Tableau 10 : Compatibilité des modifications avec les autres plans schémas et programmes

Document	Prescription	Compatibilité de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
SDAGE du bassin Rhône Méditerranée Corse		
Sage du Vistre et des Nappes de la Vistrenque et des Costières	<p>Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021, correspondant au 2e cycle de mise en œuvre de la Directive cadre européenne sur l'eau (DCE) a été adopté par arrêté le 3 décembre 2015 et est entré en vigueur le 21 décembre 2015 consécutivement à la publication de l'arrêté au Journal officiel de la République française.</p> <p>Le SDAGE fixe la stratégie 2016-2021 du bassin Rhône-Méditerranée pour l'atteinte du bon état des milieux aquatiques ainsi que les actions à mener pour atteindre cet objectif.</p> <p>Le SAGE du Vistre et des Nappes de la Vistrenque et des Costières, a été approuvé le 14 avril 2020. Il s'appuie sur les grandes orientations du SDAGE.</p> <p>Ces documents induisent des prescriptions relatives à la bonne qualité/quantité des masses d'eau souterraines et superficielles et à la prise en compte du risque inondation.</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES, potentiellement impactant pour les milieux aquatiques et potentiellement aggravant pour le risque d'inondation (imperméabilisation de sols). Le projet du CONIMES est compatible avec ces documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le projet prévoit un écrêtement des débits issus du ruissellement de la plateforme sur la totalité de son linéaire. Les bassins de compensation seront munis de dispositif pour préserver la qualité des eaux (volumes morts, vannes martelières...) La transparence hydraulique des écoulements des eaux périphériques interceptées par le projet sera assurée par des ouvrages hydrauliques. Le projet prévoit la réalisation de nouveaux ouvrages de franchissement certains cours d'eau qui seront en partie implantés dans leur zone d'expansion des crues. Les zones inondables impactées seront décaissées d'un volume équivalent au volume remblayé afin de conserver la capacité de rétention des crues initiale.
Programmation pluriannuelle de l'Energie ;	<p>Parmi les objectifs de cette programmation, « l'amélioration de l'efficacité énergétique et la baisse des consommations d'énergie fossile » sont visées. Une stratégie de développement de la mobilité propre fixe les orientations visant à limiter les rejets de gaz à effets de serre. Elle implique principalement des mesures concernant les véhicules utilisés plutôt que les infrastructures.</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES, nouvelle infrastructure de transport routier. Toutefois, le projet du CONIMES est compatible avec ce document dans la mesure où le report de la circulation à l'extérieur de la ville, va dans le sens de cette programmation, en encourageant les autres modes de transport, collectifs et doux.</p>
Document cadre des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques	<p>Concernant les infrastructures de transport telles que le projet, le document précise dès le départ dans les objectifs de la trame verte et bleue qu'il est important de « diminuer les effets négatifs des barrières artificielles ponctuelles, linéaires ou surfaciques, notamment en réduisant la mortalité non naturelle de nombreuses espèces animales, en particulier celle liée aux infrastructures linéaires. »</p> <p>Ainsi, la trame verte et bleue doit être analysée dans les projets d'infrastructures, afin « d'appréhender les effets sur la biodiversité et les continuités écologiques dès l'amont de la conception du projet et dans toutes les procédures d'instruction, jusqu'à la décision de réaliser ou non le projet. »</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES, nouvelle infrastructure s'inscrivant en milieu naturel sur certaines zones. Le milieu naturel et les continuités écologiques ont été prises en compte dans le choix du tracé. Les effets du projet sur cette thématique ont été analysés tout comme les mesures à mettre en place pour les réduire ou les compenser.</p>
Plan état-région du Languedoc-Roussillon	<p>Un CPER pour l'ancienne région Languedoc-Roussillon a été défini et approuvé le 20 juillet 2015. Au sein du volet « Mobilité multimodale » de ce contrat, figure le contournement Ouest de Nîmes, parmi les actions qui ont été retenues. Le contrat définit ce contournement comme répondant « à un objectif de séparation du trafic de transit et de trafic local qui garantira ainsi un meilleur fonctionnement urbain de l'Ouest de la ville de Nîmes. »</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES. Le CPER Languedoc-Roussillon ne pose aucun problème de compatibilité avec le projet du CONIMES, celui-ci étant inscrit comme une action retenue au sein de ce contrat.</p>
SRADDET Occitanie	<p>Le SRADDET constitue un document présentant le projet d'aménagement d'un territoire Il fixe les priorités d'une région concernant les infrastructures, l'habitat, le transport, l'énergie la biodiversité ou encore le changement climatique. Le SRADDET définit notamment les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Baisser de 40 % la consommation d'énergie finale de transport de personnes et de marchandises d'ici 2040 Préserver et restaurer la biodiversité et les fonctions écologiques pour atteindre la non perte nette à horizon 2040 Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques et des zones humides Optimiser les connexions régionales vers l'extérieur et les moteurs métropolitains ; 	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES. Le projet du CONIMES est compatible avec ces documents dans la mesure où :</p> <ul style="list-style-type: none"> La réalisation de l'infrastructure permettra de limiter la congestion automobile dans le centre-ville et ainsi d'encourager les modes de transport actifs et collectifs. De fait, l'infrastructure va dans le sens d'une limitation de l'énergie allouée au transport de personnes et d'une optimisation des connexions dans cette zone, tout en renforçant la métropole Nîmoise. Des mesures sont prises pour réduire et compenser la perte de biodiversité engendrée par la mise en place de l'infrastructure. Des mesures sont prises pour réduire et compenser les impacts sur les milieux aquatiques et les zones humides.

Document	Prescription	Compatibilité de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets Occitanie	<p>L'objectif principal prescrit par ce plan est de suivre la hiérarchie suivante pour les déchets du BTP :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. prévention : réemploi, limitation des déblais en amont du chantier, réutilisation des déblais en remblai ; 2. réutilisation sur d'autres chantiers ; 3. recyclage ; 4. autre valorisation : remblaiement sous statut carrière ; 5. stockage d'inertes. 	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES. Le projet de l'infrastructure étant excédentaire en matériaux, le chantier du CONIMES devra suivre cette hiérarchie :</p> <ul style="list-style-type: none"> dans la mesure du possible, le tracé du CONIMES a été pensé pour atteindre un équilibre entre les déblais et remblais ; dans la mesure du possible, tous les déblais seront réutilisés en remblai ou en sous-couche de chaussée et en aménagements paysagers et acoustiques; l'excédent en matériaux sera envoyé dans des installations de valorisation des déchets en priorité.
Plan de Gestion des Risques d'Inondation du Bassin Rhône Méditerranée 2016 – 2021	<p>Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) permet de mettre en œuvre la directive inondation par l'encadrement des outils de prévention des inondations, et par la définition d'objectifs permettant de réduire les conséquences des inondations. Le PGRI du bassin Rhône-Méditerranée a été approuvé le 7 décembre 2015. Le Territoire à Risque (TRI) de Nîmes est intégré à ce document. Ce TRI implique les trois communes du projet.</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES. Le projet est concerné par les objectifs 1 et 2 sur les actions 1.2 et 2.1, qui sont respectivement « respecter les principes d'un aménagement du territoire adapté aux risques d'inondations » et « Préserver les capacités d'écoulement, les reconquérir, voire de les recréer [...] ».</p> <p>L'infrastructure respectera ces objectifs en respectant le SDAGE, avec notamment des mesures compensatoires aux remblais en zone inondable.</p>
Schéma régional d'aménagement Méditerranée Languedoc - Roussillon de l'Office National de Forêts ;	<p>Le Schéma Régional d'Aménagement (SRA) est un document directeur fixant les orientations concernant les forêts non domaniales. Le SRA Méditerranée-Languedoc se divise en plusieurs documents pour différents territoires de l'ancienne région, dont le territoire dit « basse-altitude » sur lequel s'inscrit le projet. Ce document a été approuvé le 11 juillet 2006.</p> <p>Ce document définit des préconisations concernant la gestion des forêts.</p>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut le déclassement d'Espaces Boisés Classé (et ainsi de défrichement) pour le tracé du CONIMES.</p> <p>le projet va plutôt à l'encontre de ce Schéma, puisqu'il implique des zones de déboisements.</p> <p>Il sera donc mené une procédure de distraction du régime forestier afin de mettre fin au régime forestier sur les parcelles des forêts publiques communales impactées par le CONIMES. Une compensation permettant aux communes de disposer de parcelles non incluses dans le régime forestier et pouvant se substituer aux surfaces impactées par l'opération sera établie.</p> <p>Le défrichement des espaces boisés sera subordonné à une compensation. La DREAL est favorable à une compensation au défrichement par des aménagements sur le territoire local (travaux sylvicoles de boisement ou reboisement).</p>
Schéma régional de gestion sylvicole Languedoc Roussillon ;	<p>Les schémas régionaux de gestion sylvicole (SRGS) établissent les aptitudes forestières d'une région, les objectifs de gestion/production de cette surface forestière ainsi que les essences recommandées par grand type de milieu.</p>	<p>Le projet du CONIMES est concerné par une zone identifiée « 30.3 garrigues » par ce schéma. Le déclassement d'espaces Boisés classé, incluant des défrichements, va plutôt à l'encontre de ce Schéma, puisqu'il implique des zones de déboisements.</p> <p>De fait, en plus des mesures pour la compensation au déboisement, Dans le cadre du défrichement, il pourra être envisagé au droit des différentes unités de gestion impactées, la valorisation financière par la vente du bois issu du défrichement au profit de l'ONF.</p>
Schéma national des infrastructures de transport ;	<p>Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a été publié le 1er janvier 2011. Instauré par la loi grenelle 1, il exprime pour les 30 années à venir, les orientations stratégiques de l'Etat en termes de réseaux de transport. Il se décline en 4 axes d'actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Optimiser le système de transport existant 2. Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires 3. Améliorer les performances énergétiques du système de transport 4. Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport 	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES. Le projet du CONIMES permet de répondre à plusieurs des actions définies principalement pour les deux premiers axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures garantir un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion ». la fluidification du trafic sur la zone permettra une meilleure accessibilité du territoire concerné

Document	Prescription	Compatibilité de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Plan de déplacement urbain de Nîmes Métropole ;	<i>La compatibilité du projet sera jugée sur le PDU en vigueur, approuvé le 6 décembre 2017, bien qu'il soit en révision depuis 2017. Après un état initial des déplacements en 2007, il définit, dans ce domaine des leviers d'actions et des indicateurs qui permettront d'évaluer la situation vis-à-vis de ces prescriptions.</i>	<p>Le projet du CONIMES est concerné par le levier d'action 3 : « Une circulation maîtrisée et sûre ». Pour ce levier, le projet du CONIMES constitue une « infrastructure nouvelle adaptée ». Elle permet de « hiérarchiser le réseau de voiries ». « Le contournement Ouest de Nîmes a un rôle important » qui permet un « apaisement du trafic sur l'actuelle RN106, particulièrement sur la section la plus chargée ».</p> <p>Le projet est donc compatible avec le Plan de Déplacement Urbain de Nîmes Métropole. Le contournement Ouest de Nîmes est considéré au sein de ce document comme un projet structurant le territoire, tout comme c'est déjà le cas au sein du diagnostic du PDU en cours de révision.</p>
PPRi de Nîmes, Caveirac et Milhaud, le PPRIF de Caveirac ;	<i>Les trois communes traversées par le projet disposent d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Sur Nîmes, le tracé du CONIMES s'inscrit en zones TF-NU (aléa très fort zone non urbanisée), F-NU (aléa fort zone non urbanisée), M-NU (aléa moyen zone non urbanisée), R-NU (aléa résiduel zone non urbanisée). Sur Caveirac et Milhaud, le tracé du CONIMES s'inscrit en zones F-NU (aléa fort zone non urbanisée), M-NU (aléa moyen zone non urbanisée), R-NU (aléa résiduel zone non urbanisée).</i>	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES.</p> <p>Le règlement associé à ces zones implique les dispositions suivantes concernant la future infrastructure considérée comme un équipement d'utilité publique :</p> <ul style="list-style-type: none"> « Les équipements d'intérêt général, sauf les stations d'épuration, les déchetteries et les équipements techniques, sont admis sous réserve d'une étude hydraulique préalable, qui devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler leurs effets sur les crues et les conditions de leur mise en sécurité. Émargent à cette rubrique les travaux ou aménagements sur les ouvrages existants et les digues intéressant la sécurité publique, y compris la constitution de remblais destinés à une protection rapprochée des lieux densément urbanisés, démontrée par une étude hydraulique, et après obtention des autorisations réglementaires nécessaires (loi sur l'eau, déclaration d'utilité publique...) Les opérations de déblais/remblais sont admises à condition qu'elles ne conduisent pas à une augmentation du volume remblayé en zone inondable » <p>Le projet est donc compatible avec ces trois plans de prévention. En effet, une étude hydraulique a été réalisée afin de déterminer l'impact du projet sur l'écoulement des eaux. De plus, des mesures compensatoires sont prévues pour les remblais en zone inondable.</p>
Plan de Protection de l'Atmosphère de la zone urbaine de Nîmes.	<p><i>L'agglomération de Nîmes est ainsi doublement concernée. Un plan de protection de l'Atmosphère est donc en vigueur sur la zone urbaine de Nîmes, depuis le 3 juin 2016.</i></p> <p><i>Après un état de lieux poussé de la qualité de l'air sur ce territoire : pic d'ozone estival, dépassements généralisés en dioxyde d'azote et dépassements possibles des particules fines, le PPA définit un plan d'actions à mettre en place, basé sur 5 priorités d'intervention dont :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Priorité 1 : favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives ;</i> <i>Priorité 2 : réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique</i> 	<p>La mise en compatibilité des PLU inclut l'ajout de l'emplacement réservé pour le tracé du CONIMES, infrastructure routière potentiellement impactante pour la qualité de l'air. Le projet s'inscrit dans la dynamique des priorités 1 et 2, en effet, le contournement va permettre de réduire la circulation au niveau de la RN106, une zone proche du centre-ville de Nîmes, très impactée par la pollution atmosphérique. Cette réduction de la congestion permet également indirectement la « favorisation de toutes les formes de transport » dans le centre-ville.</p>

F.VII. CONCLUSION SUR LES IMPACTS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Les aménagements prévus liés à la protection de l'environnement permettront de préserver la ressource en eau et de ne pas aggraver le risque d'inondation existant sur la commune. La présente mise en compatibilité n'aura pas d'impacts sur le milieu physique de la commune de Caveirac.

Également, les mesures mises en place permettront de préserver le milieu naturel du territoire, les paysages et le patrimoine culturel. La présente mise en compatibilité ne modifie pas les règles et prescriptions du PLU en faveur des milieux naturels, des paysages et du patrimoine communal.

Les zones agricoles impactées seront entièrement compensées prenant en compte les modalités de compensation dans le Gard.

Enfin, la réalisation de ce projet et la mise en compatibilité ne présentera aucun impact négatif sur les activités économiques, qui sont absentes de son tracé, et l'impact sera même positif grâce à de meilleures dessertes des zones d'activités et des temps de transports moins importants.

Ce projet et la mise en compatibilité permettra en effet de mieux répartir les trafics de transit sur toute la partie Ouest de l'agglomération, et de fluidifier les déplacements, notamment en zone urbaine, entraînant une augmentation de la sécurité de déplacement sur la commune.

Les déplacements par modes doux seront également facilités par la mise en place d'une voie cyclable sécurisée séparée de la voirie routière sur une partie du linéaire.

La réalisation de cette déviation et la mise en compatibilité n'aura par ailleurs aucun impact sur l'attractivité touristique de l'agglomération Nîmoise, le projet se trouvant en dehors de la zone touristique localisée dans le centre de Nîmes.

La présente mise en compatibilité, en prenant en compte les mesures environnementales associées au projet, d'évitement, de réduction et de compensation synthétisées dans cette pièce et détaillées dans l'étude d'impact (pièce E), n'aura pas d'impact significatif sur le territoire communal.

Ainsi, cette mise en compatibilité permettra de respecter le principe d'équilibre entre l'aménagement urbain et la préservation, la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.

F.VIII. METHODOLOGIE

La présente évaluation environnementale se base sur :

- L'étude d'impact du projet (pièce E) ;
- Les études qui alimentent l'étude d'impact du Contournement Ouest de Nîmes. Elles sont détaillées dans la Pièce E du présent dossier d'enquête publique et notamment :
 - Etude faune-flore réalisée par Naturalia
 - Etude agricole réalisée par CEREG
 - Etude paysagère réalisée par ARCADI
 - Etude hydraulique réalisée par CEREG
- Les documents et les références utilisés pour la réalisation de l'étude d'impact (voir l'étude d'impact pièce E pour le détail) ;
- Le plan local d'urbanisme de Milhaud
- Les plans, schémas et programmes en vigueur ;

La présente évaluation environnementale se base sur les nombreuses études préalables réalisées dans le cadre du projet, et notamment sur l'évaluation environnement globale du projet, adaptée en conséquence.

Ministère de la Transition écologique et solidaire

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

Direction Transports – Division Maîtrise d’Ouvrage de Montpellier

520, allée Henri II de Montmorency – CS 69007

34064 MONTPELLIER Cedex 2

