

## **Annexe 2**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de la création du Contournement Ouest de Nîmes emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et classement de la future voirie en route express.**

**(Au titre de l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)**

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard, il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie - site de Montpellier) 1520 allée Henry II de Montmorency, 34 000 Montpellier.

### **1. Présentation du projet**

Le projet de contournement Ouest de Nîmes (CONIMES) vise à répondre aux objectifs principaux suivants :

- contribuer aux politiques de déplacements mises en œuvre à l'échelle régionale en améliorant les déplacements régionaux ;
- mieux organiser les déplacements à l'échelle du sillon gardois (Nîmes-Alès) et de l'Ouest du territoire nîmois ;
- assurer la cohérence globale des systèmes de transport en faveur de l'intermodalité ;

- améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN106 (boulevard Ouest) et permettre la requalification de la plate-forme de l'itinéraire actuel.

Le projet consiste à relier la RN106 au Nord de Nîmes à l'autoroute A9 et à la RN113 au Sud de l'agglomération nîmoise grâce à une nouvelle route à 2x2 voies avec chaussées séparées et bandes d'arrêt d'urgence conçue pour une circulation à 110 km/h. Cette opération, d'une longueur d'environ 12 km, s'inscrit sur le territoire des communes de Nîmes, Caveirac et Milhaud.

L'opération comprend cinq points d'échanges :

- un échange avec la RN106 au nord de Nîmes. Cet échangeur assurera également les possibilités de liaison vers le projet de déviation Nord de Nîmes (DNN) mené par le Conseil Départemental du Gard. Cet échangeur est à proximité du camp des Garrigues et du carrefour avec la RD907. Le mouvement Alès – Nîmes est assuré par dénivellation ;
- un échangeur dénivelé avec la RD999 (route de Sauve) ;
- un système d'échange avec la RD40, comprenant un échangeur dénivelé et un barreau de liaison jusqu'à la RD40 (route de Sommières) ;
- un échangeur dénivelé avec l'autoroute A9 (création d'un nouveau diffuseur autoroutier sur l'A9 sur la commune de Milhaud) ;
- un échange avec la RN113 à l'est de Milhaud.

Deux gares de péage se situent entre l'échangeur avec la RD40 et le diffuseur avec l'autoroute A9 : une gare en entrée sur autoroute et une gare de sortie de l'autoroute.

Le projet comprend également :

- les ouvrages d'art permettant le rétablissement des voiries existantes interceptées, avec prise en compte de voies de transports en commun en site propre sur la RD40 (bus à haut niveau de service Nîmes - Vaunage), mais aussi ceux assurant le franchissement de l'autoroute A9, des voies ferrées existantes (au sud la double voie électrifiée entre Nîmes et Montpellier et au nord la double voie non électrifiée entre Nîmes et Alès), des cours d'eau interceptés, d'une future voie verte entre Nîmes et Caveirac, ainsi que ceux assurant les passages de la faune. 49 ouvrages d'art sont envisagés au stade des études préalables dont 6 ouvrages non courants ;
- les ouvrages hydrauliques nécessaires à l'assainissement des plateformes routières créées et notamment les dispositifs de collecte et les bassins de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel ;
- les rétablissements de communications, dont les pistes de défense des forêts contre les incendies (DFCI) ;
- des dispositifs de protection acoustique.

Le projet du contournement ouest de Nîmes est compatible avec la circulation de convois exceptionnels et se substituera à l'actuelle RN106 dans la traversée de Nîmes pour cet usage.

Enfin, le statut de route express est attribué à l'intégralité de la nouvelle route, entre la RN106 au Nord et la RN113 au Sud, hormis les bretelles de raccordement à l'autoroute A9 qui seront à statut autoroutier. Le statut de route express interdit l'accès direct aux propriétés riveraines ainsi que la circulation de certains types d'usagers lents ou fragiles.

## **2. Caractère d'utilité publique**

Le projet de contournement Ouest de Nîmes est destiné à apporter une réponse aux quatre objectifs précités. La nouvelle infrastructure permettra de délester la RN 106, aujourd'hui congestionnée, du trafic de transit traversant actuellement le centre-ville de Nîmes en déviant la route nationale historique par un tracé neuf à l'ouest, et permettra un meilleur raccordement à l'autoroute A9. Elle contribuera par conséquent à une meilleure répartition des trafics en séparant les trafics locaux du trafic de transit, et contribuera ainsi à mieux structurer le système de transport et le développement du territoire aux différentes échelles, régionale, départementale et locale.

A l'échelle régionale, la RN 106 est l'axe privilégié pour assurer la connexion entre les départements de la Lozère et du Gard, et notamment entre les deux préfectures, Mende et Nîmes. La réalisation du projet permettra une meilleure desserte de ces territoires, en évitant les interférences des trafics interdépartementaux avec les trafics locaux du centre-ville nîmois.

Le CONIMES assurera par ailleurs, pour le Nord-Est de la région Occitanie, un meilleur raccordement au réseau autoroutier (A9) en évitant les difficultés rencontrées dans la traversée du centre de la métropole de Nîmes. Les connexions avec la région PACA se trouveront notamment facilitées.

A l'échelle départementale, la RN 106 est un axe fortement structurant pour les échanges entre le nord et le sud du département du Gard. En effet, la RN 106 est l'axe privilégié de déplacement pour desservir des territoires dont l'attractivité est en croissance, notamment :

- le bassin industriel alésien, deuxième pôle industriel de la région Occitanie ;
- la métropole de Nîmes et sa périphérie, dont la population de près de 260 000 habitants devrait croître de 16 000 à 29 000 habitants à l'horizon 2030.

Le projet correspond ainsi à une adaptation de l'infrastructure routière indispensable pour accompagner le développement de ce territoire.

Au sein de l'agglomération nîmoise, la réalisation du CONIMES permettra une meilleure organisation des déplacements, y compris des transports collectifs, alors que la RN106 actuelle est régulièrement congestionnée, notamment aux heures de pointes.

En particulier, elle assurera un meilleur raccordement des flux de transit à l'autoroute A9 et des flux de grands échanges à la RN 113. Elle améliorera également l'accessibilité à la gare TGV, à l'aéroport et à la zone industrielle de Saint-Césaire. En l'absence de réalisation du projet, les projections de trafic à l'horizon 2030 montre une dégradation des conditions de circulation notamment en termes de congestion de la RN106 historique, et d'accès au réseau autoroutier.

La déviation du trafic de transit par le CONIMES devrait permettre de réduire de 30% à 60% le trafic sur la RN 106 actuelle selon les sections. Les conditions de vie des riverains de l'axe seront ainsi nettement améliorées, notamment pour ce qui concerne la qualité de l'air et les nuisances sonores. Cette diminution des trafics ouvre également la possibilité d'envisager une requalification de l'axe historique par le futur gestionnaire avec des caractéristiques plus urbaines, adaptées aux modes actifs (vélos, piétons) et assurant mieux la sécurité des usagers les plus vulnérables.

En raison de ses caractéristiques à 2x2 voies avec chaussées séparées et bandes d'arrêt d'urgence, le projet de contournement, dimensionné pour offrir une capacité suffisante pour absorber les trafics actuels et futurs, présente un optimum de sécurité et de confort. Sa réalisation autorisera des gains de temps de parcours significatifs, permettra d'accroître le confort et la sécurité des usagers, tant sur la nouvelle infrastructure adaptée au niveau de trafic attendu que sur la RN106 historique en raison de l'amélioration des conditions de circulation du fait du détournement du trafic de transit. En l'absence de réalisation du projet, le nombre d'accidents sur la section nord de la RN106 est susceptible de doubler d'ici 2028 en raison de l'augmentation du trafic sur une infrastructure non adaptée et déjà saturée.

Le projet est rentable d'un point de vue socio-économique pour la collectivité. Les évaluations socio-économiques menées dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique aboutissent aux résultats suivants :

- Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) de 249,6M€ (valeur 2015) : la VAN est positive et élevée, principalement du fait des gains de temps, et dans une moindre mesure de confort, de sécurité et d'externalités environnementales, qui compensent largement le coût d'investissement de l'aménagement ;
- Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) par euro investi de 1,1 ;
- Taux de rentabilité interne (TRI) du projet de 7 %.

Les gains importants du projet ont été confirmés par la réalisation de tests de sensibilité recommandés par les référentiels d'évaluation, ce qui témoigne de la robustesse du projet.

Les inconvénients de cet aménagement n'apparaissent par ailleurs pas excessifs comparativement à l'intérêt qu'il présente. En effet, les choix de conception témoignent d'une volonté de réduire au maximum les effets négatifs du projet en intégrant autant que possible les attentes des parties prenantes, notamment des collectivités locales concernées. Déterminée sur la base d'une analyse multicritères (intégrant notamment les enjeux relatifs à la préservation de la faune et de la flore,

des paysages et à la lutte contre les nuisances notamment sonores) et après des concertations approfondies, la variante préférentielle retenue correspond à une solution de moindre impact.

De nombreuses mesures visent à favoriser l'insertion du projet dans son environnement, à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, à réduire celles qui ne peuvent être évitées et enfin à compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites. Ces mesures, détaillées dans l'annexe n°3 au projet d'arrêté, seront davantage précisées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale (destruction d'espèces protégées).

### 3. Appréciation sommaire des dépenses

L'estimation du coût du projet de contournement Ouest de Nîmes s'établit à 212,2M€ HT (valeur juillet 2021), soit 254.64M€ TTC, et se décompose de la façon suivante :

Dénomination	Description	Coût HT incluant marges et aléas
<i>Etudes et direction de travaux</i>	Etudes préalables à la DUP, étude projet, études DCE et marchés, Maîtrise œuvre du chantier, frais liés à la mise en service	9,5 M€
<i>Acquisitions foncières et frais annexes</i>	Acquisition de terrains, de bâtiments, remembrements, relogements, mesures compensatoires	19,6 M€
<i>Travaux non ventilés</i>	Dégagement des emprises, aménagements environnementaux, surveillance, communication et concertation, autres	16,1 M€
<i>Sections courantes</i>	Terrassements et couches de formes	43,4 M €
<i>Echanges et rétablissements routiers</i>	Drainage et assainissement Ouvrages d'art Chaussées	68,5 M€
<i>Ouvrages d'art non courants</i>	Equipements d'exploitation et de sécurité	34,6 M€
<i>Equipements d'exploitation et de sécurité</i>	Signalisation horizontale et verticale, dispositifs de retenue, TPC, autres dispositifs et équipements	10,2 M€
<i>Aléas</i>		10,3 M€
<b>TOTAL (HT)</b>		<b>212,2 M€</b>

Un financement de 8,3 M€ a été inscrit au titre des études au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, cofinancé par l'État pour 4 M€ et les collectivités (Région Occitanie, Département du Gard, Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole et d'Alès Agglomération) pour un total de 4,3 M€.

Après déclaration d'utilité publique du projet, le financement de la poursuite des études, des acquisitions foncières et des travaux sera contractualisé dans le cadre des prochains contrats de plan État-Région Occitanie. S'agissant spécifiquement des bretelles de raccordement à l'autoroute A9, elles pourraient le cas échéant être réalisées par le concessionnaire ASF, dans le cadre d'un adossement.

#### 4. Suites apportées à l'issue de l'enquête

L'enquête publique a été menée du lundi 6 février 2023 à 9h00 au jeudi 9 mars 2023 à 17h00, soit sur une durée de 32 jours consécutifs, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac et sur le classement de la future voirie en route express.

Lors de l'enquête publique, la participation du public a été importante avec un total de 1388 contributions sur la période comprenant 285 documents de 1 à 70 pages qui ont été annexés aux contributions numériques ou papiers. De plus la commission d'enquête a reçu 4 pétitions réunissant environ 300 signatures.

Dans ses conclusions motivées en date du 19 avril 2023, la commission d'enquête a émis :

- un avis favorable assorti de deux réserves concernant l'utilité publique du projet ;
- un avis favorable concernant les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac :
- un avis favorable concernant le classement de la future voirie en route express.

Par ses deux réserves formulées, la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage :

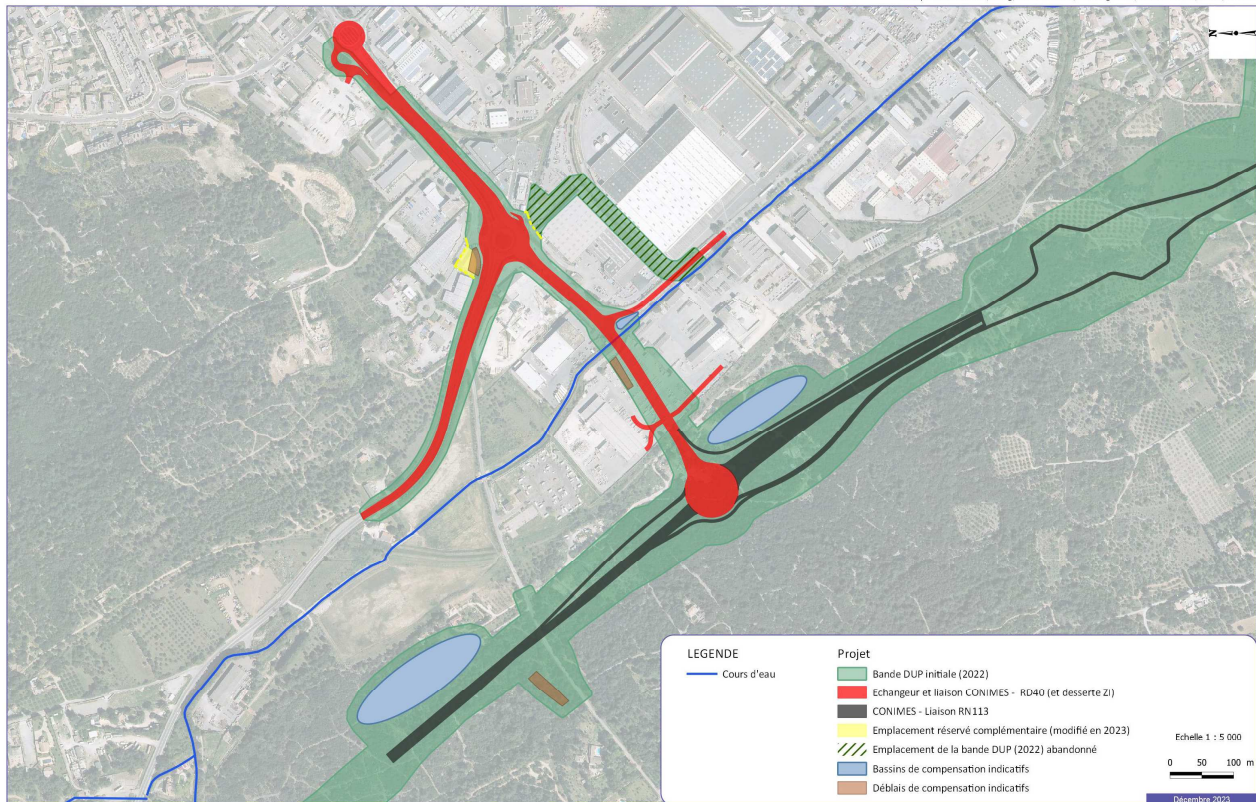
*« 1 - Qu'un agrément soit préalablement trouvé entre le maître d'ouvrage, Nîmes Métropole et les entreprises concernées sur la position de l'échangeur E2 Sud. »*

*« 2 - Qu'un agrément soit préalablement trouvé entre le maître d'ouvrage et les élus de la commune de Milhaud sur le raccordement du CONIMES à la RN113. »*

Afin de lever ces réserves de la commission d'enquête, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie (DREAL Occitanie), maître d'ouvrage du projet, a étudié des options alternatives, puis a rencontré l'ensemble des acteurs visés par les réserves (Nîmes métropole, commune de Milhaud et les entreprises du secteur susceptibles d'être impactées) pour présenter ces variantes et recueillir leurs avis.

**Concernant le raccordement du CONIMES à la RD40 au niveau de la ZI Saint-Césaire, objet de la réserve 1 :** deux variantes ont été retenues pour être présentées aux acteurs concernés :

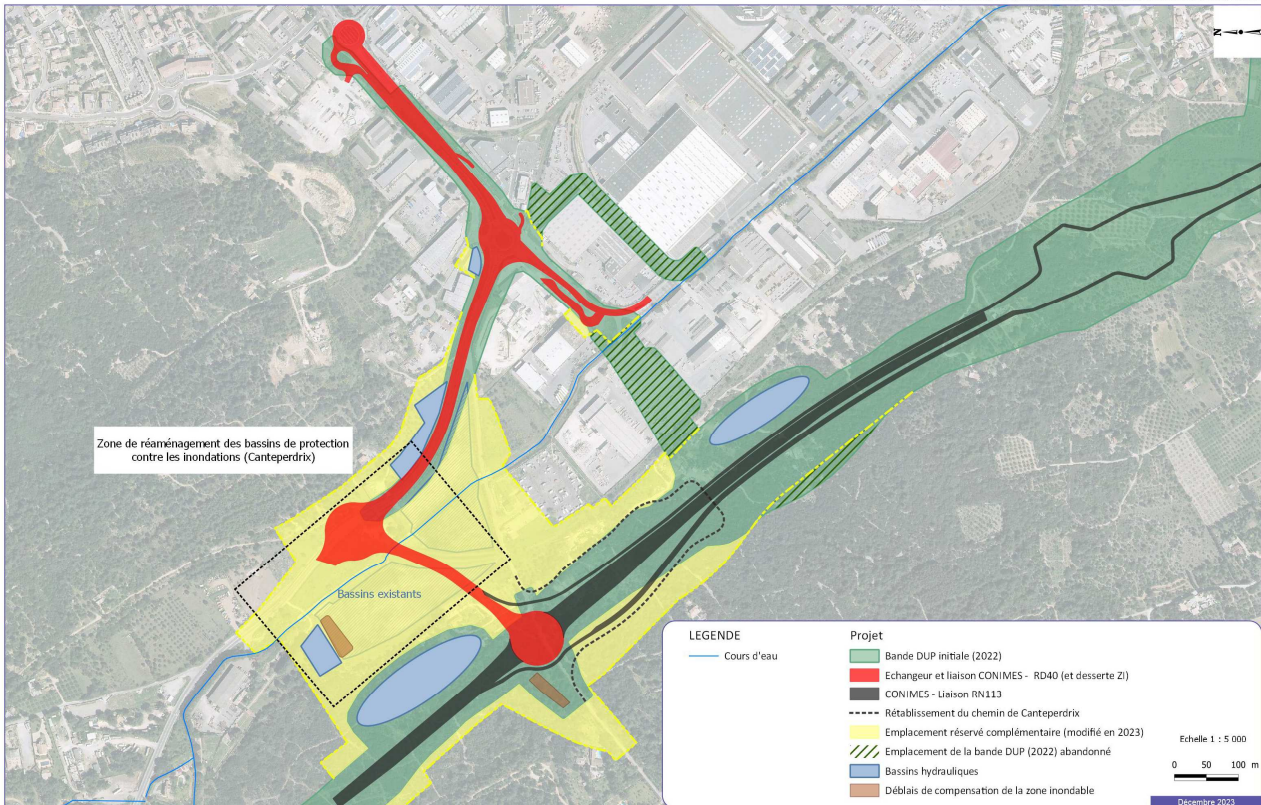
- une première consiste en l'optimisation de la variante dite « E2 Sud » présentée dans le cadre de l'enquête, en modifiant les accès riverains et les modalités de rétablissement de l'avenue Joliot Curie pour réduire et supprimer les incidences du projet sur les parcelles des industriels concernés à l'exception de l'entreprise LIB Industries pour laquelle l'impact du projet, bien que réduit, reste significatif ;



Sources : fonds de carte ortho - DREAL, Plans du projet - Presento

Zoom du Plan Général des Travaux (PGT) sur la solution EPDUP optimisée, « E2 Sud »

- une seconde consiste à décaler plus au Nord le barreau de raccordement entre le CONIMES et la RN40, dite « E2 Intermédiaire ». Cette variante a pour principal effet un report des emprises du projet sur un secteur où sont localisés un grand bassin de protection contre les inondations dit « bassin de Cante-Perdrix » et une aire d'accueil des gens du voyage répondant aux obligations des deux communes de Nîmes et Milhaud. Ces deux aménagements sont gérés par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.



### Zoom du Plan Général des Travaux (PGT) sur la solution intermédiaire

Des échanges spécifiques ont été organisés entre la DREAL, Nîmes Métropole et la DDTM du Gard pour appréhender les enjeux et en permettre la prise en compte dans le projet.

Suite à la concertation avec Nîmes métropole et les entreprises concernées par le projet, Nîmes métropole par délibération de son conseil communautaire en date du 26 février 2024 et le président de l'association ZI Saint-Césaire par courrier en date du 9 février 2024 ont fait part à la DREAL Occitanie de leur préférence pour la variante dite « E2 Intermédiaire ».

Le maître d'ouvrage routier s'engage, postérieurement à la DUP, à étudier techniquement, à conduire les procédures et à réaliser les travaux nécessaires à l'adaptation du bassin de protection de Cante-Perdrix.

La solution retenue ne devra pas conduire à altérer le fonctionnement hydraulique du bassin. À la lumière des études de conception détaillée à venir (dossiers avant-projet et projet), des compensations en surface et / ou en volume pour le bassin de Cante-Perdrix pourront être prises en compte dans le cadre du projet pour garantir un niveau de protection contre les inondations équivalent à la situation actuelle.

D'ores et déjà, les emprises du projet routier redéfinies dans le plan général des travaux qui est annexé au présent arrêté ministériel englobent ce bassin et les secteurs dont l'utilisation pourrait être nécessaire. Le périmètre qui sera ainsi déclaré d'utilité publique permettra au porteur du projet d'avoir la capacité d'acquiescer les



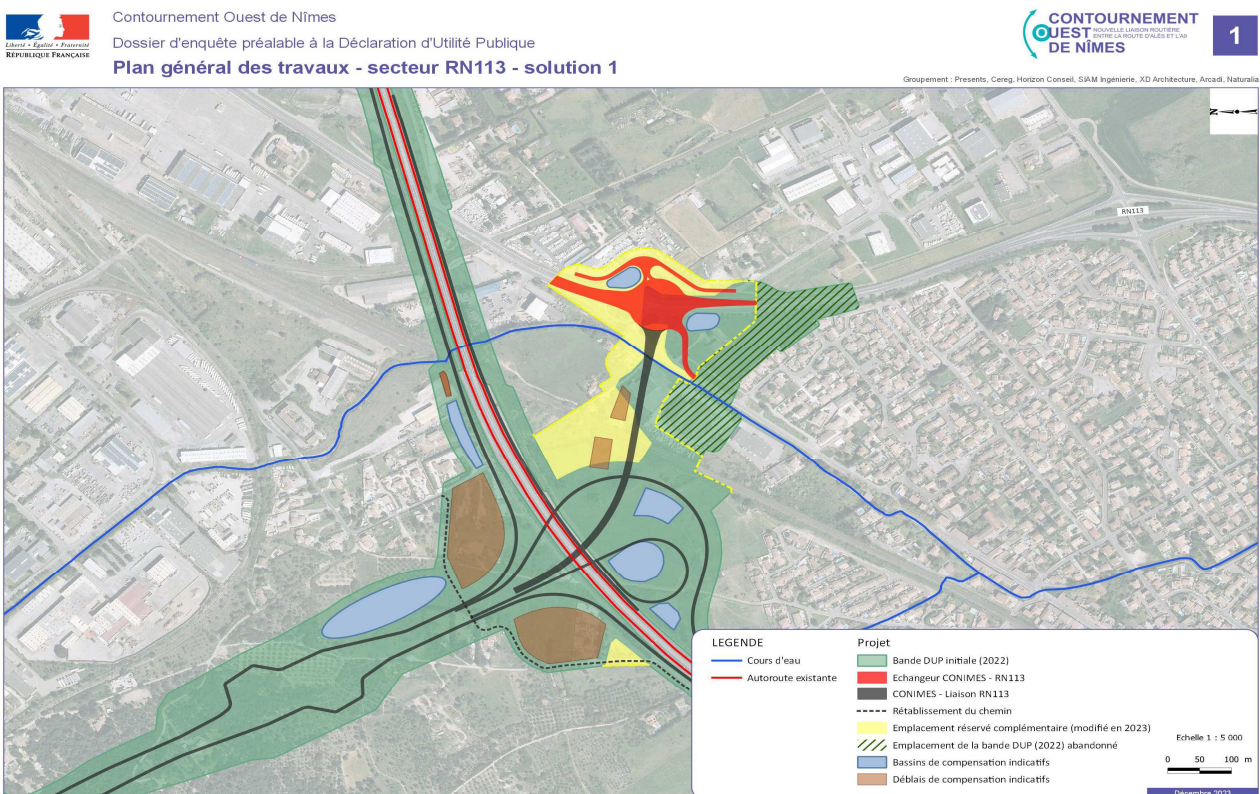
emprises nécessaires au titre des mesures environnementales pour maintenir un niveau de protection hydraulique en aval du bassin équivalent à celui existant.

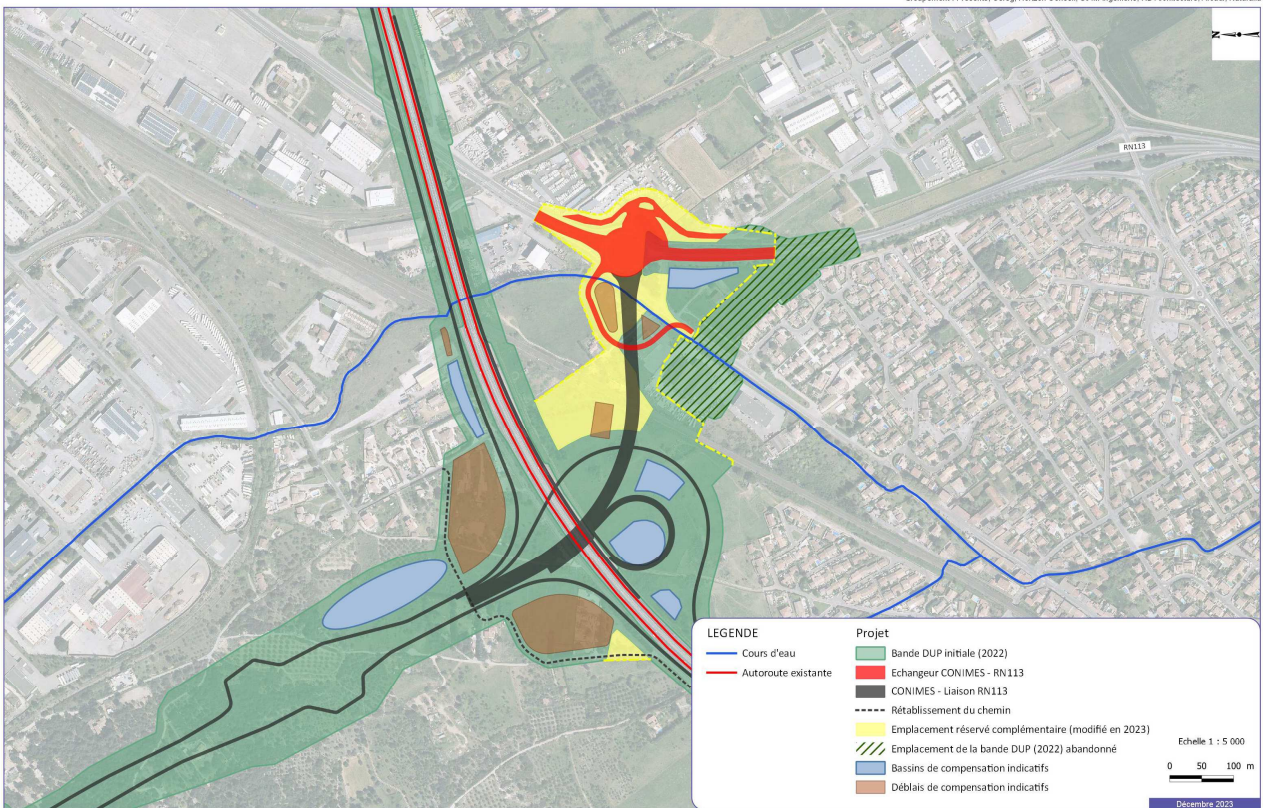
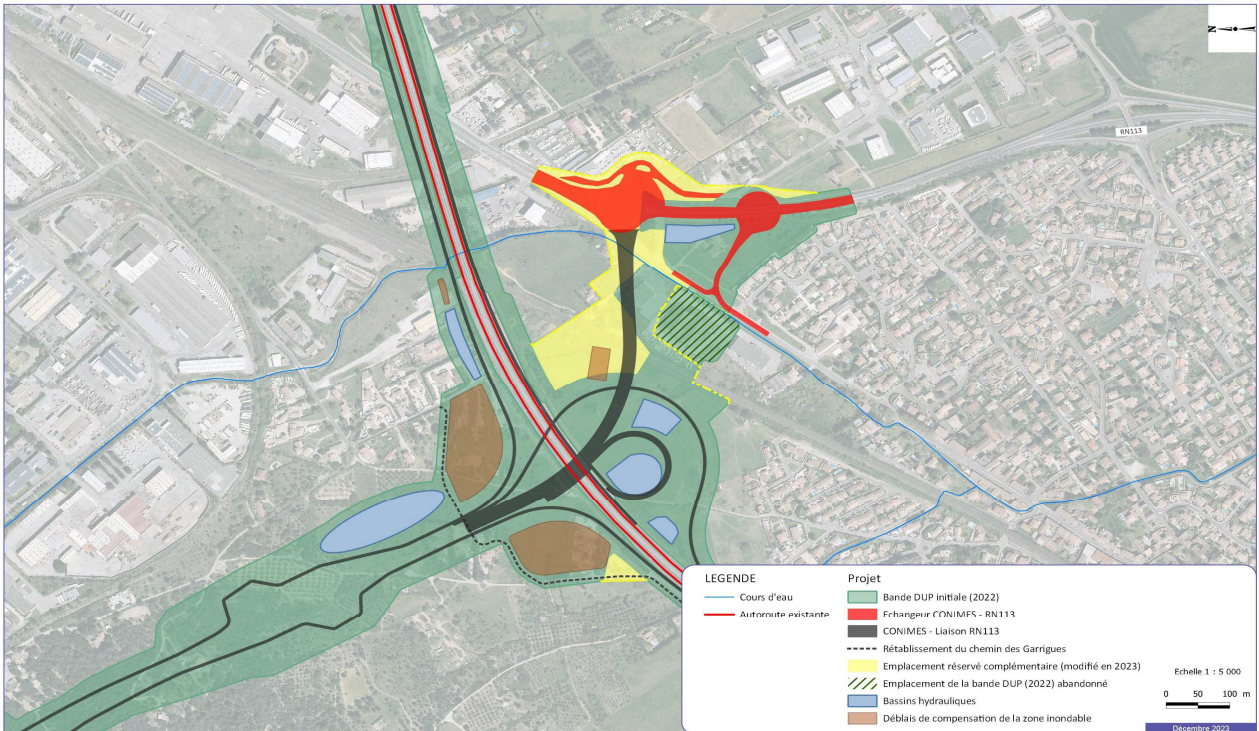
Dans le cadre des études de conception postérieures à la déclaration d'utilité publique, le maître d'ouvrage s'engage à étudier au regard de la présence à proximité du projet de l'aire d'accueil des gens du voyage, la problématique d'insertion du projet et le cas échéant de prévoir des protections.

**En conséquence afin de lever la réserve 1 émise par la commission d'enquête, la variante « E2 intermédiaire » relative à la position de l'échangeur de raccordement entre le CONIMES et la RD40 est retenue en lieu et place de la solution présentée lors de l'enquête publique préalable. Cette variante est intégrée au projet du contournement Ouest de Nîmes qui est déclaré d'utilité publique par le présent arrêté.**

**Concernant le raccordement du barreau de liaison entre le CONIMES à la RN113 au niveau de Milhaud, objet de la réserve 2 :** trois options alternatives ont été présentées au maire et aux élus de la commune de Milhaud lors d'une rencontre organisée par la DREAL Occitanie, le 6 septembre 2023.

Ces trois propositions tiennent compte des attentes exprimées durant l'enquête :





Les trois solutions présentées aux élus assurent en effet le rétablissement de l'ensemble des conditions de desserte actuelles dans les différents quartiers de la

commune impactés par le projet, tout en tenant compte des limitations de gabarit poids lourds de voiries existantes sous la voie ferrée entre Nîmes et Montpellier.

A l'issue de la concertation avec les élus de la commune de Milhaud, la commune de Milhaud par délibération de son conseil municipal en date du 28 février 2024 a fait part à la DREAL Occitanie de sa préférence pour la solution alternative 1.

**En conséquence afin de lever la réserve 2 émise par la commission d'enquête, la solution alternative 1 relative au raccordement sur la RN113 du barreau de liaison depuis le CONIMES est retenue en lieu et place de la solution présentée lors de l'enquête publique préalable. Cette solution alternative 1 est intégrée au projet du contournement Ouest de Nîmes qui est déclaré d'utilité publique par le présent arrêté.**