



Un projet d'infrastructure de transport terrestre a des incidences en matière d'organisation de l'espace et d'urbanisme. Il peut également apporter des modifications du cadre de vie des habitants des territoires traversés.

Des mesures vis-à-vis du bâti et des biens fonciers

Une **enquête parcellaire** présentant les emprises réelles nécessaires au projet sera réalisée.

L'indemnisation du bâti et/ou des biens fonciers qui se trouveraient inclus dans les emprises définitives, résultera dans la plupart des cas d'un accord amiable. Les indemnisations proposées couvriront l'intégralité du préjudice. L'estimation de la valeur des biens sera effectuée par les services fiscaux du Gard et de l'Hérault. En cas de désaccord, la procédure d'expropriation sera alors mise en œuvre dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation.

Par ailleurs, des mesures de **réduction des nuisances sonores** seront mises en œuvre pour limiter les effets sur le cadre de vie des riverains (voir plus loin paragraphe "bruit").

Des mesures vis-à-vis du développement urbain

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet a porté sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

Ainsi, tout projet de développement communal ou aménagement d'infrastructures aura à prendre en considération le contournement de Nîmes et Montpellier.

Il sera également intégré dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) en cours d'élaboration, tout comme il devra l'être au Projet d'Aménagement et de Développement Durable des PLU.



Au sud de Montpellier

Par ailleurs, le contournement de Nîmes et Montpellier fera l'objet **d'un classement sonore de niveau I retranscrit aux PLU** des communes concernées, par la mise en œuvre d'une zone de nuisances acoustiques de 300 mètres de part et d'autre de la voie, conformément au Code de l'environnement. Ainsi, toute construction future à usage d'habitation dans cette zone réglementée devra tenir compte de cette contrainte en réalisant un isolement acoustique minimal des habitations.

La prise en compte des servitudes

Selon le principe d'antériorité, l'ensemble des servitudes établies avant l'acte déclaratif d'utilité publique du projet de contournement de Nîmes et Montpellier sera respecté.

Au droit de l'aéroport de Montpellier Méditerranée, le projet a été calé en concertation avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de façon à tenir compte des projets de développement à long terme de l'aéroport.

Le rétablissement des voies de communication et des réseaux

L'ensemble des réseaux interceptés par le projet (voiries, voies ferrées, canaux BRL, gazoducs, électricité, télécoms, irrigation, etc.) fera l'objet de conventions de rétablissements avec leurs gestionnaires.

Les routes et voies ferrées franchies seront rétablies dans les règles de l'art et avec des méthodes et des dispositions constructives adaptées au réseau et aux sites concernés :

- les voies ferrées, autoroutes, routes nationales et routes départementales seront en général rétablies sur place, en tenant compte des évolutions attendues de ces infrastructures,
- pour les voies communales ou chemins agricoles, des solutions seront recherchées au cas par cas en relation étroite avec les communes, les partenaires agricoles (localisation, gabarit...) et les riverains.

Concernant les autres réseaux, les principales dispositions consistent à rétablir l'ensemble des réseaux linéaires traversés par la ligne nouvelle dans les règles de l'art et avec des méthodes et des dispositions constructives adaptées au réseau et aux sites concernés.



Rétablissement des réseaux d'irrigation durant les travaux



Superposition d'infrastructures routières à l'est de Montpellier

