

CONTOURNEMENT

QUEST

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

DE NÎMES



CONCERTATION

27 FÉVRIER

> 7 AVRIL

2017

Informez-vous et donnez votre avis

www.contournement-ouest-nimes.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE



UN PROJET MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

LA RN106, UN AXE STRUCTURANT À RÉAMÉNER, EN LIAISON AVEC L'A9

La RN106 relie les Cévennes depuis le sud lozérien au couloir languedocien. Elle prend une importance particulière en raccordant le pôle industriel alésien aux axes de transports rapides de l'arc méditerranéen. C'est pourquoi, elle a déjà été aménagée à 2x2 voies avec statut de route express entre Alès et La Calmette, sur 28 kilomètres. Au-delà, jusqu'à l'entrée nord de Nîmes, la route nationale alterne des créneaux à 2x2 voies et à 3 voies. Des aménagements sont prévus pour avoir à terme une infrastructure à 2x2 voies jusqu'à l'entrée Nord de Nîmes. Plus au sud, l'itinéraire actuel de la RN106 s'inscrit directement dans la ville, constituant 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 giratoire de la sortie A9 de Nîmes Ouest. Ce secteur a déjà fait l'objet d'aménagements partiels de requalification, notamment en termes de protections sonores et de sécurisation des carrefours (Paratonnerre, La Cigale, Kennedy).



28 000 à 35 000 véhicules par jour sur la RN106 actuelle

La RN 106 accueille à la fois les trafics de transit, d'échange et local, répondant à plusieurs fonctions : desserte d'un large territoire, accès à l'agglomération nîmoise et déplacement dans la zone urbaine dense. Elle supporte donc jusqu'à 45 000 véhicules par jour sur sa partie la plus chargée, sans être dimensionnée en conséquence. S'ensuivent des ralentissements et des congestions pour les usagers et des nuisances pour les riverains.

Sur un territoire attractif, aussi bien pour les populations que pour les activités économiques, on entrevoit une augmentation de ces fréquentations dans les années à venir. Il devient désormais prioritaire de prévoir un nouvel aménagement pour offrir de nouvelles alternatives de déplacement de transit et d'échanges : le Contournement Ouest de Nîmes.

DE FORTS ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT POUR L'OUEST DE NÎMES MÉTROPOLE

Sur l'Ouest de l'agglomération, de nombreux projets d'infrastructures ou d'aménagement urbains sont programmés. Le Contournement Ouest de Nîmes est un catalyseur indispensable pour accompagner les mutations démographiques ou économiques et assurer les conditions d'un développement durable de ce secteur.

Plusieurs projets structurants sont portés par les différentes collectivités territoriales :

- > Des grandes infrastructures : Déviation Nord de Nîmes, contournement ferroviaire, réaménagement de la RD40, voie verte...
- > 2 pôles d'échanges, des parkings-relais, la ligne T2 du tram'bus d'Ouest en Est...
- > Des projets urbains (Porte Nord et Porte Ouest) ou de requalification urbaine (Valdegour, Pissevin).
- > Des projets économiques : modernisation de la ZI Saint-Cézaire, extension de la carrière de Caveirac, ferme photovoltaïque de Caveirac...

Ces projets, sans dépendre totalement de l'aménagement du Contournement Ouest, seront largement favorisés ou facilités par son existence.



Tram'bus de Nîmes Métropole : 1 ligne en service, une 2^e ligne en étude

Le projet de contournement Ouest de Nîmes va permettre de mieux relier la RN106 à l'autoroute A9, en s'affranchissant des contraintes urbaines.

2 ENJEUX FORTS

- > Raccorder le Pays Cévenol à l'arc autoroutier méditerranéen.
- > Contribuer au développement de l'ouest de l'agglomération nîmoise.



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

UN ENVIRONNEMENT À PRÉSERVER

Le projet est implanté dans un secteur périurbain, sur l'Ouest de Nîmes et sur 2 communes limitrophes : Milhaud et Caveirac.

Le territoire du futur Contournement Ouest de Nîmes jouxte des parcs d'activités, des zones résidentielles, des espaces agricoles et naturels et des friches. Ainsi, le projet traverse une zone de garrigue, riche en matière de biodiversité, aux franges de l'urbanisation actuelle ou prochaine.

Cet espace est aussi irrigué par de nombreux ruisseaux, sensibles aux phénomènes météorologiques dits « épisodes cévenols », qui se traduisent par des risques forts de débordements voire de crues violentes.

Dans sa définition, c'est donc l'ensemble de ce territoire multiple que le projet prend en considération. Tous les tissus urbains et naturels impactés, présents et futurs, ont été et seront étudiés et intégrés dans la réflexion de son dimensionnement, au même titre que les enjeux économiques et sociaux.

L'objectif premier des études techniques est de limiter en amont (démarche ERC Éviter Réduire Compenser) les impacts sur les milieux naturels ou urbains par des mesures d'évitement ou de réduction, et si nécessaire de prévoir des mesures de compensation. Par exemple, un tracé des variantes peut être modifié pour éviter des zones riches en faune et flore ou pour s'éloigner des zones d'habitat.



Un projet conçu en respect de l'environnement et des garrigues nîmoises.

3 OBJECTIFS

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ROUTIERS EN FIABILISANT LES TEMPS DE PARCOURS

- > Sur le nouvel axe vers et depuis l'A9.
- > Sur les voiries locales rendues à leur usage.

MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS TOUTS MODES SUR LE TERRITOIRE

- > Améliorer la lisibilité des itinéraires.
- > Favoriser l'intermodalité.

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

- > Des riverains de l'actuelle RN106.
- > Des usagers par l'amélioration des entrées de ville.
- > Des habitants des futurs quartiers en créant des dessertes adaptées.



PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Depuis la route d'Alès, au droit du Camp des Garrigues, le Contournement Ouest de Nîmes franchit la route d'Anduze et la voie ferrée Nîmes Alès, puis emprunte un tracé en frange des communes de Nîmes et de Caveirac pour rejoindre la route de Sauve, puis celle de Sommières et enfin l'A9 sur la commune de Milhaud.

▷ Une nouvelle route de 12 km

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes consiste en la construction d'une infrastructure nouvelle d'un linéaire d'environ 12 km assurant la déviation par l'ouest de l'agglomération nîmoise, de la RN106 entre le nord de Nîmes, et l'A9 au sud.

L'actuelle RN106 sera alors déclassée en voirie locale.

▷ 4 points d'échanges

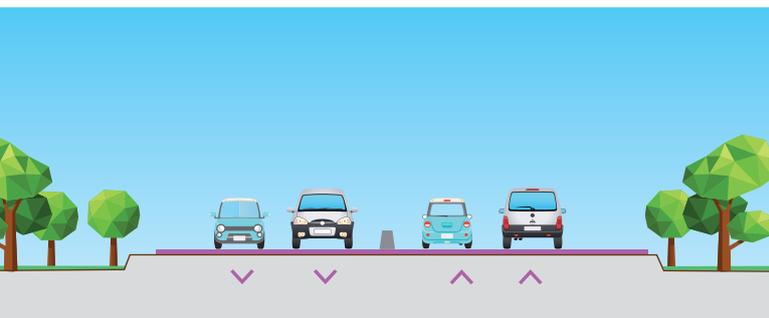
- > la RN106 au nord de Nîmes (échangeur assurant également les possibilités de liaison vers le projet de déviation Nord prévu par le Conseil départemental du Gard),
- > la RD999 (route de Sauve),
- > la RD40 (route de Sommières),
- > l'A9 (nouvel échangeur situé sur la commune de Milhaud).

▷ Caractéristiques envisagées

- > 2x2 voies,
- > vitesse de référence à 110 km/h.

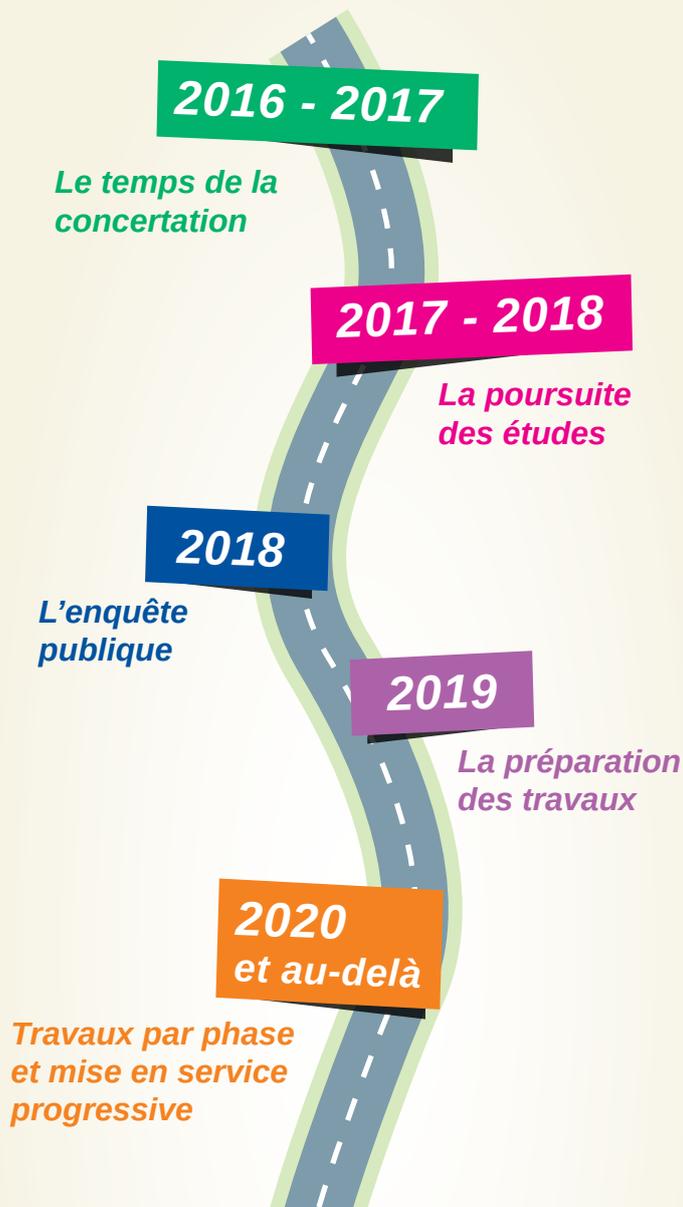
Le Contournement Ouest de Nîmes est compatible avec un barreau complémentaire vers la RN113, dont les études et travaux pourraient être concomitants.

▷ Profil : 2x2 voies



La route présente un profil classique de voie express, avec deux chaussées de 2 voies par sens, un séparateur ou un terre-plein central et de chaque côté, des accotements revêtus. Un système de collecte des eaux et selon le cas, des protections phoniques (merlons, murs antibruit) complètent le profil (non dessinés sur ce schéma simplifié).

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNELS

160 à 180 M€

Financement 2015 / 2020 : 10 M€

Une première tranche de financement de 10 M€ a été inscrite dans le Contrat de Plan Etat Région signé le 20 juillet 2015, selon la répartition suivante :

> Etat

5 M€

> Région Occitanie

1,67 M€

> Département du Gard

1,67 M€

> Pôle Métropolitain
Nîmes Alès

1,67 M€

SOU MIS À LA CONCERTATION

VARIANTES DE TRACÉS ET D'ÉCHANGEURS

▷ **Un tracé découpé en 4 segments**

Le projet est divisé en 4 segments. Dans chaque segment, 1 ou 2 options 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 multicritères est établie permettant de proposer le tracé optimal.

Les résultats de ces comparaisons sont présentés dans le dossier de concertation et en réunion publique. Tous les documents sont disponibles sur : www.contournement-ouest-nimes.fr

SEGMENT 4

De la RD907 à la RN106 actuelle

2 variantes de tracé possibles

- > À l'Ouest, un tracé direct, près de l'école de Chasse.
- > À l'Est, un tracé en courbe proche de la RD907.

Pour le franchissement de la RD907 et de la voie ferrée, un seul point de passage est possible.

2 localisations de raccordement sur la RN106 selon la variante de tracé avec une compatibilité avec la Déviation Nord de Nîmes à assurer impérativement.

▷ **avec 4 échangeurs :**

- > Raccordement à la RN 106 au nord de Nîmes
- > Échanges avec RD999 Route de Sauve)
- > Échanges avec RD40 (Route de Sommières)
- > Raccordement à l'A9 à Milhaud



SEGMENT 3

Entre le chemin des Dixmes et la RD907

2 variantes de tracé possibles

- > Le tracé à l'Ouest du Mas de Provence, est plus long mais plus éloigné des maisons des Hauts de Nîmes.
- > Il existe un tracé plus court par l'Est du Mas de Provence.

2 localisations d'échanges avec la route de Sauve (RD 999) selon la variante de tracé.

SEGMENT 2

Entre le chemin de Canteperdrix et le chemin des Dixmes

2 variantes de tracé possibles

- > Un tracé par l'Ouest de la carrière est plus long et plus près du village de Caveirac. Il n'est pas compatible avec le projet de ferme photovoltaïque.
- > Un tracé à l'Est de la carrière plus près de la future zone d'urbanisation de Nîmes est nettement plus court et plus direct, il morcelle moins le territoire de Caveirac.

3 possibilités d'échanges avec la route de Sommières

- > **Soit au droit de la RD40** (échangeurs E2 Est ou E2 Ouest), l'échangeur devra être dénivélé et sera géométriquement complexe pour assurer la transparence hydraulique.
- > **Soit plus au sud**, avec un raccordement sur un giratoire existant réaménagé et par une voie nouvelle à créer entre le futur échangeur et la RD40.

SEGMENT 1

De l'autoroute jusqu'au péage de sortie

Un seul tracé est possible du fait des normes géométriques autoroutières (distance entre échangeurs, présence d'un ouvrage de franchissement de la voie ferrée, courbe de l'autoroute...).

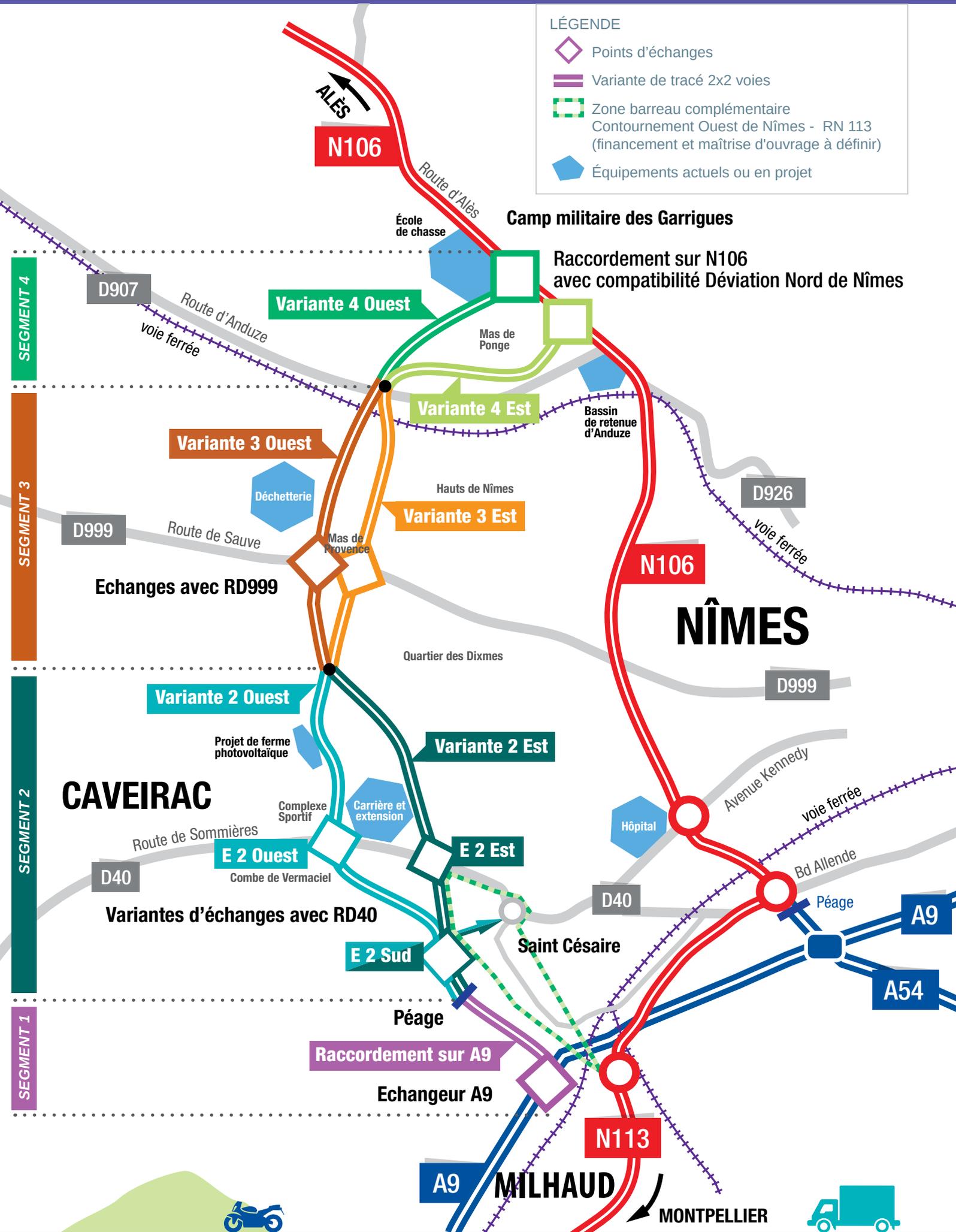
Un échangeur avec l'A9

- > Fortes contraintes géométriques et normes autoroutières (distances indispensables entre échangeurs autoroutiers).
- > Échangeur complet permettant de rejoindre toutes les directions (vers Montpellier, Avignon ou Marseille).



LÉGENDE

- ◇ Points d'échanges
- ▬ Variante de tracé 2x2 voies
- ▭ Zone barreau complémentaire
Contournement Ouest de Nîmes - RN 113
(financement et maîtrise d'ouvrage à définir)
- ▭ Équipements actuels ou en projet



UNE RÉPONSE AUX PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

UNE ROUTE BIEN INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le Contournement Ouest de Nîmes est une nouvelle infrastructure. Une attention particulière est apportée à la réduction des impacts environnementaux.



▷ Garantir le fonctionnement hydraulique des espaces traversés

Le projet garantit nécessairement la transparence hydraulique des espaces traversés, en préservant des zones d'expansion naturelle des crues et en veillant à ne pas aggraver les risques d'inondations. Il s'agit de respecter le cycle de l'eau. Fossés étanches dans les zones sensibles, bassins de confinement des pollutions accidentelles, traitement des eaux avant rejet en milieu naturel... autant de mesures qui viendront protéger le périmètre rapproché des captages en eau potable et la préservation des cours d'eau.

▷ Protéger la faune et la flore

Le projet insiste sur la préservation des espaces naturels et de la végétation remarquables, et la restauration de milieux naturels dans les secteurs dégradés. Afin de réduire les impacts au minimum, le tracé évitera les zones à fort enjeu environnemental. Des clôtures pourraient être posées le long de la voie dans les secteurs sensibles. Des passages pour la faune sous la route pourraient être aménagés. Les délaissés pourront être également valorisés sur les plans écologique et paysager.

▷ Bien s'intégrer dans les paysages

Les talus seront adoucis pour améliorer l'insertion dans le site. Un équilibre entre les remblais et les déblais sera recherché. Des modelages paysagers réutiliseront les matériaux excédentaires. Le projet pourra comprendre également le traitement des formes des talus rocheux, un programme de reboisement et un traitement architectural des ouvrages d'art et des équipements routiers, selon le besoin.

UN CADRE DE VIE PRÉSERVÉ POUR LES HABITANTS

Le projet prendra en compte la protection acoustique des riverains, selon la réglementation en vigueur, avec la mise en place de buttes de terre ou de mur antibruit le long du tracé dans tous les secteurs bâtis exposés. Un traitement architectural et paysager (plantations d'accompagnement, modelage du terrain) sera aussi réalisé. Les accès et les chemins, les voies communales, les chemins DFCI (Défense de la Forêt Contre les Incendies), les sentiers de randonnées... seront maintenus ou reconstitués. Avec la mise en service du Contournement Ouest de Nîmes, une requalification de l'actuelle RN106 (boulevard Ouest) pourra être mise en œuvre, en faveur des transports collectifs et des modes actifs (marche, vélo...).

UNE MEILLEURE ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

Le Contournement Ouest de Nîmes va contribuer à l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble du secteur, en diminuant notamment la saturation routière dans la ville centre 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'urbanisation de Nîmes et Caveirac...). Il permettra de mieux organiser les entrées d'agglomération et de desservir les pôles et équipements, en favorisant notamment l'intermodalité (Centre Hospitalier Universitaire, pôles d'échanges, liaison vers ligne T2 de tram'bus Diagonal...).



Les encombrements de circulation dans le centre de Nîmes, sur le Boulevard Ouest et même à travers Milhaud seront diminués. Cette fluidité retrouvée permettra un gain de temps pour les usagers, notamment sur certains trajets quotidiens parmi les plus couramment empruntés.

REPÈRES

- > 18 000 à 33 000 véhicules par jour à l'horizon 2035.
- > 25 à 30 % de réduction de trafic sur l'actuelle RN106 dans Nîmes.



