

CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

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



DOSSIER

D'INFORMATION

DU PUBLIC

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE



P3

INTRODUCTION

P4

LE PROJET ENVISAGÉ

- > LES GRANDES LIGNES
- > LE PORTEUR DU PROJET
- > COÛT ET FINANCEMENT
- > LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



P6

LE CONTEXTE LOCAL

- > **LE FONCTIONNEMENT DES DÉPLACEMENTS**
 - > La RN106 aujourd'hui
 - > Le fonctionnement routier de Nîmes et le DVA
- > **SYNTHÈSE DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT**
 - > Topographie : une zone de piémont
 - > Hydrologie : de nombreux ruisseaux
 - > Fonctionnement : un régime intermittent et des crues rapides
 - > Milieu naturel : une biodiversité largement préservée
 - > Le risque d'inondation, présent dans toutes les mémoires
 - > Paysages : un espace périurbain au cœur de la garrigue
- > **INTERACTIONS AVEC LES AUTRES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES**
 - > Infrastructures et transports
 - > Aménagements urbains et habitat
 - > Économie

P14

UN PROJET QUI RÉPOND AUX ATTENTES DU TERRITOIRE

- > **LES GRANDES LIGNES**
- > **LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX**
- > **UNE ROUTE BIEN INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT**
 - > Ne pas perturber le fonctionnement hydraulique des espaces traversés
 - > Préserver le cadre de vie des habitants
 - > Protéger la faune et la flore
 - > Bien s'intégrer dans les paysages

P18

CALENDRIER GÉNÉRAL ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

- > **CALENDRIER PRÉVISIONNEL**
- > **ORGANISATION PRÉVISIONNELLE DE LA CONCERTATION**
 - > La concertation institutionnelle avec les acteurs publics et locaux
 - > La concertation avec le public
 - > Le recueil des avis

Bureaux d'études : Groupement Sitetudes - Cereg Ingénierie - Siam Ingénierie - Arcadi - Stratis • Cerema

Illustrations : Sitetudes - Cereg Ingénierie - Arcadi - Stratis - Entre Ciel Terre et Mer - DDTM30 - Setec - Naturalia
Nîmes Métropole - DREAL Occitanie



INTRODUCTION

→ Les articles 121-1 et suivants du Code de l'Environnement imposent à tout projet d'aménagement ou d'équipement estimé entre 150 et 300 millions d'euros d'être rendu public, par le biais d'une publication presse et d'un document d'information mis à disposition du public.

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes entre dans ce cadre, avec une longueur inférieure à 20 km et un coût prévisionnel supérieur à 150 millions d'euros toutes taxes comprises, mais inférieur à 300 millions d'euros toutes taxes comprises.

Le présent document est donc destiné à satisfaire cette obligation réglementaire. Il est conçu pour l'information du public sur un nouveau projet d'infrastructure routière.

Il décrit le contexte géographique, fonctionnel et institutionnel dans lequel le projet va être appelé à se préciser puis se construire. Il présente ses objectifs et ses principales caractéristiques, les enjeux environnementaux, le coût estimatif et les modalités de concertation publique envisagées.

Ce document doit également faire état de la décision du Maître d'Ouvrage de saisir, ou pas, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public).

Pour ce projet, la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Maître d'Ouvrage central, et la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL Occitanie), Maître d'Ouvrage local, n'envisagent pas de saisir la Commission Nationale du Débat Public, conformément à l'article L121-8 du code de l'environnement.

Dans le cas présent, la CNDP n'est donc pas saisie par le Maître d'Ouvrage, car il prévoit toutes les opérations de concertation propres à permettre la bonne prise en considération des avis du public.



Pour ce projet, le Maître d'Ouvrage n'envisage pas de saisir la Commission Nationale du Débat Public.

Modalités de saisine de la CNDP

La CNDP (Commission Nationale du Débat Public), autorité administrative indépendante, veille au respect de la participation du public dans le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt majeur. La CNDP peut être saisie par dix parlementaires, par un conseil régional, départemental ou municipal, par un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace et territorialement concerné. Une association agréée de protection de l'environnement exerçant son activité sur l'ensemble du territoire national peut également saisir la CNDP.

Cette saisine doit intervenir dans un délai de deux mois à compter de la date de la présente publication et, dans le cas présent, peut aboutir à trois types de décision de la part de la CNDP :

- > l'organisation d'un débat public,
- > la nomination d'un garant pour superviser la concertation,
- > la validation des modalités de concertation proposées par le Maître d'Ouvrage.

AVIS D'INFORMATION DE LA CNDP

Le coût du projet s'inscrivant dans les seuils de saisine facultative de la CNDP, une information du public fait l'objet d'un avis dans un journal local et un journal national, précisant :

- > les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet.
- > la décision de ne pas saisir la CNDP.
- > les modalités envisagées de concertation.
- > les lieux où le public peut consulter le dossier d'information.



1 LE PROJET ENVISAGÉ

LES GRANDES LIGNES

→ Le projet consiste à réaliser une nouvelle voie à l'Ouest de l'agglomération nîmoise qui connectera la Route d'Alès (RN106 au nord de Nîmes) à l'autoroute A9 par un échangeur à créer sur la commune de Milhaud.

Cette nouvelle voie, de 12 km environ, permettra des échanges avec les RD 999 (Route de Sauve) et la RD 40 (Route de Sommières).

Elle rendra possible la réhabilitation de l'actuelle RN106 qui est située dans une zone fortement urbanisée. Cet axe qui subit de forts trafics sera rendu à un usage plus adapté par une circulation plus apaisée.

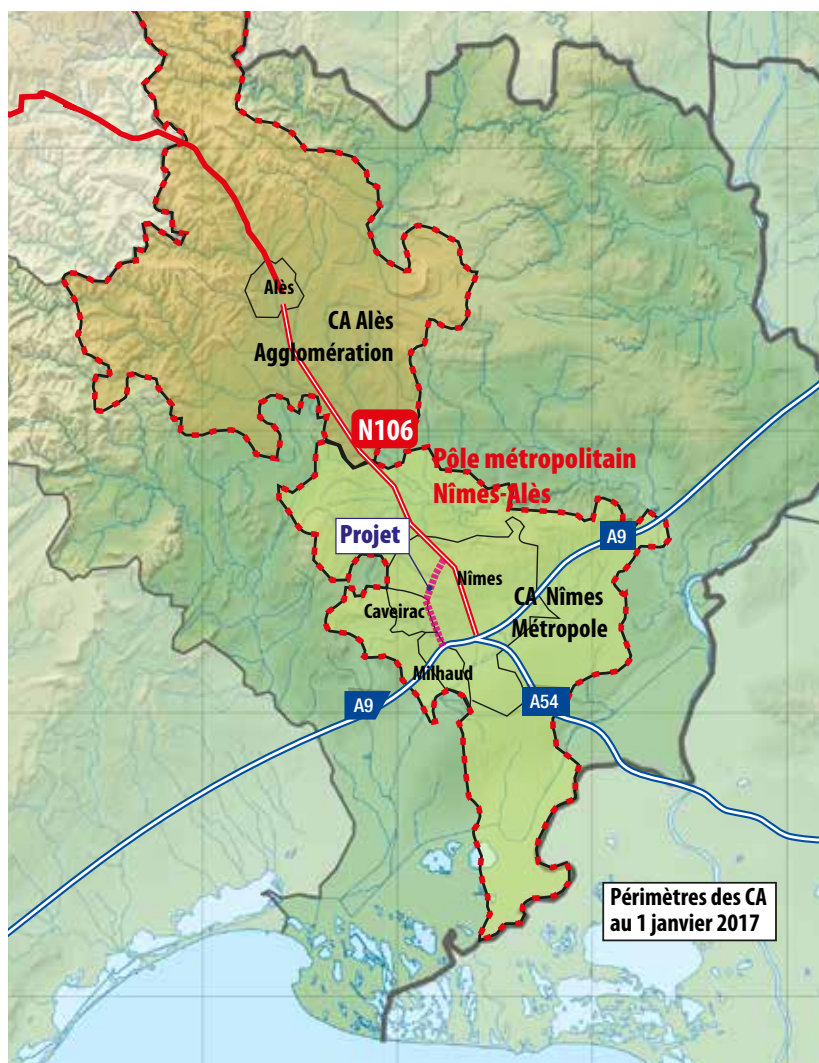
LE PORTEUR DU PROJET

L'État – Direction des Infrastructures de Transport – est le maître d'ouvrage du projet de Contournement Ouest de Nîmes. Il est représenté localement par la Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement -DREAL Occitanie.

Ce projet de l'État représente une vision partagée par les collectivités territoriales de l'aménagement du territoire. Il a été inscrit :

- > Dans le SCoT (schéma de cohérence territoriale) Sud Gard en 2006.
- > Dans le PDU (plan de déplacements urbains) de Nîmes Métropole en 2006.

Plan de situation du projet



COÛT ET FINANCEMENT

En l'état des études, l'estimation du projet est comprise entre 160 et 180 millions d'euros (variables selon les options de tracé et d'aménagement).

Le protocole d'accord du contrat de plan État-Région, signé par le premier ministre le 22 décembre 2014, prévoit la réalisation des études de cet aménagement jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique et des autorisations nécessaires aux acquisitions foncières et au commencement des travaux.

Un premier financement de 10 M€ a été inscrit.

La participation de l'État est de 50 % comme celle des collectivités territoriales pour cette première tranche.

Coût total estimé

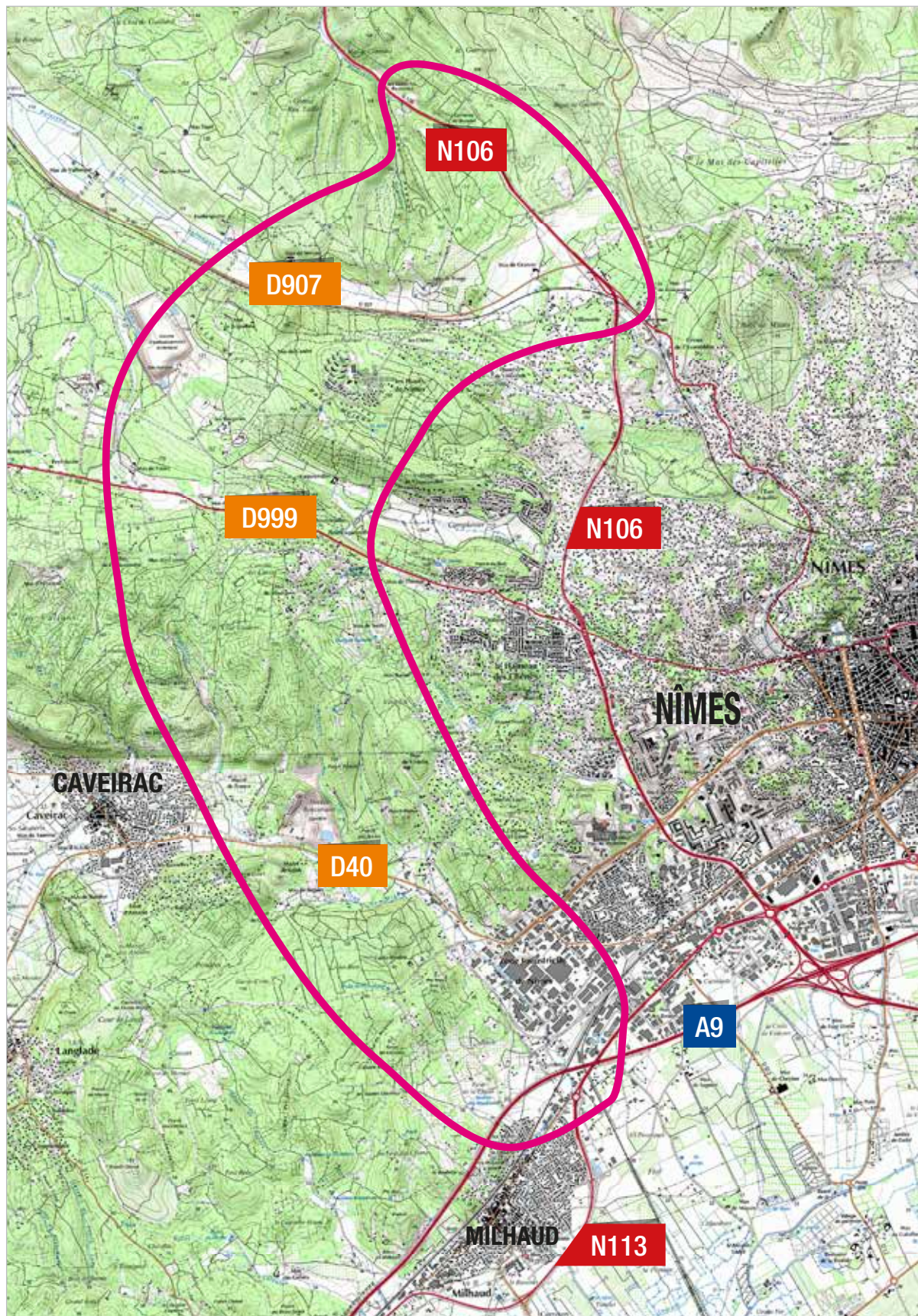
**160 à
180 M€**

LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le projet est implanté sur l'ouest de la commune de Nîmes et sur deux communes limitrophes, Milhaud et Caveirac. Cette échelle locale est celle des territoires directement impliqués dans la concertation à mener, dans la mesure où c'est à ce

niveau que se mesureront le plus les impacts (favorables ou non) et que seront vécues les nuisances éventuelles (acquisitions foncières, gênes durant les travaux...).

Périmètre d'étude du Contournement Ouest de Nîmes



2 LE CONTEXTE LOCAL

LE FONCTIONNEMENT DES DÉPLACEMENTS

La RN106 aujourd'hui

La RN106 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 génère des dysfonctionnements et des nuisances. Dans ce contexte, la route nationale a été aménagée à 2x2 voies avec statut de route express entre Alès et La Calmette au nord de Nîmes, ainsi 28 kilomètres de 2x2 voies sont en service. Au sud de La Calmette jusqu'à l'entrée nord de la commune de Nîmes (carrefour RD907), la route nationale est actuellement aménagée avec des créneaux à 2x2 voies et à 3 voies. Certains aménagements y sont en cours ou prévus. Plus au sud, depuis le carrefour RD907, 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 nuisances sonores.

Le projet de contournement Ouest de l'agglomération Nîmoise consiste en un aménagement de la RN106 permettant de la relier à l'autoroute A9, en s'affranchissant des contraintes urbaines.



Croisement N106-Avenue Kennedy

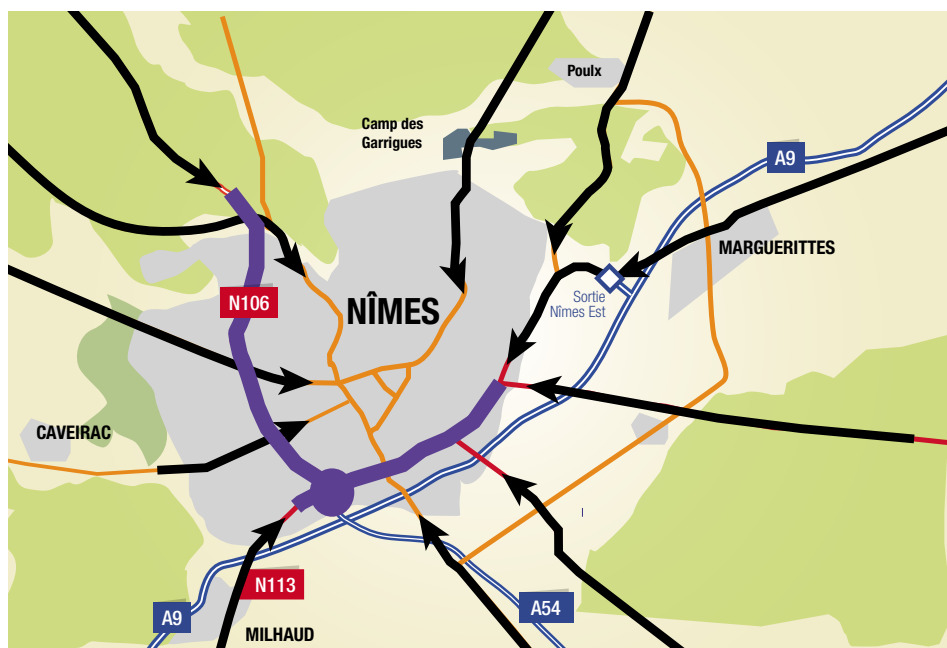
Le fonctionnement routier de Nîmes et le DVA

Pas moins de 10 voies principales convergent vers Nîmes. En l'absence de contournement, de nombreux trafics d'échange ou de transit doivent passer par le centre-ville. Les entrées de ville sont congestionnées.

Le boulevard Allende (ex RN113) fait office de contournement sud. La RN 106 constitue le boulevard Ouest où se mêlent tous les trafics. Ces deux voiries sont saturées sur de larges plages horaires

10 routes à grande circulation convergent vers Nîmes

→ **Le réseau structurant est saturé**



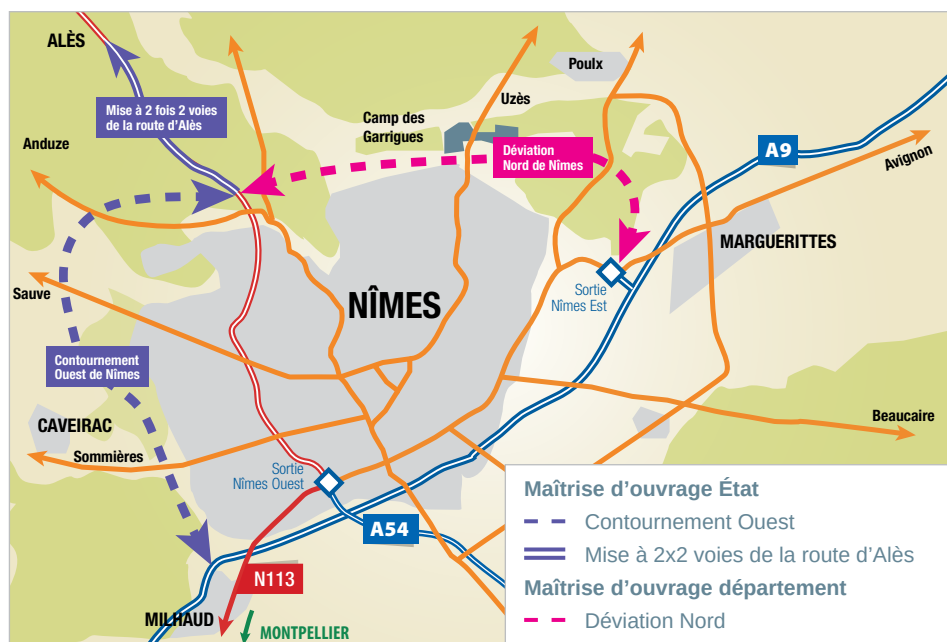
L'essentiel du dossier de voirie d'agglomération

→ **Approuvé par décision ministérielle juillet 1999**

Pour faire face à cette situation et permettre le développement des transports en commun en centre-ville, le dossier de voirie de l'agglomération pose le principe de compléter le contournement de Nîmes par l'ouest et par le nord et préconise, dès 1999, la réalisation de trois infrastructures routières majeures en répartissant les maîtrises d'ouvrage :

- > La mise à deux fois deux voies de la RN106 au nord de Nîmes pour achever le tronçon déjà réalisé entre Alès et La Calmette – portée par l'État ;
- > La réalisation d'un Contournement Ouest de Nîmes se connectant directement sur l'A9 en un nouvel échangeur à Milhaud – portée par l'État ;
- > L'aménagement d'une déviation nord de Nîmes pour relier la route d'Alès à la route d'Avignon au droit de l'échangeur Nîmes Est – portée par le Département du Gard ;
- > La première opération a été déclarée d'utilité publique en 1999 ; des segments de la voie ont été réalisés et des aménagements sont programmés.

La déviation nord de Nîmes, sous maîtrise d'ouvrage du Département, en est au stade de préparation de l'enquête publique. Le Contournement Ouest de Nîmes est l'objet du présent dossier. L'opportunité de l'opération est confirmée et les procédures et études sont engagées.



SYNTHÈSE DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

Topographie : une zone de piémont

→ Le projet de Contournement Ouest de Nîmes traverse essentiellement le secteur des garrigues nîmoises constituées par un ensemble de collines et de plateaux calcaires d'altitude variant entre 150 et 250 mètres. La partie Nord du fuseau d'étude s'inscrit sur la zone de plateau de garrigues tandis que la partie Sud s'inscrit dans la plaine du Vistre.

Sur la zone de plateau des garrigues, les massifs sont entaillés par des « cadereaux », et des « combes ». Ces reliefs marqués constitueront des contraintes en termes d'aménagement et de terrassement.

Hydrologie : de nombreux ruisseaux



- Le secteur d'étude s'inscrit sur deux bassins versants :
- > En minorité dans le bassin hydrogéologique du Gardon ;
 - > Majoritairement (90-95 % de la zone d'emprise) dans l'unité hydrogéologique du Vistre.

La zone d'emprise du projet intercepte :

Au nord, bassin du Gardon

- > Le ruisseau Pierrau qui se jette dans le ruisseau de Braune, affluent du Gardon.
- > Le ruisseau de Goutajon et ses affluents eux-mêmes, affluents de la Braune.
- > Le Valat des Lauzières, affluent du ruisseau de Pierrau.

Vers le sud, bassin du Vistre

- > Le ruisseau La Rianse qui devient le ruisseau de la Pondre qui rejoint le ruisseau du Grand Courant, affluent rive gauche du Vistre.
- > Le ruisseau des Jas, affluent rive gauche du ruisseau La Pondre.
- > Les affluents du Vistre de la fontaine au niveau du Mas de Granon et du golf de Vaqueyrolles (Cadereaux d'Alès et de Camplanier).

↪ L'ensemble de ces cours d'eau sont identifiés comme des cours d'eau avérés au titre de la loi sur l'eau.

Fonctionnement : un régime intermittent et des crues rapides

→ La zone d'étude est sujette à différents types de phénomènes hydrologiques potentiellement générateurs de crues importantes.

Les crues rapides, souvent à caractère torrentiel, se produisent à la suite de précipitations intenses, courtes et le plus souvent localisées sur de petits bassins versants. L'eau peut monter de plusieurs mètres en quelques heures. C'est l'épisode cévenol. La rapidité de montée des eaux explique la grande dangerosité de ces crues.

Milieu naturel : une biodiversité largement préservée



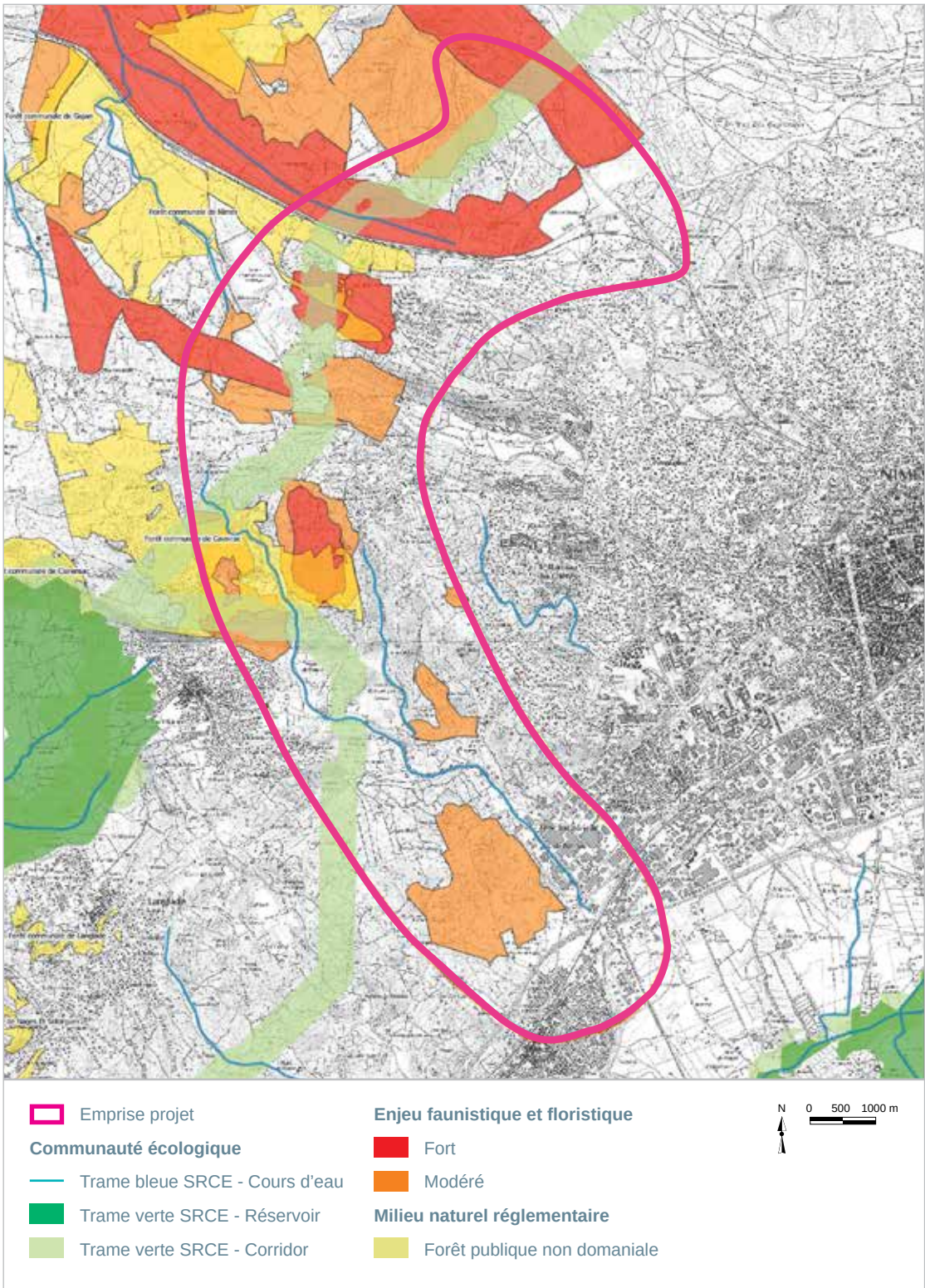
→ La zone d'étude du Contournement Ouest de Nîmes s'inscrit hors de l'emprise de sites Natura 2000. Elle intercepte les forêts publiques non domaniales relevant du régime forestier : la « forêt communale de Nîmes » et la « forêt communale de Caveirac ». Ces forêts sont dominées par des boisements de chênes verts et présentent des superficies respectives de 3,2 km² et 6,3 km².

Elle intercepte l'emprise de la ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type II n°3022-0000 dénommée « Plateau Saint Nicolas » : dans la partie Nord du fuseau entre la RN 106 et la RD 907. Cette ZNIEFF présente une diversité biologique des milieux pour les chiroptères, lépidoptères, odonates, oiseaux, poissons, écrevisses, reptiles.

↪ Plusieurs enjeux écologiques réglementaires sont identifiés au droit du fuseau d'étude : forêt communale, espaces naturels sensibles, réservoirs et corridors du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique), espèces faunistiques et habitats naturels à enjeu local de conservation fort à modéré.



Synthèse des enjeux écologiques

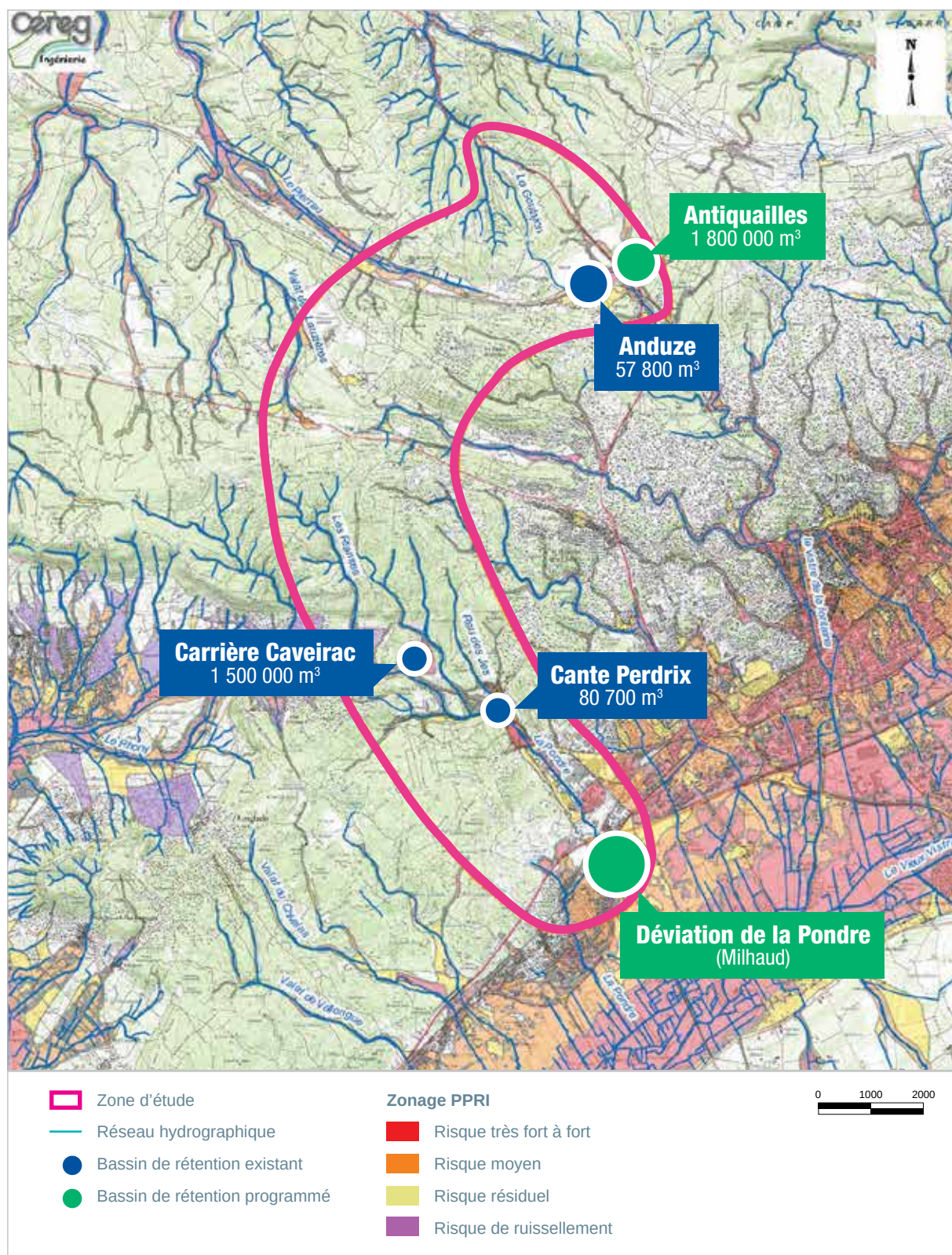


Groupement : Cereg Ingénierie - Sitetudes - Siam Ingénierie - Arcadi - Stratis



Le risque d'inondation, présent dans toutes les mémoires

L'agglomération nîmoise est extrêmement sensible aux risques d'inondation. Les événements catastrophiques du 3 octobre 1988 et plus récemment les crues violentes de 2005 et 2014 sont dans les mémoires.



Cela se traduit par la définition des PPRI (plan de prévention du risque d'inondation) et par des programmes d'actions et de prévention des inondations (PAPI). Ils permettent sur le terrain la réalisation ou la prévision d'importants ouvrages destinés à réguler les crues violentes. Certains de ces aménagements sont situés dans la zone d'étude.



Paysages : un espace périurbain au cœur de la garrigue

La zone d'étude du Contournement Ouest se situe essentiellement dans la zone de la garrigue nîmoise.

La garrigue

Les reliefs calcaires, incapables de retenir l'eau, portent la garrigue proprement dite, formation végétale méditerranéenne adaptée à la sécheresse et qui a donné son nom à



l'ensemble du territoire qui y est lié. Autrefois beaucoup plus ouverte et rêpeuse du fait du pâturage intense, la garrigue offre aujourd'hui souvent un visage boisé, à base de chênes verts et chênes pubescents dans les situations les plus favorables, et de chênes kermès bas et impénétrables dans les années qui suivent le passage d'un incendie. Ainsi, dans la garrigue du secteur d'étude dominant de vastes étendues de chênes verts et de pins d'Alep.

Une zone périurbaine



Situé dans un contexte urbain, le massif des garrigues subit des pressions d'urbanisation importantes. Certaines garrigues habitées présentent des paysages de qualité, reconnus et préservés, alors que d'autres secteurs du massif se

retrouvent fragilisés par la multiplication de constructions et de projets d'urbanisation et d'infrastructures.

La garrigue habitée nîmoise

La ville s'est agrandie sur les pentes de garrigue et offre aujourd'hui un paysage habité de quartiers résidentiels remarquable, fait de reliefs, d'arbres et de murs en pierre. Un patrimoine vernaculaire de pierre sèche innombrable y est encore présent, le plus souvent à l'état de ruine. Les pentes urbanisées composent toutefois aujourd'hui une vaste périphérie résidentielle, avec des valats autour du passage de l'eau et des accès et parcours peu hiérarchisés et labyrinthiques. Le site d'étude est à la marge du secteur des garrigues habitées.



Les villages et quartiers périphériques

L'urbanisation se fait traditionnellement sur les terres incultes en marge des garrigues. Il se dégage ainsi des massifs peu habités et seulement ponctués de mas installés au milieu de leurs terres. La présence du camp militaire des Garrigues a empêché toute urbanisation au nord de Nîmes.

La zone commerciale et industrielle

Parmi l'urbanisation récente de la périphérie, une zone industrielle et commerciale importante a pris place dans le sud-ouest de Nîmes, notamment avec l'implantation du CHU.

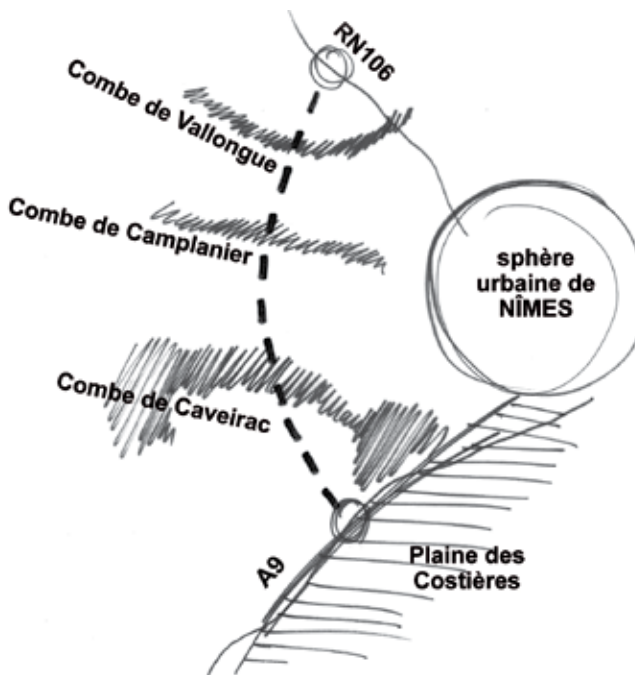
La carrière Devèze Bouzanquet

La carrière est perçue comme une entaille dans le paysage présentant un relief artificialisé

Synthèse

Le site d'étude relie deux axes routiers principaux sur la périphérie ouest de Nîmes, traversant les garrigues nîmoises et la zone industrielle implantée le long de l'A9.

Passant dans un relief collinaire rocailleux complexe, le projet de contournement routier reliant les deux points d'accroche à la RN106 et l'A9 traverse 3 combes, dans lesquelles les principaux ruisseaux et les principales routes trouvent un passage naturel.



Les paysages intimes des combes alternent avec les paysages ouverts des plateaux qui offrent des panoramas sur le ciel, la ville et les horizons lointains.

Les paysages traversés offrent un intérêt certain du fait de :

- > La diversité et les contrastes des ambiances entre les plaines riantes et fertiles et les plateaux secs de garrigue proprement dite, l'ensemble étant imbriqué de façon serrée, à des échelles qui rendent le paysage animé, surprenant et pittoresque.
- > La présence des sites bâtis des villages qui ponctuent le paysage.

Leur évolution sous diverses pressions, essentiellement liées à l'extension de l'agglomération nîmoise :

- > Les villages se transforment, se réhabilitent, et sont en pleine extension.
- > L'inondabilité des fonds de plaines les maintient en terres agricoles.
- > La viticulture se trouve sur les coteaux des terrains drainants et bien exposés.

Très visibles lorsqu'on parcourt les Garrigues, puisqu'ils composent les horizons des plaines, sensibles d'un point de vue patrimonial à la fois pour le bâti, pour le paysage et pour l'environnement, les coteaux des garrigues cristallisent ainsi des enjeux forts pour l'aménagement qualitatif du territoire.

INTERACTIONS AVEC LES AUTRES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES

→ L'espace d'études du Contournement Ouest de Nîmes est concerné par de nombreux projets d'infrastructures ou d'aménagement urbains des collectivités territoriales pour accompagner les mutations démographiques ou économiques et assurer les conditions d'un développement durable.

Des rencontres et échanges avec tous les partenaires concernés ont permis de dresser une cartographie des projets connectés directement et indirectement au Contournement Ouest de Nîmes.

Infrastructures et transports

Un contrat d'axe impliquant le Conseil Régional et le pôle métropolitain Nîmes Alès vise à moderniser et renforcer les dessertes ferroviaires entre Montpellier - Nîmes - Alès. La création du viaduc de Courbessac en est une première étape.

La réalisation du **contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier** en cours de travaux (mise en service prévue fin 2017) contribuera au report modal dans un contexte de croissance forte de la demande de déplacements la plus élevée, à l'Est de la région Occitanie.

Dans la zone d'étude, **deux pôles d'échanges multimodaux** sont envisagés, comprenant une halte ferroviaire, des dessertes en transports en commun et des parkings-relais P+R.

Ils accompagnent notamment des opérations d'aménagements urbains **Porte Ouest de Nîmes et Porte Nord** (à un horizon plus lointain).

Le Département assure la maîtrise d'ouvrage de la **Déviation Nord de Nîmes (DNN)** qui reliera la route d'Alès à celle d'Avignon et à la sortie Nîmes Est de l'A9.

Le Département a également acquis le foncier de l'ancienne voie ferrée Nîmes Sommières pour la transformer en voie verte comme il l'a réalisé sur d'autres tronçons de cette ligne. Enfin, la largeur de la RD40 permet d'envisager l'aménagement de **couloirs réservés aux transports en commun**.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole prévoit la création de la **ligne T2 du tram'bus, d'Est en Ouest**. Ce projet, baptisé « Diagonal » a été soumis à la concertation au début 2016. Dans une première phase, le terminus ouest se ferait à proximité de l'hôpital, ou un parking-relais P+R serait aménagé. Ultérieurement, la ligne serait prolongée jusqu'au pôle d'échanges de St Césaire. La traversée de l'actuelle RN106 est un point technique épineux.

Le projet d'une **liaison routière directe entre la RN113 et la ZI Saint-Césaire** est également envisagé via un barreau RD40-RN 113 dont les études et travaux pourraient être concomitants avec le Contournement Ouest de Nîmes.

Aménagements urbains et habitat

Au nord, Nîmes Métropole planifie un aménagement d'entrée de Ville : **le projet Porte Nord de Nîmes**.

Au Sud, le programme **Porte Ouest de Nîmes** permettra de moderniser la zone industrielle de Saint-Césaire, principale zone d'emplois de Nîmes. Celle-ci souffre en effet d'une accessibilité difficile et d'une conception ancienne, à moderniser pour satisfaire les besoins actuels. Cette opération s'accompagne de la création de logements.

Le long de la RN106 de **grands ensembles de logements** (Valdegour, Pissevin...) sont en cours de requalification dans le cadre de la rénovation urbaine.

D'autres opérations plus modestes sont en cours de réalisation avec l'aménagement des derniers espaces constructibles entre les routes de Sauve et de Sommières.

Économie

Une extension vers l'Est de la **carrière de Caveirac** est prévue. C'est un atout économique local important. Cette carrière est parmi les plus importantes de la région nîmoise. À titre d'information, la carrière de Caveirac produit en moyenne 600 000 tonnes par an de matériaux qui alimentent en grande partie les travaux publics.

Une ferme photovoltaïque de puissance 3,8 MW est aussi en projet, sur un terrain communal de Caveirac, en partie sur l'ancienne décharge. Elle a été lauréate d'un appel d'offres national pour la production d'énergie solaire.

De même, la **Zone industrielle de Saint Césaire** bénéficiera des effets du programme urbain de la Porte Ouest et du pôle multimodal. Un accès plus direct à la RN113 et à l'A9 fait l'objet d'une demande pressante des usagers de la ZI.

LE CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES, UN CATALYSEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DE CES PROJETS CONNEXES

La réalisation de ces projets, sans dépendre totalement de l'aménagement du contournement, sera favorisée ou facilitée par son existence.

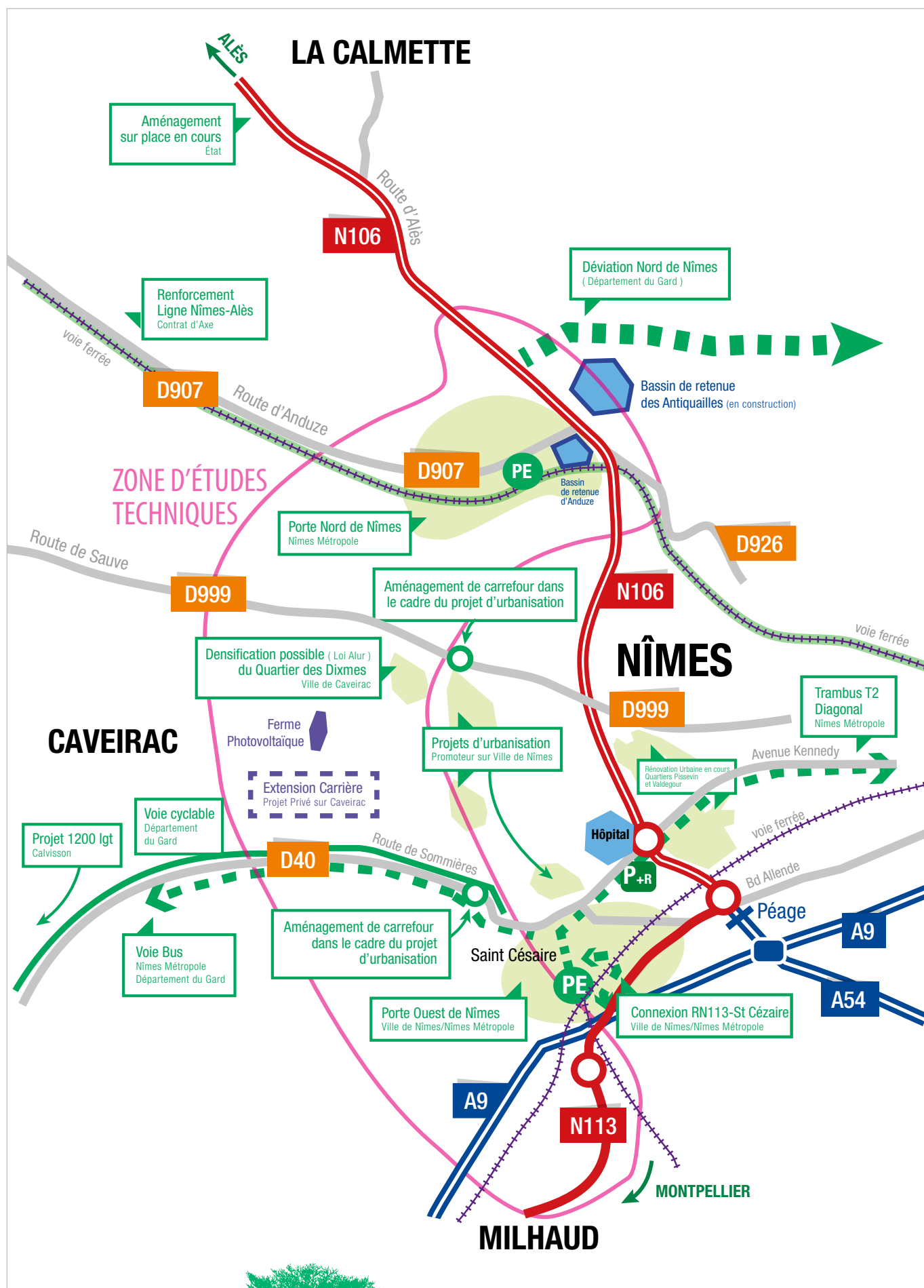
Le projet de contournement ouest s'inscrit donc dans cette dynamique qui justifie encore plus sa programmation.

Tram'bus de NîmesMétropole :
1 ligne en service, 1 extension en fin
de travaux, 2^e ligne en étude

La RN106 dans Nîmes

La modernisation de la zone industrielle de
Saint-Césaire au cœur du projet Porte Ouest

Synthèse des projets à proximité du Contournement Ouest de Nîmes



UN PROJET QUI RÉPOND AUX ATTENTES DU TERRITOIRE

LES GRANDES LIGNES

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.

Quatre points d'échanges sont prévus au niveau de :

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

Les caractéristiques envisagées pour le Contournement Ouest de Nîmes sont les suivantes :

- > 2x2 voies
- > vitesse de référence à 90 ou 110 km/h

Le coût est estimé à ce stade entre **160 et 180 M€** selon les variantes et les choix techniques

LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX



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 TOUS 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.

DES VARIANTES EN COURS D'ÉTUDE À PRÉSENTER À LA CONCERTATION

Le tracé a été divisé en 4 segments offrant, à ce stade pour trois d'entre eux, des alternatives possibles de tracé et d'organisation des échanges.

La faisabilité réelle reste à confirmer par les études techniques en cours et le choix des variantes se fera à l'issue de la concertation selon une analyse multicritère prenant en compte les difficultés techniques des ouvrages, le coût, les impacts sur l'environnement, la compatibilité avec les questions hydrauliques très sensibles, les avis exprimés par le public, les acteurs locaux et les collectivités territoriales.



100



UNE ROUTE BIEN INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT



→ La future infrastructure traverse une zone de garrigue, espace riche en matière de biodiversité, aux franges de l'urbanisation actuelle ou prochaine. L'espace est 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. Nîmes et son agglomération ont payé récemment un lourd tribut.

Dans ce contexte, le projet se situe clairement dans la politique de développement durable du ministère de tutelle du maître d'ouvrage. L'objectif premier des études techniques sera de limiter en amont (démarche 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, le tracé des variantes a été modifié pour éviter des zones riches en faune et flore.

Situé dans un secteur périurbain, le territoire du Contournement est composé de parcs d'activités, de zones résidentielles, d'espaces agricoles et naturels. 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 étudiés et intégrés dans la réflexion de son dimensionnement. De nombreux enjeux économiques, sociaux et territoriaux sont ainsi pris en compte dans ce nouveau projet.



Ne pas perturber le fonctionnement hydraulique des espaces traversés

- > Garantir la transparence hydraulique.
- > Le tracé préservera les zones d'expansion naturelle des crues.
- > Pour ne pas aggraver les risques d'inondations, les ouvrages hydrauliques de franchissement des rivières, ruisseaux ou fossés seront conçus de façon à garantir une transparence des écoulements naturels.
- > Pour compenser les nouvelles surfaces imperméabilisées de la route, la construction de bassins spécifiques d'orage pour retenir les eaux de ruissellement sera systématisée.
- > 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.

Préserver le cadre de vie des habitants



Protection acoustique des riverains :

- > Mise en place de buttes de terre ou de mur antibruit le long du tracé dans tous les secteurs bâtis exposés.
- > Traitement architectural et paysager (plantations d'accompagnement, modelage du terrain).

Maintenir ou améliorer les continuités urbaines :

- > Maintien ou reconstitution des accès et des chemins, voies communales, chemins DFCI (Défense de la Forêt Contre les Incendies), sentiers de randonnées...
- > Réservation des largeurs nécessaires pour les aménagements destinés aux transports en commun ou aux modes doux.

La qualité de l'air pourrait être globalement améliorée par la réduction des points de congestion à l'échelle de la zone urbaine, et notamment sur la RN106 actuelle.

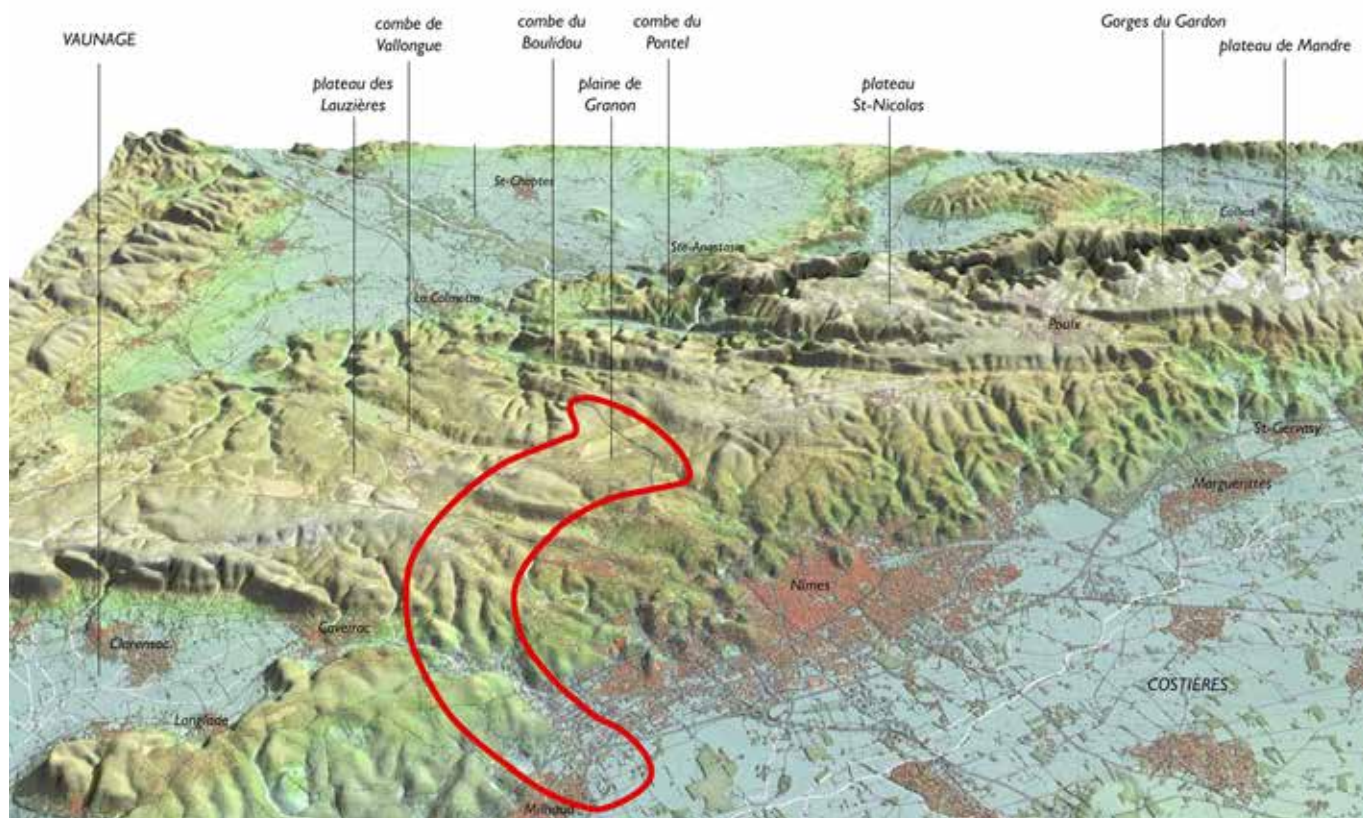


Protéger la faune et la flore

- > Évaluer au préalable les enjeux écologiques.
- > Réalisation d'inventaires faune/flore complets sur la totalité des emprises et aux abords immédiats du tracé.
- > Préservation de la végétation remarquable, et restauration de milieux naturels dans les secteurs dégradés.
- > Réduire les impacts.
- > Pose de clôtures le long de la voie dans les secteurs sensibles.
- > Aménagement de passages pour la faune sous la route, en concertation avec les représentants des chasseurs.
- > Valorisation écologique et paysagère des délaissés.

Bien s'intégrer dans les paysages

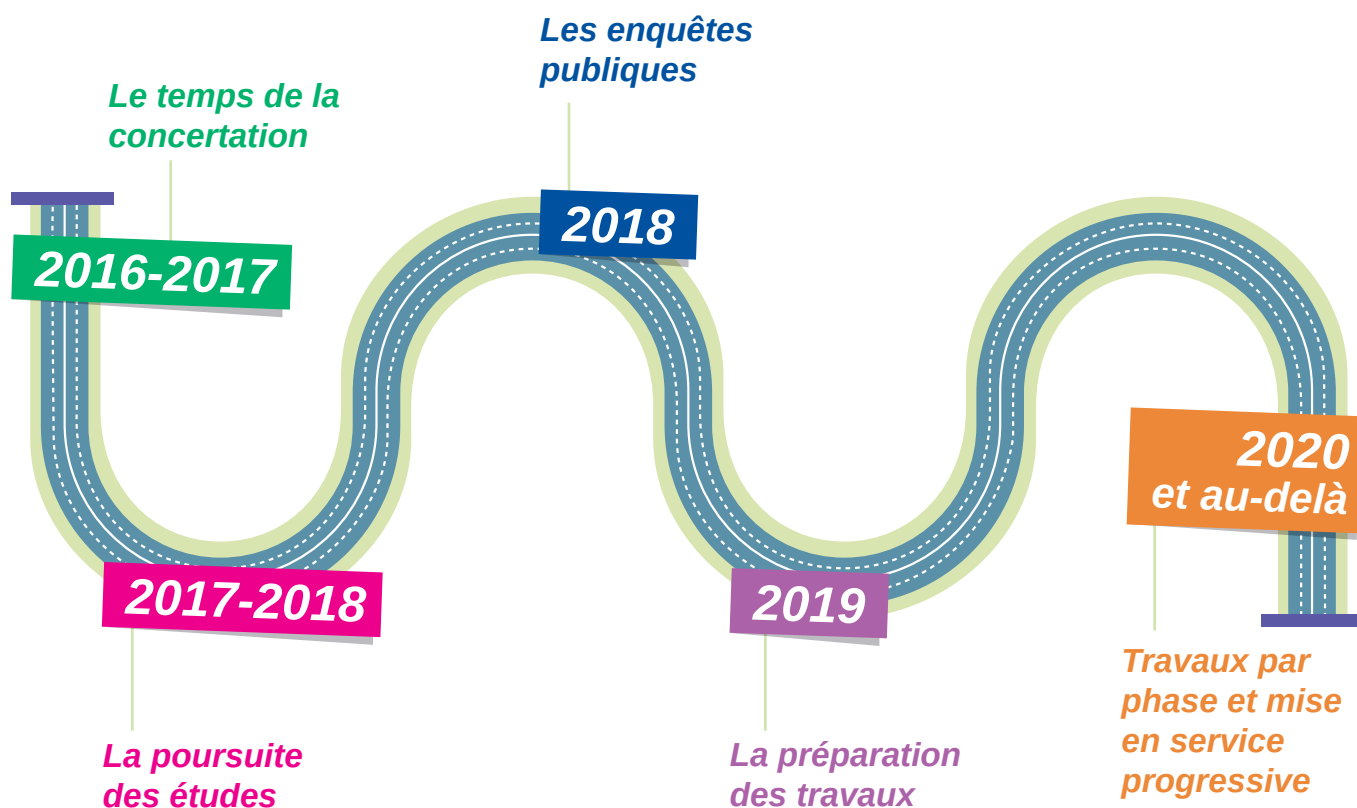
- > Des talus adoucis pour améliorer l'insertion dans le site, et des modelages paysagers en réutilisant les matériaux excédentaires.
- > Un traitement des formes des talus rocheux.
- > Un programme d'accompagnement paysager pour accélérer la cicatrisation des espaces traversés.
- > Un traitement architectural soigné des ouvrages d'art et des équipements routiers.



Diagnostic de la charte paysagère et environnementale des garrigues intercommunales de Nîmes Métropole, Agence Foléa-Gautier

CALENDRIER GÉNÉRAL ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



ORGANISATION PRÉVISIONNELLE DE LA CONCERTATION

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes entre dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme au titre du troisième alinéa concernant « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ».

À ce titre, **il doit faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».**

Une phase de concertation sur le Contournement Ouest de Nîmes est programmée en 2017.

La volonté du Maître d'Ouvrage est de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet permettant à tous les publics de donner leurs avis sur le projet et les variantes.

Cette concertation portera donc essentiellement sur :

- > L'opportunité du projet.
- > Les variantes de tracé.
- > Les options d'implantation des échangeurs.



La concertation institutionnelle avec les acteurs publics et locaux

De 2008 à 2011, la DREAL a repris les études en associant les acteurs du territoire. 4 réunions composées d'élus et de techniciens se sont tenues, aboutissant au dossier d'opportunité de comparaison des variantes en août 2011. Une nouvelle phase d'échanges avec les acteurs locaux a permis de partager les objectifs attendus du projet et de définir l'organisation pour la poursuite du projet et notamment les modalités envisagées de concertation avec le public. Ainsi, une série de rencontres avec les collectivités et associations se tiennent depuis le mois de décembre 2015, permettant de :

- > Rappeler les éléments déjà décidés et les procédures en cours.
- > Évaluer les opérations connexes liées directement ou indirectement au projet.
- > Recueillir le positionnement et les attentes sur le projet et les variantes envisagées.
- > Préparer les prochaines étapes de concertation.

Un comité technique et un comité de pilotage associant les cofinanceurs et les communes situées sur le tracé est mis en place pour assurer une gouvernance partenariale : Nîmes Métropole, Alès Agglomération, Pôle Métropolitain Nîmes-Alès, communes de Caveirac, Milhaud et Nîmes, Département du Gard, Région Occitanie.

Les partenaires techniques seront également consultés : CCI, Chambre Agriculture, CMA, DIRMED, Agence d'Urbanisme, autres services de l'État, ERDF GRDF, Engie, ASF, SNCF, CHU, Armée...

La concertation avec le public

Tout au long de la phase légale de concertation (L.103-2), un large dispositif d'information multicanal sera déployé.

Des outils de référence pour présenter le projet

- > Un dossier de concertation sera mis à disposition du public et envoyé aux partenaires pour solliciter leur avis. Il sera disponible en ligne en version numérisée.
- > Une plaquette à large diffusion fera la synthèse des divers points du projet soumis à la concertation. (distribution en boîtes aux lettres, diffusion dans les mairies ou les lieux de réunions...).
- > Des expositions permettront de présenter le projet et de sensibiliser le public.

Des temps de rencontres et d'échanges

Plusieurs réunions publiques seront organisées, permettant au public de s'informer sur le projet, d'aborder une thématique spécifique et de s'exprimer – par oral et par écrit. Des réunions ciblées avec les conseils de quartier des communes et les représentants de la zone d'activités de Saint-Cézaire, directement concernés sont également prévues.

De même, l'outil de démocratie participative mis en place par Nîmes Métropole (Panel de Citoyens de l'agglomération) sera sollicité.

Des outils d'accompagnement pour annoncer les moments forts

Le public sera informé régulièrement des moments forts de la concertation (réunions publiques notamment) :

- > Avec des relations de presse (communiqués et dossier de presse).
- > En affichage dans les lieux publics.
- > Avec des partenariats avec les acteurs concernés en relais sur leurs supports : magazines, sites...

Un outil internet ressource, au cœur du dispositif participatif

Un site internet dédié au projet sera déployé au service d'un large dispositif d'e-concertation (www.contournement-ouest-nimes.fr). Il permettra un rayonnement au-delà des seules zones de diffusion des documents d'information.

Le souhait est de mettre en œuvre un outil à la fois informatif (pour prendre connaissance) et interactif (pour donner son avis) :

- > Un outil de référence : mise à disposition de tous les documents ressources (dossier de concertation, documents téléchargeables, cartographies...).
- > Un outil d'accompagnement : actualités du projet, agenda des réunions, newsletter, espace presse...
- > Un outil de débat et de remontée des avis : formulaire officiel de concertation, foire aux questions, registre numérique, possibilité de soumettre des fichiers lourds (pdf, images, plans...).

Des liens directs seront mis en place avec les sites DREAL, Nîmes Métropole, Alès Agglomération, les 3 villes, le Conseil Régional, le Conseil départemental...

Le recueil des avis

L'avis des partenaires identifiés sera directement sollicité par l'envoi d'un courrier avec un dossier de concertation. Un dispositif complet de recueil des avis sera mis en œuvre pour permettre l'expression directe de tous les publics :

- > registres de concertation disponibles en mairies, à proximité des expositions présentant le projet.
- > réunions publiques (prises de paroles enregistrées).
- > adresse postale.
- > adresse mail.
- > formulaire de contact sur le site Internet : www.contournement-ouest-nimes.fr

BILAN DE CONCERTATION

Un bilan sera tiré de la concertation à son issue. Ce document reprendra tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner...).

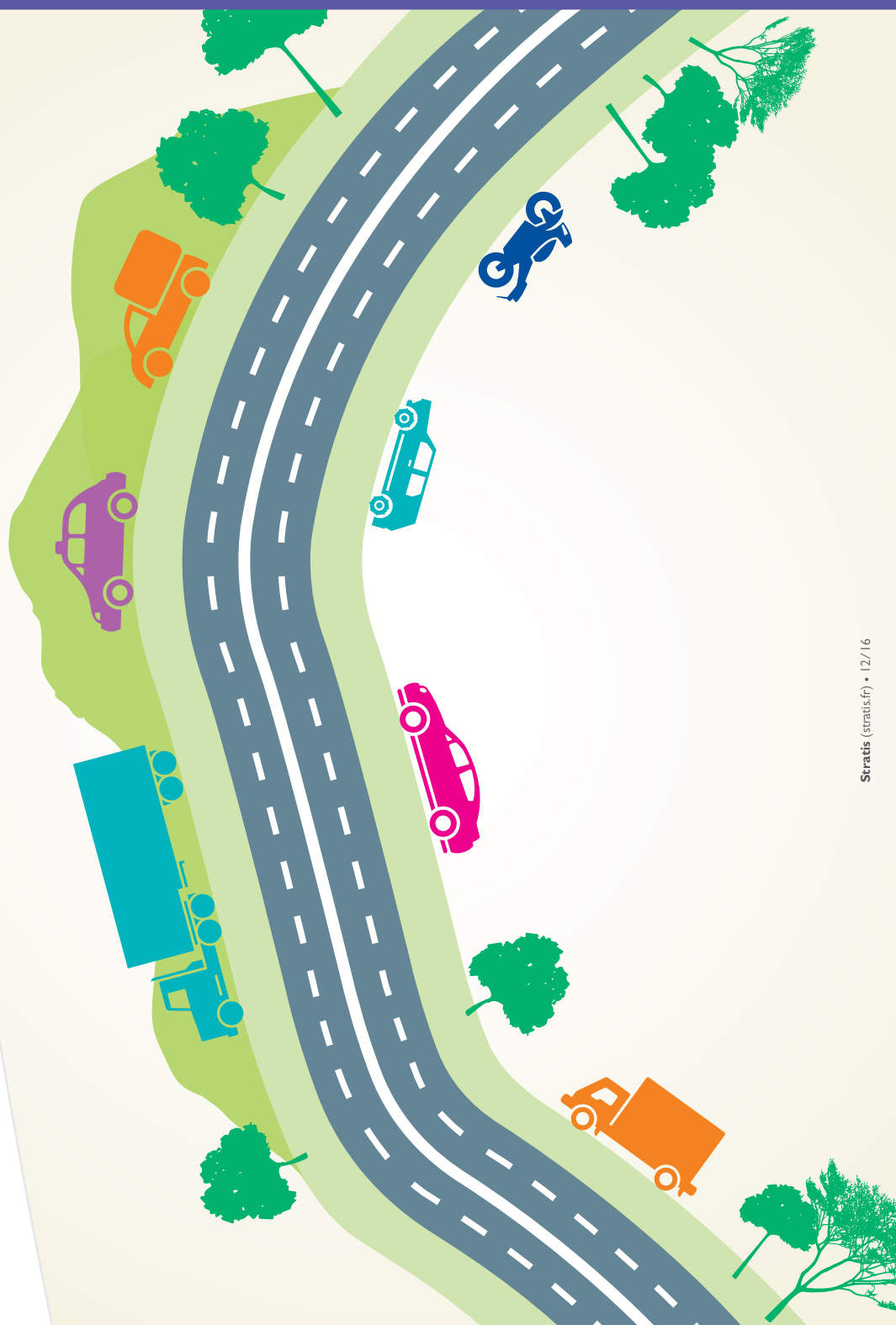
Il sera soumis à l'approbation du Préfet et sera utilisé pour réaliser la suite des études officielles du projet.

Il sera rendu public et mis à disposition des partenaires.



CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

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



**DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT
OCCITANIE**

520 allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 Montpellier - Cedex 2
Tel: 04 34 46 64 00



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

