



CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

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



DOSSIER

DE CONCERTATION

www.contournement-ouest-nimes.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE



CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

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

3

Introduction **UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE**

1. LA CONCERTATION PUBLIQUE p.4

- 1.1 > *Objet de la concertation publique*
- 1.2 > *Cadre réglementaire de la concertation*
- 1.3 > *La concertation publique dans le processus de réalisation d'une opération routière*
- 1.4 > *Débats antérieurs*
- 1.5 > *Modalités de la concertation publique*
- 1.6 > *Les suites de la concertation*

2. HISTORIQUE p.6

- 2.1 > *Historique : le temps long des projets routiers*

3. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET p.7

- 3.1 > *Le porteur du projet*
- 3.2 > *Une route à 2x2 voies et 4 points d'échanges*
- 3.3 > *Prochaines étapes*
- 3.3 > *Coût et financement*

9

Partie A **CONTEXTE ACTUEL ET OBJECTIFS DU PROJET**

4. LE TERRITOIRE ET SON ORGANISATION p.10

- 4.1 > *Situation*
- 4.2 > *La dynamique démographique*
- 4.3 > *Un fort développement économique*
- 4.4 > *Une structuration en pôle métropolitain*
- 4.5 > *Le fonctionnement des déplacements*
- 4.6 > *Synthèse de l'état actuel de l'environnement*
- 4.7 > *Interactions avec les autres projets d'aménagements et d'infrastructures*

5. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS p.24

- 5.1 > *Un projet majeur pour le développement du territoire*
- 5.2 > *Les objectifs généraux*
- 5.3 > *Les trafics actuels et projetés*
- 5.4 > *Des déplacements mieux organisés*

29

Partie B **LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION**

6. PRÉSENTATION GÉNÉRALE p.30

- 6.1 > *Principales caractéristiques*

7. INSERTION DU PROJET p.32

- 7.1 > *Une route bien intégrée dans son environnement*
- 7.2 > *Préserver le cadre de vie des habitants*

8. VARIANTES DE TRACÉS ET D'ÉCHANGEURS p.35

- 8.1 > *Un tracé découpé en 4 segments*

9. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT PRÉFÉRENTIEL p.46

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

UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE



1. LA CONCERTATION PUBLIQUE

1.1 > OBJET DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La présente concertation publique porte sur l'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes entre la RN106 – route d'Alès - au Nord (sur la commune de Nîmes) et l'A9, au Sud (sur la commune de Milhaud). Les études déjà conduites ont permis d'envisager différentes variantes ou options d'aménagement. La concertation publique a pour ambition de faire émerger la solution préférentielle d'aménagement. Le public est invité à exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet ainsi exposé.

1.2 > CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique relative au projet d'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade de la procédure.

Elle vise également à identifier la proposition d'aménagement la plus appropriée du point de vue du public et, le cas échéant, les optimisations possibles du projet par combinaison des différentes variantes d'aménagement.

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes entre dans le cadre des articles L103-2 du code de l'Urbanisme. 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.

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. C'est le maître d'ouvrage du projet qui a la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

- > Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- > Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions ;
- > Identifier parmi les variantes d'aménagement proposées par le maître d'ouvrage la ou les variantes les plus appropriées et les pistes d'optimisation possibles.

1.3 > LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION D'UNE OPÉRATION ROUTIÈRE

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. Les études techniques occupent une part importante dans le déroulement du projet.

Elles permettent d'avoir une connaissance de plus en plus précise du projet, afin de permettre les arbitrages validés par les autorisations administratives qui les concluent à l'issue de la concertation du public.

- > **Les études d'opportunité** permettent de se prononcer sur l'opportunité de l'opération, d'apprécier sa faisabilité, de préciser ses principales caractéristiques ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui lui sont associés. Leurs conclusions sont soumises au public lors d'une concertation au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme et se finalisent par un bilan de la concertation dressé par le Préfet. C'est la phase de concertation aujourd'hui en cours pour le Contournement Ouest de Nîmes.
- > **Les études préalables** (à l'enquête publique) ont pour objectif de comparer les différentes variantes, s'il en reste, et de fiabiliser les caractéristiques techniques et le coût de la solution retenue. Elles se concluent par une Déclaration d'Utilité Publique prononcée par arrêté préfectoral, arrêté ministériel ou décret ministériel selon le projet. Dans le cadre de l'opération de Contournement Ouest de Nîmes cette décision sera prise au niveau national.
- > **Les études de conception détaillée** visent à arrêter les caractéristiques techniques détaillées, maîtriser le foncier et mener les autres procédures réglementaires préalables aux travaux (dossier loi sur l'eau, espèces protégées, établissements classés...). Elles sont suivies des enquêtes publiques concernant les autorisations loi sur l'eau, espèces protégées... et se concluent par les arrêtés correspondants.

1.4 > DÉBATS ANTÉRIEURS

Le projet de Contournement Ouest de Nîmes a déjà fait l'objet de certaines décisions.

Les premiers débats remontent à 1995, lors de la mise au point du Dossier de Voirie d'Agglomération. Il a ensuite été inscrit dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) Sud Gard et dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'Agglomération Nîmes Métropole.

Il a été relancé en 2014 avec une inscription de 10 M€ au contrat de plan État-Région 2015/2020 qui permettront de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux.

1.5 > MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

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.

Objet de la concertation

Cette concertation portera sur :

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

L'opération impacte les territoires des communes de Caveirac, Milhaud et Nîmes.

Réunions publiques

Des réunions publiques seront organisées à :

- > Nîmes, jeudi 2 mars 2017, à 18h30, Kinopolis Nîmes, 130 rue Michel Debré
- > Caveirac, mardi 7 mars 2017 à 18h30, Salle Polyvalente, 20 rue de la Pépinière,
- > Milhaud, jeudi 9 mars 2017 à 18h30, Centre socio-culturel, 10 Place Frédéric Mistral,
- > Alès, lundi 13 mars 2017 à 18h30, Salle du Capitole, 10 place de l'Hôtel de Ville

Des réunions dédiées à des publics spécifiques pourront être organisées par ailleurs.

Dates de concertation

La concertation aura lieu du 27 février 2017 au 7 avril 2017.

Consultation du dossier de concertation

Durant cette période, le dossier sera consultable, aux heures habituelles d'ouverture :

- > à la Mairie de Caveirac,
- > à la Mairie de Milhaud,
- > à la Mairie de Nîmes,
- > à l'Hôtel de Nîmes Métropole, à Nîmes,
- > à l'Hôtel d'Alès Agglomération, à Alès,
- > à l'Hôtel du Département du Gard à Nîmes,
- > à la Préfecture du Gard à Nîmes,
- > à la DREAL Occitanie à Montpellier,
- > en ligne sur le site internet à l'adresse : www.contournement-ouest-nimes.fr

Recueil des avis du public

Le public pourra s'exprimer :

- > sur les registres mis à disposition dans les mairies de Caveirac, Milhaud, Nîmes, à l'hôtel du Département du Gard, à l'Hôtel d'Agglomération de Nîmes Métropole à Nîmes, à l'Hôtel d'Alès Agglomération à Alès, à la Préfecture du Gard et à la DREAL Occitanie à Montpellier,
- > via le formulaire d'expression sur le site www.contournement-ouest-nimes.fr,
- > par courrier à l'adresse : DREAL Occitanie – Direction Transports – Division Maîtrise d'Ouvrage Routière de Montpellier – 520 allée Henry II de Montmorency – 34 064 Montpellier Cedex 2.



1.6 > LES SUITES DE LA CONCERTATION

Un bilan sera tiré à l'issue de cette phase de concertation. 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 présentera les éléments de la solution préférentielle retenus par le maître d'ouvrage et qui seront soumis à la prochaine étape de la procédure, l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique – DUP. Il sera soumis à l'approbation du Préfet et sera utilisé pour réaliser la suite des études du projet. Il sera rendu public et mis à disposition des partenaires.

2. HISTORIQUE

2.1 > HISTORIQUE : LE TEMPS LONG DES PROJETS ROUTIERS

Le temps des aménagements routiers est toujours un temps long, avec des étapes codifiées. Le projet de Contournement Ouest de Nîmes s'enracine dans une longue histoire qui explique que certaines décisions soient déjà prises.

1999

Une inscription au DVA (dossier de voirie d'agglomération)

Depuis 20 ans, les acteurs territoriaux évoquent la nécessité d'un contournement routier à l'ouest de l'agglomération de Nîmes, reliant la route d'Alès et l'A9. Ce projet a donc progressivement pris forme dans les débats publics, pour finalement s'inscrire de façon consensuelle dans les différents plans d'aménagement au niveau du territoire : le DVA de Nîmes a fait l'objet d'un arrêté ministériel le 21 juillet 1999.

2004

Des premières études d'opportunité

Elles aboutissent à la définition d'un périmètre d'étude (arrêté préfectoral en 2005) qui, inscrit dans les documents d'urbanisme des villes, permet un sursis à statuer pour les opérations d'urbanisme dans le périmètre, garantissant la faisabilité du projet.

2006

Une légitimité renforcée

Deux documents de programmation soumis à l'enquête publique vont renforcer la légitimité du projet qui y est inscrit :

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

2010-2011

Un scénario d'aménagement retenu

En concertation avec les collectivités territoriales, les études ont permis d'identifier les grandes familles de variantes et de préciser les caractéristiques générales du projet.

2015

Une programmation financière

Le Contrat de Plan Etat-Région, signé le 20 juillet 2015, confirme l'inscription d'un montant de 10 millions d'euros pour cette opération, avec une participation de l'État de 50 % et des collectivités locales de 50 %. Ce montant comprend la conduite des études et des procédures, la réalisation des acquisitions foncières et des premiers travaux. Par lettre du 23 avril 2015, le secrétaire d'État en charge des transports demandait au Préfet de la région Languedoc-Roussillon, la réalisation des études nécessaires pour mener la concertation au titre de l'article L103-2 (ex L300-2) du code de l'urbanisme avec information de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) et également la réalisation du dossier d'opportunité de phase 2, conformément à l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau national.

3. PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

3.1 > LE PORTEUR DU PROJET

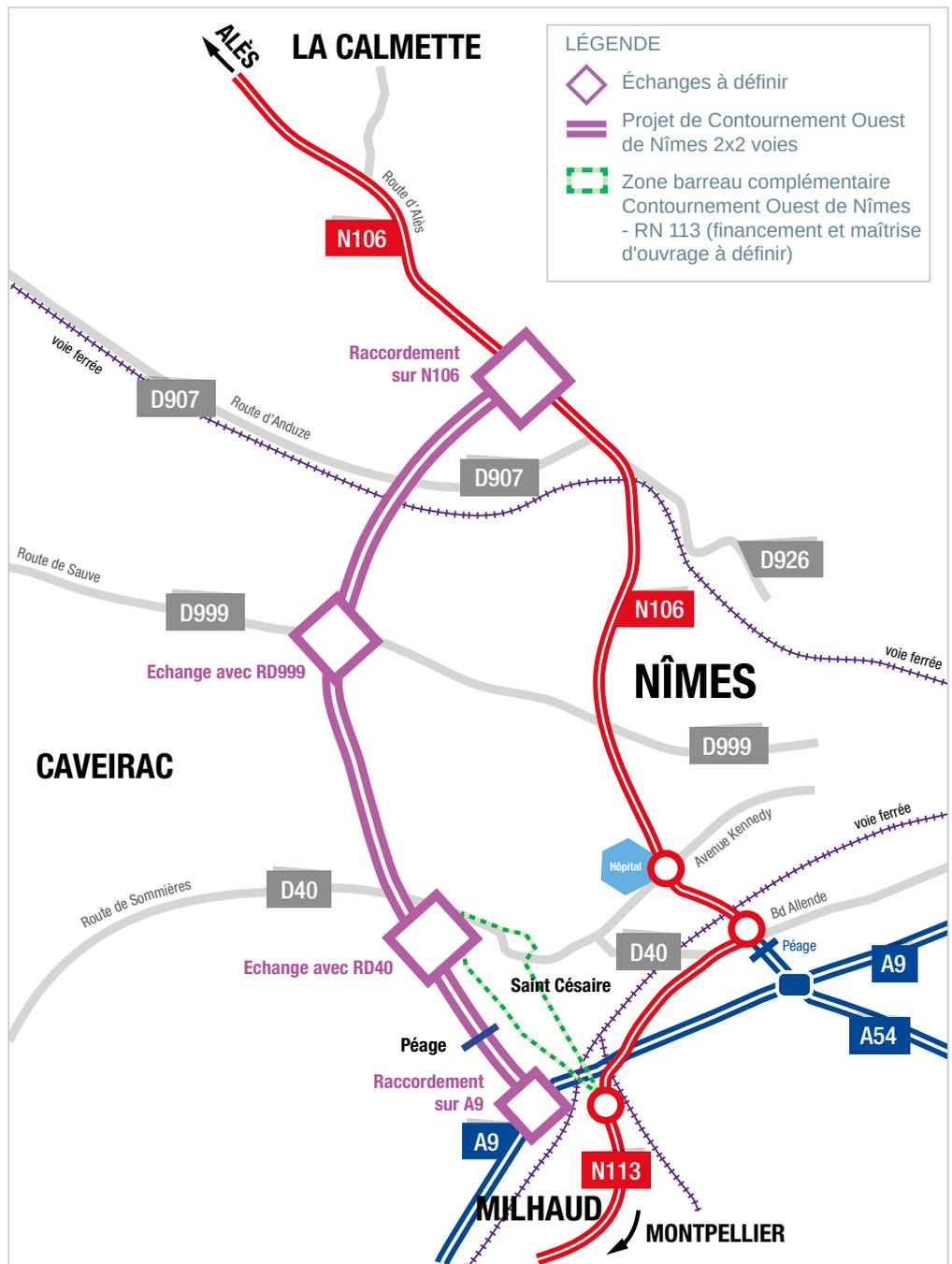
L'État – Direction des Infrastructures de Transport du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer – est le maître d'ouvrage du projet de Contournement Ouest de Nîmes. Il est représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – DREAL Occitanie. Ce projet de l'État répond à 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.

3.2 > UNE ROUTE À 2X2 VOIES ET 4 POINTS D'ÉCHANGES

Le projet consiste à réaliser une nouvelle route 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 route, à deux fois deux voies, 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 alors déclassé et rendu à un usage plus adapté pour une circulation plus apaisée.

Projet de Contournement Ouest de Nîmes - Schéma de principe



3.3 > 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 Contrat de Plan Etat-Région, signé le 20 juillet 2015, 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 (Région Occitanie, Conseil départemental du Gard et Pôle métropolitain Nîmes Alès) pour cette première tranche.

Coût total estimé

**160 à
180 M€**

Financement 2015-2020 : **10 M€**

> État

5 M€

> Département du Gard

1,67 M€

> Région Occitanie

1,67 M€

> Pôle Métropolitain Nîmes Alès

1,67 M€

3.4 > PROCHAINES ÉTAPES

C'est le temps des procédures et des études pour permettre un lancement des travaux à l'horizon des années 2020.

La poursuite des études

Après le bilan de concertation arrêté par le Préfet, l'État arrêtera son projet et fera réaliser les études complémentaires nécessaires aux dossiers d'étude d'impact et d'enquête publique ainsi qu'aux autorisations administratives.

- > Réalisation du dossier à soumettre à l'enquête publique préalable à la D.U.P.
- > Inventaire faune-flore – étude d'impact - évaluation socio-économique

La préparation des travaux

Les études détaillées seront alors engagées pour une définition du projet très fine permettant la rédaction des marchés de travaux.

- > Achèvement des études
- > Acquisitions foncières
- > Autorisations des travaux (Loi sur l'eau et milieux aquatiques, espèces protégées)
- > Préparation des marchés de travaux

2016 - 2017

Le temps de la concertation

À ce stade, le projet n'est pas arrêté.

- > Présentation du projet aux collectivités, aux acteurs locaux et au public.
- > Recueil des avis sur l'opportunité et la pertinence du projet. Choix des options de tracés et d'échanges.

2017 - 2018

L'enquête publique

Une nouvelle consultation du public sera organisée sur le projet définitif dans le cadre de l'enquête publique :

- > Après avis de la commission d'enquête et des personnes publiques, déclaration d'utilité publique par arrêté ministériel.

2018

2019

**2020
et au-delà**

**Travaux par phase
et mise en service
progressive**

Partie A

CONTEXTE ACTUEL ET OBJECTIFS DU PROJET



4. LE TERRITOIRE ET SON ORGANISATION

4.1 > SITUATION

▷ *Trois échelles d'observation*

Pour comprendre le contexte territorial du projet, au moins trois échelles peuvent être considérées :

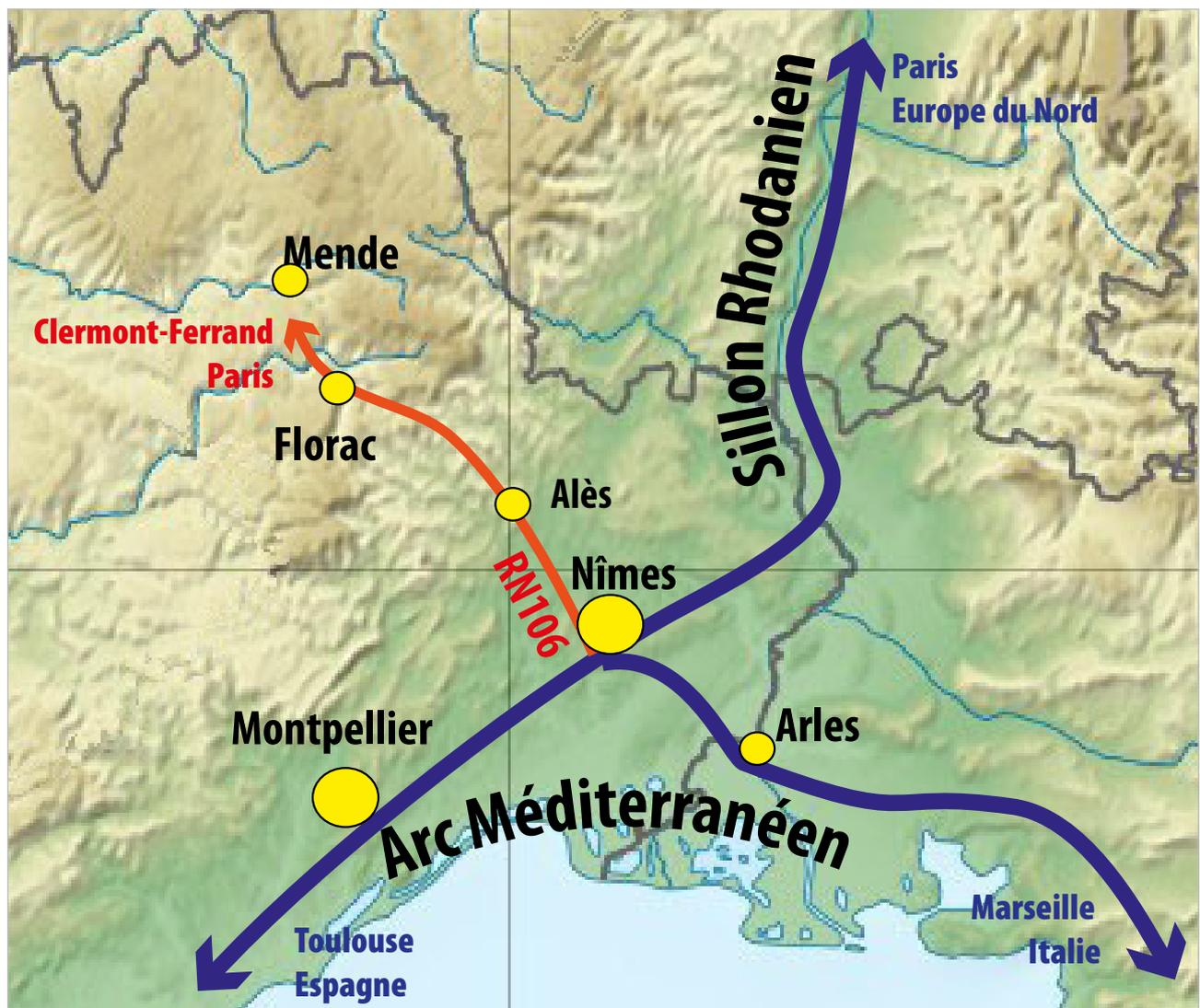
- > une échelle interrégionale, le quart sud-est de la France qui permet de situer les grandes migrations,
- > une échelle interdépartementale qui illustre l'importance de l'aire d'influence du projet,
- > une échelle locale qui offre un zoom sur les territoires directement impactés.

L'échelle régionale et inter-régionale

Nîmes est un carrefour.

La ville se positionne sur l'arc méditerranéen, au débouché du sillon rhodanien. De grandes infrastructures de transport (autoroutes, lignes ferroviaires) structurent aujourd'hui ces corridors de passage qui existent depuis l'antiquité.

Mais c'est aussi le débouché du Massif central vers le sud, sur un itinéraire de passage vers la Méditerranée pratiqué depuis le haut Moyen-Âge. La RN 106 exerce ainsi la fonction de désenclavement du massif central, priorité que l'État, en tant que garant des équilibres territoriaux, a toujours portée.



L'échelle Métropolitaine

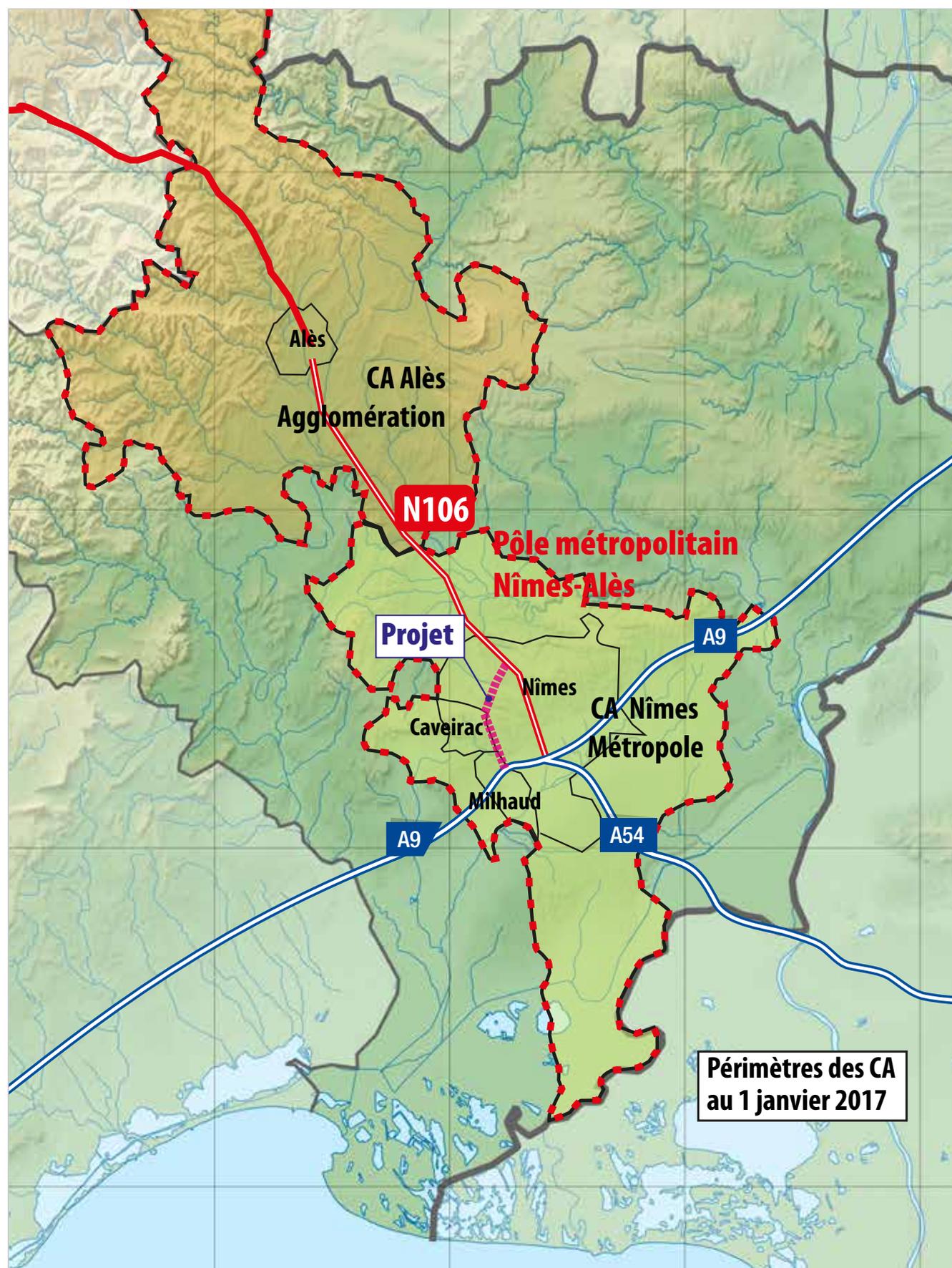
Le projet concerne un vaste espace qui va des franges de la Camargue au Piémont des Cévennes.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, deux communautés d'agglomération structurent ce territoire :

> Au Nord, la Communauté d'Agglomération Alès Agglomération regroupe 73 communes et 132 000 habitants.

> Au Sud, la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole rassemble 39 communes et 261 000 habitants.

Ces deux ensembles sont associés au sein du Pôle Métropolitain Nîmes Alès qui est partie prenante dans le projet.

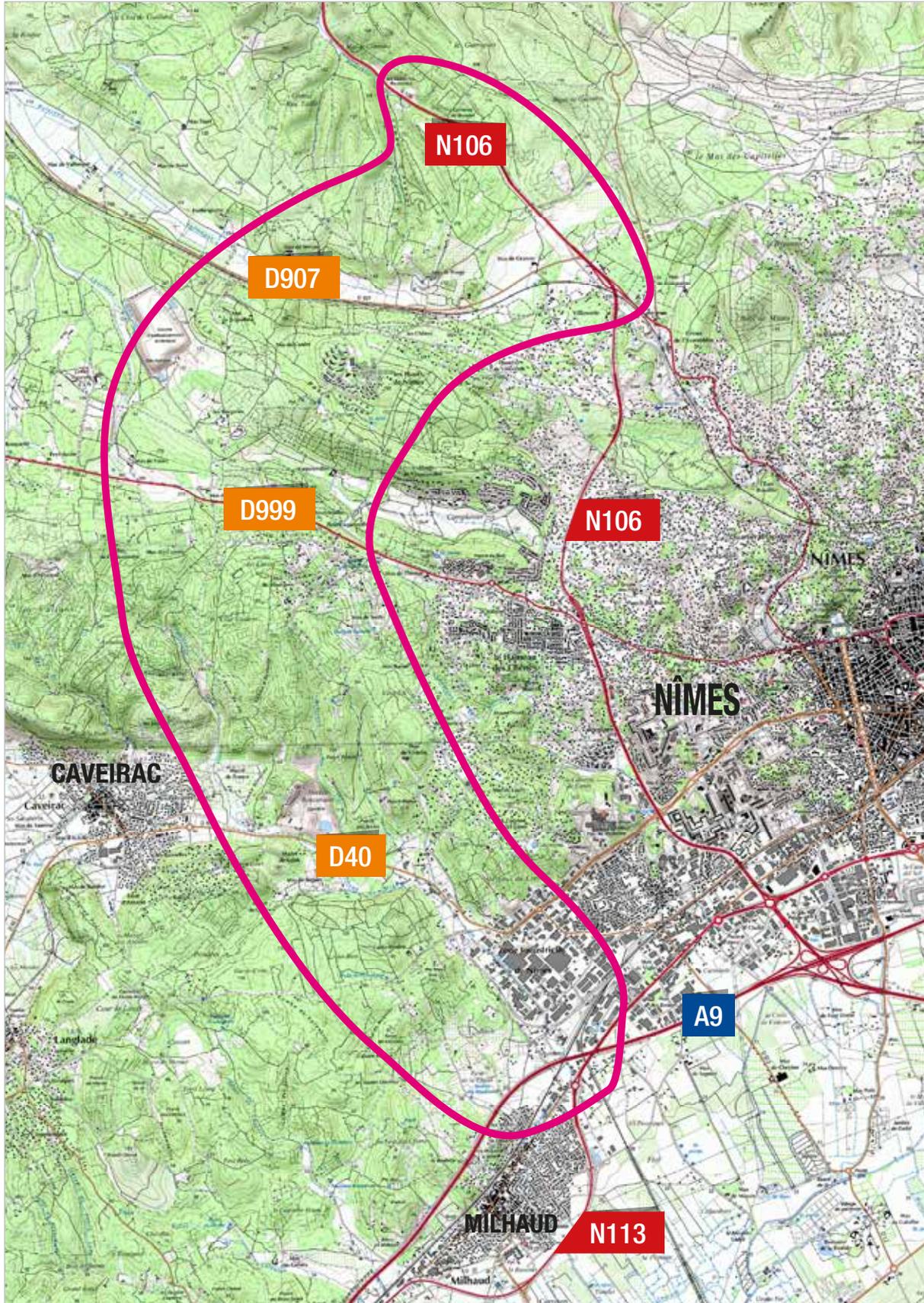


L'échelle locale

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...).

Le périmètre d'étude se situe sur les franges d'urbanisation des communes de Nîmes, Milhaud et Caveirac, dans un espace de coupure qui a été maintenu par la volonté partagée des collectivités et de l'État.

Périmètre d'étude du Contournement Ouest de Nîmes



4.2 > LA DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE

Sur la dernière décennie, seules cinq agglomérations ont profité d'une expansion démographique plus forte que la moyenne française : Bordeaux, Montpellier, Rennes, Toulouse et... Nîmes.

▷ Une démographie toujours soutenue pour l'agglomération Nîmoise

Nîmes Métropole c'est :

- > + 60 112 habitants depuis 40 ans (chiffres INSEE : période de référence : 1969 à 2009).
- > Une croissance attendue de 20 000 à 40 000 habitants à l'horizon 2030, soit entre 253 000 et 274 000 habitants (chiffres INSEE).

▷ Le dynamisme retrouvé d'Alès Agglomération

Alors que le territoire a connu un déclin démographique à la fin des années 70, suite aux fermetures des mines de charbon, la croissance démographique est redevenue positive depuis le début des années 2000.

- > La hausse de la population représente +11 % entre 1999 et 2009 (soit près de 2 fois plus que la moyenne nationale sur la même période).

4.3 > UN FORT DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

▷ Nîmes : rattraper le retard en terme d'emplois

Remarquons que le taux de chômage de l'agglomération nîmoise est élevé et supérieur à la moyenne nationale (18,6 % en 2012, contre 10,2 % en France).

Pour autant, c'est un bassin d'emploi dynamique, avec 96 000 emplois et 18 500 entreprises (2 000 créations d'entreprises par an, ouverture de nombreuses zones d'activités) qui en fait l'une des agglomérations françaises au plus fort taux d'évolution de l'emploi (16 000 emplois créés durant la dernière décennie).

▷ Alès : une économie en mutation

Depuis la fin des années 90, le dynamisme économique du territoire se traduit par une économie productive en développement :

- > **Alès Agglomération est le 2^e pôle industriel de la région (14,3 % d'emplois industriels).**
- > Il abrite des activités innovantes à forte valeur ajoutée (ex. activités du Pôle mécanique) et connaît un important développement des services aux entreprises et aux industries.
- > Le nombre d'emplois a ainsi progressé de 20 % entre 1999 et 2010 sur Alès Agglomération.

4.4 > UNE STRUCTURATION EN PÔLE MÉTROPOLITAIN

Le pôle métropolitain Nîmes Alès est une création récente qui date du 31 décembre 2012.

Il illustre la volonté des deux plus grandes agglomérations gardoises de combiner leurs forces et d'organiser leur synergie et leur complémentarité pour répondre aux défis du développement durable.

Le pôle métropolitain, c'est :

- > 2 agglomérations, 112 communes.
- > 393 000 habitants.
- > 134 000 emplois.

Des compétences :

- > Transport.
- > Développement économique.
- > Enseignement supérieur, promotion de l'innovation, de la recherche et de la culture.
- > Aménagement de l'espace.

Des grands dossiers :

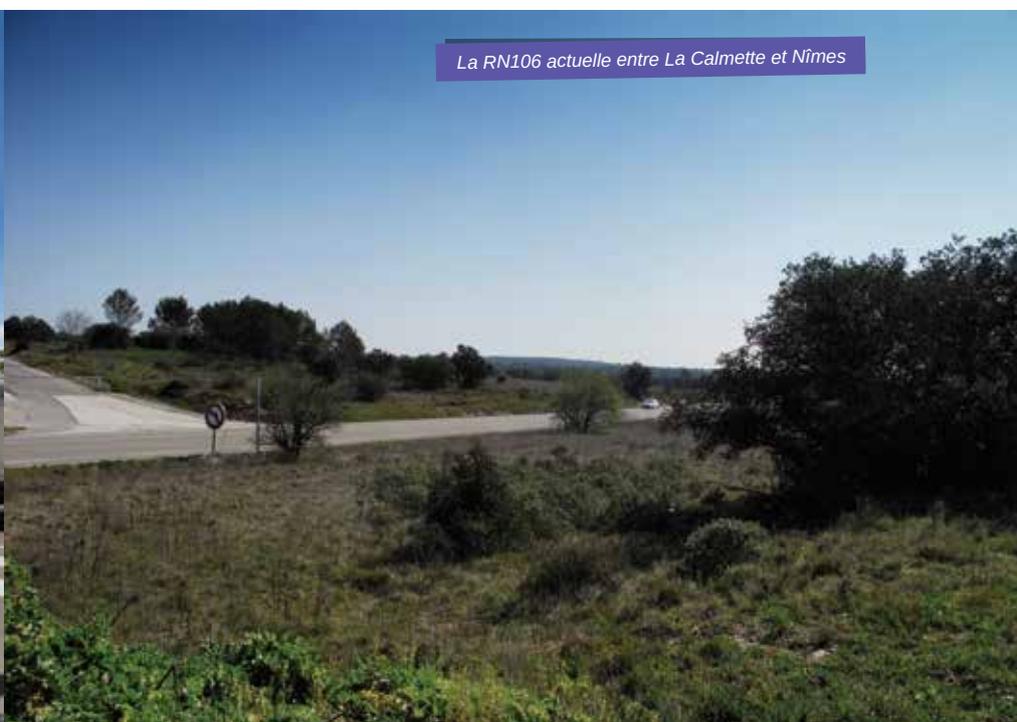
- > L'approvisionnement en eau.
- > Le contrat d'axe ferroviaire.
- > La couverture numérique.
- > La coopération sanitaire.
- > Le désenclavement routier.



La RN106 est la voirie qui sert d'armature à ce territoire, avec notamment la mise à 2x2 voies entre Alès et Nîmes et le Contournement Ouest de Nîmes.



Entrée sud de la RN106



La RN106 actuelle entre La Calmette et Nîmes

4.5 > 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 alsésien 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 crèneaux à 2x2 voies et à 3 voies. Certains aménagements y sont prévus pour prolonger à terme l'infrastructure à 2x2 voies jusqu'à l'entrée Nord de Nîmes.

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 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 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 aménagement pour offrir de nouvelles alternatives de déplacement de transit et d'échanges : le Contournement Ouest de Nîmes.



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



Croisement N106-Avenue Kennedy



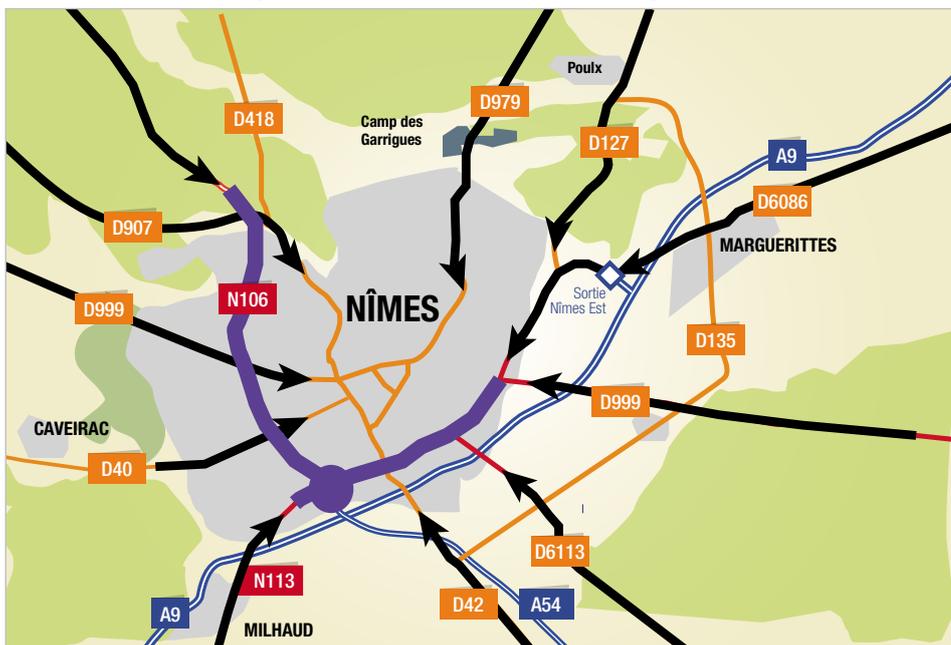
▷ **Le fonctionnement routier de Nîmes et le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération)**

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.

Le réseau structurant est saturé.

10 routes à grande circulation convergent vers Nîmes



L'essentiel du dossier de voirie d'agglomération Approuvé par décision ministérielle juillet 1999

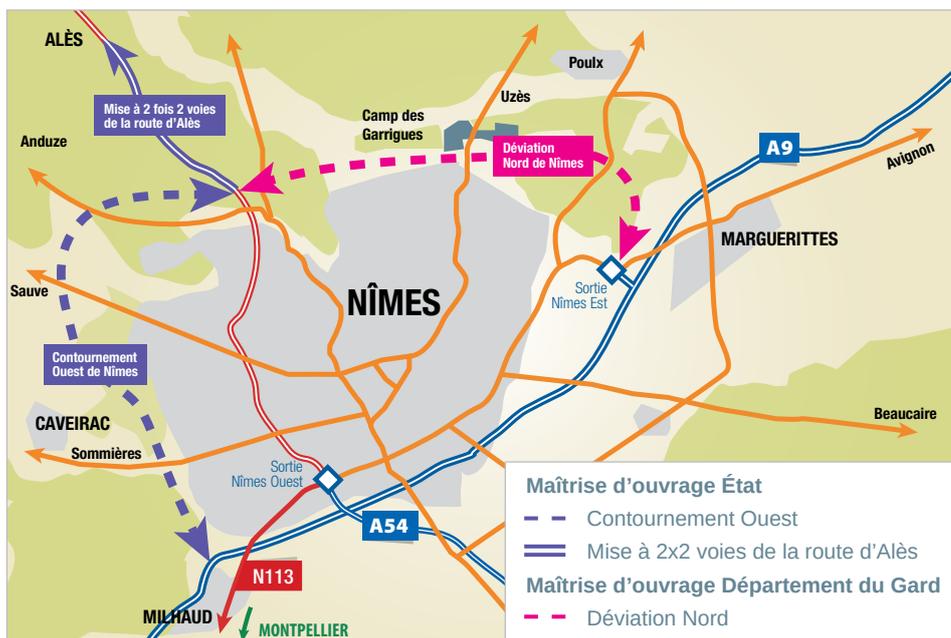
Pour faire face à cette situation et permettre le développement des transports en commun en centre-ville, le dossier de voirie de l'agglomération pose, dès 1999, le principe de compléter le contournement de Nîmes par l'ouest et par le nord et préconise la réalisation de trois infrastructures routières 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 Conseil départemental du Gard ;

La première opération a été déclarée d'utilité publique en 1999 ; des segments de la voie ont été réalisés.

La déviation nord de Nîmes, sous maîtrise d'ouvrage du Département, est actuellement 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.



4.6 > 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 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.

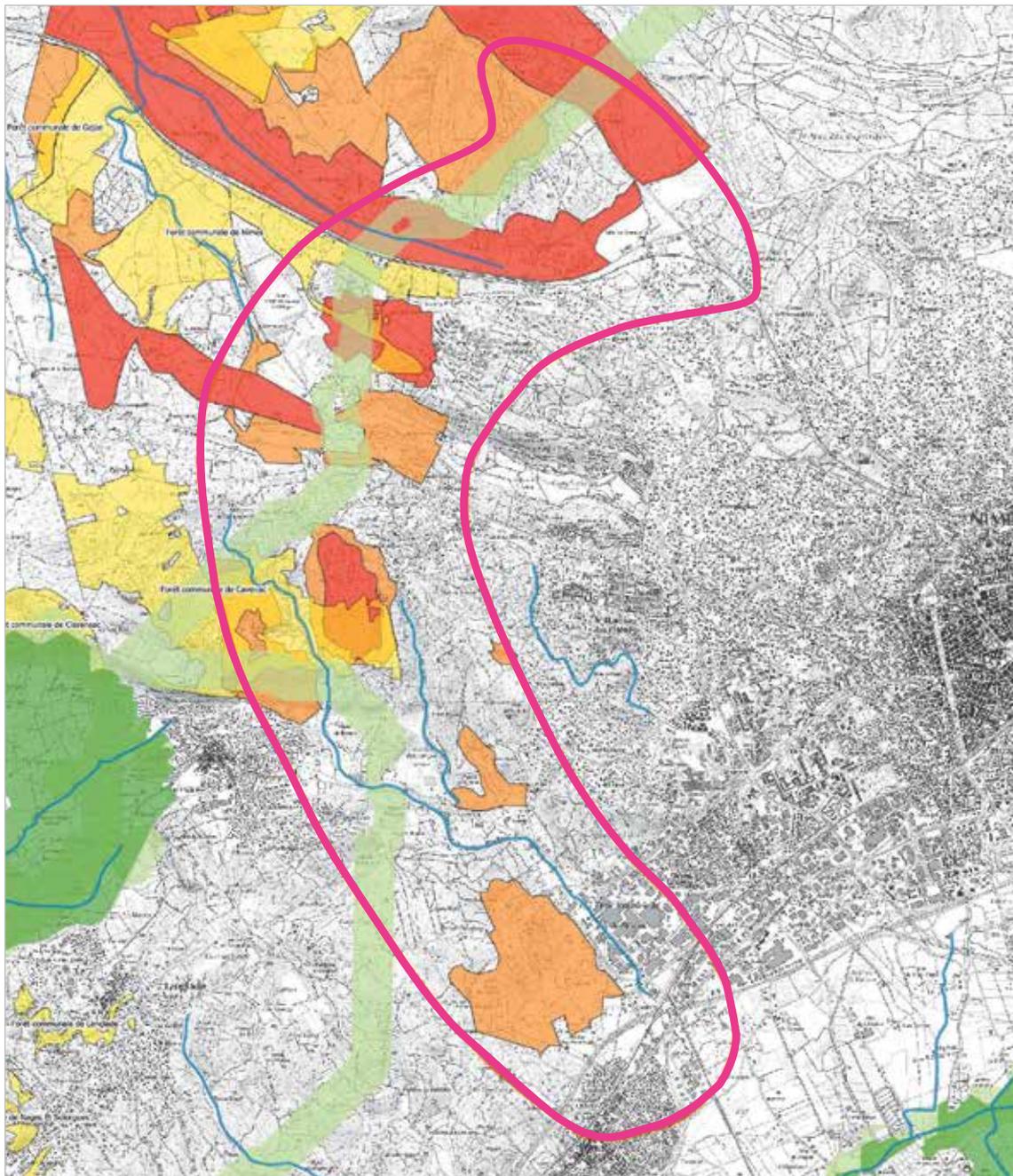
Elle intercepte l'emprise de la ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type II n°3022-0000 dénommée « Plateau Saint Nicolas » : dans la partie Nord du fuseau entre la RN 106 et la RD 907. Cette ZNIEFF présente une diversité biologique des milieux pour les chiroptères,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



Emprise projet

Communauté écologique

Trame bleue SRCE - Cours d'eau

Trame verte SRCE - Réservoir

Trame verte SRCE - Corridor

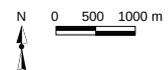
Enjeu faunistique et floristique

Fort

Modéré

Milieu naturel réglementaire

Forêt publique non domaniale



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

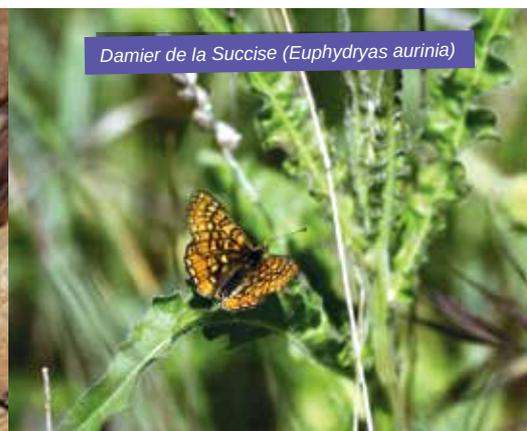
Boisement mixte à Chêne vert et Pin d'Alep



Murin à oreilles échancrées (*Myotis Emarginatus*)

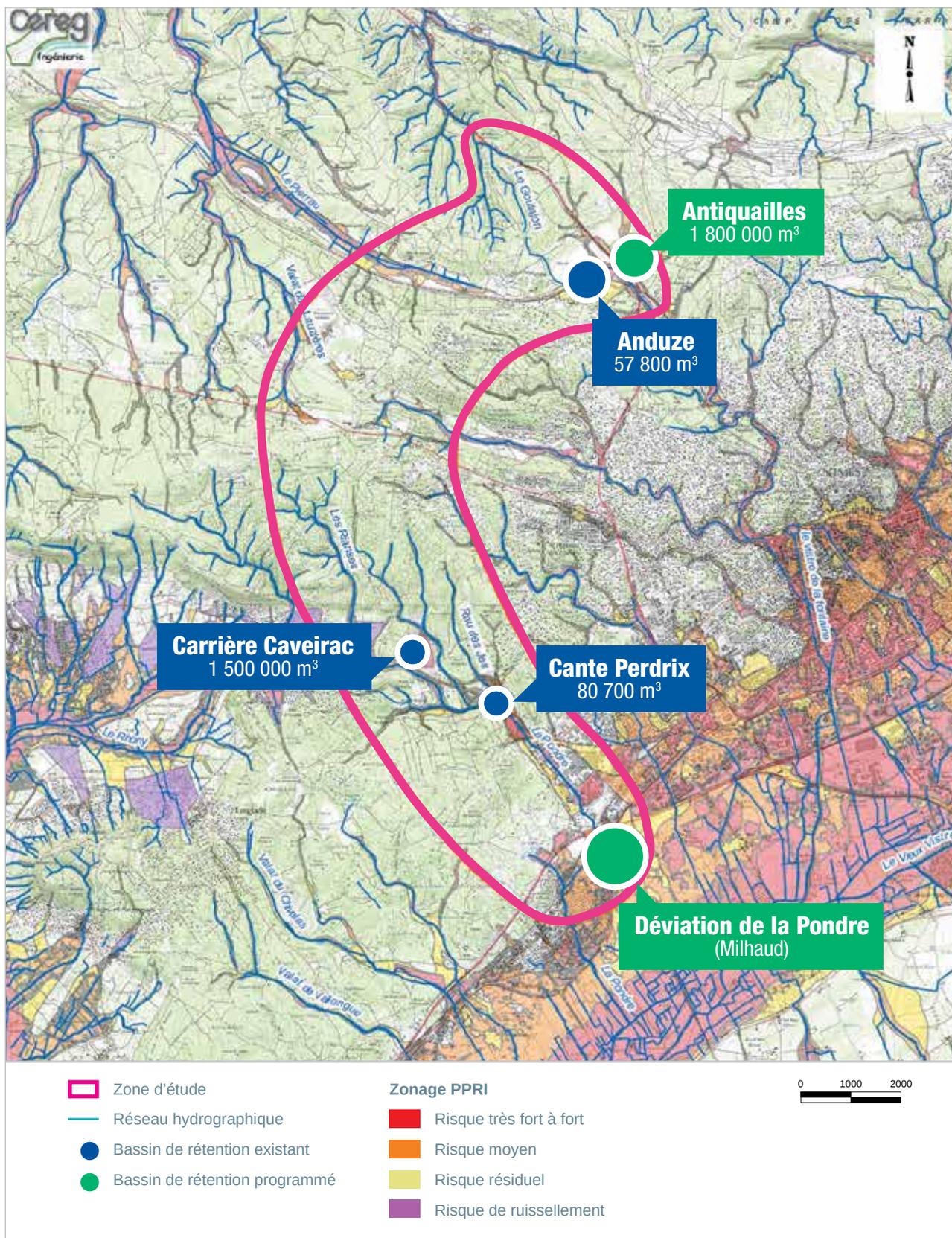


Damier de la Succise (*Euphydryas aurinia*)



▷ **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.



Source : Fonds IGN - BD Cathage - Police de l'Eau - DDTM30

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 râpeuse 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 nîmoise habitée

La ville s'est agrandie sur les pentes de garrigue et offre aujourd'hui un paysage remarquable, désormais habité de quartiers résidentiels, 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 érodés par le passage de l'eau et des accès et parcours peu hiérarchisés et labyrinthiques. Le site d'étude est à la limite ouest 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 (ZI de Saint-Cézaire), comprenant également l'implantation plus récente du CHU.

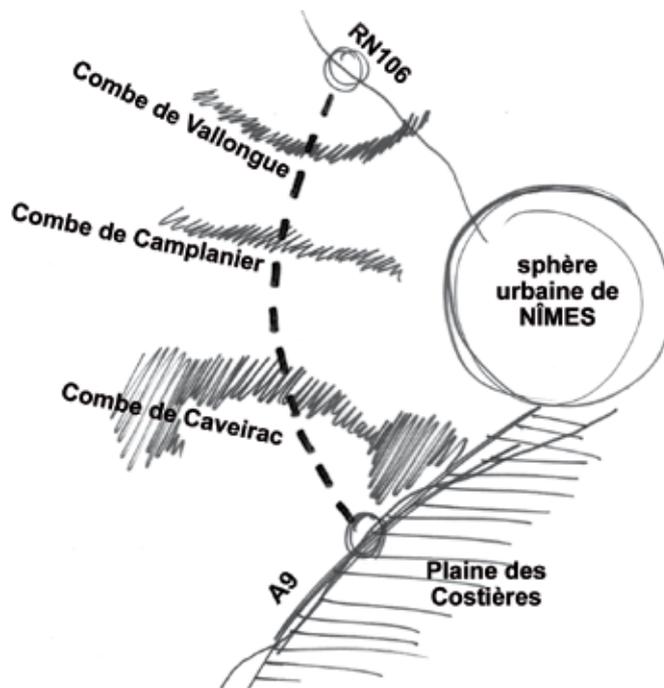
La carrière Devèze Bouzanquet

La carrière est perçue comme une entaille dans le paysage présentant un relief artificialisé de falaises non-végétalisées.

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 au nord et l'A9 au sud traverse trois 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, sont 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.

4.7 > 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'aménagements 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 majeurs 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 Saint-Césaire. La traversée de l'actuelle RN106 est un point technique épineux.

Le projet d'une **liaison routière directe entre le Contournement Ouest de Nîmes et la RN113 - ZI Saint-Césaire** - est également envisagé via un barreau RD40-RN113 dont les études et travaux pourraient être concomitants à ceux du 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 de Nîmes s'inscrit donc dans cette dynamique qui justifie encore plus sa programmation.

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



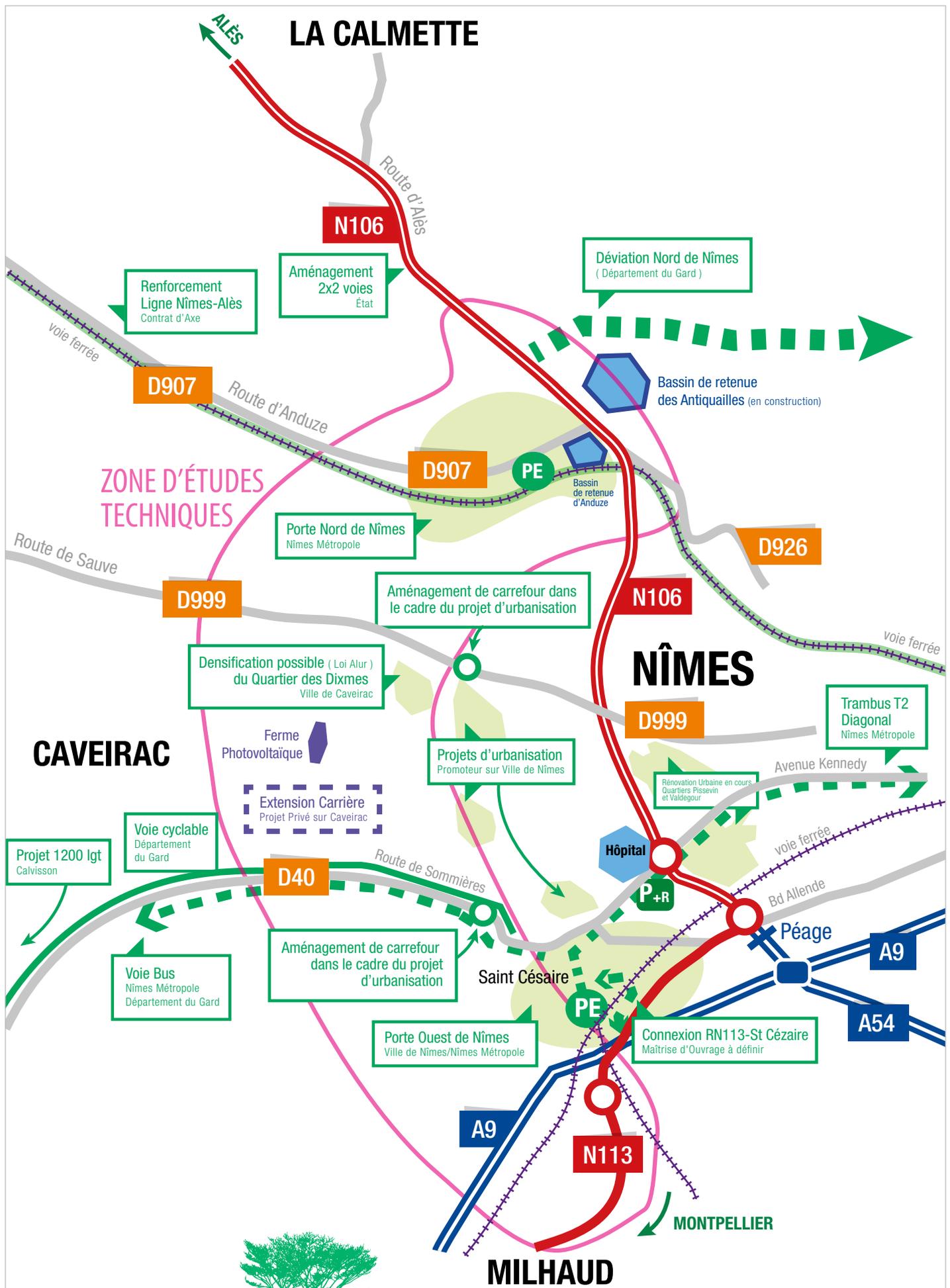
La RN106 dans Nîmes



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



Synthèse des projets à proximité du Contournement Ouest de Nîmes



▷ Barreau complémentaire Contournement Ouest de Nîmes - RN113

Constat

La desserte de la Zone Industrielle depuis le sud ou l'ouest de Nîmes par la RN113 se fait aujourd'hui par un itinéraire de capacité limitée et se trouve souvent surchargé. Cela crée des trafics induits sur les voiries locales et surcharge la RD40 (route de Rouquairol) et la RD640 (avenue Kennedy), perturbant l'accès au CHU.

Les petits chemins vicinaux de la ville de Milhaud subissent quant à eux la pression de circulations importantes d'automobilistes cherchant des itinéraires de substitution au réseau routier principal saturé.

La modernisation de ce secteur avec le projet Porte Ouest de Nîmes est l'occasion de créer un nouvel accès pour désenclaver la zone. Ce constat est partagé par tous les acteurs locaux du territoire. C'est pourquoi une nouvelle connexion depuis le rond-point de la fin de la déviation de la RN113 à Milhaud - côté Nîmes apparaît comme une solution à cette question.

Quel nouvel accès à la Z.I. et à la Porte Ouest depuis la RN113 ?

Sans être partie intégrante du Contournement Ouest de Nîmes, une telle connexion ne pourrait qu'être complémentaire aux fonctionnalités de celui-ci. Les solutions arrêtées pour celui-ci à l'issue de la concertation devront être compatibles avec cette nouvelle infrastructure.

À ce stade, aucun projet complémentaire n'a été arrêté. Aucun Maître d'ouvrage ni aucun financement n'ont été définis. Cependant, les partenaires qui co-financent le projet de contournement Ouest de Nîmes sont attachés au principe d'une réalisation simultanée des études et travaux, de manière à pouvoir réserver les solutions optimales pour les deux infrastructures.

À ce stade, deux options possibles d'organisation de cet accès, options qui ne s'excluent d'ailleurs pas, répondent aux besoins du territoire.

▷ Option 1: aménagement « sur place »

Depuis le rond-point de la RN113, la liaison utiliserait le passage existant sous l'A9 puis franchirait la voie ferrée par un ouvrage à créer et aboutirait au cœur de la ZI Saint-Césaire sur l'avenue Joliot Curie, assurant ainsi la continuité jusqu'à la RD40 et au futur échangeur.

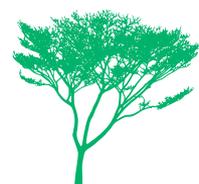
▷ Option 2: création d'une voie nouvelle

Il s'agit d'une liaison directe entre le rond-point de la RN113 et la RD40, parallèle au Contournement Ouest de Nîmes. Cette liaison se connecterait sur l'échangeur avec la RD40 du Contournement Ouest de Nîmes. La nouvelle voie passerait sur l'autoroute et la voie ferrée. À noter que l'échangeur E2 Sud (solution préférentielle) est plus pertinent vis-à-vis du raccordement de ce barreau au Contournement Ouest de Nîmes.

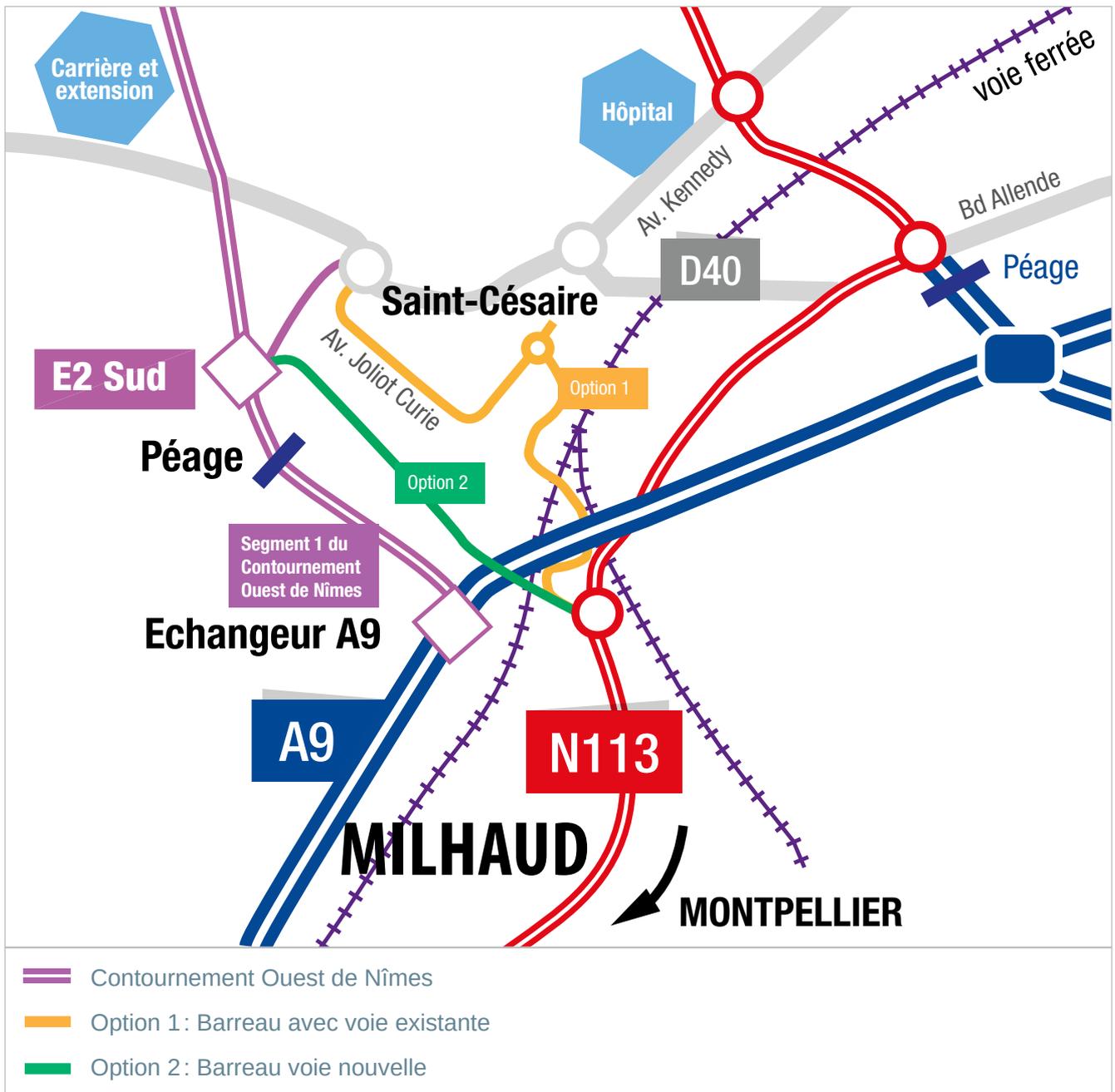
Comparatif des deux options

	OPTION 1	OPTION 2
AVANTAGES	<ul style="list-style-type: none"> > Coût de réalisation moins important (un seul ouvrage de franchissement important sur voie ferrée) > Réutilisation de la voirie existante dans la ZI Saint-Césaire (av. Joliot Curie) et de l'ouvrage d'art sous A9 > Desserte de la ZI Saint-Césaire 	<ul style="list-style-type: none"> > Tracé avec caractéristiques géométriques compatible avec une vitesse de 70 km/h
INCONVÉNIENTS	<ul style="list-style-type: none"> > Tracé avec caractéristiques géométriques très réduites > Vitesse maximum = 30 ou 50 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> > Coût de réalisation important (remblais, ouvrage sur voie ferrée, ouvrage sur A9...)

En matière hydraulique, les 2 scénarios franchiront la Pondre et nécessiteront des compensations dues à des remblais en zone inondable.



Option de tracés et d'échanges pour le barreau complémentaire
Contournement Ouest de Nîmes - RN113



5. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS

5.1 > UN PROJET MAJEUR POUR 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.

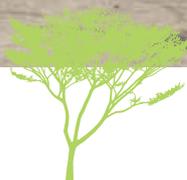
L'ensemble de ce développement s'appuie sur :

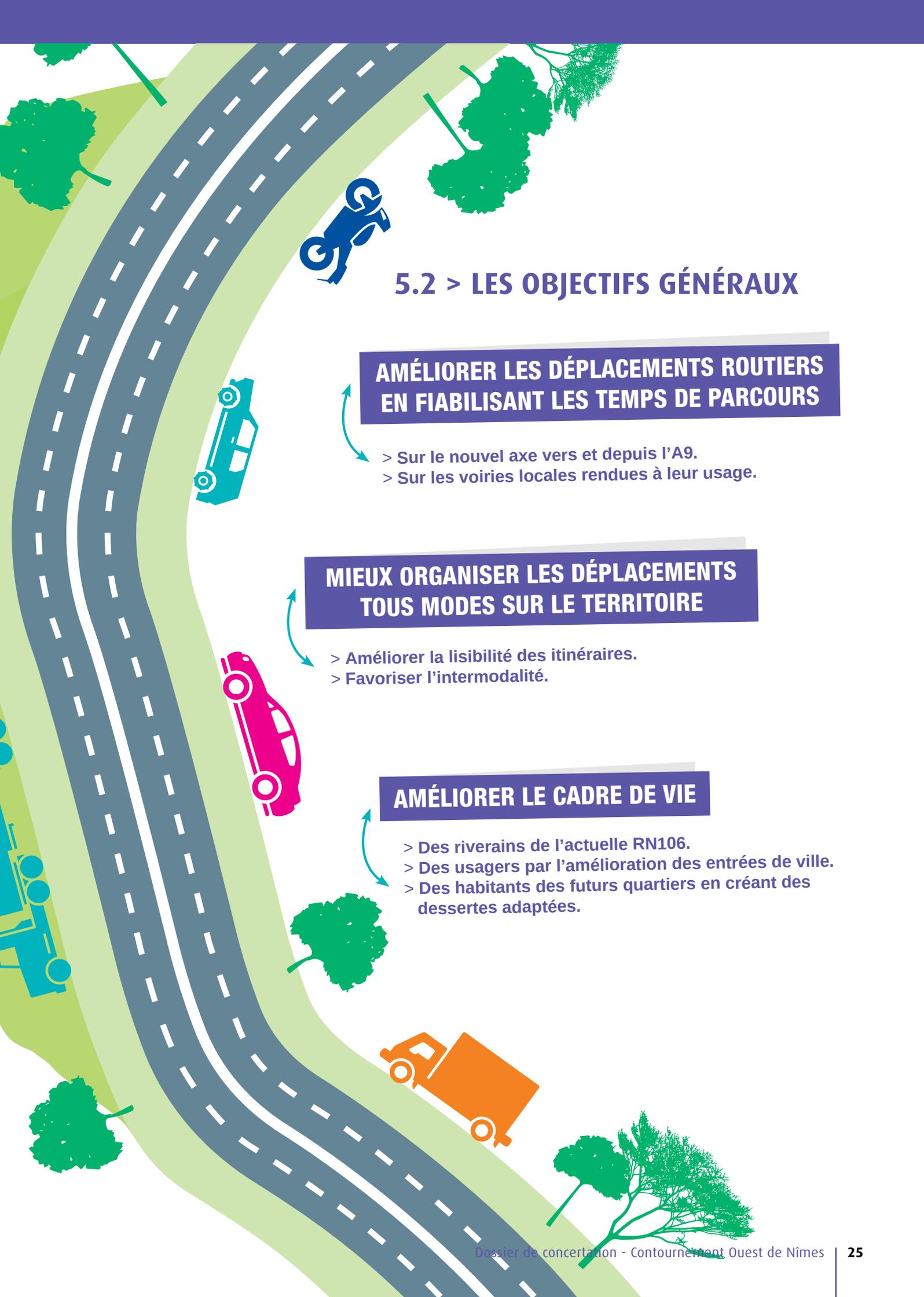
- > Une mobilisation des collectivités locales autour du projet du Contournement Ouest de Nîmes, car le projet urbain de la ville de Nîmes est lié à la réalisation du contournement et à la requalification de la RN106 (actuel boulevard ouest). Sans ce nouvel axe, le développement du projet d'agglomération Nîmes – Alès serait également retardé.
- > Une politique globale des déplacements pensée avec le contournement de l'agglomération Nîmoise, en relation avec la future déviation Nord portée par le Conseil départemental du Gard.
- > Une vision partagée entre les acteurs avec le souhait d'un raccordement du Contournement Ouest de Nîmes sur l'A9 et sur la RN113 au Sud et à la future déviation au Nord.
- > Des études tout au long du projet, associant l'ensemble des acteurs locaux, avec le souhait d'avoir une mise en cohérence entre le projet routier et le projet urbain.

2 ENJEUX FORTS

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 ;**
- > **Contribuer au développement de l'ouest de l'agglomération nîmoise.**





5.2 > 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.

5.3 > LES TRAFICS ACTUELS ET PROJÉTÉS

La carte des trafics 2015 (source Cerema) pointe les problèmes actuels à Nîmes et confirme le diagnostic posé dès l'étude du DVA (voir plus haut).

- > Des trafics très élevés sur le boulevard urbain Allende au Sud de Nîmes, juste au nord de l'autoroute, avec des Taux Moyens Journaliers Annuels (TMJA) parfois supérieurs à 45 000 véhicules/jour.
- > Une sortie d'autoroute Nîmes Ouest au croisement de la RN106, de l'A54 et de l'A9 très chargée, avec 43 000 véhicules/jour.
- > La RN106, avec plus de 28 000 véhicules/jour alors que la route est partiellement bidirectionnelle, est au bord de la saturation.

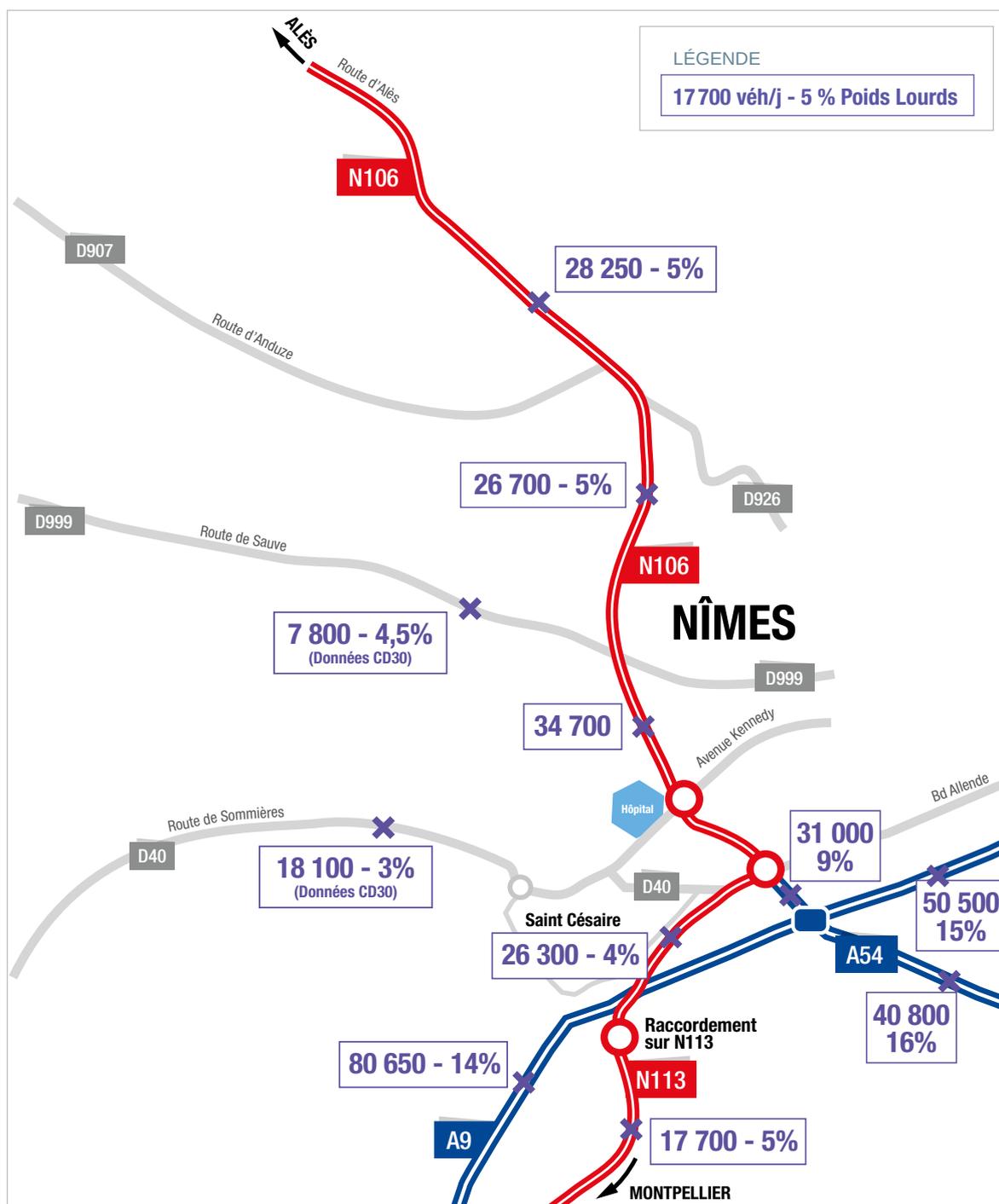
Ces trois routes particulièrement saturées convergent vers un même carrefour, où la saturation est la plus récurrente (le rond-point de sortie de l'A9 Nîmes Ouest).

L'augmentation de la population et la dynamique économique mesurées vont avoir des conséquences sur les trafics qui iront en augmentant.

C'est la « situation de référence » qui permet de mesurer les impacts des différentes hypothèses.

Sans nouvelle infrastructure et selon les modélisations établies par le CEREMA, sur la partie sud de la RN106, le trafic atteindrait 51 000 véhicules/jour à l'horizon 2035.

Trafics de référence sur la RN106 actuelle

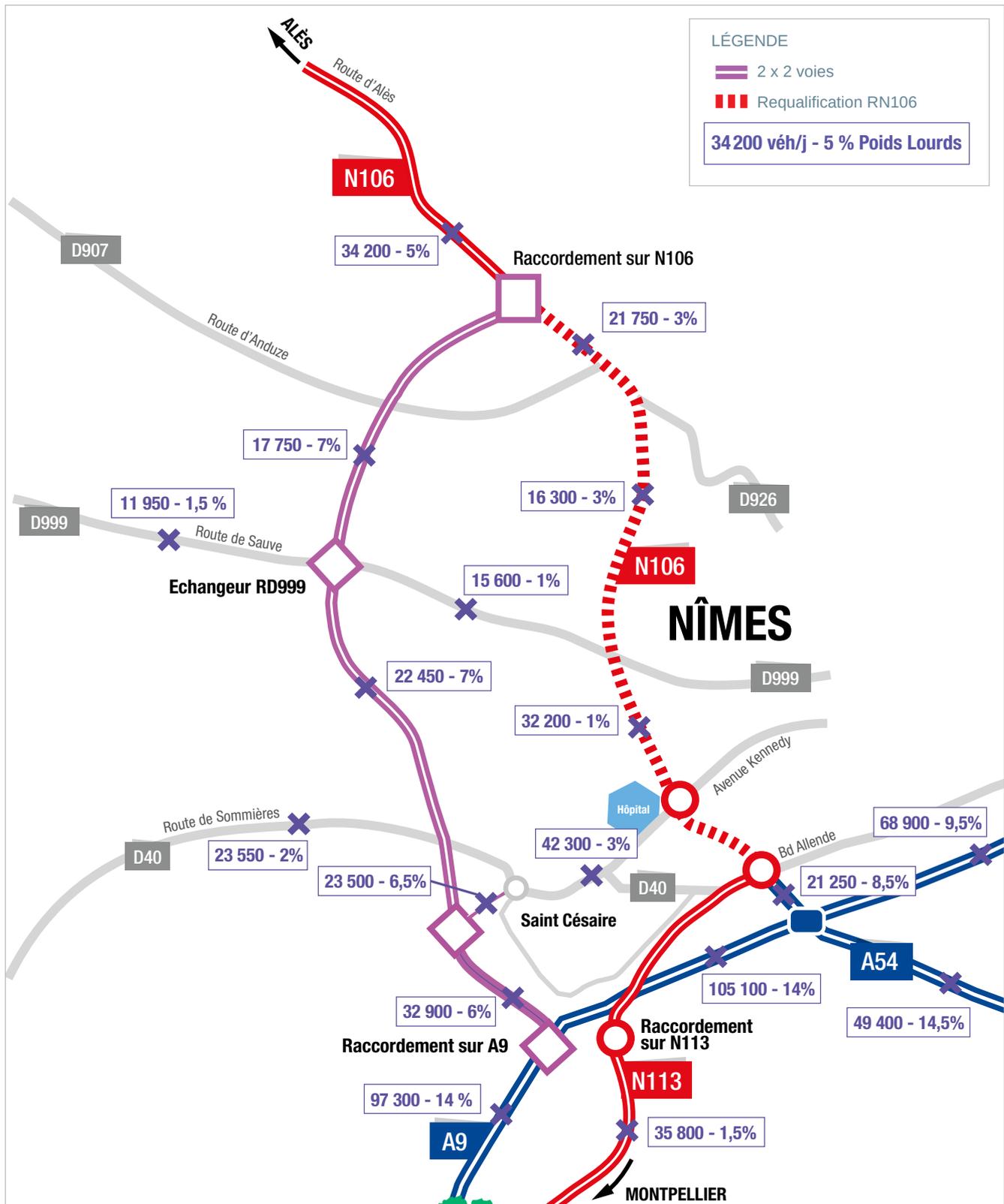


► Une meilleure organisation des déplacements

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.

- > 18 000 à 33 000 véhicules par jour (TMJA) sur le Contournement Ouest de Nîmes selon les sections à l'horizon 2035
- > 30 % de réduction du trafic sur la RN106 actuelle.

Trafics modélisés 2035 avec le Contournement Ouest de Nîmes





Parking-relais et tram'bus : le meilleur accès vers le centre-ville

5.4 > DES DÉPLACEMENTS MIEUX ORGANISÉS

▷ Diminuer la saturation routière

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 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.

▷ Réaménager la RN106

Avec la mise en service du Contournement Ouest de Nîmes, une requalification de l'actuelle RN106 (boulevard Ouest) pourrait être mise en œuvre, en faveur des transports collectifs et des modes actifs (marche, vélo...).

▷ Favoriser l'intermodalité

Le projet va permettre de mieux organiser les entrées d'agglomération et de desservir les pôles et équipements, en favorisant l'intermodalité (Centre Hospitalier Universitaire, parking-relais, pôles d'échanges, liaison vers ligne T2 de tram'bus Diagonal...).

Le Contournement Ouest de Nîmes reste compatible avec la réalisation des projets de voie verte ou d'aménagements en faveur de Transports en Commun en Site Propre sur ou le long de la RD40.

La diminution des niveaux de trafics (de l'ordre de 30 %) sur la RN 106 actuelle simplifie aussi l'exploitation de la ligne T2 qui la traverse.

Les dessertes des grands équipements sont améliorées, en favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville.



L'entrée dans Nîmes par la RD40



Un meilleur accès pour le CHU de Nîmes

Partie B

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION



CONTOURNEMENT



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

DE NÎMES

6. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

6.1 > 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

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 Conseil départemental du Gard),
- > la RD999 (route de Sauve),
- > la RD40 (route de Sommières),
- > 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 110 km/h.

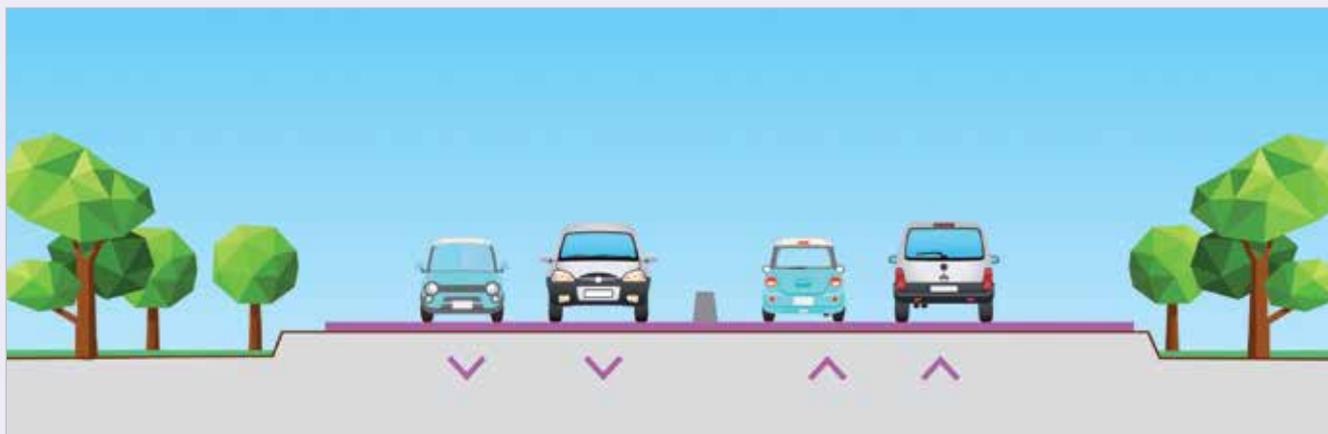
Le Contournement Ouest de Nîmes est nécessairement compatible avec un barreau complémentaire vers la RN113, dont les études et travaux pourraient être concomitants.

▷ Près de 60 ouvrages d'art

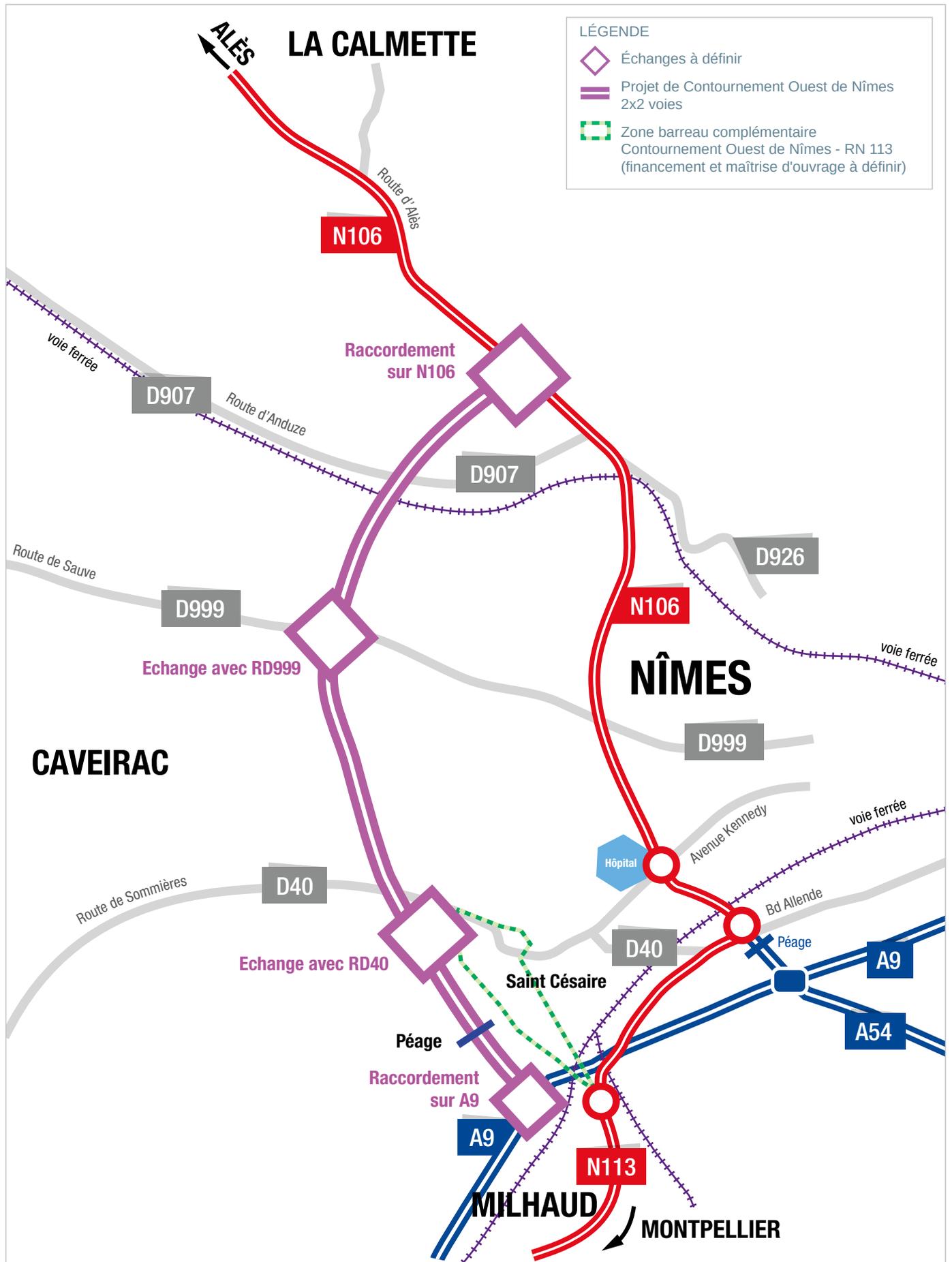
Selon les options et les variantes, une vingtaine d'ouvrages d'art (ponts ou viaducs pour le franchissement des infrastructures, rétablissements des chemins existants, passages de faune...) et une quarantaine d'ouvrages hydrauliques (ponts ou ouvrages cadres pour le franchissement des ruisseaux, talwegs, continuités hydrauliques) sont nécessaires.

▷ Profil type : 2x2 voies

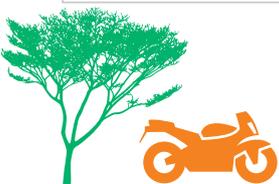
La route présente un profil classique de voie express, avec 2 chaussées de 2 voies par sens, un séparateur ou un terre-plein central et de chaque côté, des accotements revêtus. Un système de collecte des eaux et selon le cas, des protections phoniques (merlons, murs antibruit) complètent le profil (non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



Projet de Contournement Ouest de Nîmes : schéma de principe du projet



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



7. INSERTION DU PROJET

7.1 > 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.



La future infrastructure traverse une zone de garrigue, espace riche en matière de biodiversité, aux franges de l'urbanisation actuelle ou prochaine. Le système hydraulique est composé 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, un tracé des variantes peut être modifié pour éviter des zones riches en faune et flore ou pour s'éloigner des zones d'habitat. Situé dans un secteur périurbain, le territoire du Contournement jouxte des parcs d'activités, des zones résidentielles, des espaces agricoles et naturels et des friches. 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. De nombreux enjeux économiques, sociaux et territoriaux sont ainsi pris en compte dans ce nouveau projet.

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

▷ Garantir le fonctionnement hydraulique des espaces traversés

- > La transparence hydraulique sera garantie.
- > 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.
- > Le cycle de l'eau sera respecté.

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.



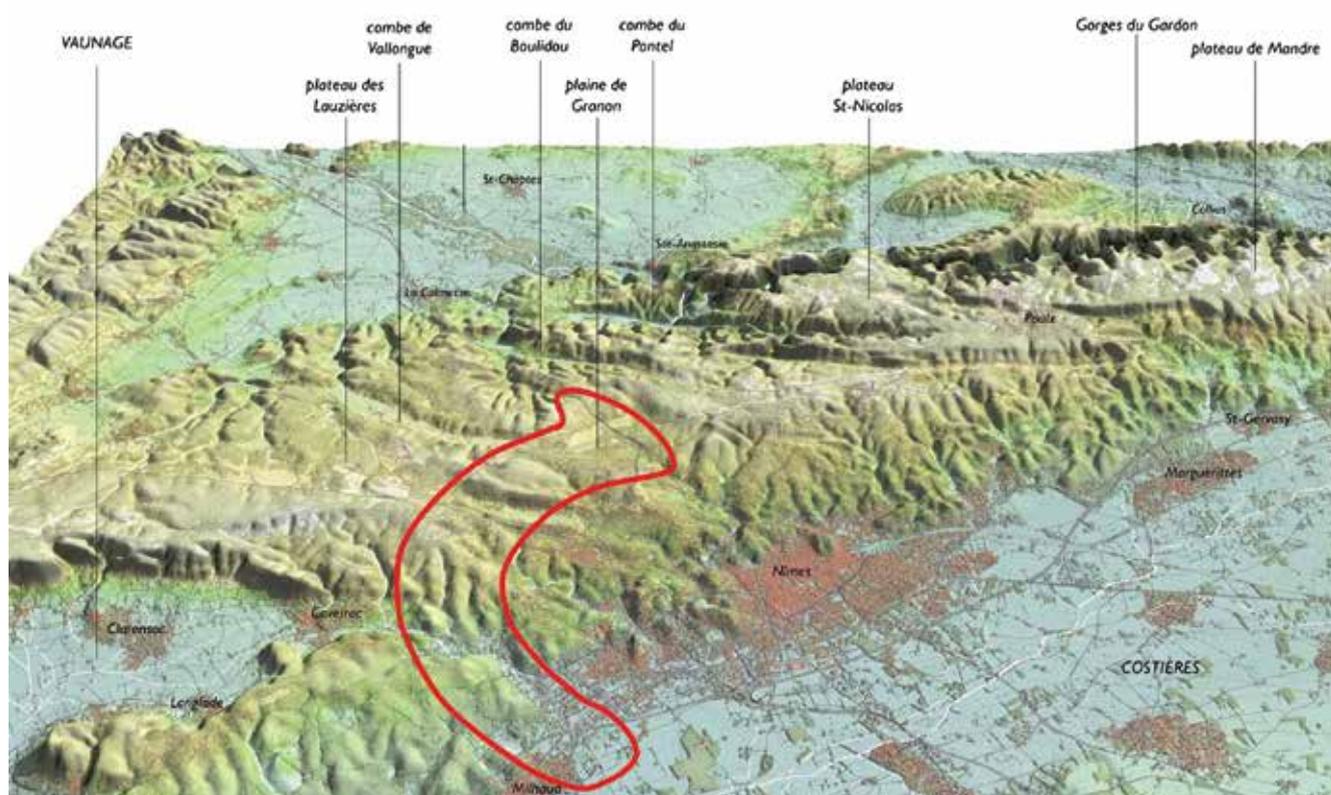


▷ Protéger la faune et la flore

- > Évaluation au préalable des enjeux écologiques.
- > Réalisation d'inventaires faune/flore complets (4 saisons) sur la totalité des emprises et aux abords immédiats du tracé.
- > Préservation des espaces naturels et de la végétation remarquables, et restauration de milieux naturels dans les secteurs dégradés.
- > Réduction des impacts en évitant les zones à fort enjeu environnemental.
- > Pose de clôtures le long de la voie dans les secteurs sensibles, à la mise en service de l'infrastructure.
- > 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 équilibre entre les remblais et les déblais sera recherché.
- > 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.



7.2 > PRÉSERVER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

▷ **Atténuer les nuisances sonores**

L'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes, induit des modifications de niveaux sonores. Les protections réglementaires seront donc mises en place selon les données des mesures de bruits, corrélées avec le trafic attendu. L'objectif pour l'habitat riverain est :

- > niveau de bruit diurne (6h-22h) LAeq* ≤ 60dB(A)
- > niveau de bruit nocturne (22h-6h) LAeq* ≤ 55 dB(A)

Le projet prendra en compte la protection acoustique des riverains, 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 protections sonores pourront être réalisées par isolation à la source (écrans au plus près des chaussées) et par la diminution des bruits émis grâce à des revêtements absorbants permettant des gains de 3 à 4 dB.

**Valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire la « dose de bruit » sur un temps donné.*



La palette de protections variera en fonction du contexte. Elle contribuera à mettre en valeur la diversité paysagère du lieu.

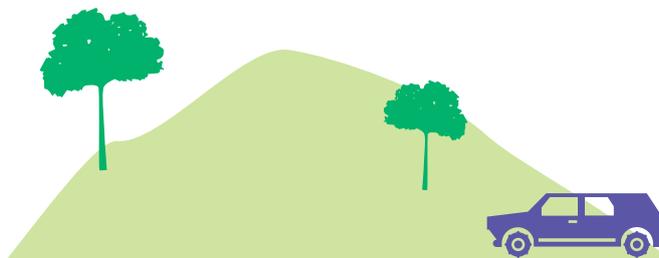
▷ **Maintenir les continuités**

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

▷ **Rester attentif à la qualité de l'air**

Les modifications de la qualité de l'air seront l'objet d'une attention particulière.

On peut supposer que la qualité de l'air devrait être globalement améliorée par la réduction des points de congestion à l'échelle de la zone urbaine, et notamment sur la RN106 actuelle.



8. VARIANTES DE TRACÉS ET D'ÉCHANGEURS



8.1 > UN TRACÉ DÉCOUPÉ EN 4 SEGMENTS

▷ 4 segments pour une analyse des variantes

Pour rechercher le meilleur tracé, 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.

▷ Variantes d'organisation des échangeurs

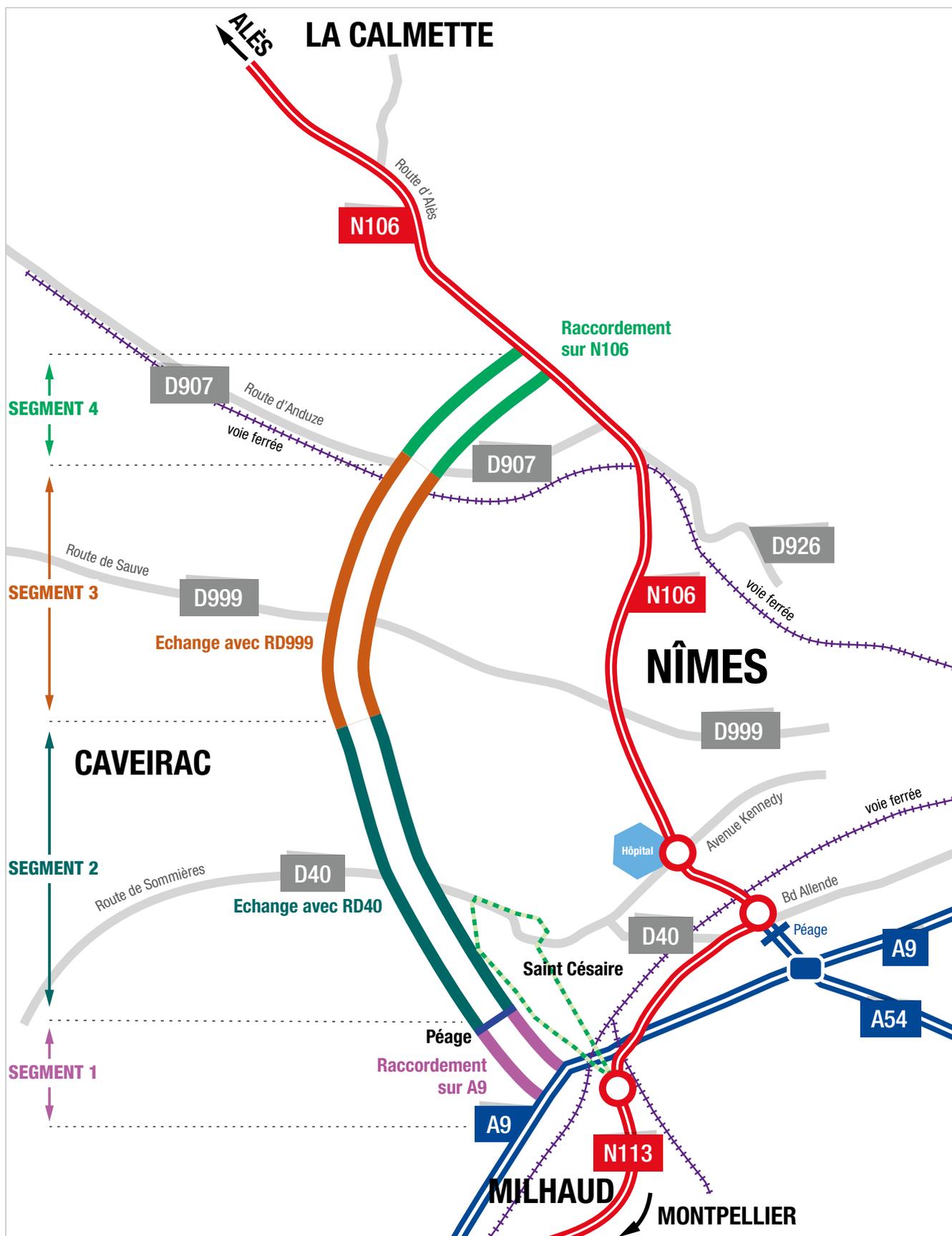
Le projet de Contournement Ouest de Nîmes comporte 4 échangeurs, liés pour partie aux variantes de tracés :

- > 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

Il n'y a pas de possibilité technique d'organiser un échangeur avec la route d'Anduze (D907). Un tel échangeur ne se justifierait pas par le niveau de trafic et la proximité avec le raccordement sur la RN106. D'une manière générale, les échangeurs seront dénivellés.



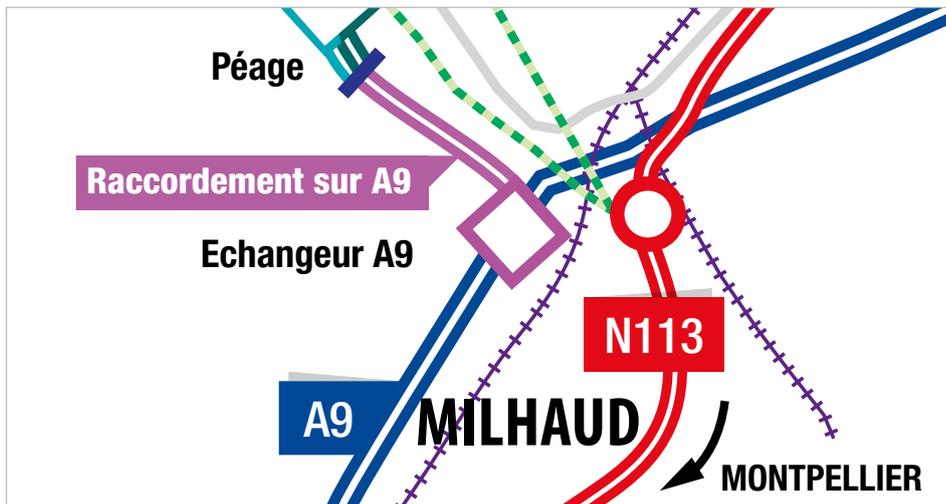
Projet de Contournement Ouest de Nîmes: un tracé découpé en 4 segments



Segment 1 ▷ de l'autoroute jusqu'au péage de sortie

▷ Contexte

Le projet se développe aux limites des communes de Milhaud et de Nîmes, dans un secteur non urbain, avec des enjeux écologiques modérés mais réels (cultures, espaces naturels encore largement dominants malgré une urbanisation diffuse). Les contraintes hydrauliques sont fortes.



▷ Un seul tracé possible

Le segment 1 comprend l'échangeur A9, la gare de péage d'entrée et de sortie et se termine approximativement à hauteur du chemin de Cantepedrix. 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...). Son coût estimatif, comprenant l'échangeur A9 et le péage est d'environ 35 M€.

▷ 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).

Segment 1 : vue aérienne du secteur concerné



Exemple de principe d'échangeur

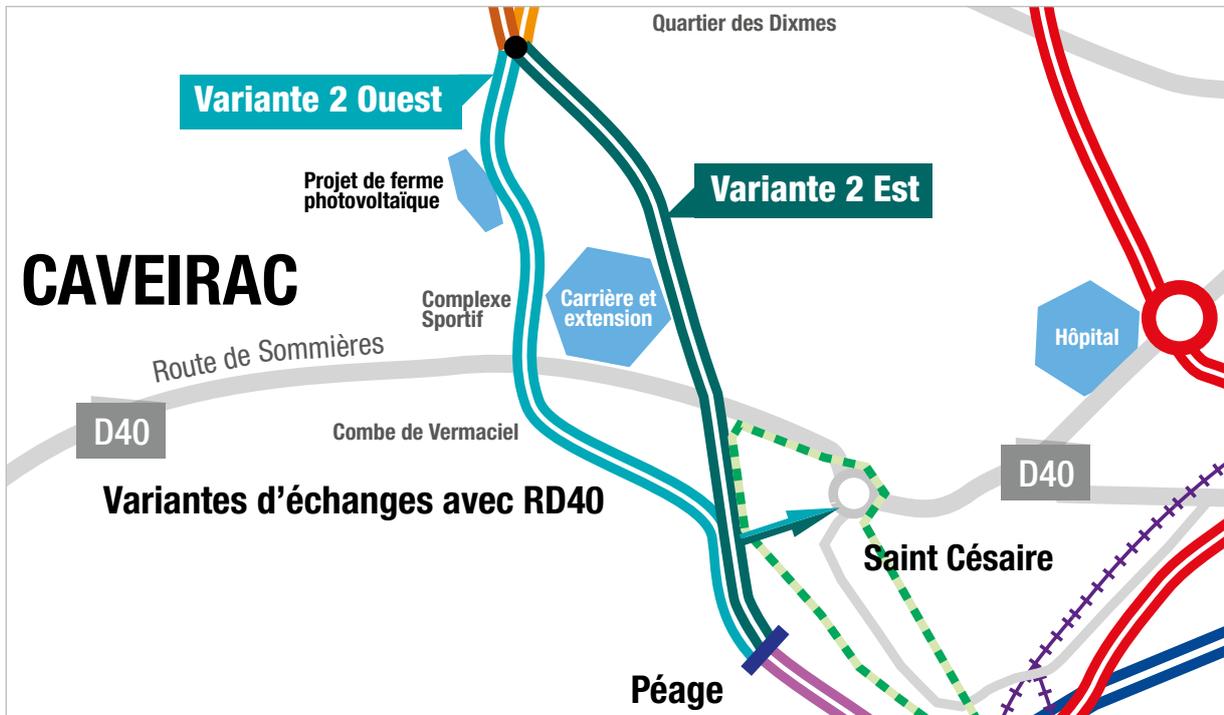
Segment 1 :
des normes géométriques autoroutières à respecter



Segment 2 ► entre le chemin de Canteperdrix et le chemin des Dixmes (2 variantes possibles)

► Contexte

Le projet se développe sur les communes de Milhaud et de Caveirac, aux franges de l'urbanisation existante. Le segment est traversé par la RD40 (Route de Sommières) avec laquelle il faudra organiser des échanges. Le secteur est marqué par la présence de la carrière dont une extension est prévue vers l'Est. Un projet de ferme photovoltaïque, porté par la commune de Caveirac, retenu par le Ministère de l'Environnement suite à un appel à projet, va se développer.



► 2 variantes de tracé

Deux variantes sont possibles sur ce segment.

La variante 2 Ouest passe entre la Carrière et le complexe sportif de la Combe Dinarde à Caveirac. Sa longueur est de 4 500 m, pour un coût estimatif de 58 M€ (hors échangeur).

La Variante 2 Est passe à l'Est de la future extension de la Carrière, plus proche des limites communales. Sa longueur est de 4 200 m pour un coût estimatif de 49 M€ (hors échangeur).

Les deux variantes franchissent la RD40 et la vallée de la Pondre/Riarse.

Comparaison des variantes de tracé

La variante 2 Ouest est plus longue et passe plus près du village et des secteurs habités de Caveirac. Elle impacterait en partie la carrière existante et le projet de ferme photovoltaïque. Elle conduirait à segmenter les espaces de Milhaud et de Caveirac. Elle traverse des zones à enjeux écologiques modérés car plus proches de secteurs déjà habités. Son coût est plus élevé.

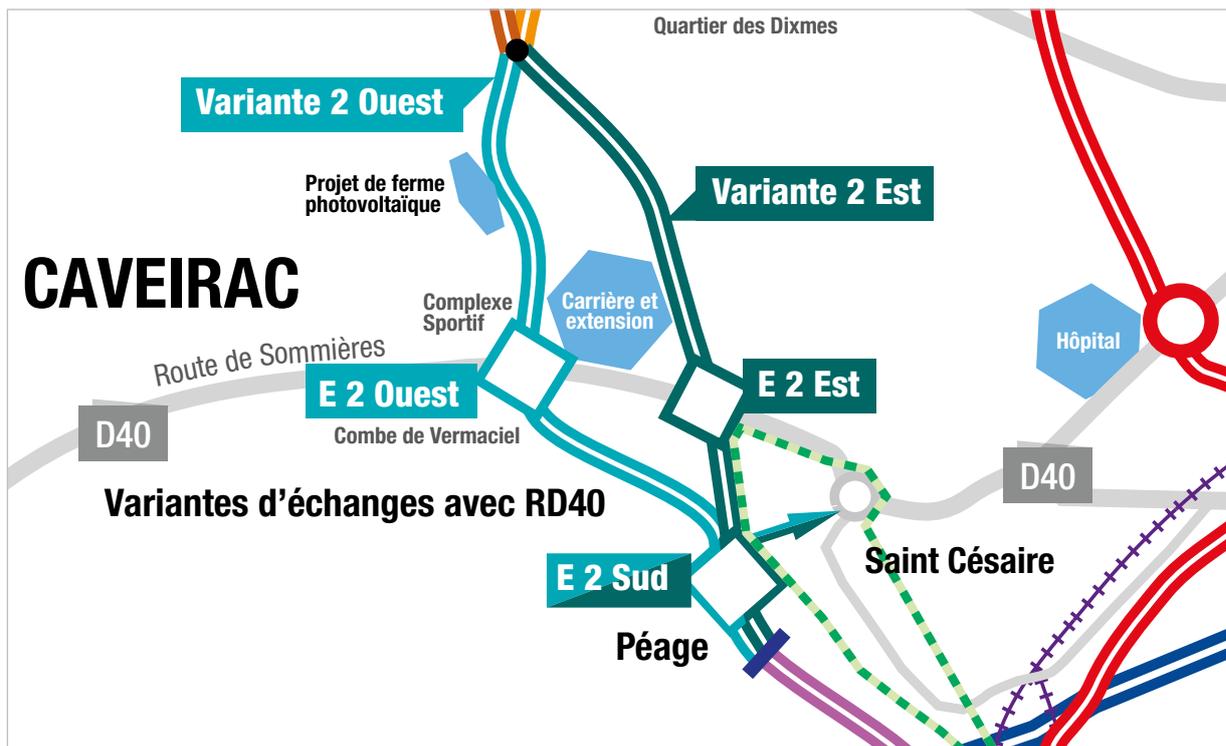
La variante 2 Est préserverait l'extension de la carrière avec un tracé nettement plus court et plus direct. Elle morcellerait moins le territoire de Caveirac et impacterait très peu le territoire de Milhaud. Elle traverse des zones plus éloignées des secteurs habités mais avec des enjeux écologiques plus forts.

En termes de fonctionnement hydraulique les deux variantes sont équivalentes.

	SEGMENT 2 OUEST	SEGMENT 2 EST
Distance / Temps de parcours	TD	TF
Environnement (faune flore...)	F	D
Hydraulique	D	D
Cadre de vie (acoustique...)	TD	F
Coût	TD	TF

■ Très favorable ■ Favorable ■ Défavorable ■ Très défavorable

▷ 3 possibilités d'échanges avec la route de Sommières



> **Soit au droit de la RD 40**

(échangeurs E2 Est ou E2 Ouest)

Compte-tenu des niveaux de trafics sur la RD40, l'échangeur devrait être dénivelé. Outre un coût élevé (autour de 12 M€), du fait d'une géométrie complexe pour assurer la transparence hydraulique, il aurait un impact écologique et paysager fort.

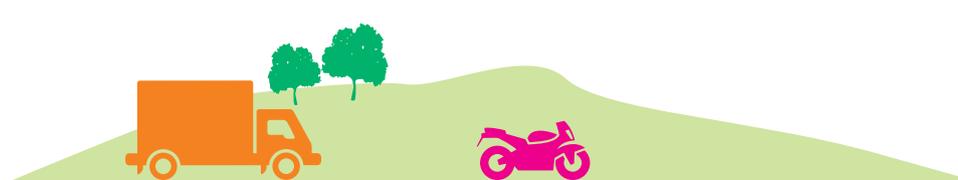
De plus, il augmente la distance pour entrer dans Saint-Césaire ou à l'Hôpital depuis l'A9.

> **Soit plus au sud (échangeur E2 Sud)**

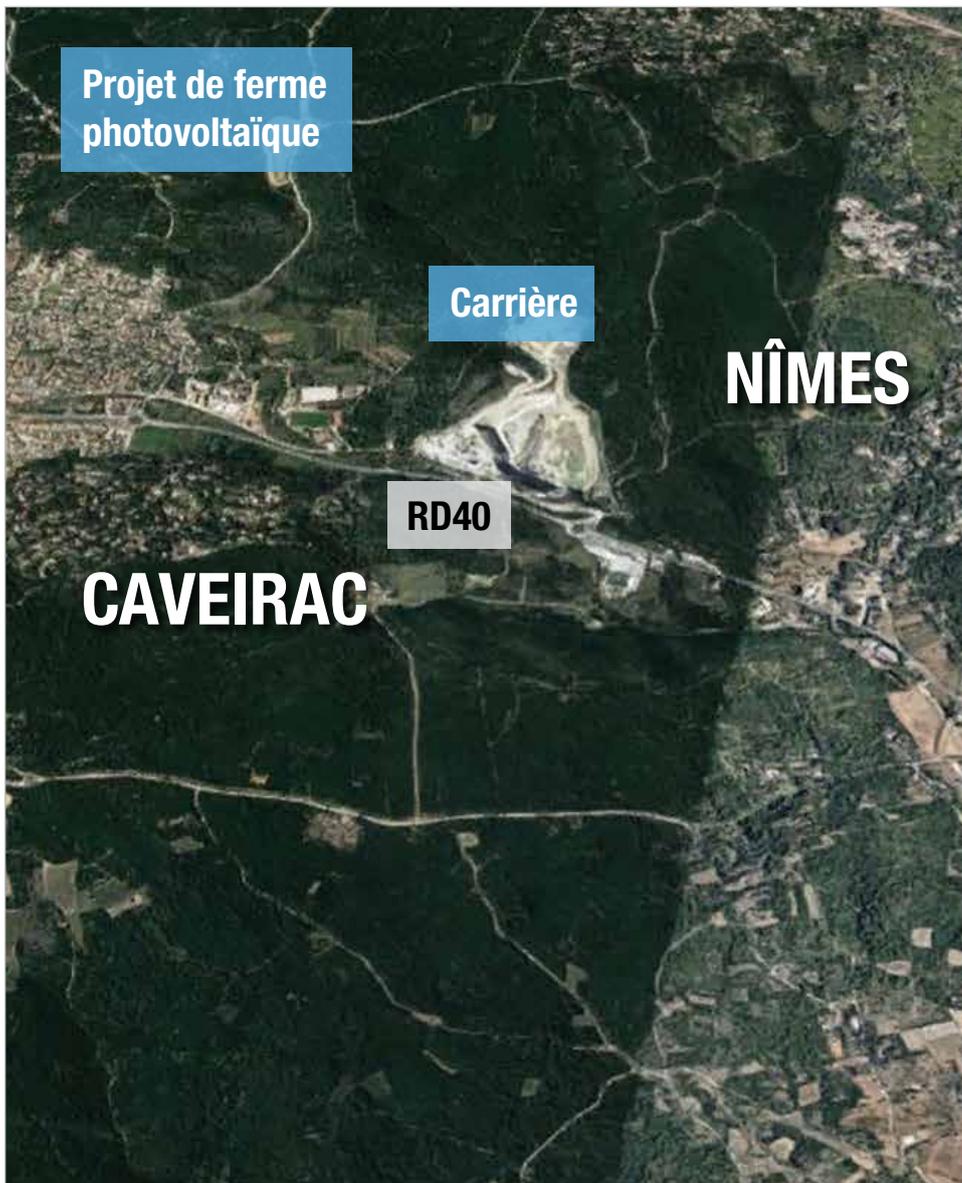
Un échangeur plan dénivelable à terme suffirait dans une première phase. Un raccordement sur un giratoire existant réaménagé et par une voie nouvelle serait à créer entre ce futur échangeur et la RD40. Cet échangeur est moins coûteux (entre 8 et 10 M€ pour un échangeur dénivelé) et a moins d'impacts environnementaux. Il est plus proche des zones à desservir (Saint-Césaire, Hôpital). Cet aménagement est le plus compatible avec le barreau complémentaire.

	FONCTIONNEMENT E2 SUD	FONCTIONNEMENT E2 EST	FONCTIONNEMENT E2 OUEST
Distance / Temps de parcours	TF	D	TD
Environnement (faune flore...)	F	F	D
Hydraulique	F	TD	TD
Cadre de vie (acoustique, modes doux, paysage...)	F	D	D
Coût	TF	TD	TD

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable



Segment 2 : vue aérienne du secteur concerné



Segment 2 : le projet se développe dans un espace de coupure d'urbanisation

Segment 3 ▷ entre le chemin des Dixmes et la RD907 (2 variantes possibles)

▷ Contexte

Le projet se développe sur les communes de Caveirac et de Nîmes, Le segment est traversé par la RD999 (Route de Sauve) avec qui il faudra organiser des échanges. Le secteur est marqué par la présence du centre d'enfouissement technique et d'une déchetterie. À l'Est, on trouve des zones pavillonnaires des communes de Nîmes (Hauts de Nîmes) ou de Caveirac (Les Dixmes).



▷ 2 variantes de tracé

Deux variantes sont possibles sur ce segment.

La variante 3 Ouest passe entre la déchetterie et le Mas de Provence. Sa longueur est de 3 700 m pour un coût de 27 M€ (hors échangeur).

Le projet inclut le rétablissement de l'accès au Centre technique d'enfouissement.

La Variante 3 Est, plus directe, passe à l'Est du Mas de Provence. Sa longueur est de 3 300 m pour un coût de 25,5 M€ (hors échangeur).

Comparaison des variantes de tracé

La variante 3 Ouest est plus longue pour s'éloigner des zones habitées.

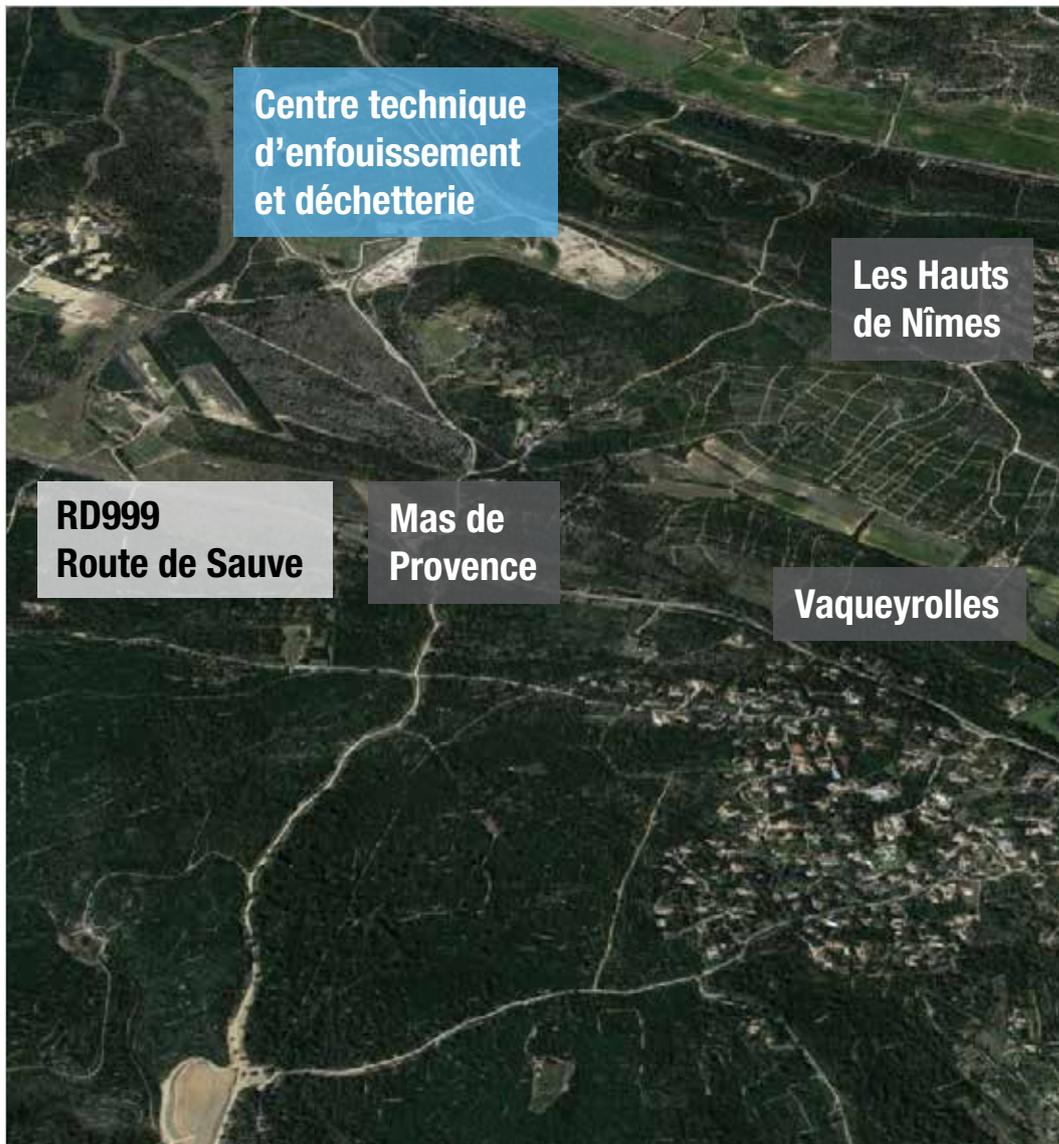
La variante 3 Est, plus courte et au coût moins élevé, apporterait plus de nuisances sonores aux zones résidentielles.

En termes de fonctionnement hydraulique les deux variantes sont équivalentes.

	SEGMENT 3 OUEST	SEGMENT 3 EST
Distance / Temps de parcours	F	TF
Environnement (faune flore...)	D	D
Hydraulique	F	F
Cadre de vie (acoustique...)	TF	TD
Coût	F	TF

■ Très favorable
 ■ Favorable
 ■ Défavorable
 ■ Très défavorable

Segment 3 : vue aérienne du secteur concerné



▷ 2 localisations d'échanges avec la route de Sauve

- > Échangeur au droit de la RD 999.
- > Position précise liée à la variante de tracé du segment 3 Ouest ou Est.
- > Coût estimatif : entre 3 et 6 M€.



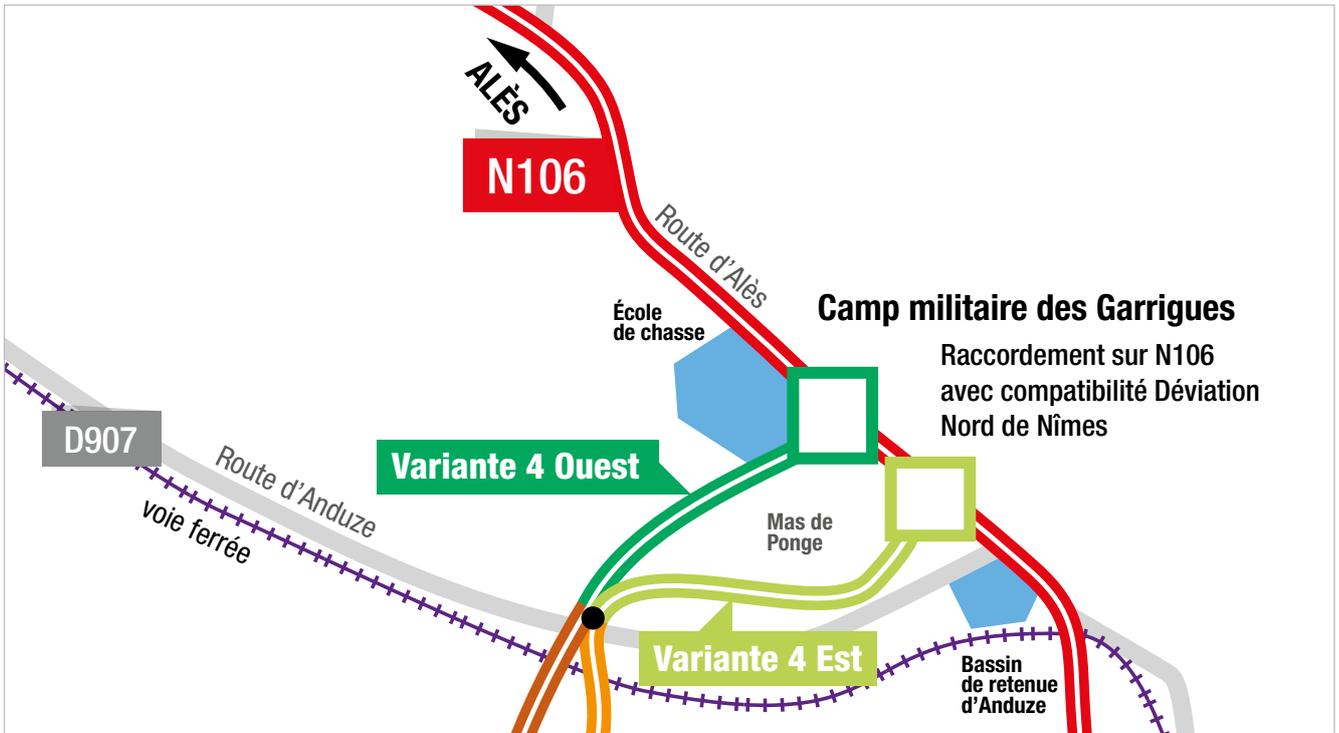
Segment 3 : un tracé évitant les zones d'habitat



Segment 4 ▷ de la RD907 à la RN106 actuelle (2 variantes possibles)

▷ Contexte

Le projet se développe sur la commune de Nîmes, Le segment est traversé par la RD907 (Route d'Anduze) avec laquelle il n'est pas prévu d'échanges et par la voie ferrée Nîmes-Alès.
Le secteur est un espace naturel et agricole, avec, sur sa frange Est, la présence du Camp militaire des Garrigues qui est peu impacté par le projet.



▷ 2 variantes de tracé

Le franchissement de la RD907 et de la voie ferrée qui sont très proches l'une de l'autre, est fortement contraint. Techniquement, un seul passage est commun à toutes les variantes. Le franchissement se fait par un passage supérieur. Deux variantes sont possibles sur ce segment.

La variante 4 Ouest est la plus directe, elle passe au nord du Mas de Ponge et longe le sud de l'école de chasse. Sa longueur est de 2 400 m pour un coût de 40 M€ (hors échangeur).

La Variante 4 Est passe au sud du Mas de Ponge. Elle passe à proximité des infrastructures existantes, créant ainsi un corridor d'infrastructures (RD907, voie ferrée et Contournement Ouest de Nîmes). Elle réalise donc un parcours plus sinueux avec deux grands virages : RN106 puis RD 907. Sa longueur est de 2 900 m pour un coût de 43 M€ (hors échangeur).

Comparaison des variantes de tracé

La variante 4 Ouest est plus courte et plus éloignée des zones habitées de Nîmes. Elle passe en piémont et libère le maximum d'espace d'exploitation agricole et un espace compatible avec le projet Porte Nord de Nîmes.

La variante 4 Est est plus longue ; elle réduit les possibilités de développement du projet Porte Nord de Nîmes.

En termes de fonctionnement hydraulique les deux variantes sont équivalentes, franchissant dans les 2 cas le ruisseau de Vallongue.

	SEGMENT 4 OUEST	SEGMENT 4 EST
Distance / Temps de parcours	TF	D
Environnement (faune flore...)	D	D
Hydraulique	D	D
Cadre de vie (acoustique...)	F	D
Coût	TF	F

■ Très favorable

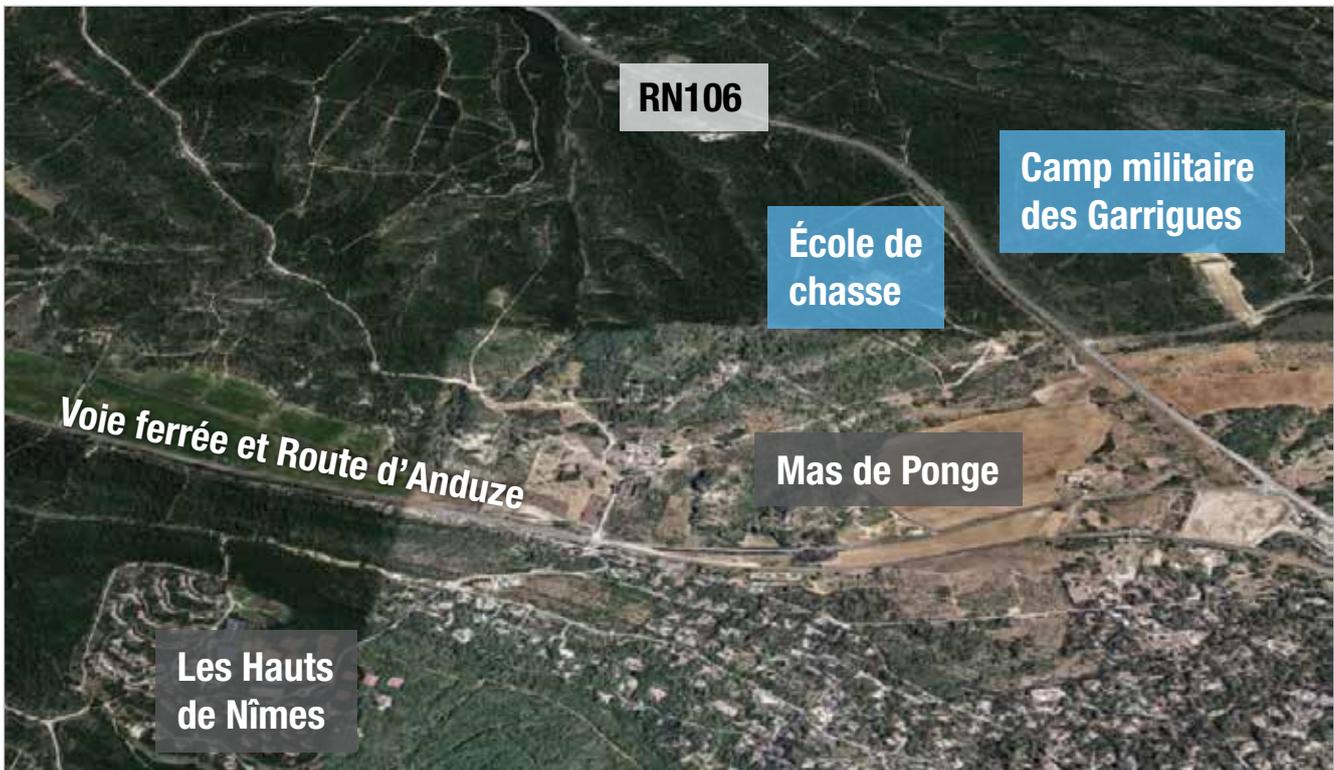
■ Favorable

■ Défavorable

■ Très défavorable



Segment 4: vue aérienne du secteur concerné



▷ 2 localisations de raccordement sur la RN106

- > Échangeur dénivelé au droit de la RN106.
- > Compatibilité avec la Déviation Nord de Nîmes à assurer impérativement.
- > Position précise liée à la variante de tracé du segment 4 Ouest ou Est.
- > Coût estimatif : entre 8 et 10 M€.



Segment 4 : de fortes contraintes pour le franchissement de la RD907 et de la voie ferrée



9. PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT PRÉFÉRENTIEL

▷ **Objet routier préférentiel du Contournement Ouest de Nîmes**

Le présent dossier présente les solutions d'aménagement issues des dernières études réalisées concernant le projet de Contournement Ouest de Nîmes.

Tous ces aménagements répondent globalement aux objectifs du projet :

- > Améliorer les déplacements routiers en fiabilisant les temps de parcours.
- > Mieux organiser les déplacements tous modes sur le territoire.
- > Améliorer le cadre de vie.



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) et 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.

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).

La DREAL Occitanie attend les avis, questions et suggestions du public sur le projet et sur les variantes de tracé et d'échangeurs proposées.

Un bilan des observations formulées pendant ce temps d'échanges sera réalisé et rendu public. Il intégrera l'ensemble des remarques sur le projet et orientera le choix du maître d'ouvrage les études préalables en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.

Ces avis contribueront donc au choix de l'aménagement préférentiel pour l'aménagement du Contournement Ouest de Nîmes.

L'objectif est d'engager des études plus précises sur le tracé choisi dès le 2^{ème} semestre 2017.

Coût prévisionnel

Coût total estimé

160 à 180 M€

Financement 2015-2020 : **10 M€**

> État

5 M€

> Département du Gard

1,67 M€

> Région Occitanie

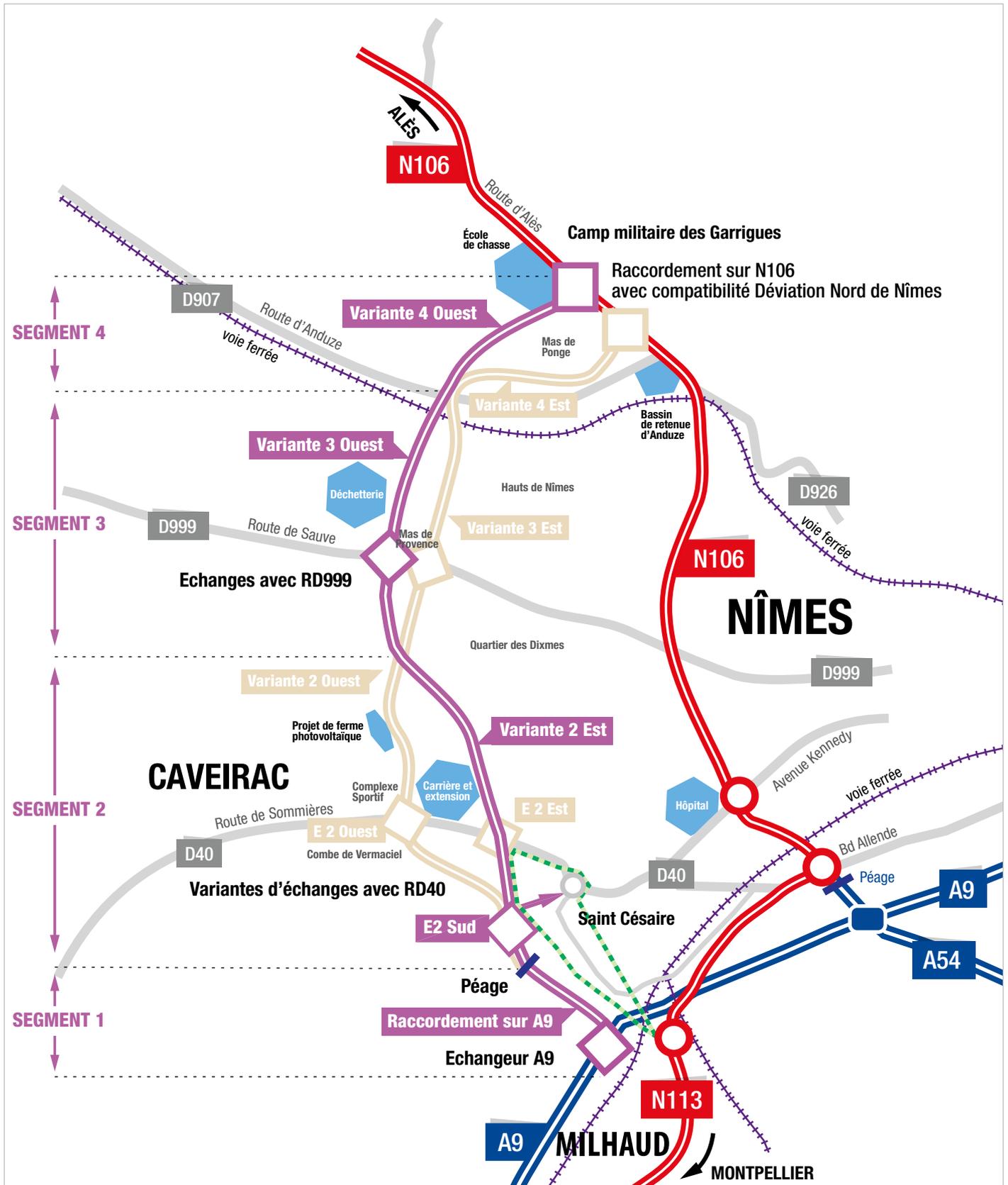
1,67 M€

> Pôle Métropolitain Nîmes Alès

1,67 M€



Contournement Ouest de Nîmes : objet routier préférentiel



LÉGENDE

-  Point d'échange préférentiel
 -  Point d'échange non retenu
 -  Tracé 2x2 voies préférentiel
 -  Variante de tracé 2x2 voies non retenue
 -  Zone barreau complémentaire
 -  Équipements actuels ou en projet
- Contournement Ouest de Nîmes - RN 113 (financement et maîtrise d'ouvrage à définir)

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

