

CONTOURNEMENT OUEST DE NÎMES

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

CONCERTATION

27 FÉVRIER

> 7 AVRIL

2017

Informez-vous et donnez votre avis

www.contournement-ouest-nimes.fr

stratis (stratis.fr) • 02/17 • Illustrations: Stratis, Shutterstock, Entre Ciel Terre et Mer, SE TEC, Naurilla, Nîmes Métropole, DREAL Occitanie, x



PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE

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

LA RN106, UN AXE STRUCTURANT À RÉAMÉNER

La RN106 relie les Cévennes depuis le sud lozérien au couloir languedocien. Elle raccorde le pôle industriel alésien à l'arc méditerranéen.

La RN 106 accueille à la fois les trafics de transit, d'échange et local, sans être dimensionnée en conséquence. S'ensuivent des ralentissements et des congestions pour les usagers et des nuisances pour les riverains. Il devient désormais prioritaire de prévoir un nouvel aménagement pour offrir de nouvelles alternatives de déplacement de transit et d'échanges : le Contournement Ouest de Nîmes.



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



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

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

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

2 ENJEUX FORTS

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

UN ENVIRONNEMENT À PRÉSERVER

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

Il traverse une zone de garrigue, riche en matière de biodiversité, aux franges de l'urbanisation actuelle ou prochaine. Cet espace est aussi irrigué par de nombreux ruisseaux.



3 OBJECTIFS

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ROUTIERS EN FIABILISANT LES TEMPS DE PARCOURS

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

MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS TOUTS MODES SUR LE TERRITOIRE

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

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

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



UNE NOUVELLE ROUTE DE 12 KM À L'OUEST DE NÎMES

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

► Une nouvelle route de 12 km

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

► 4 points d'échanges

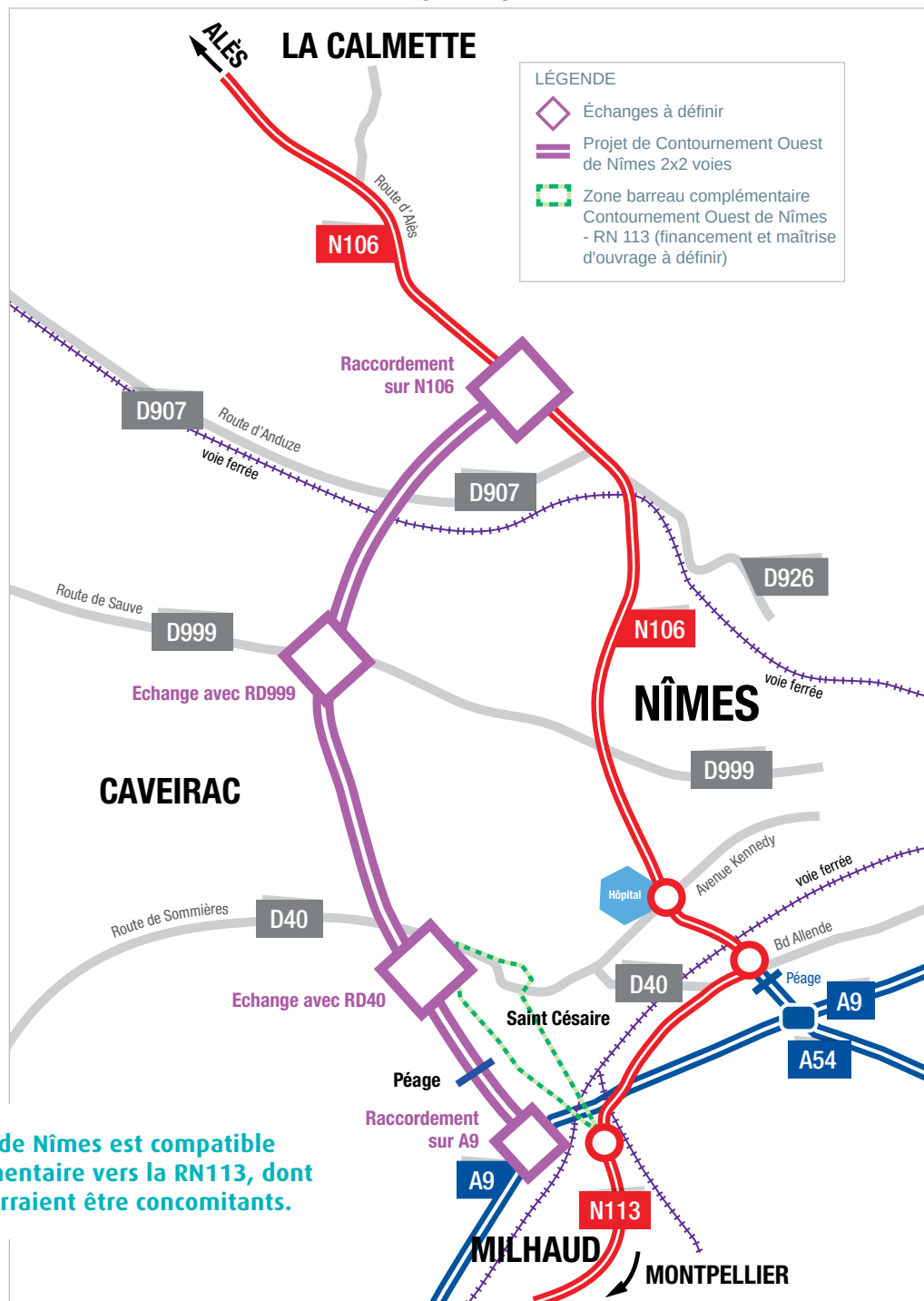
- > la RN106 au nord de Nîmes (échangeur assurant également les possibilités de liaison vers le projet de déviation Nord prévu par le Conseil départemental du Gard),
- > la RD999 (route de Sauve),
- > la RD40 (route de Sommières),
- > l'A9 (nouvel échangeur situé sur la commune de Milhaud).

► Caractéristiques envisagées

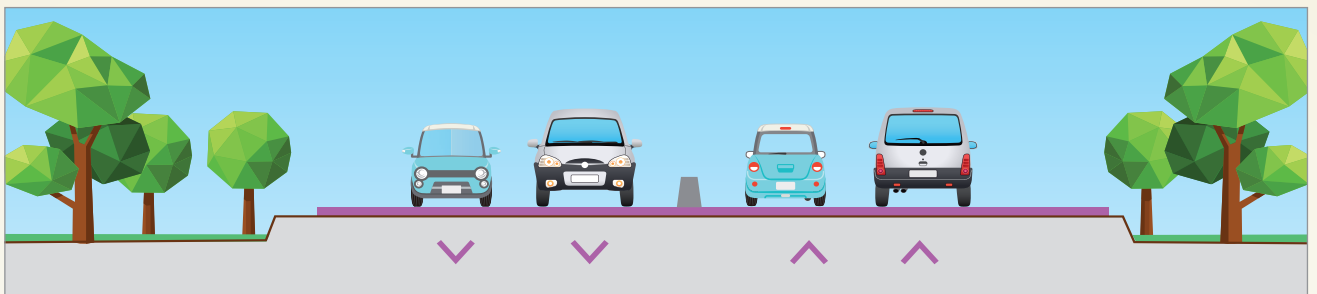
- > 2x2 voies,
- > vitesse de référence à 110 km/h.

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

Projet de Contournement Ouest de Nîmes Schéma de principe



► Profil : 2x2 voies



PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

VARIANTES DE TRACÉS ET D'ÉCHANGEURS

UN PROJET DÉCOUPÉ EN 4 SEGMENTS AVEC 4 ÉCHANGEURS

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 permettant de proposer le tracé optimal. 4 points d'échanges sont prévus :

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

SEGMENT 1

De l'autoroute jusqu'au péage de sortie

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

Un échangeur avec l'A9

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

Exemple de passage sur la RD40



SEGMENT 3

Entre le chemin des Dixmes et la RD907

2 variantes de tracé possibles

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

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

Dossier complet disponible sur : www.contournement-ouest-nimes.fr

SEGMENT 2

Entre le chemin de Cantepedrix et le chemin des Dixmes

2 variantes de tracé possibles

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

3 possibilités d'échanges avec la route de Sommières

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

SEGMENT 4

De la RD907 à la RN106 actuelle

2 variantes de tracé possibles

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

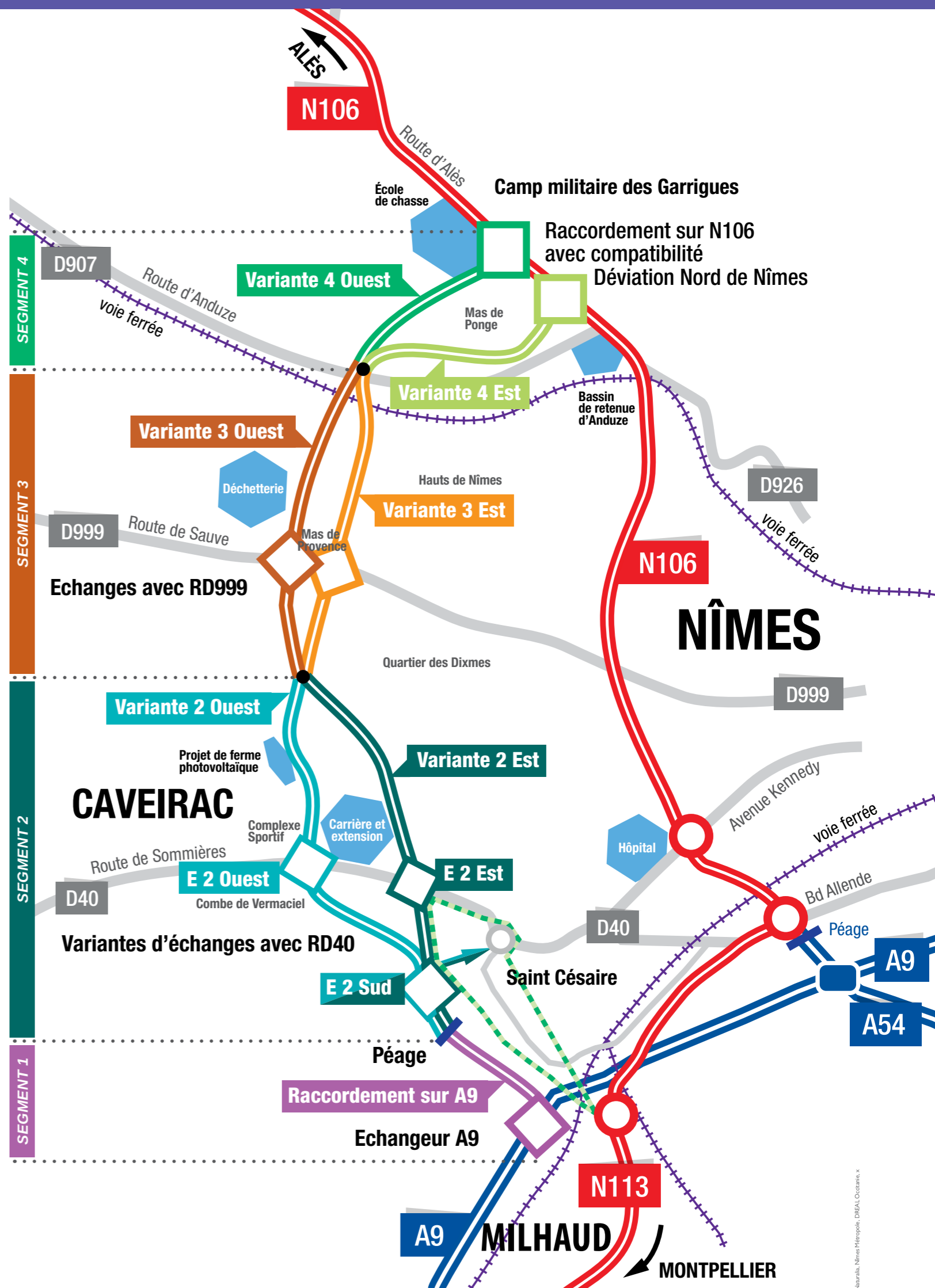
Pour le franchissement de la RD907 et de la voie ferrée, un seul point de passage est possible.

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



Exemple de passage sur la voie ferrée et la RD907

Exemple de principe d'échangeur avec l'A9



LÉGENDE

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



Segment 3 : exemple d'insertion

UNE RÉPONSE AUX PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

UNE ROUTE BIEN INTÉGRÉE DANS SON ENVIRONNEMENT

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

Boisement mixte à Chêne vert et Pin d'Alep



▷ Garantir le fonctionnement hydraulique des espaces traversés

Le projet garantit nécessairement la transparence hydraulique des espaces traversés, en préservant des zones d'expansion naturelle des crues et en veillant à ne pas aggraver les risques d'inondations.

▷ Protéger la faune et la flore

Le projet insiste sur la préservation des espaces naturels et de la végétation remarquables, et la restauration de milieux naturels dans les secteurs dégradés. Afin de réduire les impacts au minimum, le tracé évitera les zones à fort enjeu environnemental.

▷ Bien s'intégrer dans les paysages

Les talus seront adoucis pour améliorer l'insertion dans le site. Des modelages paysagers réutiliseront les matériaux excédentaires.



Murin à oreilles échancrées (Myotis Emarginatus)

UN CADRE DE VIE PRÉSERVÉ POUR LES HABITANTS

- > Protection acoustique des riverains, selon la réglementation en vigueur.
- > Traitement architectural et paysager.
- > Accès et chemins maintenus ou reconstitués.
- > Requalification de l'actuelle RN106 en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

UNE MEILLEURE ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

- > Amélioration du fonctionnement du secteur.
- > Diminution de la saturation routière Nîmes.
- > Transit favorisé en provenance d'Alès vers l'A9.
- > Complémentarité avec les projets de développement urbain du secteur (Portes Ouest et Nord, projets d'urbanisation de Nîmes et Caveirac...).
- > Meilleure organisation des entrées d'agglomération.
- > Desserte des pôles et équipements (Centre Hospitalier Universitaire, pôles d'échanges, ligne T2 de tram'bus Diagonal...).
- > Fluidité retrouvée pour un gain de temps pour les usagers.

REPÈRES

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

COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNELS

160 à 180 M€

Financement 2015 / 2020 : 10 M€

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

> Etat	> Région Occitanie
5 M€	1,67 M€
> Département du Gard	> Pôle Métropolitain Nîmes Alès
1,67 M€	1,67 M€

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2016 - 2017

Le temps de la concertation

2017 - 2018

La poursuite des études

2018

L'enquête publique

2019

La préparation des travaux

2020 et au-delà

Travaux par phase et mise en service progressive

