

Les variantes passées au crible

Le choix des principaux thèmes de comparaison des variantes résulte d'une réflexion menée par le maître d'ouvrage et les différents partenaires institutionnels et associatifs qui ont contribué au déroulement de l'étude.

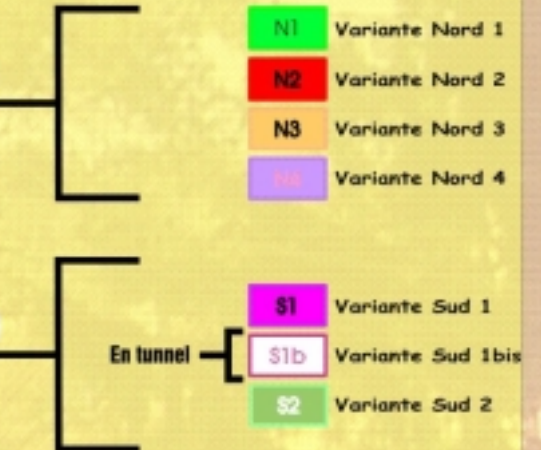
L'attention du lecteur est attirée sur le fait qu'on ne peut en aucun cas additionner les performances plus ou moins bonnes d'une variante donnée sur l'ensemble des thèmes. Seul l'appréciation pour chacun des thèmes de comparaison est à prendre en considération.

Les éléments marqués d'un point rouge correspondent à des enjeux considérés comme fondamentaux, c'est-à-dire justifiant la conception même du projet et garantissant la préservation du patrimoine commun.



Contournement du bassin du Réaltor par le Nord

Contournement du bassin du Réaltor par le Sud



| | Variantes les moins favorables | | | | Variantes les plus favorables | | | | | | | |
|---|--------------------------------|-------|-------|-------|-------------------------------|----|----|-----|----|-----|-----|----|
| Les objectifs justifiant la réalisation du projet | | | | | | | | | | | | |
| ○ Fluidifier et sécuriser le trafic routier | | | S1b | | N1 | N3 | N4 | N2 | S1 | S2 | | |
| ○ Desservir les grands équipements | | N4 | | | N1 | N2 | S1 | S1b | S2 | | | |
| ○ Contribuer au développement de l'offre de service de Transports en commun et modes doux | | N3 | N4 | | | | | | | | | |
| Assurer la desserte locale | | | | N1 | S1b | | S1 | S2 | N2 | N3 | N4 | |
| Les principaux enjeux environnementaux | | | | | | | | | | | | |
| ○ Eau | | | S1b | | | N1 | | S1 | S2 | N2 | N3 | N4 |
| ○ Bruit | | N3 | N4 | | | | S1 | S1b | S2 | N2 | | N1 |
| ○ Air et Santé | | N1 | S1b | | | S1 | S2 | | | N2 | N3 | N4 |
| ○ Faune et flore | N1 | N2 | N3 | N4 | | | | | | S1 | S1b | S2 |
| ○ Paysage | N1 | N2 | N3 | N4 | | | | | | S1 | S1b | S2 |
| Patrimoine bâti | | S2 | | | | N4 | N1 | | S1 | S1b | N2 | N3 |
| Agriculture | | | | | N1 | N2 | N3 | N4 | | S1 | S1b | S2 |
| Les éléments assurant la mise en service dans les meilleurs délais | | | | | | | | | | | | |
| ○ Faisabilité réglementaire (environnement et procédures d'urbanisme) | N1 | N2 | N3 | N4 | | | | | | S1 | S1b | S2 |
| Faisabilité technique (franchissement de la ligne TGV, antennes TDF,...) | | | S1b | | N1 | N2 | N3 | N4 | S1 | S2 | | |
| | 80 M€ | 60 M€ | 40 M€ | 20 M€ | | | | | | | | |
| ○ Coût (exceptée la Sud 1b, hors coût) | | | | | N2 | N4 | N3 | N1 | S2 | S1 | | |