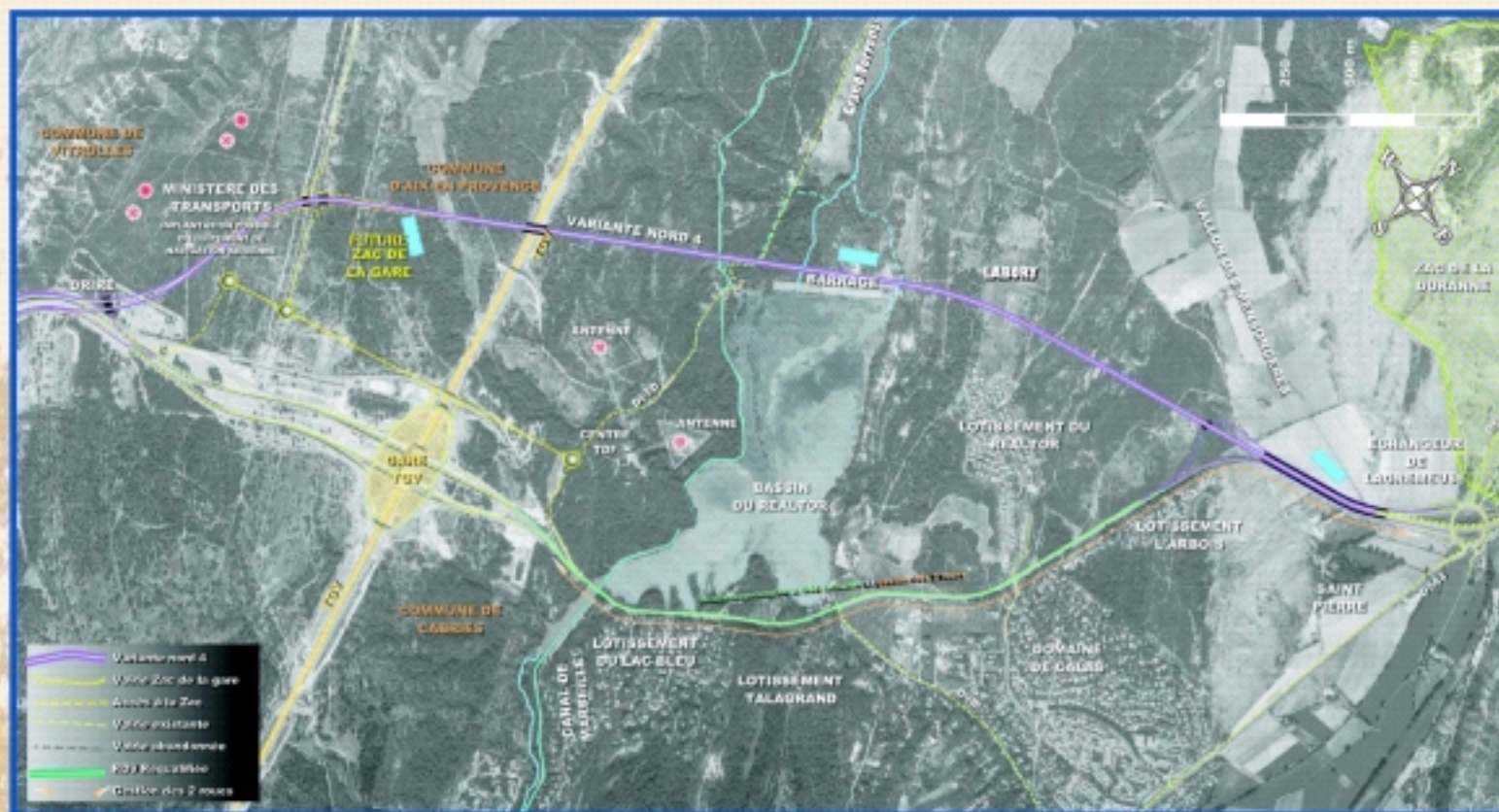


## Tracé NORD 4...



### Caractéristiques du tracé

Longueur totale :  
5 900 m

Ouvrage d'art non courant :  
Franchissement de la LGV,  
passage du Grand Torrent en  
fort remblai, passage des  
contreforts du plateau de  
Labory en grand déblai

Coût (avec échangeur ZAC) :  
61,7+4,6=66,2 M€ TTC

Trafic capté par la voie  
nouvelle (2024) :  
51 000 véhicules / jour  
(45 000 véh/jour sans  
échangeur complémentaire)

Trafic résiduel sur l'ex-RD9 :  
12 000 véh/jour  
(18 000 véh/jour sans  
échangeur complémentaire)

### Milieu humain et grands équipements



### Milieu naturel et paysage



### Principaux avantages...

### Et inconvénients...

#### Vis-à-vis des objectifs justifiant la réalisation du projet

- L'ex RD 9 est dédiée à la desserte locale et aux modes doux.
- Trafic résiduel de 12 000 vh/j sur l'ex-RD9
- Mauvaise desserte de la gare TGV et de la ZAC par la voie nouvelle

#### Vis-à-vis des enjeux environnementaux

- Tracé éloigné des habitations
- Après protections, 5 habitations soumises à plus de 65 dB(A), une vingtaine d'habitations soumises à plus de 60 dB(A), près de 50 habitations soumises à plus de 55 dB(A).
- Tracé favorable à la qualité de l'air dans les zones d'habitat avec respect des objectifs réglementaires de protection de la santé.
- Nécessité de créer des déblais et des remblais de grande hauteur (> 15m) dans la colline de Labory, le vallon du Grand Torrent et dans les zones naturelles protégées du plateau de l'Arbois.
- Coupure de la Zone de Protection Spéciale avec impact fort sur la conservation des oiseaux.
- Impact très dommageable sur le grand paysage et les vues lointaines.
- Atteinte au Grand Torrent
- Pas d'amélioration du fonctionnement hydraulique au droit du Baume-Baragne.
- Impact sur les terrains de la DRIRE.
- Passage du tracé dans des terrains du Ministère des Transports devant recevoir prochainement des équipements de radio navigation aérienne.

#### Vis-à-vis des éléments assurant la mise en service du projet dans les meilleurs délais

- Le tracé ne remet pas en cause le programme de la ZAC de la Gare.
- Franchissement par un ouvrage d'art non courant biais de la ligne TGV avec procédure lourde de préparation (RFF et SNCF).
- Pour réaliser ce tracé, l'aboutissement favorable de la procédure d'autorisation prévue au Code de l'Environnement (Art. L 414 et R 214) n'est pas assuré car ses effets ne sont pas compatibles avec les objectifs de conservation du site.
- Changement d'affectation des terrains « aviation civile » au profit des routes à obtenir.
- Coût élevé