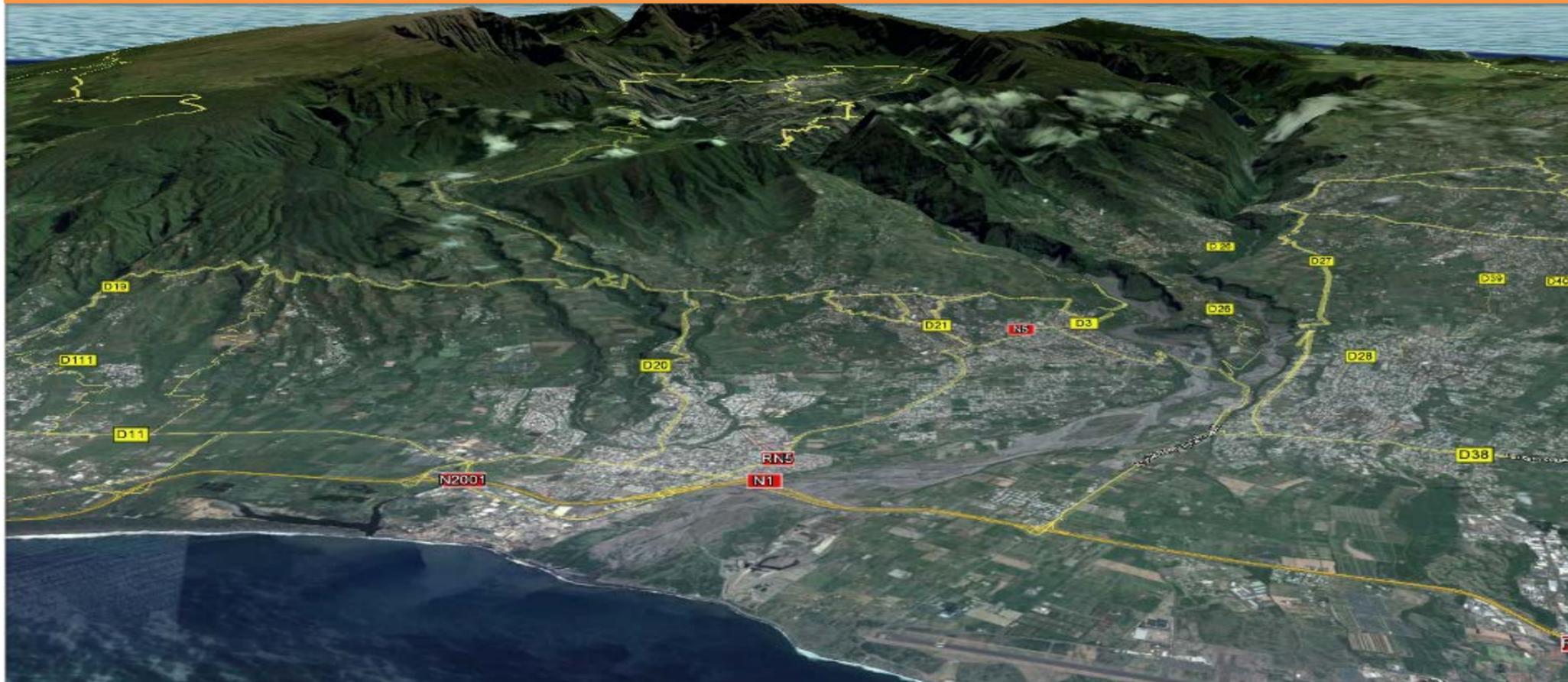


LIAISON BEL AIR / LA PALISSADE (COMMUNE DE SAINT - LOUIS) CONCERTATION LI03-2

Dossier de concertation



SOMMAIRE

Introduction	3
Qu'est ce que la concertation ?.....	3
Tronçon 1: Liaison Echangeur Bel Air (RN1) – Entrée Est de Saint-Louis (RN1c).....	4
▪ Pourquoi une nouvelle liaison?	4
▪ Quels sont les objectifs?	4
▪ Quelles sont les étapes clés du projet?	4
▪ A quoi ressemblera cette liaison?	4
▪ Continuité de la Voie Vélo Régionale et du TCSP.....	5
▪ Intégration du projet dans son environnement.....	5
▪ Variante n°1: Giratoire à feux.....	6
▪ Variante n°2: Carrefour à feux.....	7
▪ Variante n°3: Carrefour hippodrome à feux.....	8
Tronçons 2 et 3 : Aménagement de la liaison entre la RN1c et la RN5.....	9
▪ Objectifs de de la liaison entre la RN1c et la RN5.....	9
▪ Variantes envisagées.....	9
▪ Particularité du tronçon commun à toutes les variantes.....	10
▪ Vue d'ensemble des variantes.....	11
▪ Synthèse des enjeux environnementaux et humains.....	12
▪ Analyse comparative des variantes.....	13
▪ Synthèse de l'analyse comparative.....	16

LIAISON E(CHANGEUR DE BEL AIR (RNI) – ENTRÉE EST DE SAINT-LOUIS (RNIC) – ROUTE DE CILAOS (RN5)

Introduction

La création d'une liaison entre la RN1, axe majeur de déplacement à la Réunion, et la RNIC est un projet à enjeux locaux. Il s'agit de créer une nouvelle entrée de ville. Cependant ce projet, d'envergure restreinte, fait partie d'un programme plus ambitieux : trouver une alternative à la liaison entre la RN1 et la RN5, route d'accès à Cilaos afin de désengorger le centre-ville de Saint-Louis.

Ainsi, actuellement la liaison RN1 / RN5 (aussi appelée route de Cilaos) se fait en traversant la zone urbaine de Saint-Louis, ce qui soulève de nombreuses difficultés :

- ✓ Le mélange du trafic local avec le trafic de transit, ce qui génère des conflits d'usage et des problèmes de sécurité (liés aux comportements différenciés des usagers) ;
- ✓ Un niveau de trafic très important sur cette voie (environ 24 000 véhicules / jour dans la traversée de Saint-Louis), ce qui entraîne la saturation de la route et des problèmes de congestion quotidiens ;
- ✓ L'itinéraire vers Cilaos utilise des rues dont la configuration est restreinte et sinueuse. Sa lisibilité pour le trafic de transit est ainsi très limitée ce qui amplifie les problèmes évoqués aux points précédents.

Les objectifs visés de l'ensemble du programme des travaux sont donc :

- ✓ de permettre de sortir le trafic de transit du centre-ville de Saint-Louis,
- ✓ d'améliorer les conditions actuelles de circulation sur le réseau routier local,
- ✓ d'assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité.

Cette nouvelle liaison, qui complètera le maillage du réseau routier de la commune de Saint-Louis, devra prendre en compte les sensibilités environnementales et humaines présentes sur le territoire d'étude.

L'ensemble du projet est inscrit dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

Qu'est ce que la concertation ?

L'article L103-2 du Code de l'Urbanisme prévoit que pour toute opération d'aménagement qui, par son importance ou sa nature, modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique d'une commune, et réalisée à l'initiative d'organismes publics, ceux-ci organisent une concertation dans des conditions fixées après avis de la commune sur les objectifs poursuivis et sur les modalités.

L'article L103-2 dispose que la concertation doit avoir lieu « pendant toute la durée de l'élaboration du projet ». La jurisprudence a estimé que celle-ci « doit se dérouler avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles et que ne soient pris les actes conduisant à la réalisation effective de l'opération, au nombre desquels figurent notamment les marchés de maîtrise d'œuvre de travaux, les déclarations d'utilité publique ».

Il est obligatoire (L123-12 du Code de l'Environnement) d'insérer le bilan de la concertation dans le dossier d'enquête publique. Cette insertion répond ainsi à l'exigence de mise à disposition du public du « dossier définitif », posée par le code de l'urbanisme.

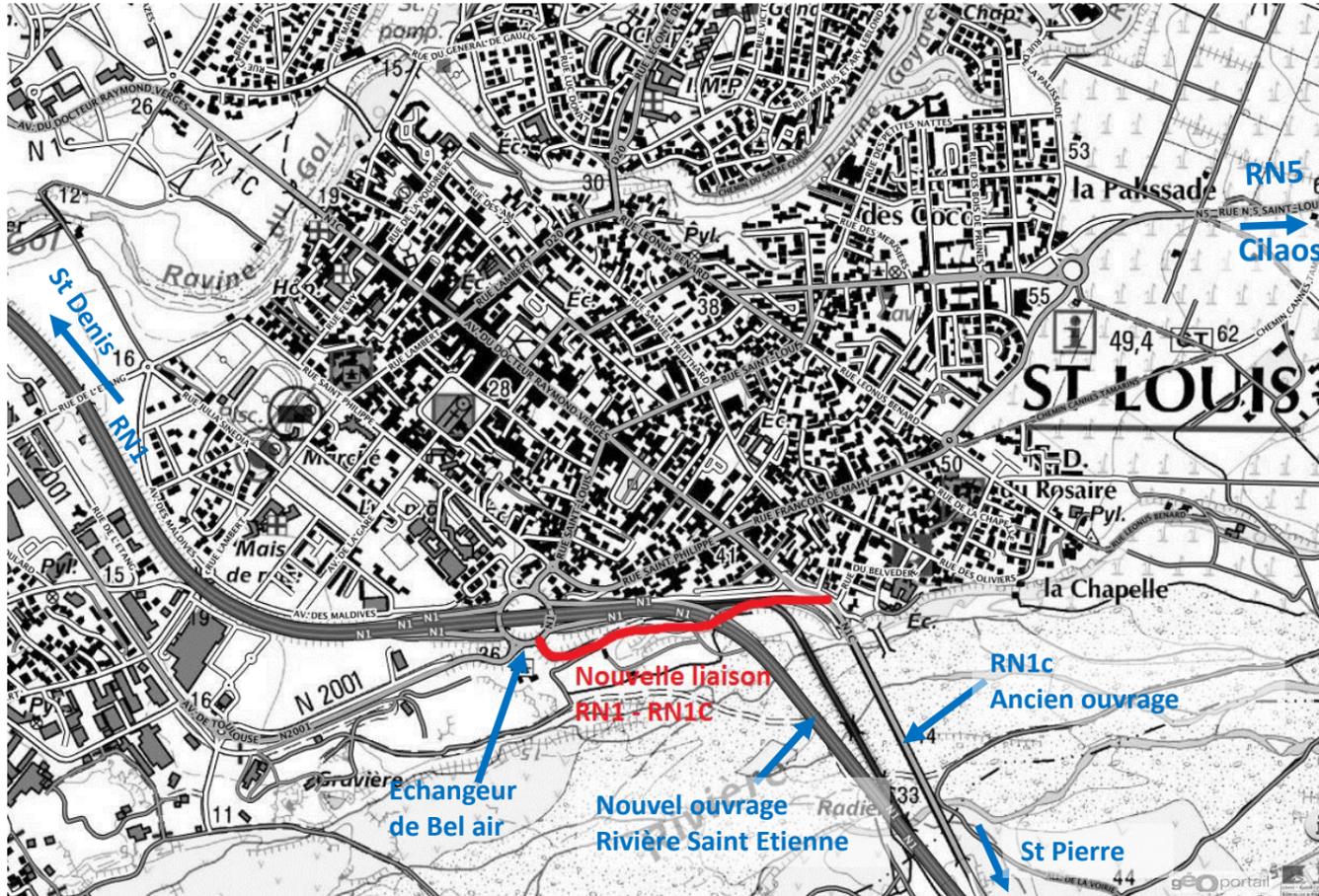
La période optimale pour mener la concertation semble se situer suffisamment tôt pour rester :

- ✓ d'une part en amont des études de maîtrise d'œuvre, afin :
 - que l'avis du public concerné constitue une donnée d'entrée des études, notamment sur les conditions de réalisation des travaux,
 - que les éventuelles modifications de programme, décidées par le maître d'ouvrage suite à la concertation, interviennent avant l'achèvement de l'avant-projet,
- ✓ d'autre part en **amont de l'enquête publique** car, il est obligatoire d'insérer le bilan de la concertation dans le dossier d'enquête publique.

TRONÇON 1 : LIAISON ECHANGEUR BEL AIR (RNI) - ENTRÉE EST DE SAINT-LOUIS (RN1C)

Pourquoi une nouvelle liaison ?

La Région Réunion est porteuse d'un projet visant à créer une nouvelle entrée de ville à Saint-Louis. Il s'agit de relier la RN1, au niveau de l'échangeur de Bel Air, à la RN1C qui traverse Saint-Louis.



Ce projet à enjeux locaux vise à créer une nouvelle entrée de ville de Saint-Louis depuis le Sud-Est. Il fait également partie d'un programme plus ambitieux : trouver une alternative à la liaison entre la RN1 et la RN5, route de Cilaos, afin de désengorger le centre-ville de Saint-Louis.

Actuellement, la liaison entre la RN1 et la RN5 se fait en traversant la zone urbaine de Saint-Louis, ce qui soulève de nombreuses difficultés :

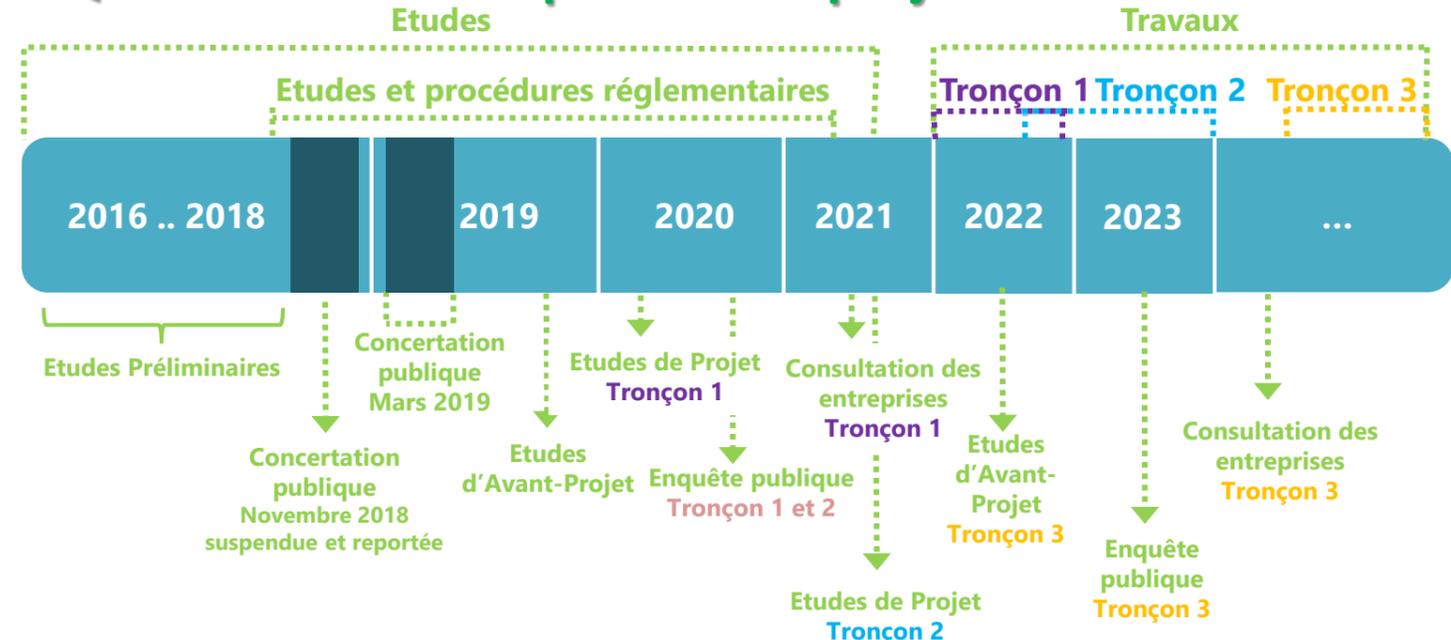
- Le mélange du trafic local avec le trafic de transit génère des conflits d'usages et des problèmes de sécurité liés au comportement des usagers.
- Le niveau de trafic est très important en traversée de Saint-Louis, ce qui entraîne la saturation de la route et des problèmes de congestion quotidiens.
- L'itinéraire vers Cilaos utilise des rues dont la configuration est restreinte et sinueuse. Sa lisibilité pour le trafic de transit s'en trouve ainsi limitée, ce qui amplifie les problèmes évoqués aux points précédents.

Quels sont les objectifs ?

Les objectifs visés de l'ensemble du programme de travaux sont :

- 1 De permettre de sortir le trafic de transit du centre-ville.
- 2 D'améliorer les conditions actuelles de circulation sur le réseau routier local.
- 3 D'assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité.

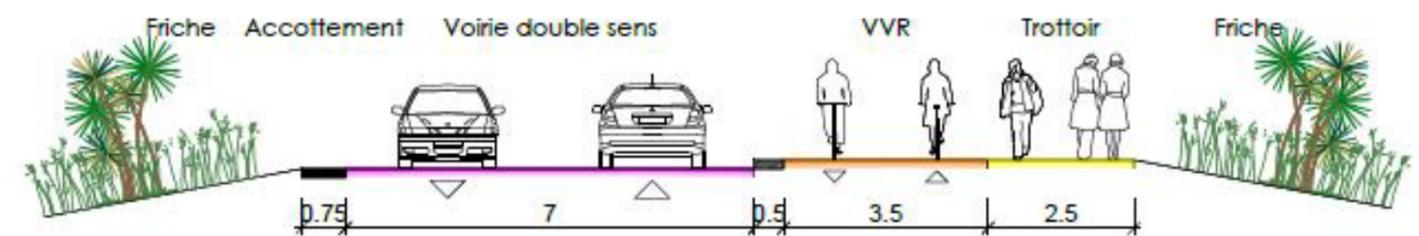
Quelles sont les étapes clés du projet ?



A quoi ressemblera cette liaison ?

L'aménagement prévoit la réalisation d'une route à 2 voies bidirectionnelles de 3,50m, de voies vélo de 2 x 1,75m, complétés d'un cheminement piéton d'une largeur de 2,50m positionné préférentiellement côté rivière.

Le profil en travers type envisagé pour la liaison est le suivant:

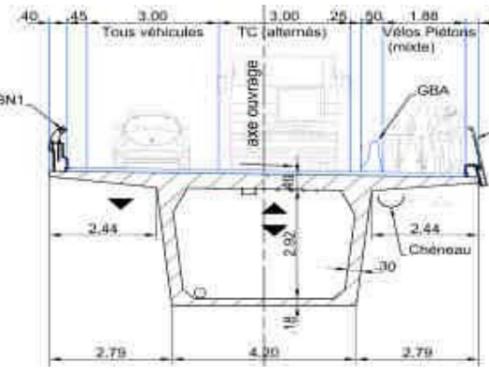
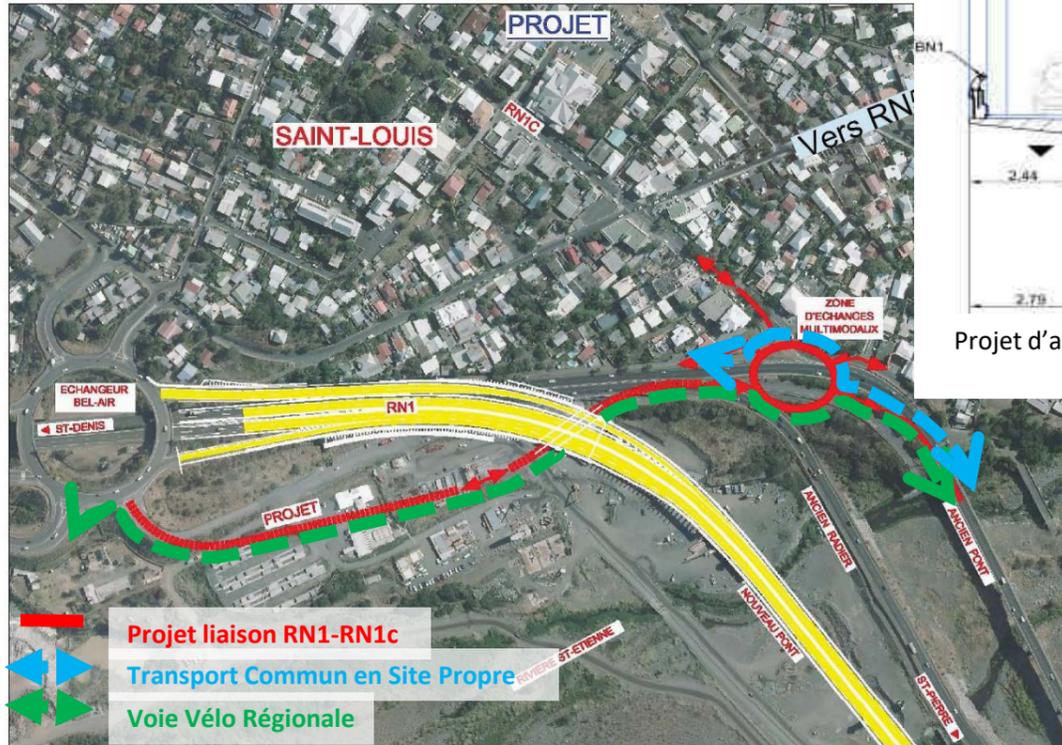


TRONÇON I : LIAISON ECHANGEUR BEL AIR (RNI) - ENTREE EST DE SAINT-LOUIS (RN1C)

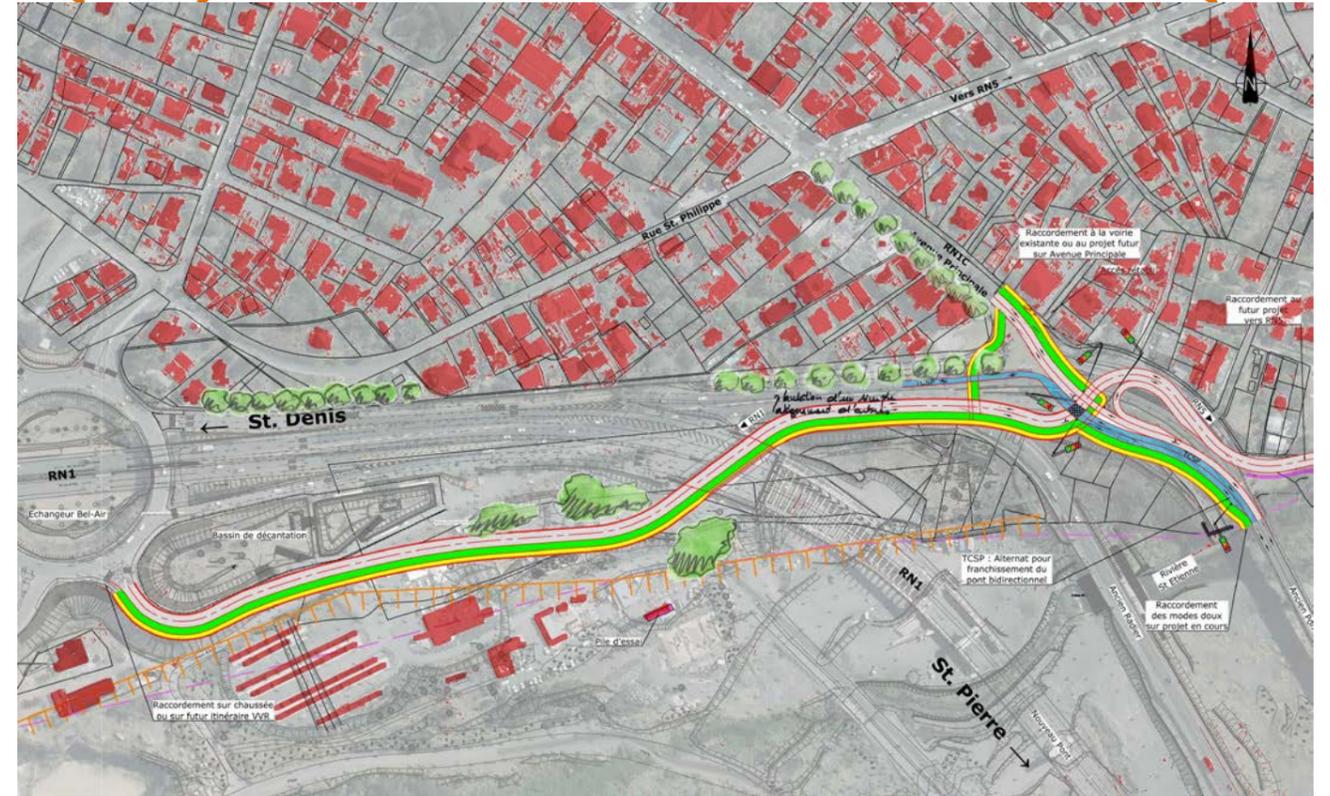
Continuité de la Voie Vélo Régionale et du TCSP

En plus des objectifs cités précédemment, le projet a pour vocation de faire la part belle aux modes doux. Il est prévu de réaliser de larges trottoirs pour les cheminements piétons et de mettre en place une continuité de la Voie Vélo Régionale (VVR), placée côté littoral, depuis l'échangeur Bel Air et jusqu'au pont de l'ancienne RN1. Cet aménagement permettra ainsi la mise en place d'une **continuité piétonne** et **cycles** tout le long du projet, y compris au niveau du carrefour.

Les transports en commun bénéficieront quant à eux, au niveau de l'entrée est du centre ville de Saint-Louis, d'un cheminement en site propre, cohérent avec les projets aux différentes échelles (CIVIS, Région...).



Projet d'aménagement VVR/TCSP sur l'ancien pont



Le cheminement piéton depuis le centre-ville de Saint-Louis permettra également d'accéder à la pile d'essai taguée par l'artiste Jace, ainsi qu'à un belvédère qui offrira une vue sur la rivière Saint-Etienne et le pont.



L'intégration du projet dans son environnement :

Afin de valoriser le patrimoine naturel de la rivière Saint-Etienne ainsi que l'entrée de ville de Saint-Louis, tout en complétant la végétation existante, le projet prévoit un aménagement paysager maximum. Des plantations naturelles seront mises en place le long de la rivière et des cheminements modes doux. En particulier, le projet prévoit la création de :

- un double alignement d'arbres le long de la façade de la ville de Saint-Louis afin de la mettre en scène,
- un simple alignement d'arbres le long de la RN1C afin de souligner l'entrée de ville,
- des plantations d'accompagnement dans l'épaisseur située entre la ville et la rivière, notamment au droit de la pile d'essai mais également le long de la future piste cyclable et sur l'espace de l'ancien radier.

Dans l'étude préliminaire, **3 variantes** sont proposées, qui diffèrent principalement selon la gestion du système d'échange au niveau de l'entrée de ville Est de Saint-Louis. Des variantes de tracé ont été envisagées. Cependant elles ont été écartées en raison de contraintes techniques telle que le passage obligé par le passage inférieur prévu et réalisé sous le nouveau pont de la rivière Saint-Etienne, l'incompatibilité de pentes rendues trop fortes ou la vulnérabilité aux risques d'inondation et d'érosion en raison de la proximité des berges de la rivière Saint-Etienne.

Variante n°1 : Giratoire à feux

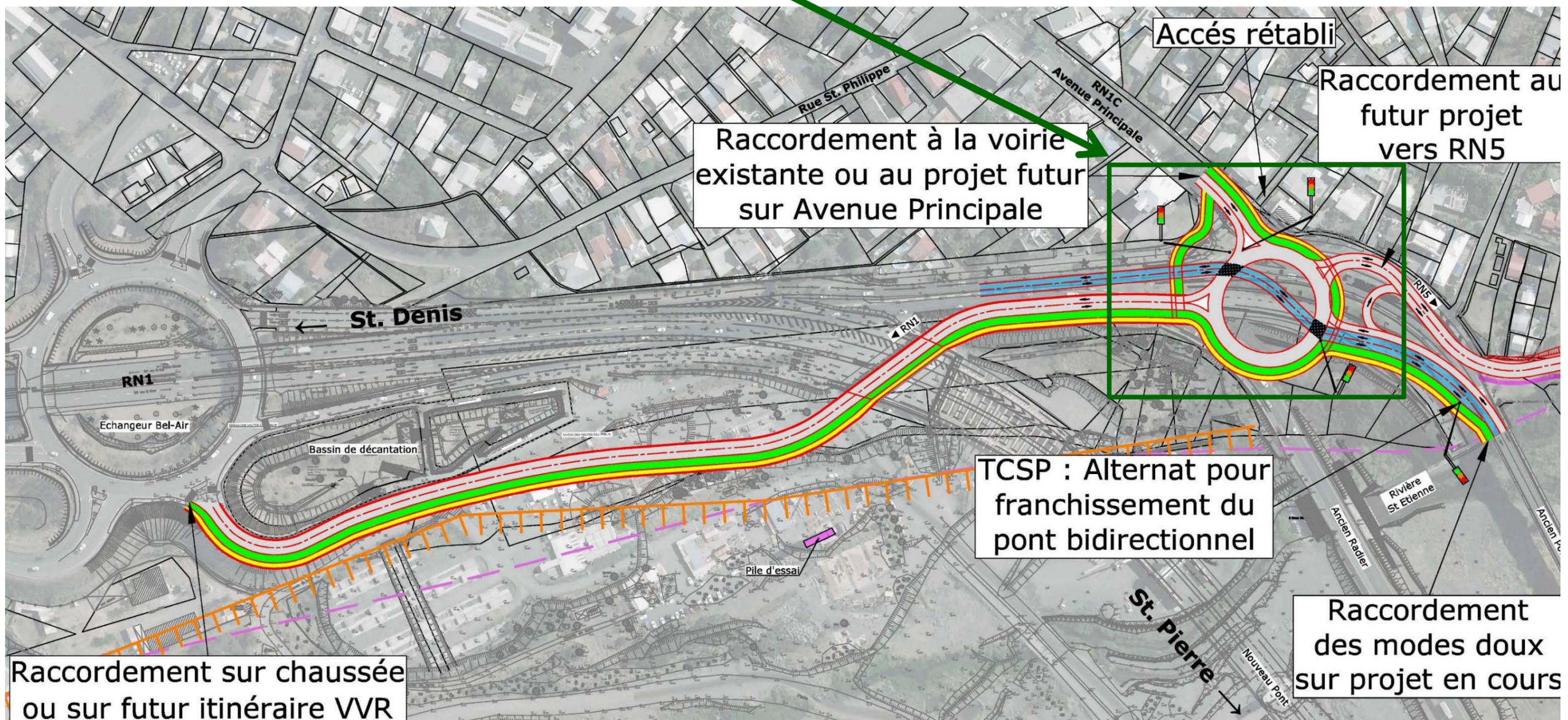
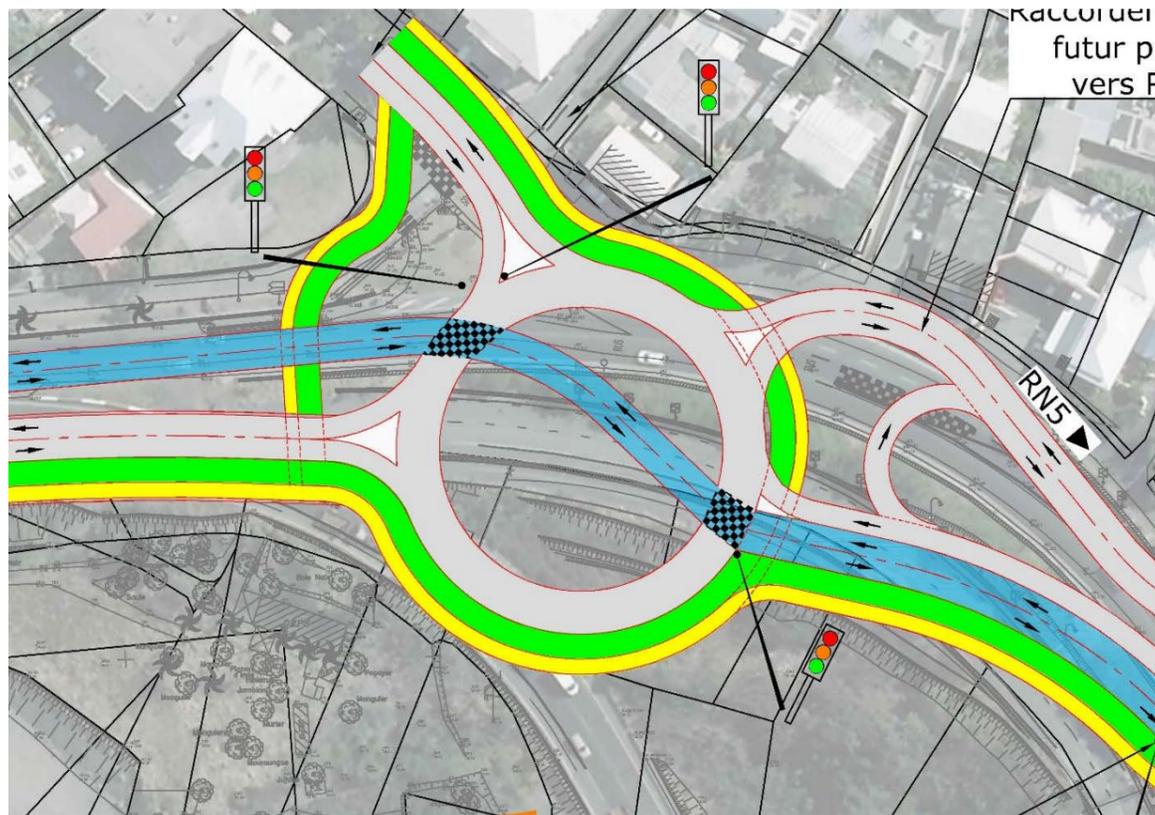
La variante n°1 consiste en la création d'un giratoire à feux, d'un rayon extérieur de 30 m et avec chaussée de 7 m de largeur sur 2 voies. Le giratoire modélisé est traversé par un site propre bus, et nécessite de fait une gestion des priorités par un système de feux tricolores. Des boucles de détection permettent ainsi, à l'approche d'un bus, de stopper le trafic situé sur le giratoire pour permettre aux transports en commun de passer sans perdre de temps.

+ **Trafic** : circulation fluide

- **Paysage** : emprise supplémentaire sur la végétation de la rivière Saint-Etienne d'environ 500 m²

- **Coût** : 3,9 M€

- **Modes doux** : circulation des modes doux moins fluide que la variante carrefour à feux

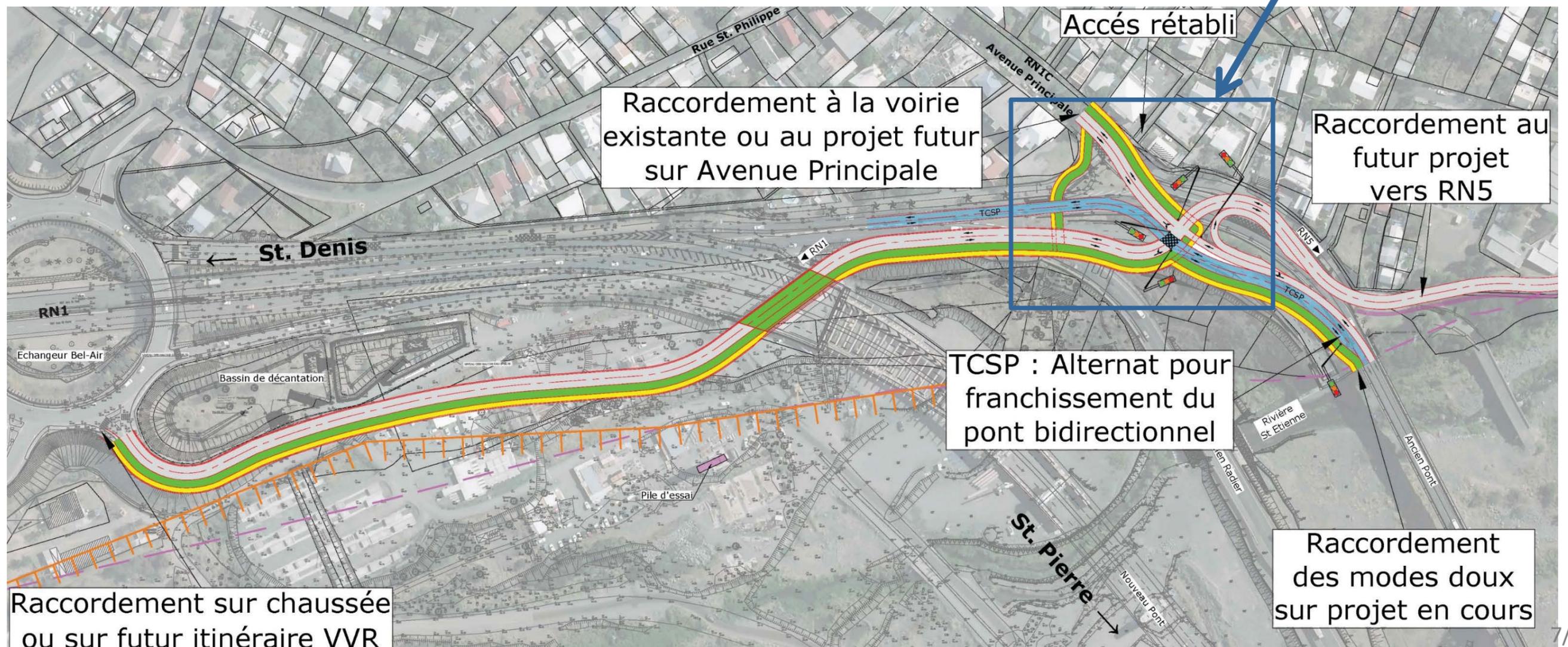
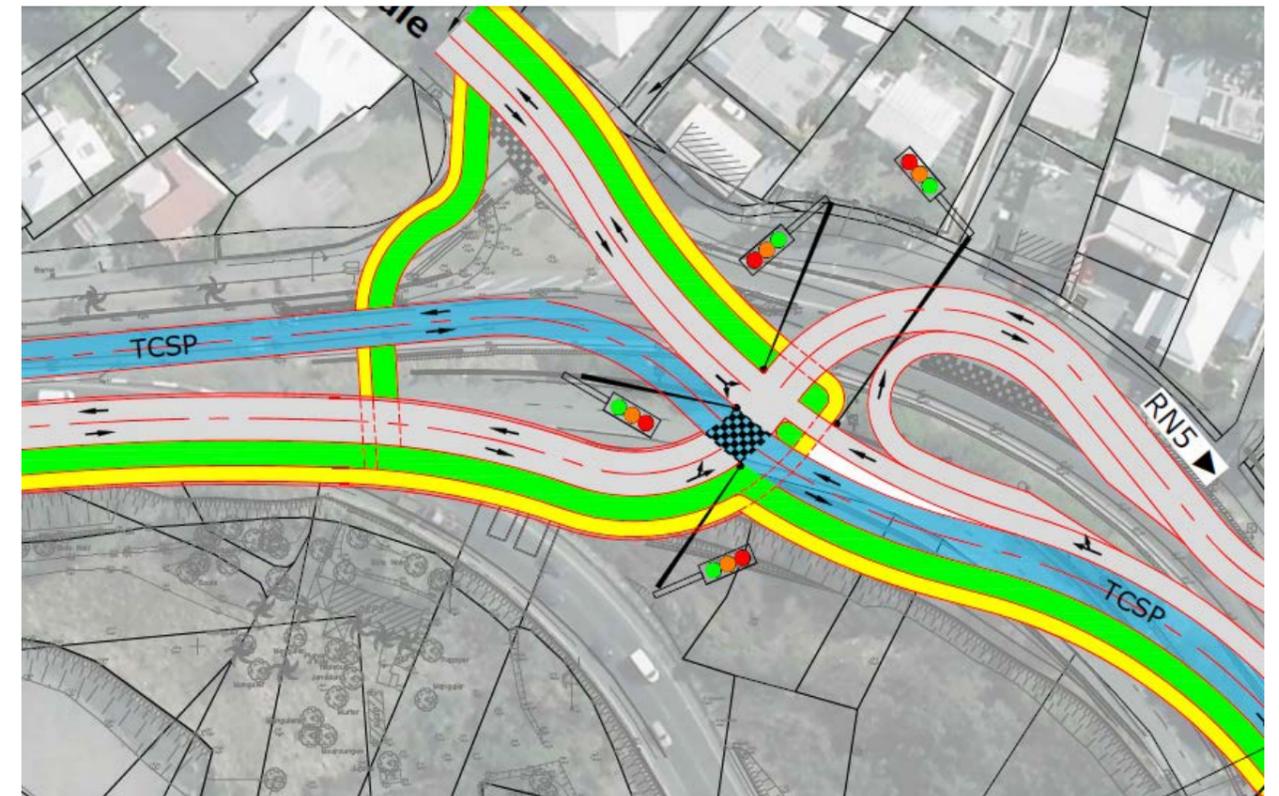


Variante n°2 : Carrefour à feux

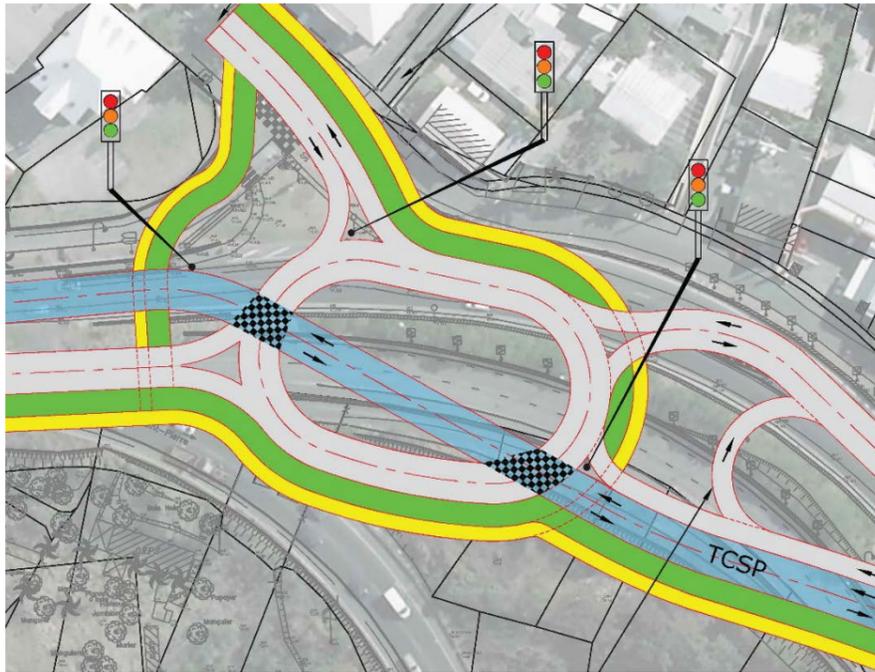
Le carrefour à feux modélisé est traversé par un site propre bus, et nécessite tout comme le giratoire une gestion des priorités par un système de feux tricolores. Des boucles de détection permettent également, à l'approche d'un bus, de stopper le trafic traversant le carrefour pour permettre aux transports en commun de passer avec la priorité.

Un shunt a également été réalisé pour permettre au trafic venant de Saint-Pierre de ne pas se stocker dans la file d'attente du feu rouge de la RN1c, en permettant le tourne-à-droite.

- + **Trafic** : arrivée du trafic « cadencée » qui permet d'éviter la saturation du carrefour
- + **Géométrie** : pente du profil en long diminuée
- + **Environnement** : moins d'emprise sur le milieu naturel et sur la ZNIEFF
- + **Paysage** : moins d'impact sur la rivière Saint-Etienne
- + **Modes doux** : favorise les liaisons modes doux entre la ville et la rivière
- + **Coût** : 3,04 M€



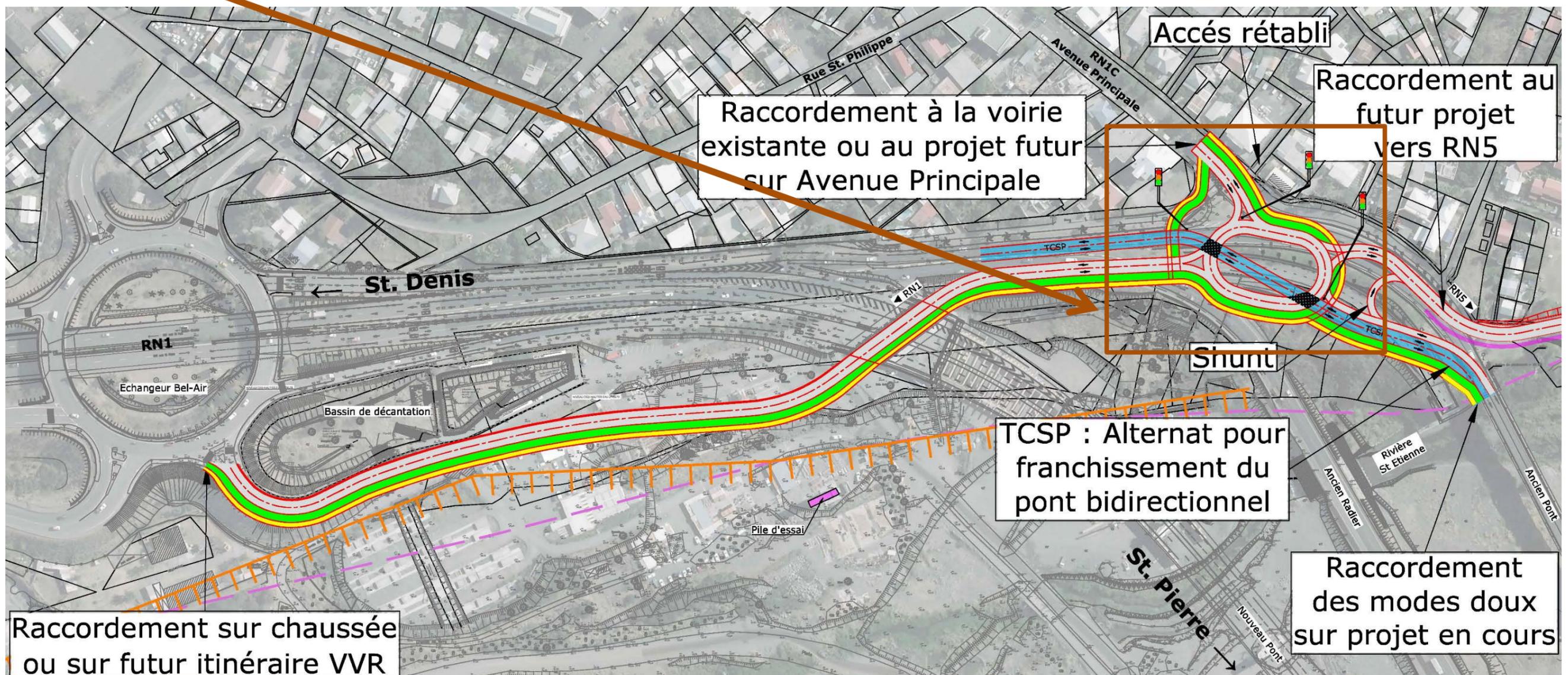
Variante n°3 : Carrefour « hippodrome » à feux



La variante n°3 est un giratoire de rayon intérieur 13,50 m et de longueur 50 m, qui comporte une chaussée de 7 m de largeur sur 2 voies.

La variante Hippodrome / oblong consiste en un aménagement relativement similaire à celui de la variante n°1 giratoire, avec une forme du giratoire plus ovale. De plus, une bretelle d'accès directe à la RN5 en provenance de la RN1c a été ajoutée, afin de permettre de décharger l'accès au giratoire d'une partie du trafic.

- + **Trafic** : meilleure solution en termes d'écoulement de trafic à l'horizon 2034
- + **Trafic** : mise en place d'un shunt RN1c-RN5
- **Coût** : 3,75 M€
- **Environnement** : emprise plus importante dans la zone d'aléa fort mouvement de terrain
- **Paysage** : emprise supplémentaire sur la végétation de la rivière Saint-Etienne d'environ 500 m²



Raccordement à la voirie existante ou au projet futur sur Avenue Principale

Accès rétabli

Raccordement au futur projet vers RN5

Shunt

TCSP : Alternat pour franchissement du pont bidirectionnel

Raccordement des modes doux sur projet en cours

Raccordement sur chaussée ou sur futur itinéraire VVR

TRONÇONS 2 ET 3 : AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RN1C ET LA RN5

Objectifs de la liaison entre la RN1c et la RN5

L'opération concerne la création d'une nouvelle liaison routière entre la RN1c, au niveau de l'entrée Est de Saint-Louis, et la RN5 en sortie de la zone urbanisée en direction de Cilaos.

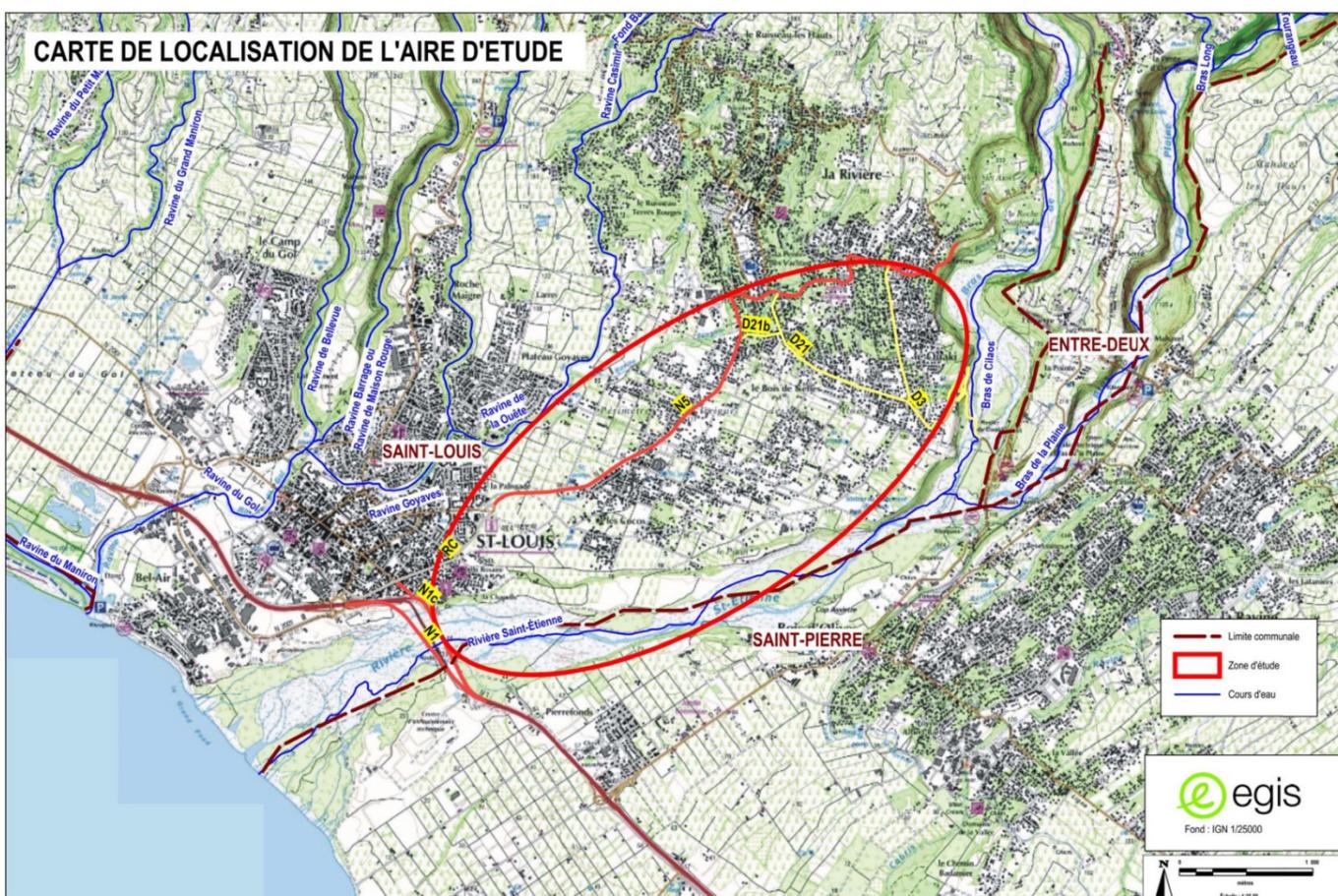
Cette voie de contournement permettra :

- de diminuer la pression automobile en centre-ville de Saint-Louis,
- d'améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier local,
- d'assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité.

Cette nouvelle liaison devra assurer le meilleur compromis possible entre les contraintes environnementales, les exigences de fonctionnalités et de sécurité routière, et enfin les impacts sur le foncier et le cadre de vie.

Ce projet est mis en œuvre conformément aux dispositions prévues par le SAR (Schéma d'Aménagement Régional) de la Réunion, dans un objectif de renforcement du maillage du réseau routier sur la commune de Saint-Louis.

Le plan ci-après localise le secteur d'étude :



Les tracés et variantes envisagés

Le point de départ du projet sera le futur carrefour sur la RN1c en entrée Est de Saint-Louis (carrefour du tronçon 1 : voir pages précédentes).

Deux tronçons ont été étudiés :

□ **Le tronçon 2 : une solution « courte »**, qui viserait à contourner le centre ville de Saint-Louis par le Sud-Est en établissant une liaison nouvelle entre la RN1c et la RN5.

Deux alternatives sont envisageables (alternatives A1 et A2). Néanmoins, celles-ci comprennent une section commune entre le futur carrefour sur la RN1c et le chemin Piton (avec un giratoire à créer sur ce dernier).

Ce tracé implique un passage en falaise afin de limiter au maximum les incidences sur le bâti (afin d'éviter notamment une école primaire, des lotissements de logements ...).

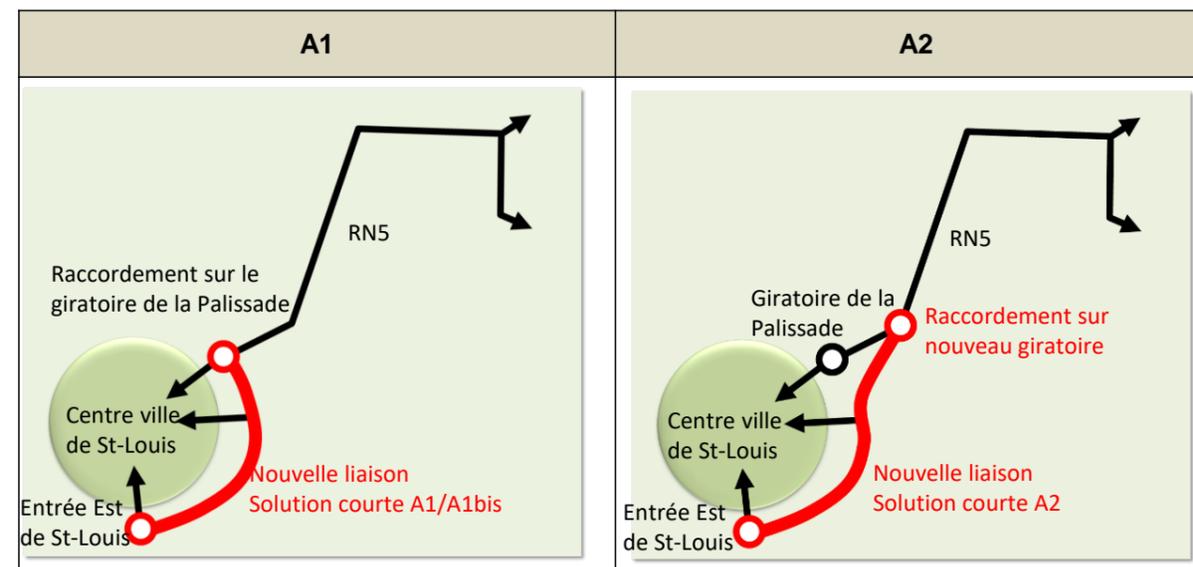
→ La variante A1

Au-delà du chemin Piton, le raccordement sur la RN5 se fait sur le giratoire existant de la Palissade, par passage au travers de champs de cannes.

Cette variante peut elle-même se décliner en une sous-variante A1bis, qui se raccorderait à l'amont du giratoire de la Palissade, sur la rue des Bois de Couleur.

→ La variante A2

Cette variante consiste à relier le chemin Piton à la RN5 par un giratoire à créer à l'Est du giratoire de la Palissade. L'intérêt de cette variante serait de réduire la charge sur le giratoire de La Palissade du point de vue trafic, et de permettre à l'avenir un éventuel prolongement vers le nord, par emprunt d'un chemin agricole existant (chemin des Cannes Tamarins).



TRONÇONS 2 ET 3 : AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RN1C ET LA RN5

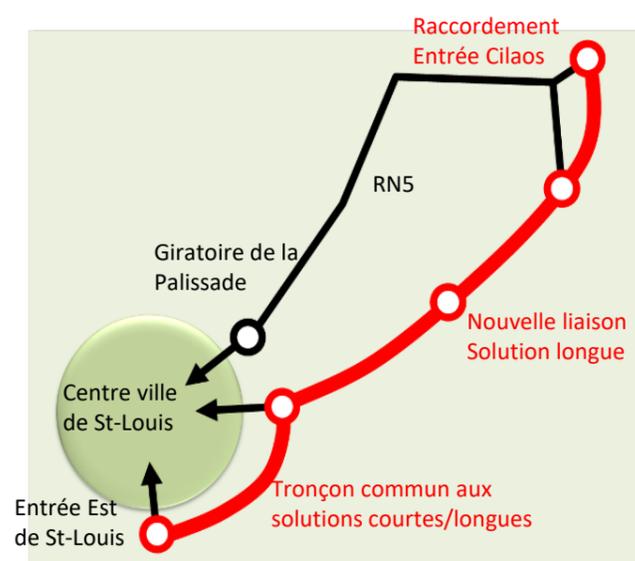
Les tracés et variantes envisagés (suite)

- Le tronçon 3 : Une solution « longue », qui consiste à prolonger la voie du chemin Piton en direction du quartier Le Ouaki.

Ce tracé présente une « portion commune » avec la variante courte, entre la RN1c et le chemin Piton.

Au-delà de cette « portion commune », l'itinéraire emprunterait le chemin Piton existant (chemin communal) jusqu'au chemin de Kerveguen.

Au-delà, le tracé passerait par une zone densément urbanisée, constituée par le quartier du Ouaki.



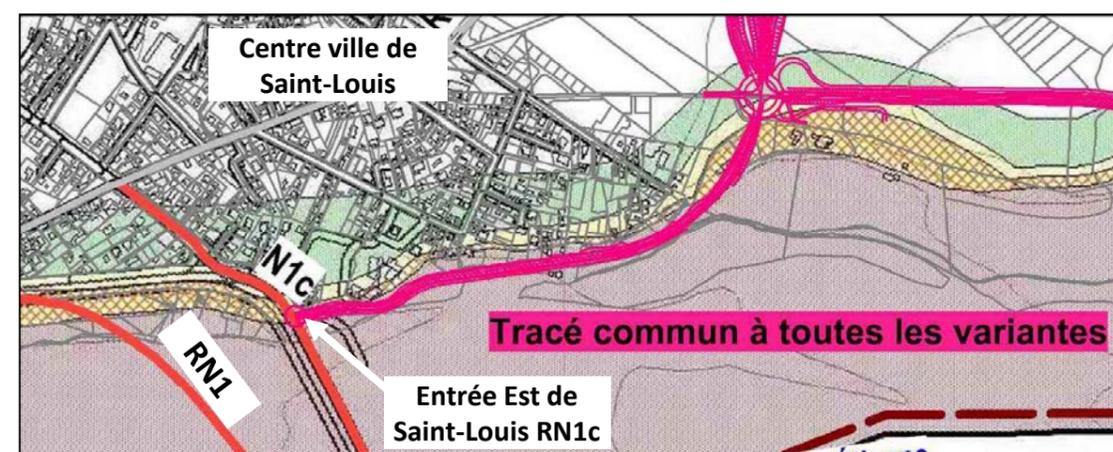
- Les tronçons 2 et 3 peuvent être combinés et phasés dans le temps, de façon à pouvoir répondre dans un 1^{er} temps à une demande à court terme (variantes courtes : tronçon 1) puis à moyen ou long terme (tronçon 3).

Particularité du tronçon commun à toutes les variantes

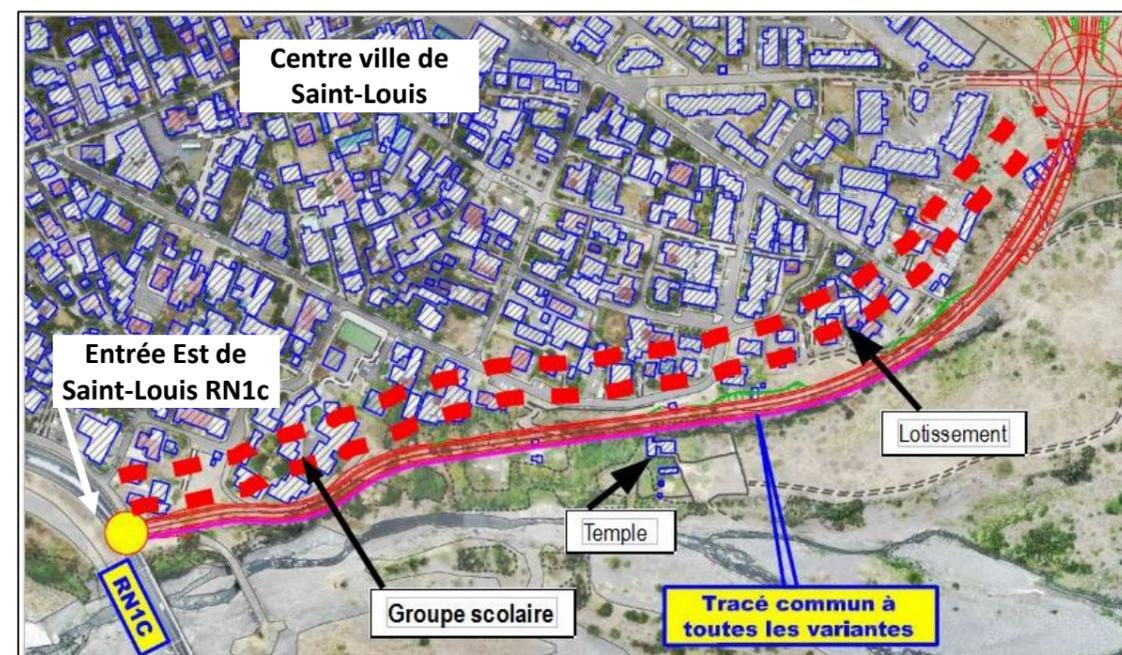
Ce tronçon est sujet à deux contraintes majeures :

- l'urbanisation, dont une école primaire ;
- un aléa élevé de mouvement terrain et un aléa fort inondation.

La solution qui consisterait à positionner le tracé en dehors de la zone d'aléa élevé mouvement de terrain entraînerait la nécessaire acquisition d'une trentaine de parcelles bâties et la relocalisation de l'école primaire. Le choix fait par la Région Réunion est de positionner le tracé en évitant les bâtis, notamment l'école primaire et un temple tamoul.



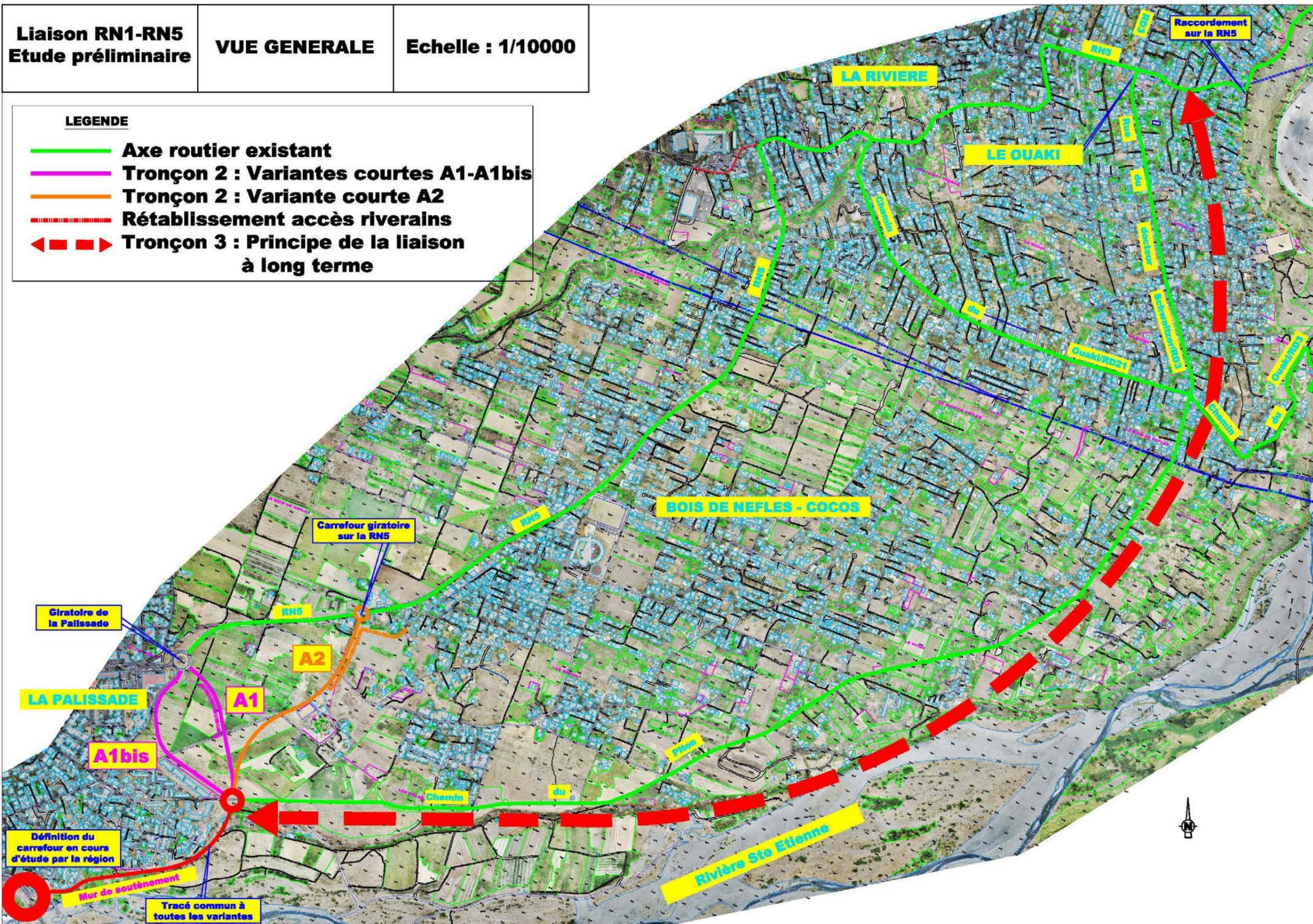
Extrait du PPR : position du projet en zone d'aléa mouvement de terrain élevé



En pointillé rouge : tracé alternatif, non retenu, qui impacterait sur le bâti

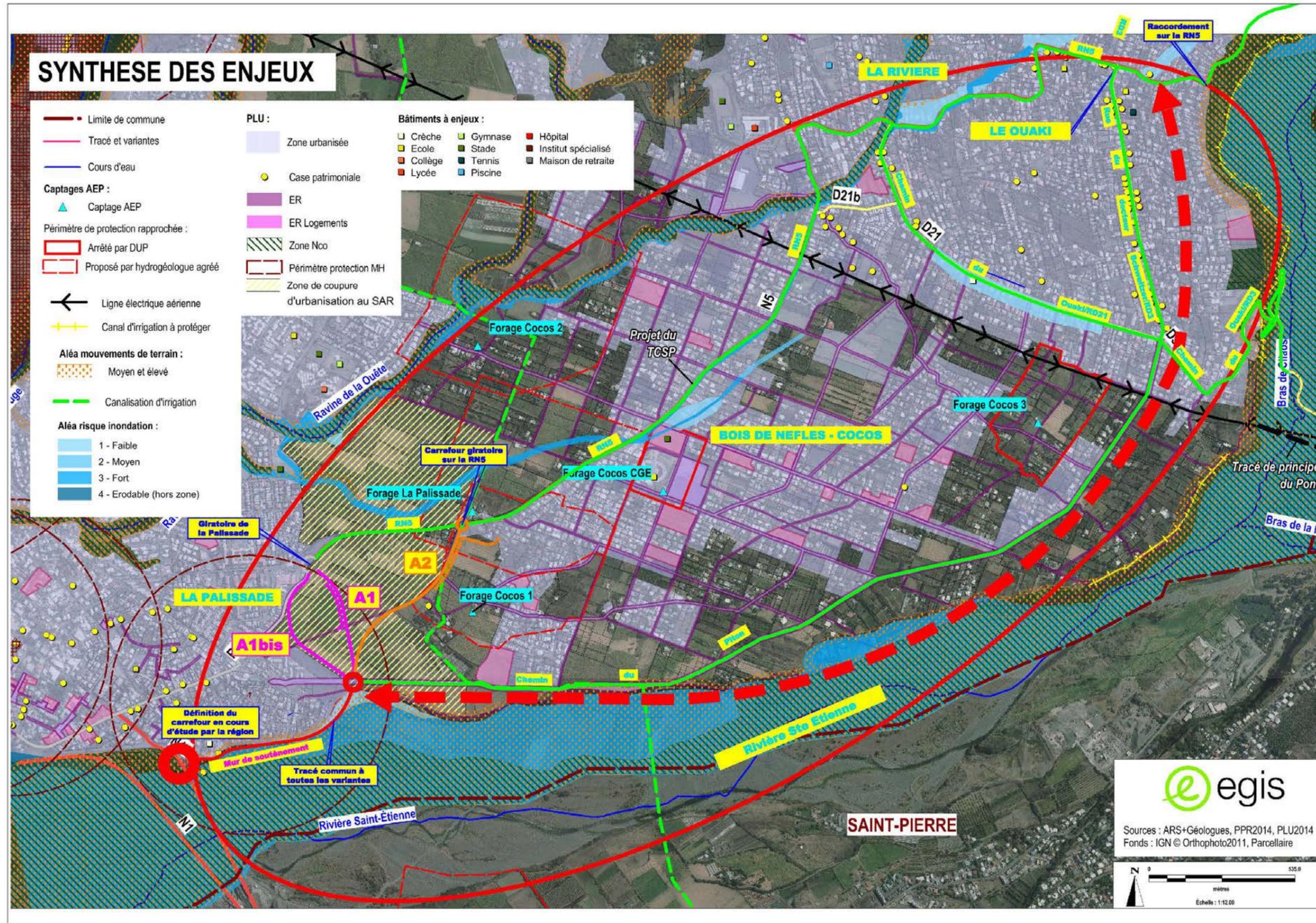
TRONÇONS 2 ET 3 :

AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RNIC ET LA RN5



TRONÇONS 2 ET 3 : AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RNIC ET LA RN5

Positionnement des variantes par rapport aux principaux enjeux environnementaux et humains :
Un milieu très contraint !



TRONÇONS 2 ET 3 :

AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RN1C ET LA RN5

Analyse comparative des variantes

Les variantes de tracés ont fait l'objet d'une analyse comparative sur les thématiques suivantes :

- trafics et conditions de circulation,
- technico-économique,
- Environnemental,

afin de dégager la solution la plus pertinente au regard des différents enjeux.

□ Fonctionnalités et trafics

Chaque variante a fait l'objet d'une modélisation en termes de flux de trafic, de fonctionnalités (à savoir sa lisibilité en termes de plan de circulation, l'accès au centre-ville de Saint-Louis, l'accès à l'échangeur de Bel-Air), et de temps de parcours. Cette modélisation a été réalisée sur la base :

- de l'évolution prévisionnelle annuelle du trafic de fond,
- des projets d'urbanisation identifiés au PLU (logements et activités économiques).

Parmi les variantes du tronçon 1, la variante A1 apporte la meilleure lisibilité en termes de plan de circulation, en offrant un contournement du centre-ville de St-Louis bien identifiable entre le giratoire de la Palissade et la sortie de la RN1 depuis St-Pierre.

En termes de temps de parcours, les gains sont plus importants avec le tronçon 3 réalisé (tracé long entre le chemin Piton et la RN5).

L'analyse fait également ressortir que, dès 2020, aucune des variantes courtes (tronçon 2 : A1, A1bis ou A2) ne permet de satisfaire totalement aux enjeux de fluidité du trafic et qu'il est nécessaire de se projeter dès 2020 vers un aménagement du tronçon 3 intégrant un contournement complet de St-Louis et des quartiers de Bois de Nèfles Cocos et du Ouaki, avec la mise en œuvre d'une RN5bis.

□ L'analyse technique

En terme de géométrie, la section à l'origine des tracés entre la RN1C et le chemin Piton est celle qui présente le plus de contraintes (topographique, hydraulique et géologique). Néanmoins, ce tronçon est commun à toutes les variantes.

La variante courte A1 présente des caractéristiques géométriques et de sécurité plus favorables que la variante A2.

La variante A1bis nécessite la reprise de la rue des Bois de Couleur sur une partie de son tracé. Cette rue étant très fréquentée notamment en heure de pointe du soir, l'incidence en phase travaux pourra être importante tant en termes de durée, de fonctionnalité que de sécurité, avec potentiellement des problèmes de maintien de la circulation.

Cette variante aura par ailleurs un impact sur le fonctionnement actuel du réseau viaire, du fait de la coupure effectuée entre le giratoire de la Palissade et la rue François de Mahy pour l'aménagement d'une nouvelle intersection (dont les modalités restent à définir).

Concernant le tronçon 3, les accès riverains et aux parcelles agricoles pourront être rétablis par la création de voies latérales.

□ Évaluation environnementale

Chaque variante a été analysée au regard des enjeux environnementaux et humains. La carte présentée ci-avant permet de localiser les variantes de tracés par rapport aux différents enjeux .

✓ Environnement (milieu physique et milieu naturel)

- Sol – sous sol : l'enjeu majeur concerne la stabilité des terrains.
- Eaux superficielles : L'enjeu majeur concerne le risque inondation, la rivière Saint- Etienne étant sujette à des phénomènes de crues.
- Eaux souterraines : La ressource en eau est localement utilisée pour l'irrigation agricole et l'Alimentation en Eau Potable (AEP) des populations.
- Milieu naturel
Il convient d'indiquer que le secteur n'est pas concerné par le Parc Naturel de la Réunion. La rivière Saint-Etienne concentre les principaux enjeux relatifs au milieu naturel. Les autres secteurs présentent un intérêt écologique moindre, en raison de la pression exercée par l'urbanisation ou les activités agricoles.

TRONÇONS 2 ET 3 :

AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RNIC ET LA RN5

Analyse comparative des variantes (suite)

✓ *Le paysage*

L'impact sur le paysage créé par l'implantation d'une voie nouvelle en hauteur des berges de la rivière Saint-Etienne est identique pour toutes les variantes de tracés étudiées s'agissant d'un tronçon commun.

Le tracé A1 scinde les parcelles agricoles sans respect de la trame viaire historique. Cet aspect est moins avéré pour les variantes A2 et A1bis.

La variante A1bis présente la configuration la plus favorable car elle s'établit en limite de l'urbanisation actuelle, ce qui limite son incidence et son effet de coupure sur le paysage.

✓ *Occupation des sols et foncier agricole*

Le secteur s'inscrit entre deux centres d'urbanisation qui constituent le centre urbain de Saint-Louis et celui de la Rivière.

Le territoire comprend :

- de vastes zones urbanisées constituées essentiellement d'habitats de type individuel,
- des parcelles agricoles.

Au centre du périmètre d'étude, la culture de la canne à sucre est majoritaire. Ce secteur correspond globalement à la coupure d'urbanisation entre Saint Louis et Bois de Nèfles – Cocos prévue par le SAR et intégrée au PLU de Saint Louis (zonage « Acu » au PLU).

Chaque variante traverse des espaces agricoles. L'impact d'un projet routier s'appréhende par la consommation d'espaces mais également par l'effet de coupure et d'enclavement des parcelles. Sur ce deuxième point, il semble que la variante A1bis soit plus favorable que les variantes A1 et A2 (moins d'effet de coupure et moins d'emprise en zone agricole)

✓ *Foncier bâti et non bâti*

Sur le tronçon commun à toutes les variantes, l'école est évitée mais le projet passera en limite de l'établissement.

En ce qui concerne le temple Tamoul, le bâti principal ne serait pas touché, mais celui-ci serait isolé côté ravine et ses abords potentiellement affectés.

✓ *Commodité du voisinage*

L'enjeu majeur concerne les nuisances acoustiques. L'impact acoustique a fait l'objet d'une modélisation par tronçon. Le critère choisi pour comparer les variantes est le nombre d'habitations dépassant les valeurs seuils de bruit suivantes :

- ❖ 60 dB(A) pour la période de jour (6h-22h) ;
- ❖ 55 dB(A) pour la période de nuit (22h-6h).

Les résultats sont les suivants :

Les variantes A1 ou A2 traversent un secteur faiblement habité, peu d'incidence sont donc attendues sur ces tracés. Le nombre d'habitations impactées par ces deux variantes est comparable.

La variante A1bis se rapprochant de l'urbanisation existante aura de fait plus d'incidence que les variantes A1 et A2.

Si besoin, des mesures de protection acoustiques des riverains concernés seront mises en œuvre par la Région Réunion dès lors qu'un dépassement des seuils réglementaires sera généré du fait du projet.

TRONÇONS 2 ET 3 : AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RNIC ET LA RN5

Analyse comparative des variantes (suite)

☐ Synthèse de l'analyse comparative des variantes

L'étude comparative des variantes envisagées a été effectuée au regard des aspects fonctionnels, environnementaux, et techniques précédemment présentés. Elle intègre également les coûts estimés des travaux.

Le tableau ci-après synthétise ces réflexions.

Chaque critère est illustré par le code couleur et le système de cotation ci-dessous :

Variante très favorable ++
Variante favorable +
Variante défavorable -
Variante très défavorable - -

La variante A1bis semble constituer aujourd'hui à court terme la solution la plus satisfaisante au regard de cette analyse multicritères.

TRONÇONS 2 ET 3 :

AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON ENTRE LA RNIC ET LA RN5

Analyse comparative des variantes (suite)

CRITERES	Tronçon 2 Variante courte A1	Tronçon 2 Variante courte A1bis	Tronçon 2 Variante courte A2	Tronçon 3
Longueur du tracé (km)	1,2	1,25	1,5	5,1
Fonctionnalité/Trafic en 2035 (coef : ×5)	--	--	--	++
Environnement (milieu naturel et physique)	+	+	-	-
Paysage	-	++	+	+
Commodité du voisinage (acoustique)	++	+	++	+
Technique (Géométrie/sécurité/Phasage)	++	+	+	++
Impact sur le foncier agricole (ha) (coef : ×2)	- (≈ 1,4) Effet de coupure parcellaire + important	++ (≈ 1)	+(≈ 1,6)	-- (≈ 7,7)
Impact sur le foncier bâti et non bâti (coef : ×3)	+	+	+	--
Coûts des opérations (valeurs 2015)	++ 9 à 10 M€	++ 9 à 10 M€	++ 10,5 à 11,5 M€	-- 34 à 38,5 M€
Rentabilité et performance socio-économique (coef ×4)	+	+	+	++
Synthèse	1 +	8+	4 +	9 +