

Comparaison des variantes 2/2

Variante Ouest



Variante Est 1



Variante Est 2



Rappel des variantes

La variante Ouest comprend :

- l'aménagement sur place de la RD543 depuis le giratoire du Petit Arbois
- le franchissement dénivelé de la voie ferrée,
- le raccordement sur la RD65 par un giratoire,
- le franchissement de l'Arc (ouvrage de 240 mètres),
- une grande courbe en fort déblais dans le massif de l'Arbois, à l'Ouest du hameau de Saint Pons,
- l'aménagement sur place de la RD543 jusqu'au giratoire existant avec la RD64.

La variante Est 1 comprend :

- l'aménagement sur place de la RD543 depuis le giratoire du Petit Arbois
- le franchissement dénivelé de la voie ferrée,
- le raccordement sur la RD65 par un giratoire,
- le franchissement de l'Arc (ouvrage de 570 mètres) à l'Est du hameau de Saint Pons
- une section dans les terres agricoles pour rejoindre la RD543,
- l'aménagement sur place de la RD543 jusqu'au giratoire existant avec la RD64.

La variante Est 2 comprend :

- l'aménagement sur place de la RD543 depuis le giratoire du Petit Arbois
- une courbe à droite pour s'éloigner du hameau de Saint Pons,
- le franchissement dénivelé de la voie ferrée,
- le raccordement sur la RD65 par un giratoire,
- le franchissement de l'Arc (ouvrage en courbe à gauche de 740+20 mètres) à l'Est du hameau de Saint Pons,
- une section dans les terres agricoles pour rejoindre la RD543,
- l'aménagement sur place de la RD543 jusqu'au giratoire existant avec la RD64.

Leurs points forts et leurs points faibles

Points forts

- Nécessite le plus petit ouvrage de franchissement de l'Arc
- A l'impact le plus faible sur l'agriculture
- Présente le coût le moins élevé

- Présente la meilleure insertion paysagère
- Présente le délai de réalisation et la gêne les moins importants

- A le moins d'impact en terme d'acoustique et de qualité de l'air
- A le moins d'impact sur le patrimoine (covisibilité / cosensibilité vis-à-vis du pont de Saint Pons la plus faible)

Points faibles

- Ne contribue pas à protéger l'environnement,
- A le plus fort impact paysager, en site sensible
- Est la plus impactante sur la faune et la flore
- Nécessite des procédures administratives (PIG) dont l'aboutissement est incertain
- Présente la plus forte gêne à l'utilisateur en phase chantier

- Présente un impact assez important sur l'agriculture

- Présente un impact important sur l'agriculture
- Présente le coût le plus élevé

	Variantes les moins favorables			Variantes les plus favorables	
	VE1	VE2	VO	VE1	VE2
Les objectifs généraux du Maître d'Ouvrage					
Optimiser le réseau routier (Qualité d'usage, amélioration du maillage et sécurité routière)			VO	VE1	VE2
Contribuer au développement des modes alternatifs			VO	VE1	VE2
Rendre cohérent l'aménagement de la RD543 avec sa fonction d'axe économique de liaison			VO	VE1	VE2
Contribuer à protéger l'environnement et mettre en valeur le patrimoine touristique	VO	VE1	VE2		
Les principaux enjeux environnementaux					
Eau		VE2	VE1	VO	
Bruit		VO	VE1	VE2	
Qualité de l'air		VO	VE1	VE2	
Faune / Flore	VO	VE2	VE1		
Paysage	VO	VE2	VE1		
Patrimoine		VO	VE1	VE2	
Agriculture	VE2	VE1	VO		
Les éléments assurant la mise en service dans les meilleurs délais					
Procédures administratives	VO	VE2	VE1		
Délai de réalisation - Gêne à l'utilisateur en phase chantier	VO	VE2	VE1		
Les aspects socio-économiques					
L'efficacité sur la desserte des zones d'activité			VO	VE1	VE2
L'impact sur les activités			VO	VE1	VE2
	53 M€ TTC	46 M€ TTC	39 M€ TTC	32 M€ TTC	25 M€ TTC
Coût des travaux	VE2	VE1		VO	
	VE1 Variante Est 1	VE2 Variante Est 2	VO Variante Ouest		