

Chacune des variantes a été analysée à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible. Cette grille permet, selon de nombreux critères et avec des indicateurs de couleur verte, jaune, orange et rouge, d'illustrer l'impact potentiel de chaque variante par rapport aux autres.

	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 1	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Interception de 3 vallons.	Interception de 3 vallons. Mouvements de terre plus importants que pour l'aménagement sur place.
	Eaux superficielles et souterraines	Forte sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 4 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire.	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 5 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 4 habitats naturels d'intérêt Maintien de la fragmentation des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 9 habitats dont 3 d'intérêt 2.5 ha de boisements impactés 0.12 ha de végétation de transition impactée (friche, prairie abandonnée) Fragmentation de 3 corridors écologiques Fragmentation des haies sur 1 137 m	Perte surfacique pour 7 habitats dont 2 d'intérêt 0.19 ha de boisements impactés Fragmentation de 5 corridors écologiques (entre les boisements) Fragmentation des haies sur 812 m
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.4 ha à 1.2 ha chiroptères : de 0.4 ha à 1.4 ha, 1 137 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 0.4 ha reptiles : 3.6 ha oiseaux : de 1 ha à 6.4 ha invertébrés : de 0.04 ha à 0.4 ha Fragmentation et risque de collision accru au sein de 3 corridors de déplacement et dans les traversées de haies	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : 0.02 ha chiroptères : de 0.02 ha à 0.04 ha, 812 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 1.5 ha reptiles : 0.2ha oiseaux : de 0.01 ha à 34.8 ha invertébrés : 0.02 ha Fragmentation et risque de collision accru dans 5 corridors écologiques et dans les traversées de haies Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Pas de coupure ni difficultés d'accès aux commerces et activités économiques du secteur.	Desserte des activités par l'échangeur. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	16 exploitations agricoles touchées par effet d'emprise en bordures de parcelles (3.37 ha)	25 exploitations agricoles touchées (26.74 ha).
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la protection de captages d'alimentation en eau potable	Tracé majoritairement en zone N, et U au niveau des hameaux. Aucun EBC ni emplacement réservé impacté. Interception du périmètre de protection de l'église de Maisonnay et de 4 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé en zone N et A. Aucun EBC ni emplacement réservé impacté. Interception de 5 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Un périmètre de protection de monument historique intercepté (variante sans covisibilité avec le monument). Un site archéologique intercepté. 3 sentiers pédestres coupés.	Aucun périmètre de protection de monument historique intercepté. Un site archéologique intercepté. 5 sentiers pédestres et un itinéraire de randonnée coupés.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 1	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conservation des trafics en traversée de bourg et des zones accidentogènes	Traitement des secteurs accidentogènes mais conservation du trafic en traversée de bourg Dépassements possibles Contraintes sur les échanges avec les voiries locales	Apaisement de la circulation dans le bourg au profit des modes doux Traitement des zones accidentogènes Dépassements possibles sur l'ensemble de la déviation Maintien du temps de parcours actuel
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords boisés et bocagers. Absence d'aménagements susceptible de participer à la valorisation paysagère de l'existant.	Évitement des abords boisés et bocagers. Opportunité de valorisation paysagère de l'itinéraire existant.	Covisibilités lointaines avec les riverains à pondérer avec une facilité d'insertion paysagère. Altération des abords bocagers à pondérer avec une insertion paysagère aisée.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Aucune zone de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée des hameaux réduit le risque. Présence d'un site potentiellement pollué près de la RD 948.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 234 km ² <55 dB(A) de nuit : 944 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 107 km ² <55 dB(A) de nuit : 904 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 1 553 km ² <55 dB(A) de nuit : 1 222 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : sans objet - 1 grand tracé rectiligne (9 000 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 3.40 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 900 m - 4 grands alignements droits Profil en long : - Déclivité maxi : 3.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée de 3 zones d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée de 3 zones d'habitats Une géométrie confortable	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Trois points d'échange (dépôt, RD 110 et RD 45 / RD 173) Aucun rétablissement dénivelé Aucun accès direct en aménagement à 3 voies.	2 PS / 0 PI Deux points d'échange (RD 105 et RD 45 / RD 173) Deux simples rétablissements (VC du buisson des Forges, et RD 110). Aucun accès direct.
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	27.3 M€	45.2 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 1	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie			
	Eaux superficielles et souterraines			
	Habitats			
	Espèces protégées			
	Bâti			
	Activités économiques			
	Agriculture			
	Urbanisme, servitudes			
	Patrimoine, tourisme et loisirs			
	Déplacements			
	Qualité de l'air			
	Paysage			
	Risques majeurs			
	Bruit			
	Géométrie			
	Sécurité			
Échanges / rétablissements				
Coût				

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 2	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Relief plat, 3 failles géologiques interceptées, 2 vallons interceptés.	Relief plat, 3 failles géologiques interceptées, 2 vallons interceptés. Mouvements de terre légèrement plus importants qu'en aménagement sur place.
	Eaux superficielles et souterraines	Fortes sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP sur la totalité du linéaire.	Aucun cours d'eau traversé. Interception de 2 périmètres de protection éloignés de captages AEP sur la totalité du linéaire. Imperméabilisation des sols supplémentaire.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 5 habitats naturels d'intérêt dont 1 d'intérêt communautaire. Maintien de la fragmentation des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 11 habitats dont 3 d'intérêt (dont 1 d'intérêt communautaire) 0.31 ha de zones humides impactés 0.76 ha de boisements impactés 0.74 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée...) Fragmentation des corridors écologiques du secteur des « Brousses » et du « Bois des Touches » Fragmentation des haies sur 822 ml	Perte surfacique pour 11 habitats dont 3 d'intérêt (dont 1 d'intérêt communautaire) 0.31 ha de zones humides impactés 1.83 ha de boisements impactés 0.74 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée...) Fragmentation du corridor « Bois des Preuilles » - « Trouillères » Fragmentation des haies sur 1 310 ml
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces. Risque de dégradation des habitats (pollution). Risque de collision avec le trafic	Destruction de stations de 2 espèces végétales déterminantes de ZNIEFF Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.7 ha à 1.5 ha chiroptères : de 0.5 ha à 1.4 ha, 822 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 0.72 ha reptiles : 1.9 ha oiseaux : de 0.7 ha à 4.2 ha invertébrés : de 0.24 ha à 0.7 ha Fragmentation des corridors écologiques du secteur des « Brousses » et du « Bois des Touches »	Destruction de stations de 2 espèces végétales déterminantes de ZNIEFF Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifère : de 0.7 ha à 1.7 ha chiroptères : de 0.7 ha à 1.24 ha, 1 310 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : 1 ha reptiles : 2.2 ha oiseaux : de 0.7 ha à 13.1 ha invertébrés : de 0.24 ha à 0.7 ha Fragmentation et risque nouveau de collision dans le complexe boisé « Bois de Preuilles » - « Trouillères » et dans les traversées de haies Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Desserte inchangée des activités en bordure de la RD 948.	Desserte des activités par les points d'échange. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	8 exploitations agricoles touchées par effet d'emprise en bordures de parcelles.	9 exploitations agricoles touchées.
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la servitude de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone A, N, et U au niveau du hameau (interception d'une zone destinée aux activités économiques : Le Four à Chaux). Interception de : 4 000 m ² d'EBC, 4 700 m ² d'emplacement réservé, 1 500 m ² d'espaces paysagers à protéger. Interception d'un périmètre de protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone A et N. Interception de : 4 000 m ² d'EBC, 1 080 m ² d'emplacement réservé, 500 m ² d'espaces paysagers à protéger. Interception de 2 périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres coupés.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 5 sentiers pédestres coupés.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 2	Déplacements	Conservation des trafics en traversée de bourg	Conservation du trafic en traversée de bourg Traitement des zones accidentogènes Temps de parcours dégradé Dépassements sécurisés	Diminution du trafic dans les Brousses mais le trafic attendu sur la déviation est faible (45% de report seulement) Traitement des zones accidentogènes Temps de parcours dégradé Dépassements sécurisés sur l'ensemble de la déviation
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords boisés et bocagers. Pas de valorisation paysagère car absence d'aménagement.	Évitement des abords boisés et bocagers. Covisibilités directes mais opportunité de qualifier l'axe routier et donc d'améliorer l'état existant.	Faible covisibilité avec les riverains (hormis ponctuellement) avec facilité d'insertion paysagère. Altération des abords bocagers et boisés à pondérer avec une insertion paysagère aisée. Opportunité de valorisation de la transition paysagère entre deux unités paysagères.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée du hameau réduit le risque. Présence de sites potentiellement pollués près de la RD 948.	Interception de 2 zones de remontée de nappe d'aléa très fort. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations. Interception d'un site potentiellement pollué.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 560 km ² <55 dB(A) de nuit : 429 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 503 km ² <55 dB(A) de nuit : 396 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de traitement par renforcement de l'isolement de façade à mettre en œuvre : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 597 km ² <55 dB(A) de nuit : 463 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 grand tracé rectiligne (4 800 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 4.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 900 m - 2 grands alignements droits Profil en long : - Déclivité maxi : 4.00 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée d'une zone d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitats Une géométrie confortable	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Aucun point d'échange Aucun rétablissement dénivelé Aucun accès direct en aménagement à 3 voies.	1 PS / 0 PI Trois points d'échange (RD 45 / RD 173, accès Four à Chaux, RD 15) Un simple rétablissement (VC de chez Brillac) Aucun accès direct.
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	16.1 M€	23.1 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 2	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie			
	Eaux superficielles et souterraines			
	Habitats naturels			
	Espèces protégées			
	Bâti			
	Activités économiques			
	Agriculture			
	Urbanisme, servitudes			
	Patrimoine, tourisme et loisirs			
	Déplacements			
	Qualité de l'air			
	Paysage			
	Risques majeurs			
	Bruit			
	Géométrie			
	Sécurité			
Échanges et rétablissements				
Couts				

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 3	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Pas de mouvements de terre prévus.	Profil globalement rasant du tracé, peu de mouvements de terre.
	Eaux superficielles et souterraines	Fortes sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP à l'est de Sauzé-Vaussais.	Aucun cours d'eau traversé. Imperméabilisation supplémentaire des sols. Interception d'un périmètre de protection éloigné de captage AEP à l'est de Sauzé-Vaussais.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 3 habitats naturels d'intérêt Maintien de la fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 4 habitats dont 2 d'intérêt 20 m ² de boisements impactés 0.05 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Perte surfacique pour 8 habitats dont 3 d'intérêt 65 m ² de zones humides impactés 0.29 ha de boisements impactés 1.35 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 185 ml dans les milieux agricoles
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 20 m ² à 0.25 ha chiroptères : de 20 m ² à 0.25 ha amphibiens : 0.05 ha reptiles : 0.4 ha oiseaux : de 20 m ² à 0.25 ha invertébrés : de 20 m ² à 0.05 ha Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 500 m ² à 1.6 ha chiroptères : de 0.04 ha à 0.23 ha, 185 ml de vecteurs de déplacements détruits amphibiens : de 65 m ² à 1.36 ha reptiles : 1.8 ha oiseaux : de 0.18 ha à 6.7 ha invertébrés : de 0.006 ha à 1.35 ha Fragmentation (minime) des axes de déplacements de la faune Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Pas de coupure ni difficultés d'accès aux commerces et activités économiques du secteur.	Desserte des activités par les points d'échange. Tracé plus éloigné de la RD 948 limitant l'effet « vitrine » des activités présentes actuellement près de la RD 948.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	Aucune exploitation agricole touchée.	6 exploitations agricoles touchées (5.05 ha).
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme. Impact défavorable pour la protection de captages d'alimentation en eau potable.	Tracé majoritairement en zone U. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (lié à la LGV en cours de construction). Interception d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.	Tracé en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (lié à la LGV en cours de construction). Interception d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.
Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Manque de sécurisation des traversées piétonnes au niveau de l'agglomération.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 1 sentier pédestre coupé.	

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Déplacements	Conflits d'usages conservés	Confort amélioré pour les modes doux (conflits d'usages traités) Temps de parcours légèrement dégradés	Confort fortement amélioré pour les modes doux (conflits d'usages traités) Temps de parcours améliorés Dépassements sécurisés sur l'ensemble de la déviation
Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
Paysage	Pas de valorisation paysagère car pas d'aménagements prévus.	Évitement des abords bocagers de Sauzé-Vaussais. Opportunité de valorisation possible de l'itinéraire existant (requalification des entrées de ville, traitement des franges urbaines, valorisation des vues)	Faible covisibilité avec les riverains. Altération des abords bocagers à pondérer avec une insertion paysagère aisée et une potentielle valorisation paysagère (qualification des entrées de ville, valorisation des trames bocagères, ...)
Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Aléa retrait-gonflement des argiles moyen. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée de l'agglomération réduit le risque. Présence de nombreux sites potentiellement pollués près de la RD 948.	Aléa retrait-gonflement des argiles moyen. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné de l'agglomération. Présence d'un site potentiellement pollué à proximité du tracé.
Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 275 km ² <55 dB(A) de nuit : 211 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 247 km ² <55 dB(A) de nuit : 194 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 350 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 7 Coût des protections acoustiques : 450 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 392 km ² <55 dB(A) de nuit : 312 km ²
Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 63 m - tracé rectiligne dans l'agglomération (1 100 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 2.00 % - R mini saillant : 1 500 m - R mini entrant : 1 500 m	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 alignement droit (600 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 2.80 % - R mini saillant : 6 000 m - R mini entrant : 3 000 m
Visibilité et sécurité	Traversée d'une zone d'habitats et d commerces Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitats et de commerces Un tracé plus lisible	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Aucun point d'échange Aucun rétablissement dénivelé Réaménagement de 2 carrefours.	1 PS / 0 PI Deux points d'échange (RD 15, déviation / RD 948) Un simple rétablissement (VC du Bois Meunier) Aucun accès direct.
Coûts	Aucune dépense envisagée.	8.8 M€	13.4 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 3	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie			
	Eaux superficielles et souterraines			
	Habitats			
	Espèces protégées			
	Bâti			
	Activités économiques			
	Agriculture			
	Urbanisme, servitudes			
	Patrimoine, tourisme et loisirs			
	Déplacements			
	Qualité de l'air			
	Paysage			
	Risques majeurs			
	Bruit			
	Géométrie			
	Sécurité			
Échanges et rétablissements				
Coût				

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 4	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Relief / géologie	Aucun impact sur le relief ni la géologie.	Relief relativement plat, peu de mouvements de terre.	Relief relativement plat, mouvements de terre légèrement plus importants que pour l'aménagement sur place.
	Eaux superficielles et souterraines	Sensibilité des eaux souterraines et absence de protection contre les pollutions par infiltration. Risque de pollution accru avec augmentation prévisible de trafic	Aucun cours d'eau traversé.	Aucun cours d'eau traversé. Imperméabilisation supplémentaire des sols.
	Habitats naturels	Augmentation du risque de pollution de 2 habitats naturels d'intérêt	Perte surfacique pour 7 habitats dont 2 d'intérêt 0.14 ha de boisements impactés 0.37 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 12 ml (impact non significatif)	Perte surfacique pour 5 habitats dont 2 d'intérêt 0.13 ha de boisements impactés 0.04 ha de végétation de transition impactée (prairie abandonnée) Fragmentation des haies sur 44 ml mais faible fonctionnalité
	Espèces protégées	Pas de perte de surface d'habitats d'espèces Risque de dégradation des habitats (pollution) Maintien du risque de collision avec le trafic	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.02 ha à 0.6 ha chiroptères : de 0.02 ha à 0.4 ha, 12 ml de vecteurs de déplacements détruits (non significatif) amphibiens : 0.37 ha reptiles : 0.8 ha oiseaux : de 0.14 ha à 6 ha invertébrés : de 0.02 ha à 0.4 ha Risque de collision avec le trafic routier	Destruction d'habitat d'espèces (selon les espèces) : mammifères : de 0.13 ha à 0.19 ha chiroptères : de 0.13 ha à 0.15 ha amphibiens : 1.3 ha reptiles : 0.19 ha oiseaux : de 0.02 ha à 10 ha invertébrés : de 0.04 ha à 0.13 ha Risque de collision avec le trafic routier Diminution du risque de collision sur l'axe actuel par le report du trafic sur la variante
	Bâti	Absence de protection du bâti proche des voies.	Bâti proche du tracé mais sécurisation des habitations.	Bâti éloigné du tracé.
	Activités économiques	Aucun impact sur les activités économiques.	Aucun commerce et ni activité artisanale recensé dans ce secteur.	Aucun commerce et ni activité artisanale recensé dans ce secteur.
	Agriculture	Aucune exploitation agricole touchée.	4 exploitations agricoles touchées (0.99 ha).	4 exploitations agricoles touchées (3.321 ha).
	Urbanisme, servitudes	Aucun impact sur l'urbanisme.	Tracé majoritairement en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (emprises LGV).	Tracé majoritairement en zone A. Aucun EBC impacté, 1 emplacement réservé impacté (emprises LGV).
	Patrimoine, tourisme et loisirs	Aucun impact. Absence de sécurisation des traversées piétonnes au niveau des sentiers de randonnée.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres interceptés et rétablis.	Aucun monument historique ni site archéologique impacté. 2 sentiers pédestres coupés non rétablis.

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable

Secteur 4	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
	Déplacements	Conservation des points durs actuels	Traitement des points durs de sécurité Amélioration du confort modes doux Dépassements sécurisés Temps de parcours légèrement dégradés Contraintes sur les échanges avec les voiries locales	Traitement des points durs de sécurité Amélioration du confort modes doux Dépassements possibles sur l'ensemble de la déviation Temps de parcours légèrement dégradés notamment pour les poids-lourds
	Qualité de l'air	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Augmentation significative du kilométrage parcouru. Augmentation des trafics en traversée de bourg.	Diminution significative du kilométrage parcouru. Limitation des trafics en traversée de bourg par report sur la déviation
	Paysage	Évitement des abords ruraux à sensibilité paysagère moyenne. Absence de valorisation paysagère car absence d'aménagement.	Évitement des abords ruraux à sensibilité paysagère moyenne. Valorisation paysagère potentielle des entrées et traversées de hameaux (requalification de la traversée de hameaux, aménagements paysagers).	Covisibilités potentielles de l'infrastructure dans un contexte de paysage ouvert, difficiles à minimiser par des mesures d'insertion paysagères.
	Risques majeurs	Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes.	Une zone de remontée de nappe d'aléa très fort interceptée. Risque Transport de Matières Dangereuses près des habitations existantes mais la sécurisation de la traversée des hameaux réduit le risque.	Une zone de remontée de nappe d'aléa très fort interceptée. Risque Transport de Matières Dangereuses éloigné des habitations.
	Bruit	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 552 km ² <55 dB(A) de nuit : 422 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 0 Coût des protections acoustiques : 0 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 495 km ² <55 dB(A) de nuit : 358 km ²	Longueur de mur antibruit à mettre en place : 0 m Nombre de bâtiments sensibles à protéger : 1 Coût des protections acoustiques : 10 000 € Surface couverte par les isophones : >60 dB(A) de jour : 541 km ² <55 dB(A) de nuit : 374 km ²
	Géométrie en plan et profils en long	Contraint par l'existant.	Tracé en plan : - R mini : 650 m - tracé rectiligne (2 750 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 1.80 % - R mini saillant : 3 000 m - R mini entrant : 3 000 m	Tracé en plan : - R mini : 650 m - 1 grand alignement droit (1 250 m) Profil en long : - Déclivité maxi : 0.70 % - R mini saillant : 6 000 m - R mini entrant : 3 000 m
	Visibilité et sécurité	Traversée de deux zones d'habitats Des défaillances de visibilité subsistent sur le tracé	Traversée d'une zone d'habitat	Aucune traversée de zones d'habitats Une géométrie confortable
	Échanges et rétablissements	0 PS / 0 PI Des accès directs le long du tracé	0 PS / 0 PI Un point d'échange (RN 10) Aucun rétablissement dénivelé	1 PS / 0 PI Un point d'échange (RN 10) Un simple rétablissement (VC du Bois de la Trillaude) Aucun accès direct en aménagement Un point d'échange (RN 10).
	Coûts	Aucune dépense envisagée.	10.2 M€	14.6 M€

	Très favorable
	Favorable
	Défavorable
	Très défavorable



	THEME	Variante 0 : sans aménagement	Variante 1 : aménagement sur place	Variante 2 : déviation
Secteur 4	Relief / géologie			
	Eaux superficielles et souterraines			
	Habitats			
	Espèces protégées			
	Bâti			
	Activités économiques			
	Agriculture			
	Urbanisme, servitudes			
	Patrimoine, tourisme et loisirs			
	Déplacements			
	Qualité de l'air			
	Paysage			
	Risques majeurs			
	Bruit			
	Géométrie			
	Sécurité			
	Échanges et rétablissements			
	Coût			