

Critères	Connexion complète (initiale)	Giratoire dénivelé	Trompette sud	Connexion complète (quart nord est)
Fonctionnalités – Trafics	Continuité autoroutière – Diffusion du trafic local par l'échangeur actuel	Discontinuité autoroutière – Mélange des flux de transit et des flux locaux – Attention : difficulté juridique (anneau n'aurait pas le statut autoroutier) > Scénario intéressant car permet des connexions directes mais mélange les flux locaux et de transit	Continuité autoroutière non assurée - Diffusion du trafic local par l'échangeur actuel > Solution la moins intéressante pour la fluidité	Continuité autoroutière assurée - Abandon de l'échangeur actuel – Diffusion du trafic local par les points d'échanges au nord et à l'est > Scénario qui concilie la fluidité et la continuité autoroutière et permet la desserte locale (accès au village étape)
Sur ce critère, la fluidité entre les connexions autoroutières et avec les échanges locaux doit être l'objectif principal.				
Aspects techniques	Suppression (et restitution) dernier km de la RCEA – Construction de 6 passages supérieurs et reprise de 2 PS - Suppression OA franchissant A71 – Création aire pour demi-tour	Non réglementaire (pas de connexion directe entre deux autoroutes par un giratoire) - Suppression (et restitution) dernier km de la RCEA – 2 ouvrages d'art créés – Création aire pour demi-tour – Rabattement de 2x2 voies à 2 voies	Suppression (et restitution) de 1,3 km de route - 2 ouvrages d'art créés – 1 OA supprimé – création aire pour demi-tour – Rabattement de 2x2 voies à 2 voies (zone de transition sur RCEA)	Création de 3 ouvrages d'art - Gare de péage sur la RCEA actuelle – Deux entrecroisements – Deux sorties en boucle à rayon serré
Sécurité – confort pour l'usager	Bon niveau de service – Pas de problème de sécurité	Problème de visibilité sur l'anneau – Vitesse élevée dans l'anneau – rayon 80 m	Niveau de service correct – Pas de problème de sécurité	Niveau de service correct – Pas de problème de sécurité
Péage	Pour A71 ? Montmarault, idem aujourd'hui – Pour RCEA ? A71, le Montet marque la séparation entre les péage ouvert et fermé (tout se passe avec le ticket).	Pour A71 ? Montmarault, idem aujourd'hui – Pour RCEA ? A71, le Montet marque la séparation entre les péage ouvert et fermé (tout se passe avec le ticket).	Pour A71 ? Montmarault, idem aujourd'hui – Pour RCEA ? A71, le Montet marque la séparation entre les péage ouvert et fermé (tout se passe avec le ticket).	Pour A71 ? Montmarault, idem aujourd'hui – Pour RCEA ? A71, le Montet marque la séparation entre les péage ouvert et fermé (tout se passe avec le ticket).
Intérêt local	Accès à Montmarault moins direct qu'aujourd'hui pour les usagers de la RCEA (mais trafic faible : 525 véh/jour 2 sens à 2017)	Accès à Montmarault moins direct qu'aujourd'hui pour les usagers de la RCEA (mais trafic faible : 525 véh/jour 2 sens à 2017)	Accès à Montmarault plus contraignant : parcours plus long que les autres solutions	Accès à Montmarault moins direct qu'aujourd'hui pour les usagers provenant de A71 nord. Pour les autres origines, c'est quasiment la situation actuelle
Environnement	Coupe une zone humide	Proximité site archéologique	Pas de chose particulière	Pas de chose particulière > Prendre en compte l'impact sur le site archéologique de Beaufort
Emprises (sur terres agricoles – sur activités – autres)	15 ha (dont 10,4 ha agricole et 4,6 activités)	3,5 ha (agricole)	10 ha (dont 7,5 ha agricole et 2,5 ha activités)	12 ha (agricole)
Coût (ordre de grandeur)	36 M€ TTC	16 M€ TTC	28 M€ TTC	33 M€ TTC
Impact agricole	> L'impact sur la zone humide nécessite une compensation de deux pour un si cela n'est pas possible à proximité. > Morcellement des terres agricoles important	> L'impact de consommation des terres agricoles est plus faible	> L'impact sur l'activité agricole est important : deux grands îlots au sud seront coupés par le tracé > L'impact est plus fort que celui du scénario connexion complète quart nord est	> L'impact est fort et direct sur deux exploitations qui seront détruites par le schéma proposé > Pose la question de l'intérêt de la requalification à engager au su et vu de la localisation et de la configuration et de la zone restituée
Impact sur activités (artisanales et industrielles)	> L'impact est fort sur la future ZAC de 10 ha : entre 1/3 et la moitié de cette zone est bloquée par ce scénario	> L'avenir pour secteur agricole ou nord de l'actuel RCEA, en face de la zone du Château d'eau : a vocation à rester zone agricole ou une opportunité pour développer une zone d'activité ?	> Des impacts forts sur les zones d'activités existantes (La Plume et du Château d'Eau) : un bâtiment serait détruit au sud > Ce scénario passe sur la lagune située en dessous > La visibilité moindre de la zone du Château d'Eau qui ne bénéficie plus de l'effet vitrine qu'elle a actuellement	> Il faut tenir compte du bâtiment récemment implanté devant la future barrière péage > L'impact sur les zones d'activités est moindre que celui-ci des autres scénarios
Accès à Montmarault village étape	> L'accès est correct mais nécessite une signalétique en amont sur la RCEA	> L'accès est très intéressant et se fait de manière directe	> Un allongement parcours d'accès depuis la RCEA > La signalétique visible en amont sur la RCEA doit être répétée sur l'A 71	> Un accès correct sans difficultés particulières
Viabilité hivernale / exploitation	Plus on s'éloigne des centres d'exploitations, plus il y a de difficultés d'intervention	> Probables difficultés de gestion des bretelles d'accès lors de conditions climatiques hivernales malgré la proximité du centre d'intervention > Difficultés d'exploitation		
Gestion des délaissés	Interrogation sur la gestion des délaissés des ouvrages existants : ils sont aujourd'hui propriété de l'État mais gérés par les communes (voiries communales). Il faut régulariser la rétrocession de ces délaissés			
Insertion paysagère	Sur ce point, il est important de soigner l'intégration de l'ensemble de l'aménagement quelque soit la solution retenue	> Intégration plus compliquée que pour les autres scénarios		
Phasage travaux	> Scénario plus compliqué	> Scénario plus compliqué	> Phasage plus simple à envisager	> Phasage plus simple à envisager
Conclusions	> Scénario compliqué : écarté	> Solution également intéressante	> Scénario moins intéressant : écarté	> Le meilleur compromis > Permet une entrée unique sur Montmarault, très intéressant pour la commune > La barrière de péage pourrait être déplacée à l'ouest et serait alors éloignée de la ferme (scénario 4 bis)

Les contributions du comité techniques figurent en rouge dans le présent tableau