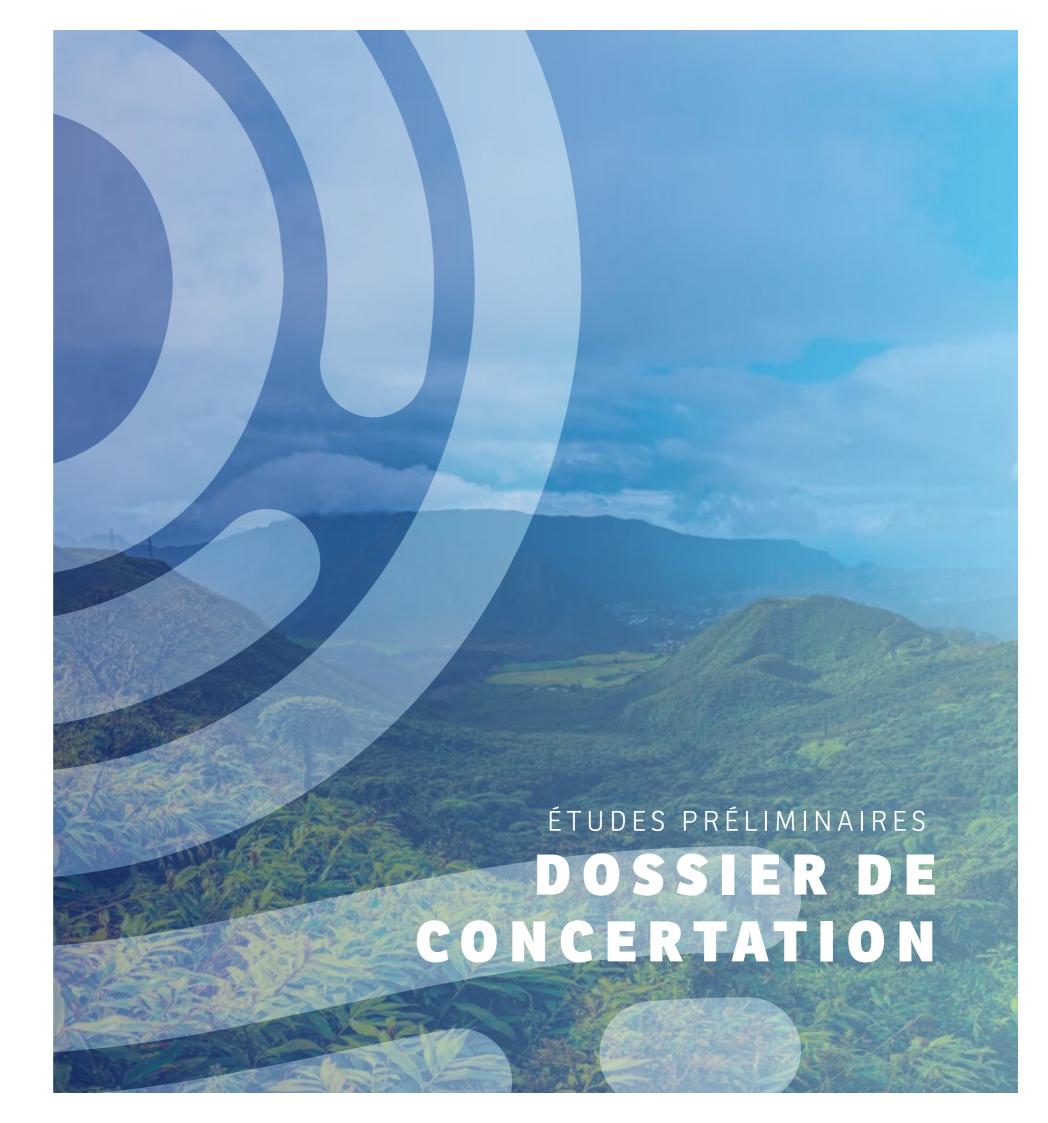


LA ROUTE DES HAUTS DE L'EST

La voie du développement





SOMMAIRE

1. Int	rodu	ction	4
2. Le	prin	cipe de la concertation publique	4
	2.1.	Le cadre réglementaire Les modalités	4
3. La	loca	lisation et l'historique du projet	5
		Le périmètre d'étude L'historique du projet	
4.Po	urqu	oi une Route des Hauts de l'Est ?	7
	4.2. 4.3.	Pour offrir une alternative a la RN2 en anticipant la demande à venir	9
5. Le	s enj	eux et les contraintes du territoire	12
		Les enjeux du projet Les contraintes du territoire	
6. Un	e rot	ıte multifonctionnelle	13
	6.2.	Une route qui répond à plusieurs enjeux Les différents profils possibles Offrir de véritables lieux de vie	14

7. La rech	ierche des tracés	16
8. Les tra	cés à l'étude	17
8.2.	Le tracé bas Le tracé médian Le tracé haut	18
9. Comm	ent ont été évalués les tracés ?	20
9.2. 9.3. 9.4.	L'attractivite de l'infrastructure Les objectifs de développement L'environnement Le paysage La mise en œuvre.	20 20 20
10. Les su	uites à donner à la concertation publique	21
10.2	Le bilan de la concertation La suite des études Le calendrier prévisionnel	21 21
11. Lexiq	ue	22
11.2. 11.3. 11.4.	Impacts	22 22 22

03. La localisation 04. Pourquoi une RHE?

01.INTRODUCTION

Le projet de Route des Hauts porté par le Conseil Départemental de La Réunion a pour objectif la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière à mi-pentes, véritable vecteur de développement de l'Est de l'île.

Ce dossier de concertation publique permet d'informer les habitants des régions Nord et Est sur les enjeux du projet et les solutions proposées pour relier Saint-Denis à Saint-Benoit.

RHE

VÉRITABLE VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST DE L'ÎLE

2. LE PRINCIPE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1. LE CADRE RÈGLEMENTAIRE

La phase de concertation est cadrée par l'article L-103-2 du Code de l'Urbanisme.

Les rubriques suivantes, issues de l'article L103-2 et de la disposition réglementaire R103-1 du Code de l'Urbanisme identifient le présent projet comme devant faire l'objet d'une Concertation préalable :

L103-2 : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;

R103-1 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

Ces critères rendent obligatoire la concertation publique sur ce projet.

2.2. LES MODALITÉS

Les modalités d'organisation de la Concertation, précisées à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, doivent permettre au public, « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, [...] d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

DANS CETTE OPTIQUE, LE CONSEIL **DÉPARTEMENTAL ORGANISE:**

- 8 RÉUNIONS PUBLIQUES :
- une dans chacune des communes ainsi que dans les deux communautés d'agglomérations Nord et Est;
- LA PRÉSENTATION DU **PROJET** sous forme de panneaux d'information et d'un dossier de concertation exposés dans les 6 communes ainsi qu'au Département, Direction des Routes, au Chaudron, à la CINOR et à la CIREST.





3. LA LOCALISATION ET L'HISTORIQUE DU PROJET

3.1. LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

A ses extrémités l'itinéraire de la route des Hauts de l'Est trouve une continuité au nord via le projet de Voie de Piémont (depuis la Technopole jusqu'à la Source) dans un secteur très urbanisé et à l'est par la RD3 (chemin de Ceinture).

A titre indicatif, ce périmètre peut être globalement représenté comme ci-contre :

Cette bande correspond globalement au territoire compris entre la zone littorale (altitude inférieure à 100m) et les Hauts (altitude supérieure à 350m) qui renferment notamment le cœur du Parc national.



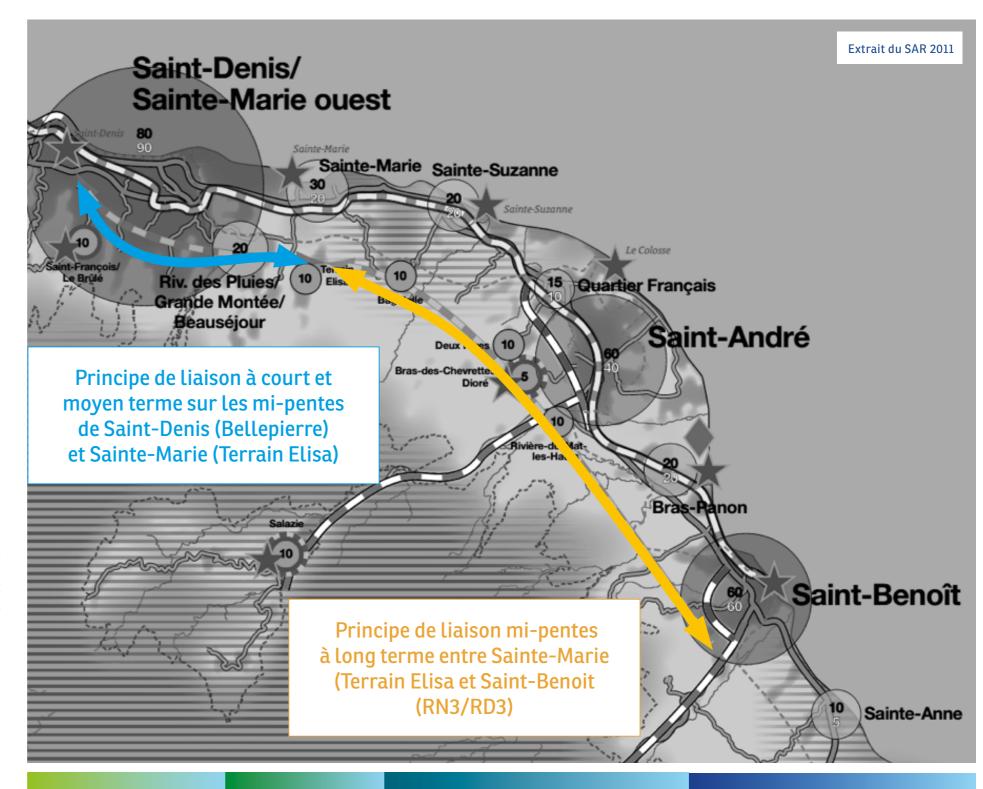
Source: INSEE, AGORAH

RHE UN PROJET INSCRIT AU SAR **DEPUIS** 1995

3.2. L'HISTORIQUE DU PROJET

Ce projet fait l'objet depuis de nombreuses années, d'une inscription au sein des documents de planification stratégique à l'échelle régionale, en particulier au sein du Schéma d'Aménagement Régional.

Le principe d'une liaison routière nouvelle reliant la microrégion Est à la microrégion Nord via les mi-pentes est inscrit dès le SAR de 1995. Cette inscription fait suite à des premières études menées en 1992. Suite à une seconde étude menée entre 2003 et 2007 le principe a été maintenu au SAR de 2011.



1992

Les premières études

1995 Inscription

au SAR

2003 - 2007

Seconde étude de tracé validé par les communes et le Conseil départemental

2011

Maintien au SAR de 2011



4. POURQUOI UNE **ROUTE DES HAUTS** DE L'EST?

4.1. POUR OFFRIR UNE ALTERNATIVE À LA RN2 EN ANTICIPANT LA DEMANDE ÀVENIR

Aujourd'hui la RN2 est le seul axe routier qui assure la liaison entre le nord et l'est de l'île. Cet axe présente une saturation importante aux heures de pointe matin et soir et représente ainsi le principal point dur du réseau routier régional avec près de 94 000 véhicules/ jour recensés à l'entrée Est de Saint-Denis au droit de l'échangeur de Gillot.

De plus, cette voie présente une amplitude de saturation importante de l'ordre de 4h par jour sur certaines sections et un temps de parcours de 2h pour 20 km.

ÉCHANGEUR LE VERGER: MARDI 7H00



ÉCHANGEUR LES JACQUES: MARDI 7H00



BEL AIR SAINTE-SUZANNE: MARDI7H20



94 000 VÉHICULES PAR JOUR À GILLOT 20 KM = 2 HEURES, EN HORAIRES DE POINTE



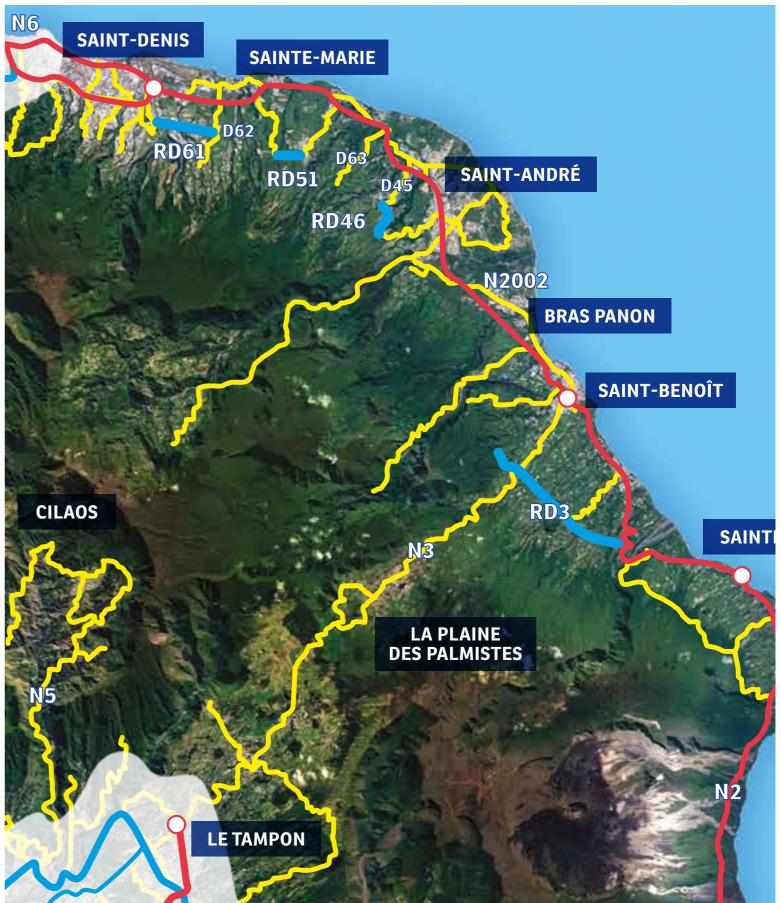
4.2. POUR AMÉLIORER LA DESSERTE **DES QUARTIERS DES HAUTS**

En effet, contrairement à la région Ouest et Sud de l'île, le réseau viaire existant ne permet pas de relier les communes de l'Est par les mi-pentes et ainsi proposer une alternative routière à la RN2.

Le réseau viaire structurant à l'échelle de La Réunion



La discontinuité du réseau viaire dans l'Est



4.3. POUR ACCOMPAGNER LE **DEVELOPPEMENT URBAIN, ECONOMIQUE ET AGRICOLE DES QUARTIERS DES HAUTS**

La route des Hauts de l'Est permettra d'accompagner le développement urbain des quartiers de mi-pentes sur les communes du Nord (Beauséjour, Terrain Elisa, Baga-telle et Deux-Rives) et de l'Est conformément au scénario d'aménagement du SCOT de la CINOR. Le développement urbain de ces pôles est d'ores et déjà engagé à l'image de la ZAC Beauséjour

> **PLUS DE 50 000 HABITANTS ATTENDUS DANS L'EST D'ICI 2030**







UNE MEILLEURE DESSERTE PAR UN RÉSEAU STRUCTURANT TRANSVERSAL



UNE SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS À TRAVERS LES ESPACES AGRICOLES



UNE AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS ENTRE LES BOURGS DE MI- PENTES ET VERS LE LITTORAL



UNE MEILLEURE VISIBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ AUX ESPACES AGRICOLES PERMETTANT D'ENVISAGER UNE DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS



UNE SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS SUR LA RN2 EN OFFRANT UNE ALTERNATIVE AUX DÉPLACEMENTS DES ENGINS



4.4. POUR VALORISER L'ACTIVITE **TOURISTIQUE ET LES PAYSAGES DE L'EST**

La Route des Hauts de l'Est permettra de valoriser les paysages de l'Est et améliorer la desserte des sites touristiques majeurs du territoire





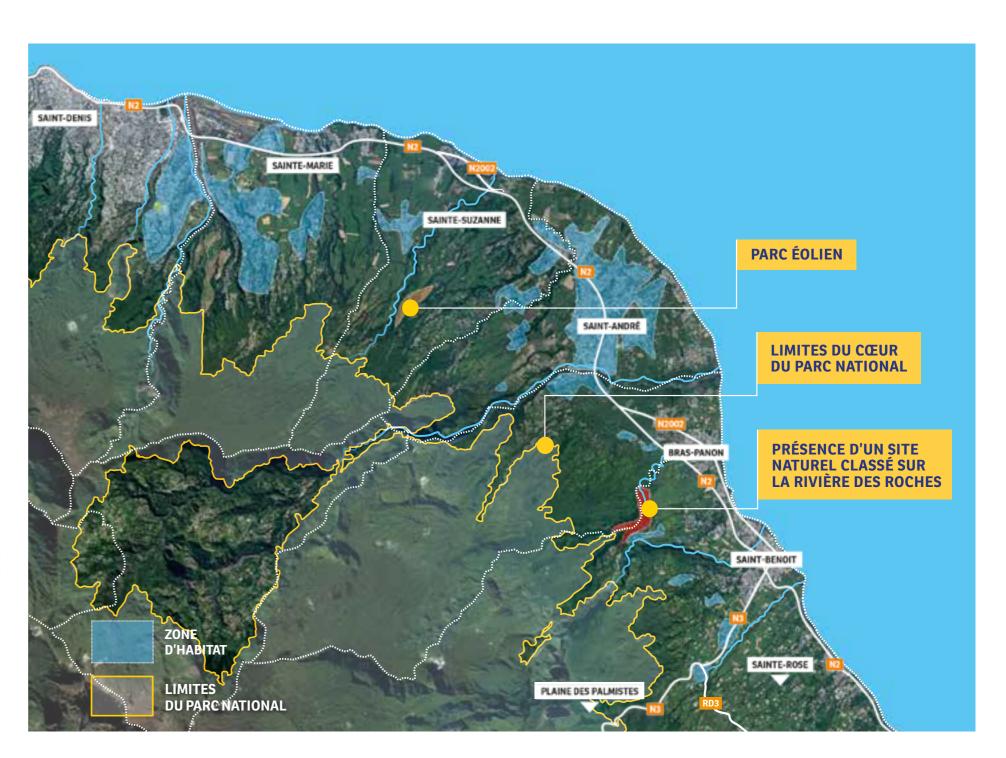


5. LES ENJEUX ET LES CONTRAINTES **DU TERRITOIRE**

5.1. LES ENJEUX DU PROJET

Les principaux enjeux du projet ont été dégagés après une dizaine de réunions avec les communes :

- Favoriser le développement urbain et économique du territoire, en améliorant les échanges entre les pôles des mi-pentes, en desservant les zones d'activité actuelles ou en projet, les sites d'intérêt touristique,
- · Favoriser le désenclavement des espaces agricoles, en offrant une meilleure desserte des parcelles agricoles en friche ou peu accessibles aujourd'hui;
- Proposer un liaisonnement des pôles urbains sans emprunter la route nationale, en offrant une infrastructure continue sur le territoire de l'Est;
- Améliorer le maillage des Routes Départementales de l'Est, en assurant un raccordement des routes existantes au projet de Route des Hauts de l'Est;
- Valoriser le paysage, en offrant des opportunités et points de vue sur le littoral et les pentes de l'Est, tout en veillant à faciliter l'intégration de l'infrastructure dans les structures paysagères existantes;
- Minimiser l'emprise sur le foncier agricole ou urbanisé, en reprenant des structures existantes dans la mesure du possible (voies existantes, chemins agricoles, etc.).



5.2. LES CONTRAINTES DU TERRITOIRE

Un diagnostic du territoire a permis de mettre en évidence les principales contraintes techniques et environnementales de l'aire d'étude.

6.1. UNE ROUTE VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT

La Route des Hauts de l'Est, route multifonctionnelle structurante remplira plusieurs fonctions et permettra d'accueillir des usagers de tous types (transports en commun, cycles, engins agricoles, etc.). Elle permettra également de faciliter le déploiement du réseau MEREN visant à améliorer l'irrigation des terres agricoles de l'Est



6.2. LES DIFFERENTS PROFILS POSSIBLES

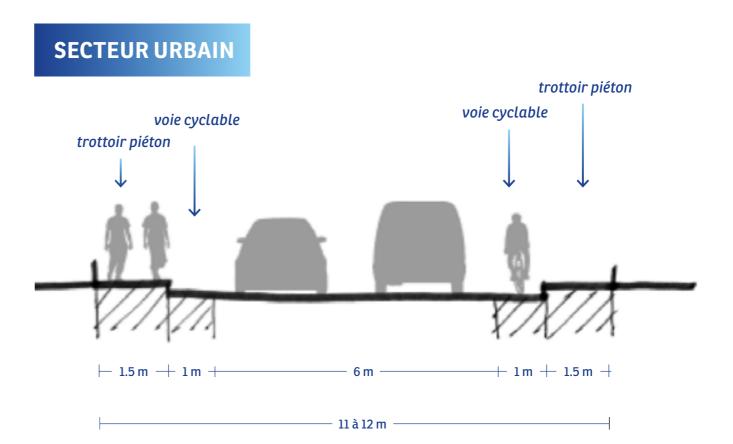
La Route des Hauts de l'Est sera une route départementale à 2 x 1 voies réutilisant autant que possible des voiries et chemins agricoles existants afin de limiter l'impact sur le foncier agricole et urbanisé.

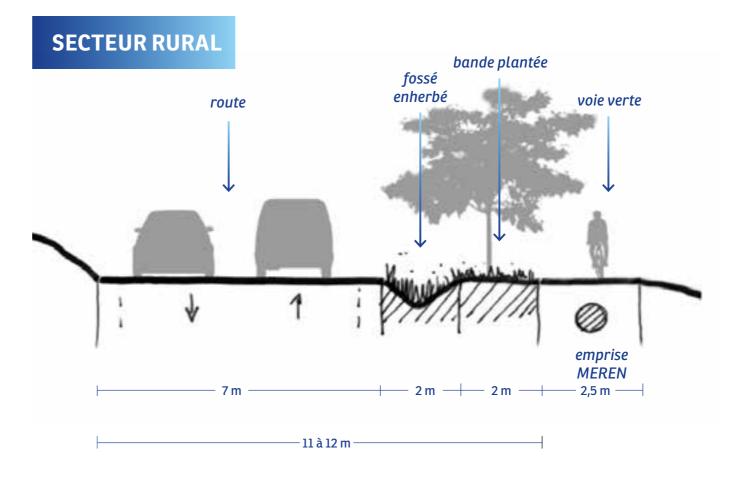
Elle permettra également de sécuriser les points sensibles existants (radiers, virages dangereux, etc.).

Avec une base définie, le profil de la Route des Hauts de l'Est s'adapte en fonction des secteurs traversés (urbain, périurbain, rural, etc.), permettant ainsi de :

- Développer l'intermodalité en offrant des emprises réservées pour les modes doux, et permettant d'envisager des parkings de covoiturage aux abords de la route
- Faciliter la mise en œuvre du projet MEREN

Ainsi, les profils de la route selon les secteurs traversés pourraient s'apparenter aux schémas suivants, avec de nombreuses possibilités d'adaptation (intégration du stationnement en milieu urbain, dénivelés entre les voies en milieu rural, etc.):

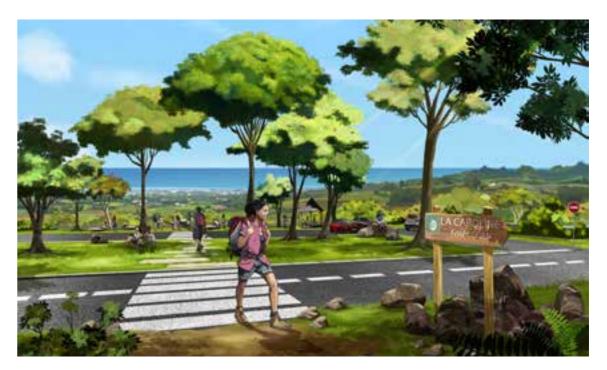




L'insertion du tracé dans la pente permet également de mettre en valeur des vues « fenêtres » ou « belvédères » sur le paysage. Lorsque le tracé le permet et que le paysage mérite d'être contemplé, des points d'arrêts pourront être positionnés et aménagés.

Les points d'arrêts doivent répondre à différents critères :

- Une offre en stationnement aisée, ne nuisant pas à la sécurité des usagers de la voie et des piétons ou cyclistes;
- Un confort pour l'usager avec ombrage, assise, et possibilités d'observation ou de repos aisées ;
- Un traitement de l'aménagement participant à la qualité et à la cohérence des autres points d'arrêt du parcours;
- Une mise en scène des paysages observés : scénographie de l'itinéraire (nom des arrêts, informations historiques, géographiques, etc...) dans l'optique d'une valorisation touristique du parcours.





7. LA RECHERCHE **DES TRACÉS**

Compte-tenu de l'étendue de l'aire d'étude et de la diversité des enjeux identifiés, il a été retenu, en concertation avec les communes et les communautés d'agglomération de proposer trois variantes situées à trois altitudes moyennes distinctes afin de pouvoir analyser de façon complète la réponse de l'infrastructure aux objectifs de développement mais également approcher les impacts sur tout le territoire.

LA CONSTRUCTION DES TRACÉS S'EST FAITE:



DANS LE RESPECT DES RÈGLES TECHNIQUES DE CONCEPTION EN VIGUEUR **POUR LES VOIRIES NOUVELLES**



EN CHERCHANT À MINIMISER L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL (SITE CLASSÉ, CŒUR DU PARC NATIONAL, RESSOURCE EN EAU, ETC.)



EN CHERCHANT À RÉUTILISER AUTANT QUE POSSIBLE LES VOIRIES EXISTANTES (ROUTES DÉPARTEMENTALES, COMMUNALES OU CHEMINS AGRICOLES)



EN CHERCHANT À RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DU RÉSEAU EXISTANT (RADIERS SUBMERSIBLES, VIRAGES DANGEREUX, ETC.).



EN TENANT COMPTE DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENT MENÉE EN 2016 AFIN DE RÉPONDRE AU MIEUX AUX BESOINS EN DÉPLACEMENT **DES HABITANTS DE L'EST;**



EN OPTIMISANT LE FRANCHISSEMENT DES RAVINES ET RIVIÈRES EN RECHERCHANT LA BRÈCHE LA PLUS COURTE.

A noter qu'à ce stade, les études ont été menées sur la base de données d'entrée adaptées à une étude préliminaire de cet échelle (cartographie IGN, lithographie, etc.).



8. LES TRACÉS À L'ÉTUDE

8.1. LETRACÉ BAS

LA PHILOSOPHIE DU TRACÉ:

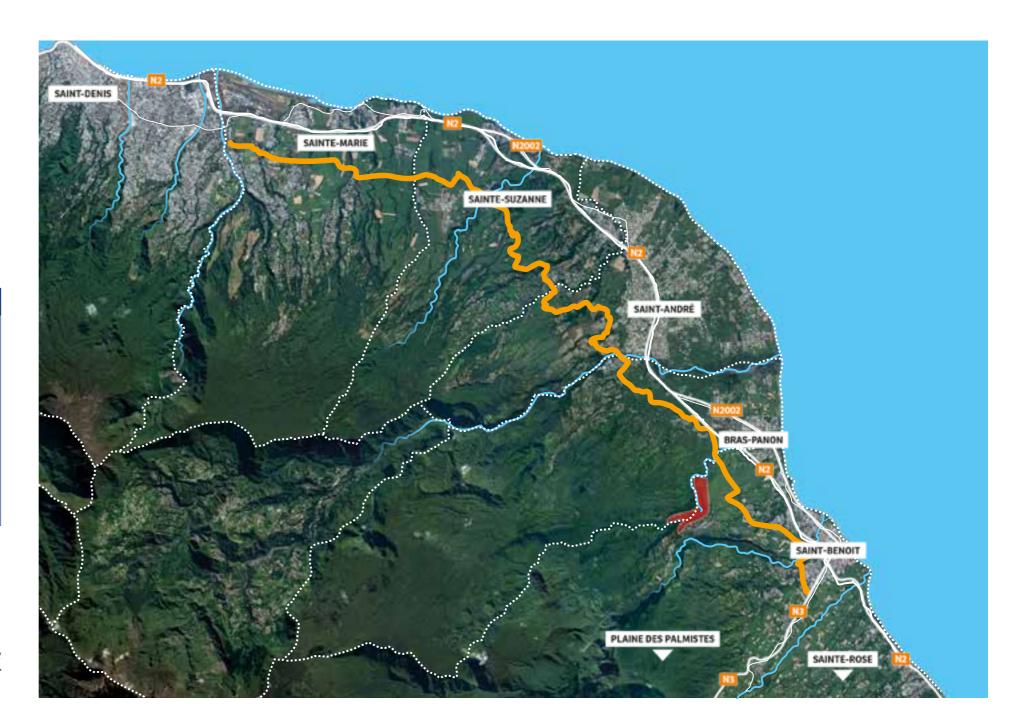
Au plus proche du littoral urbanisé et réutilisant au mieux les infrastructures existantes.

LE TRACÉ BAS EN QUELQUES CHIFFRES			
Linéaire total	37,7 km		
Linéaire routes existantes à requalifier	16,6 km		
Linéaire route neuve à créer	19,3 km		
Linéaire cumulé des ouvrages d'art	1,8 km		

LE COÛT OBJECTIF DES TRAVAUX:

Entre 200-250 M€ hors foncier.

Nota : Ce coût est une estimation qui doit être considérée comme une première approche à affiner lors des études ultérieures plus précises.



8.2. LETRACÉ MÉDIAN

LA PHILOSOPHIE DU TRACÉ:

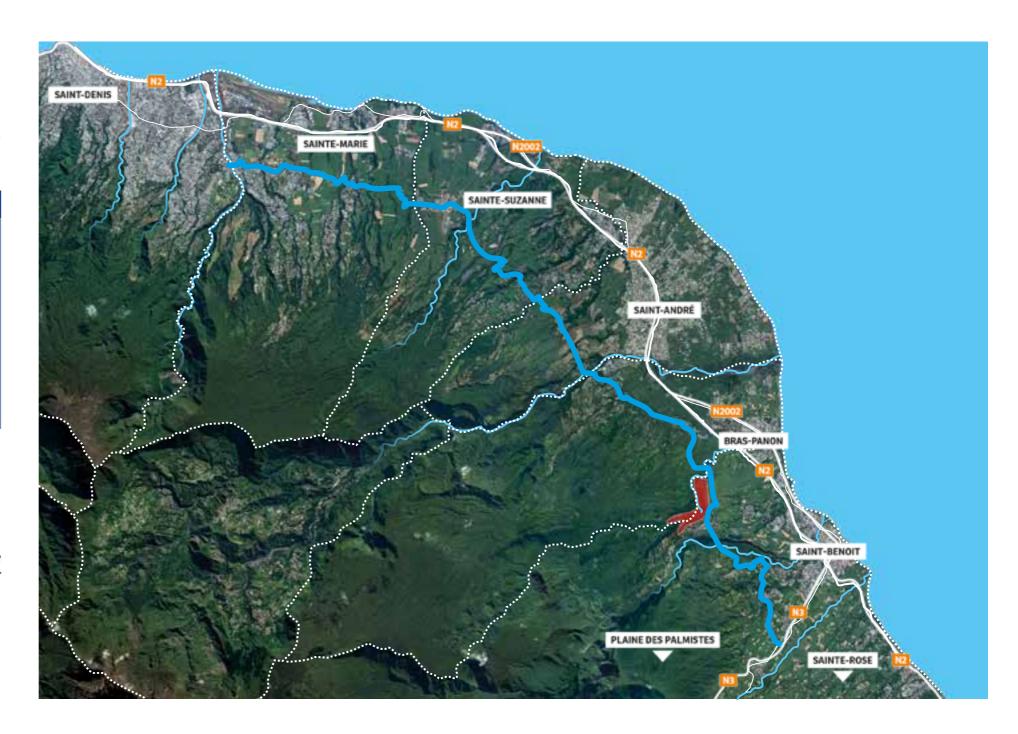
Reliant les quartiers des mi-pentes et permettant un accès aux espaces agricoles et touristiques des Hauts.

LE TRACÉ MÉDIAN EN QUELQUES CHIFFRES			
Linéaire total	36,3 km		
Linéaire routes existantes à requalifier	12,3 km		
Linéaire route neuve à créer	21,7 km		
Linéaire cumulé des ouvrages d'art	2,3 km		

LE COÛT OBJECTIF DES TRAVAUX :

Entre 300-350 M€ hors foncier.

Nota : Ce coût est une estimation qui doit être considérée comme une première approche à affiner lors des études ultérieures plus précises.



8.3. LETRACÉ HAUT

LA PHILOSOPHIE DU TRACÉ:

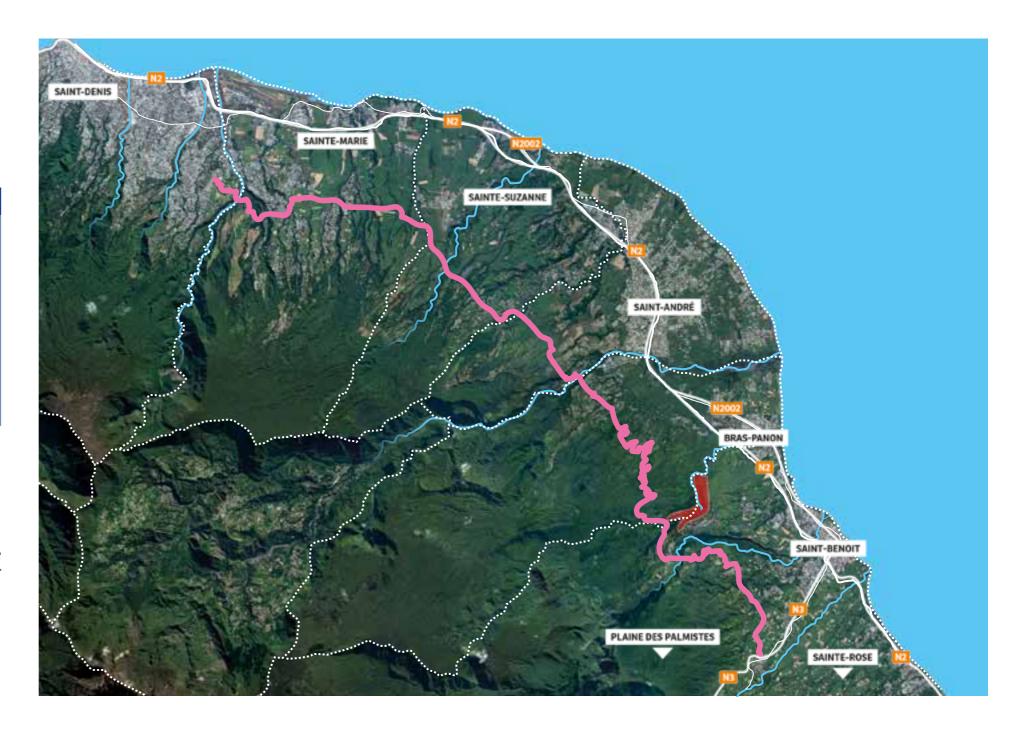
Au plus près des espaces agricoles enclavés et permettant une mise en scène forte des paysages.

LE TRACÉ HAUT EN QUELQUES CHIFFRES		
Linéaire total	42,1 km	
Linéaire routes existantes à requalifier	5,3 km	
Linéaire route neuve à créer	30,9 km	
Linéaire cumulé des ouvrages d'art	5,9 km	

LE COÛT OBJECTIF DES TRAVAUX :

Entre 400-500 M€ hors foncier.

Nota : Ce coût est une estimation qui doit être considérée comme une première approche à affiner lors des études ultérieures plus précises.



Une fois les trois tracés étudiés et partagés avec les communes et les communautés d'agglomération, une analyse comparative a été menée pour évaluer la réponse de ces variantes aux objectifs de l'infrastructure. Les thèmes retenus pour la comparaison des variantes permettent de décrire complètement l'impact de la future Route des Hauts de l'Est sur son environnement au sens large. Ils sont au nombre de cinq.

9.1. L'ATTRACTIVITÉ DE L'INFRASTRUCTURE



Ce thème évalue l'intérêt de l'infrastructure en termes de trafic et d'opportunités de développement de l'intermodalité.

Ainsi, plus la variante dessert des zones d'habitation importantes, plus la population sera amenée à l'emprunter. De même, la création de nouvelles connexions entre les quartiers majeurs des mi-pentes permettra d'une part de délester des voiries engorgées en proposant des cheminements alternatifs, et d'autre part de développer de nouvelles lignes de transport en commun, des parkings de covoiturage ou d'autres modes de transport (vélo par exemple).

A l'inverse, l'utilisation de voiries existantes déjà saturée pénalisera la variante car elle accentuera cet effet de congestion et ne permettra pas le développement des modes alternatifs.

Enfin, ce point évalue également les conditions de circulation sur l'infrastructure en termes de confort et de sécurité (un tracé sinueux et très pentu est plus accidentogène qu'un tracé rectiligne et peu accidenté).

9.2. LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT

Ce thème évalue la réponse des variantes du tracé de la Route des Hauts de l'Est aux objectifs de développement du territoire, qu'ils soient économiques, agricoles ou touristiques.

Ainsi, ce thème tient compte de la desserte par la variante :

- Des zones d'activité actuelles ou définies comme à développer par le Schéma Régional d'Aménagement
- Des sites d'intérêt touristique
- Des parcelles agricoles en friche.

9.3. L'ENVIRONNEMENT



Ce thème évalue l'impact de la variante sur l'environnement.

Ce thème traite des contraintes liées au milieu physique (inondations et mouvements de terrain), à la ressource en eau (captages et forages), au milieu naturel (habitats naturels, faune, flore, Parc National, etc.) et au milieu humain (foncier bâti et agricole).

A noter qu'à ce stade, l'impact n'a pas été finement étudié en particulier en ce qui concerne l'emprise foncière qui sera optimisé dans les phases ultérieures. De même, certains impacts ne pourront être évalués que dans les phases d'études suivantes (bruit, qualité de l'air, etc.). L'approche retenue permet toutefois de comparer les variantes de façon homogène.

9.4. LE PAYSAGE

Ce thème évalue les conditions d'insertion du projet dans le paysage, ainsi que les opportunités et points de vue offerts par l'infrastructure sur le littoral et les pentes de l'Est.

Ainsi, ce thème tient compte, d'une part, de l'exploitation des structures paysagères existantes (courbes de niveau, voies ou chemins agricoles existants) facilitant de fait son intégration dans le paysage, et d'autre part, des ouvertures visuelles et perspectives offertes sur le grand paysage.

A noter qu'à ce stade, des principes d'intégration paysagère ont été définis mais que le traitement précis sera à développer dans les phases ultérieures. L'approche retenue permet toutefois de comparer les variantes de façon homogène.

9.5. LA MISE EN ŒUVRE



Ce thème évalue les conditions de réalisation de l'infrastructure.

Ce thème tient compte d'une part, de la complexité technique et administrative conditionnant la réalisation du projet et d'autre part, du coût prévisionnel estimatif des travaux. Il convient de préciser qu'à ce stade, les estimations ont été faites à l'aide de ratios et qu'elles ne permettent pas de définir un coût prévisionnel de travaux. L'approche retenue permet toutefois de comparer les variantes de façon homogène.

10. LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le chantier lié à la création de la route des Hauts de l'Est sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la concertation publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

10.1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la présente période de concertation, le Conseil Départemental établira un bilan de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et des observations. Celuici sera rendu public. .

Au terme de la concertation, il s'agira pour le maître d'ouvrage d'approfondir les études et retenir une variante qui sera approfondie, puis soumise à enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

10.2. LA SUITE DES ÉTUDES

A l'issue de la concertation, des études techniques et réglementaires seront à mener pour optimiser et évaluer précisément l'impact du tracé. Ces études permettront d'identifier les troncons réalisables à différentes échéances, de définir le coût prévisionnel des travaux et permettront d'engager les procédures réglementaires nécessaires à la réalisation du projet.

La liste non exhaustive des principaux dossiers réglementaires auxquelles le projet sera soumis sont :

• L'ÉTUDE D'IMPACT

Ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers, agricoles, et sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée dans le cadre d'une enquête publique.

• LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE ET DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, **AGRICOLES ET FORESTIERS (CDPENAF)**

La CDPENAF est consultée dans le cadre du dossier pour les questions relatives à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation de ces espaces. L'avis favorable de la Commission CDPENAF sera un préalable à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

• LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)

Au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

• L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire est la deuxième étape de la procédure d'expropriation. Elle intervient après l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) ou peut être réalisée conjointement.

• LE DOSSIER LOI SUR L'EAU

Ce dossier prend en compte les impacts directs ou indirects sur le milieu aquatique (cours d'eau, lac, eaux souterraines, zones inondables, zones humides) liés au projet.

10.3. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

ÉTUDES PRÉLIMINAIRES FIN 2017 - FIN 2018

CONCERTATION PUBLIQUE FIN 2018

AVANT PROJET ET ÉTUDES RÉGLEMENTAIRES: 2019 - 2020

PROJET, CONSULTATION DES ENTREPRISES ET PREMIERS TRAVAUX À PARTIR DE 2021

11. LEXIQUE

11.1. IMPACTS

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement (humain, agricole, faune et flore), qui peuvent être négatives ou positives.

11.2. MAÎTRE D'OUVRAGE

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet. Ici, le Maître d'Ouvrage est Conseil Départemental.

11.3. PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Document de planification de l'urbanisme au niveau communal.

11.4. SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCOT)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) permet aux communes appartenant à un même bassin de vie de mettre en cohérence leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements, de l'environnement, et de l'organisation de l'espace. Il s'agit, par exemple de lier la réalisation des infrastructures de transports et les extensions urbaines.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) doit respecter les principes du développement durable.

La Ville de Saint-André est rattachée à l'intercommunalité CIREST.

11.5. SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL (SAR)

Le schéma d'aménagement régional de La Réunion a été approuvé, en Conseil d'État, en novembre 2011. Il a pour objet de définir la politique d'aménagement de La Réunion à l'horizon 2030.

11.6. VARIANTE

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts. La variante retenue selon une analyse multicritère après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.

