

Synthèse de la réunion publique

Le Monastère

20 mai 2026

Concertation préalable (30 avril – 15 juillet 2026)

Projet d'aménagement d'une liaison routière
entre la RN88 et la RD911



Introduction

La réunion publique de concertation préalable relative au projet d'aménagement de la liaison routière entre la RN88 et la RD911 est organisée au Monastère par le Département de l'Aveyron. Elle constitue la troisième des quatre réunions publiques d'ouverture de la concertation, après celles de Flavin et de Luc-La-Primaube et précédant celle d'Olemps. Son objectif est de présenter :

1. le cadre de la concertation,
2. les constats de circulation établis par le Département,
3. les caractéristiques du projet actuellement étudié,
4. puis d'ouvrir un temps d'échange avec les participants.

La réunion rassemble environ 180 personnes :

- une quarantaine de personnes ont déjà participé à une réunion publique sur le projet ;
- une quinzaine d'élus sont présents ;
- un peu moins de dix personnes se présentent comme membres ou représentants associatifs.

La majorité des participants habitent Le Monastère. Des habitants de Flavin, Luc-La-Primaube, Olemps et Sainte-Radegonde sont également présents.

Mot d'accueil des élus

Jacques MONTROYA – Maire du Monastère

Le maire du Monastère accueille les participants et rappelle que le projet d'aménagement routier suscite de nombreuses interrogations. Il souligne qu'il s'agit d'un sujet difficile à appréhender, car il confronte plusieurs problématiques : circulation, cadre de vie, sécurité, environnement, agriculture et aménagement du territoire.

Il insiste sur l'intérêt du processus de concertation publique, qui doit permettre de traiter ces questionnements avec transparence et objectivité, de lever les incertitudes et de s'assurer que les choix qui seront faits seront les meilleurs pour le territoire. Il présente la réunion comme un moment de libre expression permettant à chacun de se forger un avis aussi éclairé que possible.

Arnaud VIALA – Président du Département de l'Aveyron

Le président du Département de l'Aveyron remercie les participants pour leur présence. Il présente les élus et services présents :

- André AT, premier vice-président du Département en charge des routes et rapporteur général du budget ;
- les conseillers départementaux du canton Rodez 2, Émilie SAULES-LE BARS 10^e vice-présidente et Serge JULIEN ;
- Jean-Philippe SADOUL, 3^e vice-président et conseiller du canton Nord Lévézou ;
- ainsi que les équipes techniques du Département, sous la direction d'Anthony ROUXEL.

Il rappelle que l'Aveyron est l'un des plus vastes départements de France et qu'il a longtemps été perçu comme un territoire enclavé. Selon lui, les efforts engagés ces dernières décennies pour améliorer les infrastructures de communication ont contribué au désenclavement, au maintien démographique et à la vitalité économique du territoire.

Le président rappelle que le Département est le principal aménageur routier du territoire, avec environ 6 000 km de routes départementales. Il distingue les axes structurants, comme la RD911, des routes plus locales qui assurent la desserte fine des communes, villages, hameaux et lieux-dits. Il indique que le Département consacre des moyens importants à l'entretien, à la modernisation et à l'adaptation de ce réseau.

Il souligne que l'Aveyron ne dispose pas d'une autoroute traversant entièrement le département : l'A75 longe le flanc est du territoire et l'A20 se situe plus à l'ouest dans le Lot. Le Département considère l'aménagement des liaisons vers ces axes comme nécessaire, ainsi que les connexions vers l'agglomération ruthénoise.

Concernant le projet débattu, le président présente la RD911 comme un axe majeur reliant le sud et l'ouest du département, passant par Flavin et La Primaube. Il rappelle que cet axe supporte à la fois des trafics de transit, des déplacements locaux et une part importante de trafic économique, notamment de poids lourds. Le projet vise, selon le Département, à connecter plus directement la RD911 à la RN88, tout en déviant Flavin et La Primaube.

Il reconnaît que l'aménagement est conséquent et peut susciter des inquiétudes, tout en précisant qu'il s'agirait d'une route départementale classique, et non d'une "deux fois deux voies", ni d'une route à grande vitesse.

Mr VIALA indique que la concertation avait été programmée par le Département avant la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), et que le Département souhaite enrichir la présentation au fur et à mesure des réunions afin de répondre plus précisément aux interrogations exprimées.

Il rappelle enfin que la concertation préalable ne constitue pas le point final du projet : d'autres études et procédures devront intervenir avant toute phase de travaux.

Le cadre de la concertation préalable

La concertation préalable se déroule du 30 avril au 15 juillet 2026. Il est rappelé qu'elle est placée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP). Le calendrier initial a été modifié : une quatrième réunion publique à Olemps est annoncée pour le 1er juin, à la suite d'échanges avec la commune d'Olemps.

Les modalités de participation rappelées pendant la réunion sont les suivantes :

- trois réunions publiques d'ouverture initialement prévues, auxquelles s'ajoute une réunion publique à Olemps ;
- deux ateliers participatifs prévus en juin ;
- deux stands d'information dans l'espace public à Olemps et à La Primaube ;
- 5 permanences dans les mairies des communes concernées par le projet ;
- des registres papier et un registre en ligne ;
- une réunion publique de restitution prévue le 2 juillet.

Jean-Luc CAMPAGNE – Garant désigné par la CNDP

M. CAMPAGNE rappelle qu'il a été désigné garant de la concertation préalable le 5 novembre 2025. La CNDP est une autorité administrative indépendante chargée de défendre le droit à l'information et à la participation du public.

Il précise que son rôle porte sur le processus de concertation, et non sur le fond du projet. Les principes de la CNDP sont les suivants :

- égalité de traitement des points de vue,
- qualité de l'argumentation,
- inclusion de tous les publics,
- neutralité vis-à-vis du projet
- et indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Il explique que la concertation préalable doit permettre d'aborder trois questions principales :

- l'opportunité du projet, c'est-à-dire sa capacité à répondre à un besoin ;

- les alternatives possibles ;
- et les conditions d'insertion du projet dans son environnement si la décision était prise de le poursuivre.

À l'issue de la concertation, le garant produira un bilan dans un délai d'un mois. Le Département disposera ensuite de deux mois pour tirer les enseignements de la concertation, indiquer si le projet se poursuit ou non, préciser les éléments pris en compte et présenter les modalités d'association du public pour la suite.

Séquence sur le diagnostic

Présentation du diagnostic et des constats par le Département de l'Aveyron

Voici une synthèse des grands sujets évoqués durant la présentation, l'ensemble des éléments présentés en réunion sont disponibles sur le site du Département de l'Aveyron.

Les équipes techniques du Département présentent les problématiques circulatoires constatées dans le secteur sud de l'agglomération ruthénoise.

Le Département s'appuie sur des comptages réalisés en 2024 et sur une modélisation des évolutions de trafic à l'horizon 2048. Les équipes techniques identifient plusieurs dynamiques expliquant l'évolution des trafics et accordent une attention particulière aux poids lourds. Elles évoquent également les phénomènes de congestion et de remontées de files au niveau du giratoire du Lachet et du giratoire de l'Étoile.

Pour l'horizon 2048, la modélisation prend en compte les plans locaux d'urbanisme intercommunaux, les perspectives de développement économique et résidentiel, ainsi que l'évolution du trafic local.

Pour le Département les trois objectifs principaux du projet sont :

- sécuriser les déplacements,
- fluidifier les circulations
- et adapter les infrastructures à l'évolution du territoire.

Échanges avec le public sur le diagnostic

La sécurité sur les axes existants

Deux habitants d'Olemps demandent si des données chiffrées sur les accidents, leur nombre ou leur localisation peuvent être fournies. Une des deux personnes suggère de favoriser les mobilités douces avant de construire une nouvelle route.

Le Département indique ne pas disposer, pendant la réunion, d'une carte ou de chiffres d'accidentologie à présenter. Il note la demande afin de pouvoir la documenter dans les prochaines étapes de la concertation. Les mobilités douces relèvent plutôt de mesures complémentaires locales. Le Département, veille à étendre ses réflexions à l'interconnexion entre les axes structurants, tout en intégrant les enjeux de sécurité et fluidification du trafic.

Un habitant du Monastère explique que le pont en amont du giratoire de Fontbourgade sur la RD212 aurait modifié les circulations sur le plateau, mais que certains virages n'ont pas été supprimés et posent encore des problèmes de passage pour les bus et les deux-roues.

Le Département propose d'en parler directement avec l'intervenant à la fin de la réunion, carte ou plan à l'appui pour identifier les problématiques locales.

Le trafic actuel

Un habitant du Monastère demande les comptages de trafic dans Le Monastère (avenue de Millau, route de La Mouline et secteur de La Mouline). Il indique craindre que ces secteurs supportent déjà un trafic proche ou supérieur à celui de La Primaube. Il demande également ce que représentent les véhicules en transit Albi-Millau dans la traversée de La Primaube.

Le Département répond que l'hypothèse de trafic de transit Albi-Millau est estimée à environ 1 000 véhicules par jour dans le secteur sud de l'agglomération, à partir de deux points de comptage : avant le giratoire de l'Étoile de La Primaube sur la RD888, et dans la côte du Pouget sur la RD911.

Le Département indique la présence de comptage en cours au giratoire de Fontbourgadeau, giratoire du Lachet, au haut du Monastère et la zone de Malan, afin de comprendre la destination des véhicules et les horaires d'affluence.

Un habitant de Flavin précise que lors de la réunion précédente, le Département a indiqué qu'il ne pouvait pas interdire le trafic poids lourds sur la RD911. Il demande comment le Département fera passer les camions sur la déviation, considérant que les chauffeurs choisiront l'itinéraire le plus court si l'ancien itinéraire reste autorisé.

Le Département précise qu'il peut demander aux communes, qui ont la compétence, de mettre en place les arrêtés d'interdiction des poids lourds. La difficulté serait de les faire respecter. Il estime que la création d'un itinéraire sans obstacle urbain, sans feux et avec moins de carrefours, constituerait à lui seul une forte incitation pour les poids lourds et les autres véhicules, pour éviter les espaces urbains et les heures de pointe.

Un habitant de Malan conteste l'intérêt du détour proposé. Il estime que les bouchons au giratoire de l'Étoile à La Primaube représentent parfois seulement quelques minutes et demande si le nouveau tracé permettra réellement un gain de temps. Il demande aussi si les camions ne continueront pas à utiliser les applications de navigation pour prendre l'itinéraire le plus court.

Le Département répond que le nouvel itinéraire sera incitatif, car plus lisible et moins contraint face aux traversées urbaines.

Un habitant du Monastère apporte un témoignage concret sur les temps de parcours entre Flavin et Le Lachet : selon lui il faut environ 7 minutes 15 pour aller du futur rond-point RD212 (zone des Cazals nord / Malan sud) à l'entrée des Molinières, et 10 minutes de l'entrée du Domaine de Hyars à ce même rond-point. Il souligne que le tracé proposé ne garantit pas que la route la plus longue serait la plus rapide, en particulier pour les poids lourds qui pourraient continuer à emprunter l'itinéraire le plus court via des applications de navigation.

Un habitant de Flavin, usager de la RD62, craint que les véhicules venant de Pont-de-Salars évitent le Lachet et se reportent sur la RD62, qui n'est pas adaptée selon lui à un trafic important dans son état actuel. Il souligne la présence de fermes, de terrains agricoles et d'écoulements d'eau en cas de fortes pluies.

Le Département indique qu'il n'est pas envisagé d'envoyer le trafic sur la RD62 dans son état actuel. Il précise que le projet implique d'aménager la RD62 (entre le carrefour de La Vayssière et Bouyssou- La Graille), afin qu'elle puisse accueillir le trafic projeté, tout en limitant autant que possible les impacts environnementaux et sur les activités agricoles.

Un habitant de Flavin interroge les données 2019-2024 (comptage routier) utilisées dans la présentation. Il relève que cette période comprend la crise sanitaire, durant laquelle le trafic n'était pas normal, et demande si les conclusions tirées de cette comparaison sont pertinentes pour établir des projections jusqu'en 2028 et 2048.

Le Département répond que 2019 est considérée comme une année de pleine activité avant la crise sanitaire et que 2024 est également une année de retour à une situation à peu près normale. Il explique que ces deux années sont souvent utilisées comme bornes de comparaison pour les données macroéconomiques et que le Département ne s'appuie pas sur les années 2020, 2021 ou 2022, fortement affectées par la pandémie.

Les projections de trafic

Un habitant du Monastère demande si la modélisation à l'horizon 2048 prend en compte l'aménagement futur de la RN88 à deux fois deux voies entre Rodez et Sévérac d'Aveyron, permettant de capter davantage de camions et éviter leur passage par La Primaube vers Millau.

Le Département porte simultanément plusieurs projets structurants, dont le doublement de la RN88 et la réflexion sur la traversée de l'agglomération ruthénoise. Selon lui, ces projets sont liés et les itinéraires seront complémentaires. L'étude ne prend pas en compte la mise en service éventuelle d'une 2x2 voies sur les 40 km entre Rodez et l'A75. Le projet de la RN88 est fortement porté le Département, mais il n'est pas seul dans ce dossier, d'autres partenaires sont impliqués notamment l'État, La Région et l'Agglomération.

Un habitant du Monastère relève que les chiffres présentés en sortie de Flavin sont inférieurs à ceux constatés entre le Lachet et La Primaube. Il en déduit que le projet n'aurait principalement pas vocation à évacuer le transit.

Le Département rappelle que le projet répond à plusieurs objectifs : dévier les traversées de Flavin et La Primaube, sécuriser et fluidifier les déplacements, intégrer les trafics locaux et de transit et anticiper les dynamiques de développement du territoire.

Une riveraine de la RD62 demande quels éléments justifient les chiffres projetés entre 2028 et 2048, notamment les augmentations de trafic sur certaines voies alors que d'autres semblent plus stables.

Le Département explique que la modélisation repose sur les données de trafic actuelles, les dynamiques constatées, les perspectives inscrites dans les documents d'urbanisme, le développement économique et résidentiel, les enquêtes origine-destination, les comptages automatiques et les comptages catégoriels.

Concernant la RD62, il indique que le trafic actuel est d'environ 2 500 véhicules par jour et que la projection sans aménagement à l'horizon 2048 est d'environ 2 900 véhicules par jour, soit une évolution relativement comparable à celle des autres voies.

Un habitant du plateau du Puech indique observer depuis plus de vingt ans l'évolution des trafics autour du Lachet, du pont de Saint-Cloud et de la RD84 (Rte de Moyrazes). Il demande si l'importance à venir du flux Albi-Millau avait été imaginée avant les choix déterminants faits sur le tracé.

Le département explique que les études et réflexions datent et que le choix de faire le projet a été voté en 2020. Pour autant les études se sont poursuivies et le choix du tracé repose sur l'observation des trafics actuels et des tendances projetées.

Séquence sur le projet

Présentation des caractéristiques du projet par le département de l'Aveyron

Voici une synthèse des grands sujets évoqués durant la présentation, l'ensemble des éléments présentés en réunion sont disponibles sur le site du Département de l'Aveyron.

La seconde partie de la réunion est consacrée aux caractéristiques du projet étudié. Les équipes techniques présentent les options de tracé, les solutions retenues à ce stade et les principales caractéristiques techniques.

Le Département explique qu'une nouvelle infrastructure est nécessaire pour dévier les centres-bourgs de Flavin et de La Primaube et pour se connecter à la RN88 via les échangeurs existants : au sud, les Molinières, au nord, le Lachet.

Deux alternatives principales ont été comparées :

- une option nord-est, actuellement privilégiée,
- et une option sud.

Les projections indiquent un gain de trafic dans les traversées des bourgs. La variante nord-est est détaillée en quatre séquences correspondant aux différentes phases du tracé.

Le calendrier prévoit la fin de la concertation à la mi-juillet 2026, une conclusion du processus à l'automne, une enquête publique courant 2027 et un démarrage potentiel des travaux à l'horizon 2028.

Intervention de l'association à l'origine du droit d'initiative

Intervention de Mme Claudine BONHOMME – CPTAR / FNE / Comité Causse Comtal

Un temps de parole spécifique est accordé au CPTAR et au Comité Causse Comtal, à l'origine de la saisine ayant conduit à la désignation d'un garant par la CNDP.

Le collectif rappelle qu'à l'issue de la concertation, le Département peut maintenir le projet, le modifier ou l'annuler. Il insiste sur le fait que le projet n'est pas une évidence et que les citoyens peuvent contribuer à le remettre en question.

Les associations demandent si le Département a réalisé un travail de fond sur les besoins de déplacement à l'échelle de l'ensemble du département pour décider de créer ou non certaines routes. Si un tel travail existe, elles estiment qu'il doit être rendu disponible dans le cadre de la concertation. Elles rappellent qu'en juillet 2024, les services du Département avaient évoqué des études fines de circulation sur la RN88 et les routes reliant les Molinières à La Roquette, et interrogent sur leur avancement et leur publication.

Le collectif critique le fait qu'un seul axe ait été retenu alors que les études ne seraient pas toutes finalisées, ce qui donne le sentiment que le choix pourrait reposer sur une logique de développement routier plutôt que sur une comparaison complète des options. Il souligne que les problèmes actuels résultent aussi de choix anciens d'aménagement, notamment de ne pas avoir traité certains axes autour des principales villes du sud-Aveyron et d'avoir concentré les flux vers Rodez.

Sur le projet lui-même, le collectif estime que l'option présentée risque d'ajouter des flux à un secteur déjà encombré autour du Lachet et de La Mouline. Il conteste les effets annoncés sur Le Monastère, considérant que le projet déplacerait et aggraverait le problème, les véhicules pouvant se reporter sur le haut du Monastère puis la RD62.

Les associations défendent l'idée qu'un contournement poids lourds de La Primaube devrait se faire par l'extérieur de l'agglomération, plutôt par le sud autour de l'échangeur des Molinières, avec un tracé plus court et moins impactant.

Les congestions concernent principalement les heures de pointe et proposent de prioriser des solutions alternatives : covoiturage, transports collectifs plus cadencés, pistes cyclables sécurisées et parkings-relais aux entrées de l'agglomération. Il est rappelé que, selon eux, des solutions moins coûteuses et plus rapides à mettre en œuvre devraient être davantage retenues.

Enfin, le collectif alerte sur le coût du projet et sur le risque que ce dernier limite la capacité du Département à répondre à d'autres obligations, notamment en matière d'éducation et d'environnement.

Échanges avec le public sur le projet

Impact du projet

Un habitant du Monastère, riverain du secteur du Mas Durand, indique que la route passerait à quelques centaines de mètres de certaines habitations aujourd'hui ouvertes sur des champs. Il parle d'un « massacre » du cadre de vie et questionne le bénéfice réel du projet. Il évoque aussi le démantèlement de zones agricoles, la proximité du château et l'impact financier du projet.

Le Département rappelle sa volonté de limiter les impacts environnementaux et agricoles et indique travailler avec les acteurs concernés, notamment la profession agricole. Il précise que les études environnementales, agricoles, paysagères et de cadre de vie sont en cours d'analyse et seront mises à disposition dans les étapes ultérieures, notamment lors de l'enquête publique.

Une propriétaire à Malan évoque des bâtiments et une ferme historique impactés par le projet, il demande pourquoi ne pas prioriser la RN88, qui pourrait à terme faire passer les flux par Sévérac.

Le Département répond qu'idéalement la RN88 devrait être aménagée plus rapidement. Il rappelle toutefois que ce projet représente un coût très important et qu'il ne dépend pas uniquement du Département. Il indique qu'il poursuit l'objectif d'aménagement de la RN88 mais considère que cela n'empêche pas de travailler sur la RD911 et sur les connexions au sud de l'agglomération.

Un habitant de Flavin s'interroge sur les chemins ruraux longeant ou croisant la RD911 et demande s'ils disparaîtront avec le projet.

Le Département répond que l'ensemble des cheminements ruraux interceptés doit être pris en compte et rétabli par des ouvrages ou des aménagements adaptés.

Plusieurs participants, dont un élu d'Olemps, s'inquiètent de l'impact du projet sur La Mouline et sur Olemps. Les questions portent sur les risques de congestion supplémentaire, sur l'arrivée potentielle de nouveaux flux, sur la capacité du rond-point d'Olemps et sur la nécessité d'organiser une réunion publique dans cette commune.

Le Département reconnaît que l'échangeur du Lachet est insuffisant dans sa configuration actuelle et qu'il le serait davantage avec des flux supplémentaires. Il indique que son aménagement est au cœur de la réflexion du projet.

Concernant Olemps, il précise qu'une réunion publique pourra être organisée si une salle est mise à disposition. La réunion publique d'Olemps est finalement annoncée pour le 1er juin.

Les caractéristiques du tracé

Un participant demande ce qui est prévu pour le sens inverse, notamment pour les véhicules venant de Flavin et allant vers Baraqueville ou l'ouest de l'agglomération.

Le Département explique que le projet prend en compte l'ensemble des trafics, avec une attention particulière portée à l'échangeur du Lachet et aux connexions au réseau existant.

Un habitant d'Olemps demande si le projet prend en compte la future mise à deux fois deux voies de la rocade de Rodez. Il estime que si la rocade reste congestionnée, les nouveaux flux risquent d'ajouter un bouchon au Lachet puis de bloquer juste après.

Le Département indique que la question de la rocade est fondamentale et que le Département travaille avec Rodez Agglomération, la Région et l'État sur son aménagement. Il explique que l'option d'un grand contournement a été écartée au profit de l'aménagement de la rocade existante, mais que les contraintes urbaines et paysagères rendent les solutions techniques plus complexes qu'il y a vingt ans.

Un habitant de Flavin interroge la sécurité des tournes-à-gauche, notamment pour les bus et les poids lourds.

Le Département précise que les carrefours seront aménagés pour assurer la sécurité des véhicules lourds, afin de permettre les manœuvres dans de meilleures conditions.

Un habitant de Flavin rappelle que des aménagements ont déjà été réalisés dans la traversée de Flavin depuis 2020 : giratoire, feu, tourne-à-gauche ; et demande s'ils ne répondent pas déjà aux enjeux de sécurité.

Le Département répond que ces aménagements ont été réalisés à la demande de la commune pour améliorer et sécuriser la traversée.

Plusieurs participants évoquent le coût du projet, présenté par certains comme trop élevé au regard des gains de trafic attendus ou des autres besoins du Département.

Le Département conteste l'idée d'un « massacre budgétaire ». Depuis le début du mandat, des choix ont été faits avec le souci d'assurer une gestion soutenable, permettant à la fois d'honorer les responsabilités de la collectivité et de maintenir un niveau d'investissement. L'ambition affichée est de transmettre, en fin de mandat, un Département dans une situation financière aussi solide que celle héritée au départ.

Les alternatives au projet

Plusieurs participants contestent l'opportunité du projet et demandent d'étudier d'autres solutions. Les propositions citées concernent notamment un petit contournement de La Primaube par le sud, la priorité à l'échangeur des Molinières, le covoiturage, les transports collectifs cadencés, les pistes cyclables sécurisées, les parkings-relais et la réduction des déplacements pendulaires.

Le Département travaille déjà avec Rodez Agglomération sur la fluidité des parcours. Il reconnaît que les solutions alternatives et les mobilités douces font partie du débat, mais maintient que le Département doit aussi répondre à l'augmentation des trafics à une échelle départementale et interdépartementale et aux besoins d'attractivité économique du territoire.

Un participant demande s'il est possible de travailler sur une « troisième variante », dès lors que le collectif d'associations ne souhaite pas la variante présentée et que le Département ne retient pas la variante sud telle qu'elle est évoquée.

Un participant demande quel est l'intérêt d'organiser un atelier sur les alternatives si celles-ci ne sont pas réellement acceptées par le Département.

Le Département indique que les avis et propositions formulés seront consignés et qu'il restera attentif aux remarques pendant la concertation. Il ne s'engage pas, pendant la réunion, sur l'étude d'une troisième option précise.

Une habitante de La Primaube indique que la commune connaît depuis plusieurs années une augmentation de la circulation et du nombre de poids lourds, ainsi que des problèmes de sécurité sur l'avenue de Toulouse et l'avenue de Rodez. Elle estime que les véhicules venant d'Albi, Millau ou Rodez traversent La Primaube depuis des années et se dit favorable au projet, qu'elle considère comme susceptible d'apporter des bénéfices.

Conclusion

En conclusion, il est rappelé que les questions, remarques et avis exprimés pendant la réunion, y compris ceux qui n'ont pas reçu de réponse complète à l'oral, sont notés et seront intégrés au bilan de la concertation.

Le président du Département remercie les participants pour la tenue de la réunion et la qualité des échanges. Il indique que le Département continuera à faire évoluer la présentation, non pas en modifiant la nature des éléments diffusés, mais en mettant davantage en avant les points qui nécessitent des explications supplémentaires.

Il affirme que la concertation est conçue comme un processus vivant, appelé à s'enrichir au fil des réunions et des contributions. Il rappelle la volonté du Département d'être attentif aux remarques formulées et d'intégrer tout ce qui pourra l'être dans la suite du projet.