



LOT CORREZE VOIE D'AVENIR

Compte rendu de la réunion du comité de suivi de la concertation

30 septembre 2010

La réunion du Comité de suivi du 30 septembre 2010 a réuni environ 60 participants dans la salle des fêtes de Cressensac. Elle s'est déroulée de 10h45 à 12h45.

ACCUEIL

Monsieur COLIN, garant de la concertation

M. COLIN remercie les participants de leur présence et annonce que la réunion du jour va aborder des éléments qui n'avaient pas été actés lors du Comité de suivi du 24 juin, à savoir les interrogations et attentes qui y avaient été formulées.

Monsieur MIQUEL (Président du Conseil général du Lot)

Il rappelle que ce Comité de suivi a été installé en juillet 2009 et qu'il s'agit aujourd'hui de sa dernière réunion.

Il s'agit de tirer ensemble les conclusions de cette année de travail et de voir, conformément à l'objectif fixé, quel sera le tracé retenu, en accord avec tous, et qui constituera le meilleur compromis possible.

Monsieur le Président souhaite donner son impression sur le travail qui a été accompli par ce Comité. Il considère que la méthode de travail adoptée, innovante sur un projet comme celui-ci, était la bonne. Elle a bien fonctionné : les contributions ont enrichi le travail des experts, le Comité a produit une évaluation de grande qualité sur laquelle la décision des deux Conseils généraux va pouvoir se fonder.

Il a conscience que tous les membres du Comité ne partagent pas cette satisfaction, mais c'est un peu la règle dans ce type d'opération. Il salue Monsieur Gilles CALAS (ASF) qui a été directeur d'opération au moment de la construction de l'A 20. Les débats à l'époque étaient difficiles, mais aujourd'hui l'autoroute s'inscrit dans le paysage lotois, et elle a permis de désenclaver le département.

Monsieur MIQUEL remercie Monsieur CALAS (ASF) de sa présence pour apporter sa contribution sur un débat important pour le département du Lot.

Certains proposent d'aménager les itinéraires existants. Si cette solution était satisfaisante, tout ce travail n'aurait pas été nécessaire. Concernant le passage par la côte des Mathieux, cette possibilité a été étudiée depuis longtemps et il s'avère que cet aménagement est techniquement impossible. Cette côte est dangereuse et difficilement accessible à certains véhicules.

Le bilan de la concertation menée avec le public (registres dans les mairies, site internet, délibérations) va être présenté au cours de cette réunion. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le Comité de suivi indiquera si certaines solutions peuvent être écartées et les choix se restreindre. A partir de ces avis, les deux assemblées départementales prendront leur décision le 22 octobre. Puis la phase d'étude du projet sera engagée. Monsieur MIQUEL souhaite que l'excellent fonctionnement qui a présidé à ce Comité de suivi se poursuive dans les phases ultérieures.

Monsieur MARTINIE, Vice-président du Conseil général de Corrèze

Il veut souligner le travail accompli par les participants aux différentes réunions et féliciter également Messieurs Henri COLIN (garant de la concertation) et Jean-Christophe COLLIN (EGIS Route). Monsieur MARTINIE salue la collaboration entre les deux départements du Lot et de la Corrèze et remercie le Président du Conseil général du Lot pour l'excellent état d'esprit qui a régné pendant cette année de travail en commun.

Monsieur COLIN, garant de la concertation

Il précise l'ordre du jour de la réunion :

- présentation du bilan de la concertation citoyenne,
- rendu de l'atelier thématique du 8 septembre dernier,
- premières impressions en tant que garant sur la phase de concertation menée jusqu'à ce jour.

Présentation du bilan de la concertation citoyenne

Madame BEAUBIER, Conseil général du Lot

Elle présente le bilan de la concertation citoyenne, qui s'est déroulée au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Ses modalités de déroulement, ainsi que les résultats quantitatifs et qualitatifs sont détaillés.

Echanges

Monsieur FENNI, Maire de Sarrazac

Monsieur FENNI reconnaît manquer de recul par rapport au déroulement de la concertation mais, à l'issue du travail mené dans le cadre des ateliers thématiques et du Comité de suivi, il souhaite apporter quelques remarques et propositions. Il tient d'abord à souligner que le cabinet EGIS a mené un travail rigoureux. Le travail des services du Conseil général du Lot a également été apprécié. Certes, le bilan quantitatif et qualitatif donne des éléments intéressants, mais sur les 69 critères et les cinq tracés, la lisibilité globale de la démarche reste moyenne. Monsieur FENNI estime que cela est lié à la multitude des critères, mais aussi au choix initial de ne pas pondérer les critères.

Les deux Conseils généraux seront amenés à choisir le tracé le 22 octobre. Ils vont avoir deux éléments à leur disposition : la compréhension qu'ils auront des 69 critères et des 5 tracés et le sens que chacun apportera à l'intérêt général.

Pour Monsieur FENNI, l'intérêt général ne se limite pas à l'intérêt de quelques particuliers qui défendent leur pré carré, ni à celui d'une entreprise qui pourrait se délocaliser à l'avenir. C'est bien une vision d'avenir, qui s'appuie sur du développement économique et sur un aménagement des routes, du tourisme, de tous les aspects essentiels de la qualité de vie sur le nord du Lot.

Deux grands positionnements sont présents au sein du Comité de suivi depuis 9 mois : les personnes favorables au fuseau nord et celles pour le fuseau sud. Monsieur FENNI souhaite qu'à l'issue de ce travail, riche et intéressant, il n'y ait pas des gagnants et des perdants, mais que l'on tente, à travers les réponses qui seront apportées par les deux Conseils généraux, de répondre aux aspirations et aux craintes des uns et des autres. Cela passera par un choix équilibré. Pour lui, le compromis acceptable de tout ce travail passe par un aménagement des routes existantes pour aller sur le nord, afin de permettre aux habitants de Biars / Bretenoux, Vayrac, d'aller sur Brive le plus rapidement possible. Il faut des aménagements véritables, avec des élargissements de route, des contournements de Condat, des Quatre-Routes et ailleurs si nécessaire, pour que les habitants arrivent au sud de Brive le plus rapidement possible. La deuxième partie de la proposition est de permettre aux poids lourds d'avoir un accès facilité par le choix du T3, qui prévoit le contournement de Martel. Monsieur FENNI estime que c'est bien ce compromis qui est acceptable par la population et par les élus qui le rejoignent dans cette réflexion.

Monsieur LOURADOUR, Maire de Cressensac

Il tient à apporter une précision à l'attention des Conseillers généraux, quant aux avis émis sur le site internet. Il est possible de cliquer un grand nombre de fois pour un tracé. Il faut donc faire attention à l'interprétation de ces avis par le critère de la quantité.

Monsieur TASSAIN, association Les Voies du bon sens

Il demande si, par rapport à ce sondage, il a été vérifié que ce ne sont pas les mêmes personnes qui ont voté plusieurs fois pour un tracé ?

Monsieur SANÇON, Conseil général du Lot

Tout le travail mené n'a pas de portée quantitative, c'est aussi pour cela que les critères n'ont pas été pondérés. Il a été considéré qu'il n'appartenait pas au Comité de suivi de donner plus ou moins d'importance à tel ou tel critère. Si des chiffres sont donnés, c'est pour évoquer l'importance de la participation et en aucun cas pour dimensionner les avis. C'est la raison pour laquelle également il n'y a jamais eu de vote au cours d'un Comité de suivi.

Monsieur TASSAIN, association Les Voies du bon sens

Il fait remarquer que Madame BEAUBIER a parlé tout à l'heure d'un ressenti du public par rapport à l'environnement et on s'aperçoit que les pré-études faites sur l'inventaire terrain et l'analyse des tracés reçues hier, disent le contraire.

Présentation du travail de l'atelier thématique du 8 septembre 2010 et des travaux du Comité de suivi

Jean-Christophe COLLIN, du bureau d'études EGIS Route, présente les conclusions du dernier atelier thématique et fait la synthèse du travail mené par le Comité de suivi.

Echanges

Monsieur SANÇON, Conseil général du Lot

Avant de donner la parole aux participants, Monsieur SANÇON souhaite que Monsieur CALAS s'exprime pour indiquer s'il se retrouve bien dans la façon dont ont été traduites les conclusions du travail mené par ASF.

Monsieur CALAS, ASF

Il confirme se retrouver dans la façon dont ont été traduits les avis exprimés.

Concernant les chiffres présentés, il note qu'il faut les relativiser compte-tenu du stade des études.

Il rappelle les difficultés qui avaient été rencontrées pour construire l'aire de service de Pech-Montat ou la plateforme de péage de Gignac.

Il souhaite anticiper les questions sur le rachat de péage. Il rappelle la position d'ASF, qui est identique à celle de l'Etat. Il explique pourquoi ils ne sont pas favorables à un rachat de péage. Ce n'est pas une question d'argent, mais parce que le péage repose sur le principe de l'utilisateur payeur. On délivre un service en termes de sécurité, de confort, de gain de temps, et ce service est rémunéré. On ne peut pas adhérer à l'argumentaire qui consiste à dire que s'il y a du péage, il n'y a plus personne, on démontre le contraire quotidiennement sur le réseau autoroutier. L'exemple de l'A20 est emblématique quand on voit le transfert massif de trafic qu'il y a eu bien qu'elle soit à péage. Il faut relativiser cet inconvénient.

Il note que des réponses adaptées sont mises en œuvre avec les collectivités locales lorsque celles-ci sont intéressées.

La variante T4 fonctionne même avec le péage.

Monsieur LOURADOUR, Maire de Cressensac

Monsieur le Maire est d'accord sur le principe de l'utilisateur-payeur, puisque dans tout système de transports, il faut aussi un ticket pour être couvert. Mais il souhaite faire remarquer qu'une grande partie de l'autoroute n'est pas payante et que les usagers sont quand même couverts.

Par ailleurs, il est dit que l'autoroute a permis de dégager un grand nombre de véhicules. Dans ce cas, Monsieur LOURADOUR ne comprend pas pourquoi à Cressensac il y a 550 camions par jour en moyenne par an, c'est-à-dire beaucoup plus qu'avant la construction de l'autoroute. Il conçoit qu'il existe une augmentation du trafic autoroutier en général, mais il estime qu'il ne faut pas dire que l'autoroute draine tout le flux. Lorsque l'autoroute a été construite, il y a eu une diminution très importante du trafic sur Cressensac, mais il re-augmente au fur et à mesure. Monsieur LOURADOUR pense que le péage y est pour quelque chose. Il ajoute que ce n'est pas possible d'interdire le trafic des poids lourds en transit sur la commune de Cressensac, car une partie d'autoroute gratuite ne peut leur être offerte.

Il existe des précédents où des péages ont été déclassés. Et les précédents, ça se crée. Monsieur LOURADOUR ne peut pas imaginer que Cressensac va continuer à avoir 550 camions, auxquels vont s'ajouter ceux qui viendront de la voie d'avenir. Il faut trouver une solution.

M. CALAS conseille de se rapprocher des élus du Tarn et Garonne. Les poids lourds sont obligés d'utiliser l'autoroute payante de l'A62.

Monsieur REQUIER, Conseiller général de Martes

Un précédent existe : sur l'autoroute qui va à Tarbes et à Pau, il y a le péage de Roque-sur-Garonne qui a été racheté, le Conseil Régional a contribué à ce rachat.

Monsieur HOLLANDE, Président du Conseil général de Corrèze

Monsieur HOLLANDE tient tout d'abord à présenter ses excuses pour son retard à la réunion. Il souhaite ensuite préciser qu'aucune décision n'est prise à ce jour. Il tient à souligner la qualité du travail mené, tout a été analysé dans toutes les dimensions du projet, aussi bien du point de vue financier, environnemental, que de son intégration dans les différents sites. La concertation, dont certains se demandaient si elle était réelle, a eu lieu et tous les avis ont été recensés. Ensuite, ce sera aux différents partenaires politiques de prendre leurs responsabilités, puisque ce sont les Conseils généraux qui auront à financer.

Le Conseil général de la Corrèze aura à examiner les différents tracés le 22 octobre et il le fera en concertation avec le Conseil général du Lot, puisqu'ils ont toujours travaillé dans cet esprit-là.

Monsieur HOLLANDE informe qu'il devra quitter la réunion avant la fin, étant pris par d'autres obligations.

Monsieur LANSKOY, association Accès-cible

Il souhaite rappeler que si on en est là aujourd'hui, c'est parce que lors de la construction de l'autoroute, deux échangeurs ont été créés, qui se déversent dans des communes où rien n'est aménagé pour les camions. Aujourd'hui, Noailles comme Nespouls interdisent la traversée des camions et c'est aussi la responsabilité de ceux qui ont réfléchi à l'époque de dire qu'il faut rattraper cette erreur.

Monsieur PATIER, Maire de Nespouls

Les chiffres donnés aujourd'hui pour les raccordements avec ASF sont différents de ceux donnés lors de la réunion à l'Hôpital-Saint-Jean. Est-ce que c'est parce qu'ils ont été revus depuis ?

Par ailleurs, il avait été demandé à ce qu'un coût total des tracés, avec le raccordement à l'autoroute, soit indiqué. Cela n'a pas été fait.

Monsieur COLLIN, Egis

Pour les coûts des raccordements avec ASF, ils n'ont pas été modifiés. La seule différence est que dans la fourchette pour le demi-échangeur, un chiffre de la partie basse a été nettement réduit pour prendre en compte la possibilité de se raccorder par la troisième option évoquée : se brancher à l'ouest de l'autoroute sur la RD 840.

En ce qui concerne le coût total, pour l'instant est gardée la logique du tracé de base, avec les options, auquel se rajoutera le coût du demi-échangeur. Le montant se situera environ entre 70 et 80 millions d'euros. Dans la mesure où il y a beaucoup de variantes et de sous-variantes, il est difficile de donner un coût exact.

Monsieur PATIER, Maire de Nespouls

Les solutions T3 ou T4 fonctionnent sans demi-échangeur. Donc la solution de base reste celle qui est soumise au choix et l'option du demi-échangeur ne reste qu'une option, qui ne sera peut-être pas gardée.

Monsieur PATTE, association Condat dans la Tourmente

Si le T3 est choisi, il veut savoir ce que les maîtres d'ouvrage vont dire aux responsables des CCI du Lot et de la Corrèze, et aux responsables de l'Artisanat pour justifier leur décision. 7800 emplois sont en attente de cette décision.

Monsieur TASSAIN, association Les Voies du bon sens

Le Comité de suivi propose six solutions, où sont les itinéraires existants, qui étaient présentés lors des réunions publiques ?

Monsieur SANÇON, Conseil général du Lot

Les itinéraires existants n'étaient présentés qu'en comparaison. Il ne s'agissait pas de réaménager la route existante pour avoir le même niveau de service que celui que propose la Voie d'Avenir. Dans la comparaison multicritères, cela a servi à déterminer si le projet apportait quelque chose par rapport à l'existant.

Monsieur MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Il indique qu'il peut répondre en son nom et au nom de François Hollande sur le sujet. Il note qu'il a bien entendu les personnes qui se sont exprimées, celles qui ont répondu par internet et note que les avis sont partagés.

Il note que ce travail a été réalisé afin d'avoir des éléments d'appréciation objectifs et que les éléments techniques, en terme d'analyses, de critères permettent de faire un choix.

Il indique que le choix pris sera celui le plus raisonnable mais qu'il ne correspondra peut-être pas au choix de tous.

Il note que le doublement de l'échangeur de Gignac n'est pas envisageable. Il explique que si le tracé 3 était retenu, il est évident que pour aller au nord et que pour sortir en venant du nord vers la nouvelle route, on peut le faire à partir de Gignac. Dans cette hypothèse, quand on veut aller au sud, on peut descendre à Souillac, avec des aménagements à réaliser.

Pour lui, le choix à prendre est clair, il est entre le tracé 1 et 2 et le tracé 3 mais cela reste à étudier.

Il indique que les deux Conseils Généraux feront une présentation le 22 octobre prochain pour que l'ensemble des élus puissent porter une appréciation et faire un choix en connaissance de cause.

Monsieur LANSKOY, association Accès Cible

Il demande qu'on garantisse que ce projet ne soit jamais enterré, quelle que soit l'issue et le choix du tracé, que tous les efforts soient déployés, qu'ils soient financiers, techniques et juridiques. L'abandon de ce projet serait un véritable drame pour la région. Il souhaiterait que le projet se fasse dans les plus brefs délais, l'annonce d'un délai de 15 ans n'est pas raisonnable par rapport à l'attente de l'ensemble de la population.

Monsieur MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Il remercie le participant pour avoir posé cette question. Il confirme que le projet ne sera pas enterré. Les Conseils Généraux de la Corrèze et du Lot ont la volonté de mener à bien cette opération, le plus rapidement possible, en fonction des capacités financières. Il indique que ce projet est prioritaire. Concernant la rapidité de l'exécution, si nous trouvons un tracé qui recueille un consensus et qu'il n'y a pas d'action au tribunal administratif, cela sera beaucoup plus rapide. Il fait le rapprochement avec la déviation de *Puybrun* et ses délais de réalisation. Il évoque les lenteurs du système administratif.

Il n'est pas possible de conserver les infrastructures telles qu'elles existent aujourd'hui, avec l'augmentation du trafic, l'importance du trafic poids-lourd, les risques pour la sécurité et le temps de parcours qui est allongé. Il note que les personnes de Figeac qui se rendent à Toulouse prennent l'autoroute à Montfaucon alors que cela rallonge l'itinéraire de façon importante. Il note qu'il faut prendre en compte la facilité de circulation.

Monsieur SANÇON, Conseil général du Lot

Il estime intéressant d'obtenir quelques conclusions du comité sur la possibilité ou non de restreindre le choix.

Il rappelle qu'il y a trois solutions dans le fuseau nord. Il est apparu lors des ateliers, que le T2-1 avait un avantage en terme d'impacts par rapport aux T2 et T1. La proposition pour le fuseau nord est de ne conserver que le T2-1, qui minimise les impacts, tout en restant coûteux.

Il demande si le comité valide cette solution.

Un participant exprime son accord. Aucune autre remarque n'est exprimée. Cette proposition est considérée comme acceptée.

Monsieur SANÇON, Conseil général du Lot

Il indique que pour le fuseau sud, les ateliers avaient montré que dans la grille de cotation, le tracé 5, même s'il était intéressant en terme de terrassement et de relief, était moyennement acceptable par rapport à d'autres impacts.

Il note que les études de Biotope ont été remises la veille et qu'elles confirment très précisément ce qui avait été évalué en atelier. Il propose au comité de supprimer le T5.

Il rappelle qu'entre T3 et T4, la préférence allait à T3, les impacts sont inférieurs. Il propose que T3 soit conservé pour le fuseau sud.

Aucune remarque n'est exprimée. Cette proposition est considérée comme acceptée.

Cela permet, même si les critères n'ont pas été pondérés, de donner aux assemblées départementales un choix plus restreint et plus facile à gérer.

Ces deux tracés correspondent aux meilleures solutions dans les deux fuseaux.

Un participant indique avoir entendu que le Conseil Général de la Corrèze freinait financièrement ce projet. Il ne le pense pas mais souhaiterait avoir des précisions à ce sujet.

Monsieur MARTINIE, Vice-président du Conseil général de Corrèze

Il répond que le Conseil Général de la Corrèze s'est engagé depuis un an et demi dans cette concertation et qu'il n'est pas question de faire marche arrière. Il apporte des précisions par rapport aux deux tracés qui viennent d'être évoqués par le Directeur des Services du Lot. Celui qui concerne la partie haute, T2-T1 concerne la Corrèze. En partant sur le T3, il est possible d'imaginer des compléments d'aménagement sur la Corrèze. Quelque soit le tracé choisi, la Corrèze participera à l'aménagement de la Voie d'Avenir.

Monsieur PARROUX, représentant de la Fédération des Bâtiments et des Travaux Publics

Il estime que s'il y avait moins de recours, les travaux iraient plus vite.

Monsieur MIQUEL, Président du Conseil général de Corrèze

Il note que les possibilités de recours existent, elles sont utilisées et les collectivités doivent répondre. Il note que les délais comprennent les enquêtes, les délais de réponse des administrations, les études à faire.

Monsieur COLIN, garant de la concertation

Il donne son ressenti sur la concertation. Il rappelle les étapes-clefs de ce processus de « co-élaboration », le déroulement et la fréquence des ateliers de travail et des comités de suivi.

La co-élaboration a été lancée par le Comité de Suivi le 30 octobre 2009. Il rappelle les règles de ce travail : échanges, transparence et partage dans un climat de confiance. Il note que ces principes ont été intégrés à la charte de co-élaboration. Le cabinet EGIS, en charge des études, a été présenté lors de ce Comité de Suivi.

Il rappelle que la co-élaboration s'est déroulée autour de trois grands axes constitués autour des réunions de travail en ateliers thématiques et leur validation par un Comité de Suivi.

Il donne les dates de ces trois grandes étapes. Il note que le Comité de Suivi n'a pas pu clôturer la dernière étape du fait du rendu tardif d'un certain nombre d'éléments et de critères comme l'exploitation des propriétés agricoles et la faisabilité d'aménagement des échangeurs sur l'A 20.

Cette étape a été complétée durant l'été 2010 et a abouti aujourd'hui à ce Comité de Suivi.

En résumé, se sont déroulés, 4 Comités de Suivi, 18 réunions d'atelier. Chaque Comité de Suivi a réuni 50 participants, 25 à 30 participants pour les ateliers et 50 pour le dernier atelier. Leur nombre a varié en fonction des sujets traités et du fait de l'intégration de nouveaux participants. Il recense 60 heures de travail en commun.

En tant que garant de la concertation, il souligne la volonté des maîtres d'ouvrage d'engager et de réaliser une véritable concertation allant jusqu'à une collaboration effective. Le débat lors des ateliers thématiques le prouve, les échanges et les débats ont été nombreux et positifs.

Il note la qualité des travaux du bureau d'études EGIS qui a fait preuve d'un grand professionnalisme tant par la technique que par l'écoute des participants.

Il note le climat positif des réunions et des ateliers de travail si des échanges ont été vifs et dynamiques entre participants ne partageant pas le même point de vue. La charte de la concertation a été respectée.

Enfin, il note que les associations ont été des partenaires actifs dans le déroulement du travail engagé. Elles se sont montrées force de proposition et de connaissance. Leur participation doit être soulignée même si parfois elle s'est exprimée par quelques positions tranchées.

Il note l'intérêt indéniable porté par tous les partenaires à cette démarche, une participation ouverte et active qui s'est concrétisée par les échanges et les contributions de chacun, un respect réciproque, une attente très forte et très sensible de la suite et du choix final qui sera fait et le souhait exprimé par les participants de poursuivre la démarche dans les phases d'étude à venir.

Il indique que le maître d'ouvrage devra donner une suite à la co-élaboration. Le travail restant à accomplir est important et nécessite la participation active de chacun.

Monsieur TASSAIN, association les Voies du bon sens

Il n'a pas la même opinion sur la conduite de la concertation telle qu'elle est exprimée. Il ne la juge pas exemplaire. Il rappelle que lors des sessions de travail, il lui manquait beaucoup de chiffres (le trafic) et d'études. Des études ont été transmises la veille de la réunion.

L'association est favorable à la concertation dans la mesure où le maître d'ouvrage s'engage à les écouter. Il a le sentiment que ce dernier se place dans une attitude d'auto-satisfaction.

Il estime que la transparence n'est pas assez visible.

Il rejoint la position de Monsieur LANSKOY pour que les travaux se réalisent rapidement une fois un consensus trouvé. Le délai de 15 ans lui semble très long, il estime qu'il est possible de le raccourcir.

Monsieur SALLES, Conseiller général du Lot, canton de Bretenoux

Il estime qu'il faudra faire preuve de bon sens dans le choix de la Voie d'Avenir.

Il ne souhaite pas que soit constamment mis en avant le fait que ce soit un projet qui profitera à une seule entreprise. Il s'agit au contraire de tout un bassin de vie même s'il existe une entreprise locale qui représente de nombreux emplois sur celui-ci.

La Voie d'Avenir pourra permettre de créer des emplois et redynamiser à nouveau un secteur qui pourrait être touché, un jour ou l'autre, par des pertes d'activités.

Monsieur GARRIE, association Condat dans la Tourmente

Il distingue les fuseaux nord et sud et considère que le fuseau sud défend les intérêts particuliers des vacanciers parisiens.

Monsieur MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Il note que ce point de vue est réducteur et qu'un choix a été fait avec tous les éléments présentés. Il y a maintenant un choix entre deux solutions, nord et sud. Il faut prendre en compte l'irrigation d'un bassin de vie. Il espère pouvoir agir rapidement une fois un consensus défini. Sans recours sur la solution proposée, cela permet d'économiser de l'argent et d'aller plus vite.

Les éléments vont être étudiés de façon très fine et les conseillers généraux se détermineront le 22 octobre.. Le travail se poursuivra ensuite pour que le projet aboutisse le plus rapidement possible.

Il remercie toutes les personnes ayant apporté leur contribution à ce travail, bureaux d'étude, participants, associatifs, élus. Il ne connaît pas d'autre projet d'infrastructure dans le secteur qui ait connu une telle concertation.

Il espère que la Voie d'Avenir sera digne du 21^{ème} siècle.

Monsieur DEREUX remercie les participants.