

Synthèse de l'atelier

Flavin

11 juin 2026

Concertation préalable (30 avril – 15 juillet 2026)

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



Table des matières

INTRODUCTION DE L'ATELIER	3
Présentation du cadre de la concertation préalable	3
Présentation du diagnostic et du projet	4
SYNTHESE GLOBALE DES ATELIERS	4
Un diagnostic enrichi, mais une lecture différente des problématiques	4
Le projet est-il cohérent avec les enjeux identifiés ?.....	4
Les variantes Nord et Sud à l'étude	4
Les alternatives proposées par les groupes	5
Une vigilance collective des impacts des aménagements routiers.....	5
L'attente principale des groupes : « Prendre de la hauteur ».....	5
SYNTHESE DU TRAVAIL PAR SOUS-GROUPE	6
Synthèse du groupe A.....	6
Synthèse du groupe B.....	7
Synthèse du groupe C.....	8
Synthèse du groupe D	9
Synthèse du groupe E	10
Synthèse du groupe F	11
Synthèse du groupe G	13
CONCLUSION DU GARANT	14

Introduction de l'atelier

L'atelier thématique d'analyse collective du projet et de proposition d'alternatives, organisé dans le cadre de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la liaison routière entre la RN88 et la RD911, s'est tenu le 11 juin 2026 à Flavin, à l'initiative du Département de l'Aveyron. Il faisait suite aux quatre réunions publiques organisées à Flavin, Luc-la-Primaube, Le Monastère et Olemps.

Cette rencontre avait pour objectifs de :

- discuter et enrichir le diagnostic actuel du secteur, et faire émerger les perceptions des participants en matière de déplacements ;
- analyser et proposer d'éventuelles solutions pour répondre aux problématiques de circulation identifiées ;
- caractériser et comparer les scénarios étudiés par le Département, à savoir le tracé nord et le tracé sud, ainsi que d'éventuelles alternatives.

43 participants étaient présents. Une grande majorité d'entre eux avait déjà participé à au moins une rencontre de la concertation. Parmi les personnes présentes, une majorité habitait Flavin. Des habitants du Monastère, d'Olemps et de Sainte-Radegonde étaient également présents.

Présentation du cadre de la concertation préalable

Jean-Luc Campagne, garant désigné par la Commission nationale du débat public fin 2025, a présenté les premiers enseignements tirés des rencontres précédentes.

Il a d'abord souligné la forte mobilisation du public, avec plus de 200 personnes en moyenne, présentes à chacune des quatre réunions publiques.

Il a également relevé la remise en cause, par une partie des participants, du diagnostic relatif aux trafics. Cette remise en question renvoie à une interrogation centrale : la circulation est-elle réellement problématique sur le secteur ? Pour une partie du public, le projet présenté par le Département ne répondrait donc pas aux besoins identifiés.

Le garant a également noté le besoin d'appréhender la problématique de circulation à une échelle plus large, afin de :

- prendre en compte les flux globaux liés aux axes RN88 et RD911 ;
- connaître la part des véhicules en transit sur le secteur ;
- anticiper l'engorgement du Lachet et de la rocade de Rodez ;
- mieux prendre en compte les trafics induits par le projet.

Il a aussi relevé l'attente exprimée par les participants d'une meilleure prise en compte des mobilités complémentaires ou alternatives au projet, telles que les transports en commun, bus et train, les mobilités douces et le covoiturage.

Enfin, Jean-Luc Campagne a souligné la remise en cause du projet au regard de son utilité et de ses impacts sur le territoire, notamment fonciers, agricoles et environnementaux.

Il a également constaté une volonté du public de formuler des propositions et de suggérer des alternatives. C'est dans cette perspective que l'atelier a été organisé : travailler collectivement sur un diagnostic partagé des problématiques, faire émerger des propositions et analyser les impacts des variantes et alternatives envisagées.

Présentation du diagnostic et du projet

L'ensemble des éléments présentés en réunion est disponible sur le site du Département de l'Aveyron.

Les équipes techniques du Département de l'Aveyron, ont présenté une synthèse du diagnostic territorial, des enjeux identifiés par le Département, ainsi que les deux tracés étudiés : la variante nord et la variante sud.

Cette présentation a permis de poser un cadre commun de discussion et de nourrir les échanges conduits lors des séquences de travail en sous-groupes.

Synthèse globale des ateliers

Un diagnostic enrichi, mais une lecture différente des problématiques

La plupart des groupes identifient les difficultés de circulation au secteur du Lachet, la rocade de Rodez, le rond-point de l'Étoile et certains giratoires structurants de l'agglomération.

À l'inverse, les dysfonctionnements à Flavin sont souvent relativisés : plusieurs groupes ne les jugent pas majeurs, ou les limitent à certains moments particuliers, notamment les heures de pointe ou les retours estivaux.

Le projet est-il cohérent avec les enjeux identifiés ?

Un risque d'accentuation des problèmes de circulation

Plusieurs groupes estiment qu'une nouvelle liaison RN88-RD911 risque de déplacer les difficultés plutôt que de les résoudre, en concentrant davantage de flux vers l'échangeur du Lachet, déjà perçu comme saturé. Cette crainte est particulièrement forte pour les secteurs d'Olemps, Le Monastère et La Mouline, considérés comme susceptibles de subir des reports de circulation importants.

La nécessité d'une approche plus globale des déplacements

Les participants demandent que le projet soit replacé dans une réflexion d'ensemble en prenant en compte la rocade de Rodez, la RN88, les flux départementaux (Albi-Millau, Millau-Rodez, Baraqueville-Pont-de-Salars), les déplacements pendulaires et les reports vers les routes secondaires. Pour plusieurs groupes, il faudrait d'abord traiter les infrastructures existantes, notamment l'échangeur du Lachet et la rocade de Rodez, avant d'envisager une nouvelle infrastructure.

Les variantes Nord et Sud à l'étude

La variante nord majoritairement critiquée

Elle est jugée peu efficace pour résoudre les difficultés de circulation du Lachet et de La Primaube. Les participants estiment que ce tracé sera fortement impactant pour le cadre de vie sur la commune de Flavin, les hameaux et habitations à proximité, pouvant dégrader les terres agricoles, les zones humides, les chemins et in fine les paysages. La variante nord est aussi perçue comme susceptible de dégrader l'attractivité résidentielle et patrimoniale du secteur.

La variante sud mis en perspective

La variante sud est parfois jugée plus cohérente pour traiter les flux des poids lourds et délester l'échangeur du Lachet, notamment parce qu'elle pourrait mieux capter certains mouvements vers la RN88 en passant par les Molinières.

Toutefois, elle n'est pas considérée comme une solution sans impact : les groupes relèvent également des effets sur les terres agricoles, les espaces naturels, les zones humides, les cours d'eau, le foncier et un coût élevé pour la collectivité. Elle suscite moins de critiques négatives que la variante nord, mais elle reste fortement conditionnée à une analyse plus précise de ses impacts.

Les alternatives proposées par les groupes

Une variante sud plus courte

Cette proposition récurrente des différents groupes, démarrerait par une jonction sur la D911 entre Flavin et la Primaube en passant au sud de la Capelle-Saint-Martin pour rejoindre le tracé sud. Cette « variante sud courte » permettrait de rediriger les flux vers le rond-point de l'Étoile pour réduire la pression en traversée de la Primaube et de l'échangeur du Lachet, tout en ayant un impact réduit sur les terres agricoles et le bâti sur la commune de Flavin.

Des aménagements routiers complémentaires jugés moins impactant

Les groupes ont proposé d'autres pistes d'aménagements complémentaires permettant de réduire la pression de la circulation sur le secteur :

- Réaménager la rocade de Rodez pour fluidifier la traversée nord-sud de l'agglomération ;
- Réaménager la traversée de La Primaube, pour renforcer la sécurité et la fluidification du parcours de la D911 ;
- Améliorer l'accès nord de Rodez par Ségur-Agen via la D29, afin de proposer une déviation en amont du secteur Flavin-le Lachet ;
- Envisager un contournement spécifique à l'est de la Primaube, pour réduire les nuisances urbaines.

Les mobilités alternatives, un sujet largement partagé

Plusieurs groupes demandent à renforcer les lignes de bus depuis Flavin et La Primaube, de créer des parkings relais et de covoiturage, de développer des pistes cyclables sécurisées pour aller vers Rodez, voire d'examiner la place du ferroviaire dans les déplacements quotidiens. Ces propositions nécessitent une meilleure compréhension des déplacements domicile-travail et les besoins réels de mobilité avant de décider d'un aménagement routier lourd.

Une vigilance collective des impacts des aménagements routiers

Les impacts environnementaux, agricoles et paysagers apparaissent comme un point de vigilance pour l'ensemble des propositions. Les groupes alertent sur :

- La consommation et la fragmentation des terres agricoles et naturelles ;
- L'artificialisation des sols, augmentant les risques pour les zones humides et les ressources en eau ;
- La dégradation de la biodiversité et des chemins de promenade ;
- L'impact sur les activités de loisirs et le cadre de vie des riverains.

L'attente principale des groupes : « Prendre de la hauteur »

Les participants demandent que le Département démontre plus clairement l'utilité réelle de la liaison Nord envisagée avant de poursuivre sa réalisation. Notamment, ils souhaitent des précisions sur sa capacité à résoudre les points noirs du rond-point du Lachet, de la rocade de Rodez et de la traversée de La Primaube, sans créer de nouveaux reports ni impacts disproportionnés. Également, les groupes souhaitent connaître les impacts agricoles, environnementaux, fonciers et financiers des aménagements prévus, et les compensations qui seront mis en place.

Quant à leurs propositions, elles invitent à traiter prioritairement les infrastructures existantes (réaménagement de la traversée de la Primaube et de l'échangeur du Lachet), d'étudier des variantes plus courtes ou mieux ciblées (« variante sud courte », contournement de la Primaube) et de renforcer les mobilités alternatives (transport en commun, vélo).

Synthèse du travail par sous-groupe

Synthèse du groupe A

Le groupe A développe une position très critique vis-à-vis du projet tel qu'il est présenté. Pour lui, les difficultés prioritaires ne se situent pas d'abord à Flavin ou à La Primaube, mais sur la rocade, au Lachet et sur les giratoires structurants de l'agglomération. Les participants considèrent que l'encombrement se produit surtout aux heures de pointe et qu'il entraîne des reports sur les routes secondaires.

Le groupe estime donc que le projet de liaison RN88-RD911 ne répond pas au bon problème tant que les dysfonctionnements de la rocade et des giratoires ne sont pas traités. La piste prioritaire à approfondir est l'aménagement de la rocade, avec une réflexion sur la dénivellation ou le désengorgement de plusieurs carrefours giratoires, notamment Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc.

Concernant les variantes, le groupe juge la variante nord fortement problématique : elle est perçue comme dangereuse à Flavin, défavorable au haut du Monastère en raison de la présence de l'école, et peu adaptée au trafic poids lourds du fait des giratoires et des rayons de braquage. Les impacts relevés sont nombreux :

- Nuisances sonores, visuelles et perte de tranquillité ;
- Atteinte aux chemins pédestres et aux exploitations agricoles ;
- Destruction de zones humides, atteinte aux ressources en eau et à la biodiversité ;
- Atteinte au patrimoine bâti et aux activités touristiques.

La variante sud est davantage reconnue comme susceptible de sécuriser Flavin et La Primaube et d'être plus facilement empruntée par les poids lourds que la variante nord. Elle n'est toutefois pas considérée comme sans impact, notamment du fait des zones humides et cours d'eau.

Enjeu central du groupe A : avant toute nouvelle liaison, il semble nécessaire de traiter les points noirs existants de la rocade, du Lachet et des giratoires de l'agglomération. Le groupe ne considère pas Flavin et La Primaube comme les principaux secteurs dysfonctionnels.



Synthèse du groupe B

Le groupe B identifie d'abord les difficultés de circulation comme des problèmes de congestion aux heures de pointe, en particulier entre les Molinières, le Lachet et Rodez. Il souligne que les habitants adaptent déjà leurs horaires pour éviter les bouchons, ce qui tend à étendre les périodes de saturation plus tôt et plus longtemps dans la journée. Le développement résidentiel de La Primaube est également perçu comme un facteur d'augmentation du trafic.

Pour répondre à ces difficultés, le groupe ne se limite pas à une solution routière nouvelle. Il met en avant plusieurs pistes complémentaires par ordre d'importance :

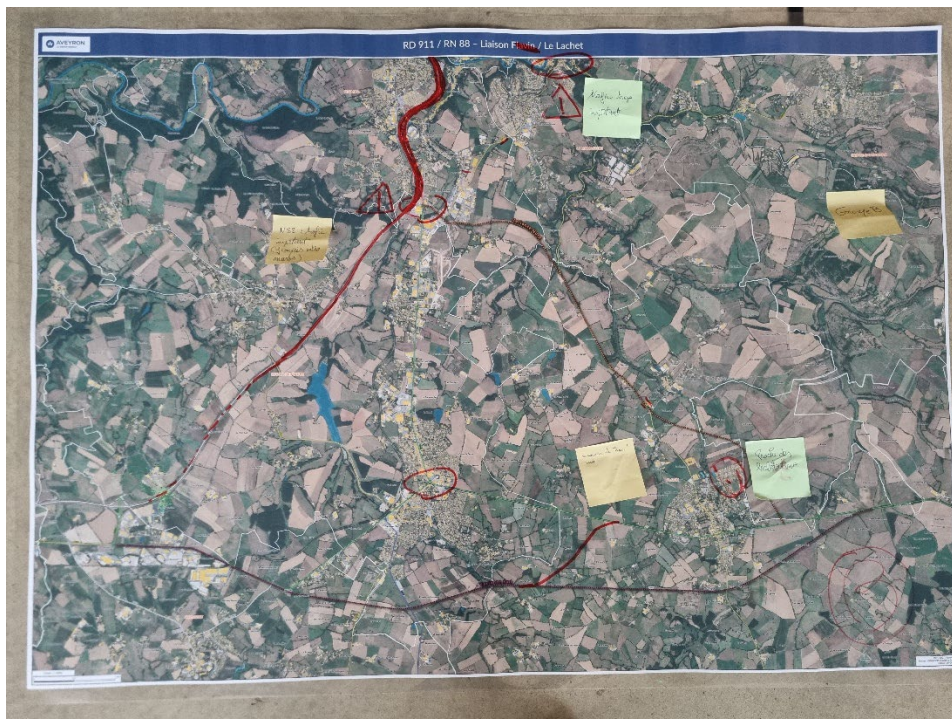
1. le désengorgement de la rocade,
2. la création ou le renforcement de lignes de bus,
3. le développement de parkings de covoiturage
4. et la recherche d'un tracé situé hors des agglomérations.

Dans la comparaison des variantes, le groupe propose une alternative à la variante sud avec un embranchement entre Flavin et la Primaube, reliant le tracé vers le lieu-dit « le Cayraguet » au sud de la Capelle Saint-Martin. Elle permettrait une réduction du trafic au niveau de la Primaube, Le Monastère et le Lachet. Les participants estiment aussi que cette variante aurait moins d'impact sur le bâti actuel et une surface d'emprise plus réduite. Ainsi, le coût serait potentiellement plus faible.

La variante nord est davantage associée à des impacts négatifs : proximité des habitations, dégradation du paysage, nuisances sonores, perte de valeur immobilière, atteinte aux chemins de randonnée, aux zones humides et aux parcelles agricoles. Le groupe pointe aussi le coût élevé lié à l'intégration de l'échangeur du Lachet.

Enjeu central du groupe B : réduire les congestions existantes, notamment autour de la rocade et du Lachet, tout en évitant de faire passer un nouveau tracé à proximité des zones habitées. Le groupe défend une

approche combinant aménagements routiers « alternative à la variante sud », renforcement des transports en commun et covoiturage.



Synthèse du groupe C

Le groupe C se distingue par une évaluation modérée des difficultés de circulation. Il n'identifie pas de problématique prioritaire à l'échelle du secteur, hormis des encombrements au centre de La Primaube aux heures de pointe et pendant les périodes estivales ; et sur Flavin dans une moindre mesure.

Le groupe semble critique vis-à-vis de la variante nord, qui déplacerait le problème vers l'échangeur du Lachet sans traiter réellement les difficultés de circulation ciblées. Les participants mettent également en avant des impacts importants sur la qualité de vie, la qualité de l'air, le bruit, la poussière, la pollution, les surfaces agricoles et les espaces naturels.

La variante sud est jugée plus cohérente. Elle est présentée comme une solution permettant :

- de réduire les bouchons à Flavin et La Primaube,
- de mieux répondre à la problématique des poids lourds
- et de rediriger une partie des flux vers l'échangeur des Molinières de la RN88.

Le groupe estime toutefois que cette variante aurait également des impacts importants sur les surfaces agricoles et les espaces naturels, et que ses effets sur le foncier, le patrimoine bâti et les coûts restent difficiles à estimer.

Une alternative à la variante sud est évoquée via un passage au sud de la Capelle-Saint-Martin, présentée comme une option potentiellement moins coûteuse et permettant de contourner le carrefour de l'Étoile.

Enjeu central du groupe C : éviter que le projet ne déplace les difficultés vers le Lachet. Le groupe privilégie une réflexion sur la variante sud et son alternative vers Capelle-Saint-Martin, tout en reconnaissant que les impacts agricoles, naturels, fonciers et financiers existent, mais restent à préciser.



Synthèse du groupe D

Le groupe D considère que les difficultés de circulation sont réelles, mais limitées dans le temps et localisées.

À La Primaube, les ralentissements seraient concentrés sur les heures de pointe du matin et du soir, avec un allongement du trajet d'environ dix minutes. Le groupe estime que les difficultés de circulation y sont aussi liées aux aménagements existants de la rue principale, notamment la suppression de voies de tourne-à-gauche, le rétrécissement des chaussées et les croisements plus difficiles pour les poids lourds.

À Flavin, les participants ne relèvent aucun problème majeur de trafic, hormis certains soirs d'été liés au retour des lacs. Il ne perçoit pas non plus d'insécurité particulière dans le centre-bourg. Selon eux, quelques poids lourds supplémentaires dans la traversée ne suffisent pas à caractériser Flavin comme une zone accidentogène.

La problématique prioritaire est donc ailleurs : le Lachet, déjà identifié comme un point noir, que le projet pourrait selon eux aggraver plutôt que résoudre.

Le groupe propose plusieurs pistes alternatives :

- Améliorer l'accès nord de Rodez depuis Ségur-Agen par la D29 ; (en priorité)
- Renforcer les dessertes en bus depuis Flavin et La Primaube ; (en priorité)
- Réaménager la traversée de La Primaube entre le rond-point de l'Étoile et le secteur de Cassagnes ;
- Canaliser le trafic Albi-Millau par une déviation plus courte au sud de La Primaube.

Dans l'analyse des variantes :

- Pour le groupe D, le scénario sans projet permettrait de préserver la qualité de vie sur Flavin, de ne pas impacter les exploitations et terres agricoles. Le budget prévu 20 à 30 millions d'euros pourrait être redéployé pour l'aménagement de la RN88 de Rodez à Sévérac d'Aveyron.
- La variante nord est perçue comme peu efficace : Elle n'aurait pas d'effet sur La Primaube aux heures de pointe, un effet seulement relatif sur Flavin, et risquerait d'aggraver la congestion du Lachet. Elle est aussi associée à une perte d'attractivité de Flavin, qui se retrouverait « pris entre deux routes », à

une forte consommation foncière, à un morcellement agricole, à des impacts négatifs sur des zones naturelles appréciées par les habitants et à une limitation de l'extension future de Flavin vers le nord. Le groupe alerte plus largement sur le risque d'artificialisation des sols et sur l'aggravation possible des problèmes d'inondation, notamment dans le secteur de La Vayssière.

- La variante sud est perçue comme « potentiellement un peu plus éloignée des habitations », mais elle n'est pas jugée pleinement satisfaisante : elle aurait peu d'effet sur les problèmes identifiés, avec un impact agricole très important et soulèverait aussi des incertitudes financières. Un raccourcissement du tracé à partir de la D911 entre Flavin et la Primaube passant au sud de la Capelle-Saint-Martin est aussi proposé.

Enjeu central du groupe D : ne pas traiter un problème ponctuel de circulation par une infrastructure lourde risquant d'aggraver la circulation du Lachet et d'impacter durablement Flavin, les terres agricoles et les espaces naturels. Le groupe privilégie des aménagements ciblés sur les axes existants, l'amélioration de l'accès nord de Rodez, une réflexion sur une déviation plus courte au sud de La Primaube et le renforcement des bus.



Synthèse du groupe E

Le groupe E identifie les principaux problèmes de circulation sur la rocade de Rodez, le rond-point du Lachet, le rond-point de l'Étoile et les flux arrivant du sud-ouest de La Primaube. Il ne relève pas de dysfonctionnement particulier sur la D911 vers Flavin.

Pour répondre à ces difficultés, les participants avancent plusieurs leviers :

- Limiter certains flux venant de Baraqueville vers Pont-de-Salars ;
- Réduire les véhicules allant de Millau à Rodez par Pont-de-Salars et Flavin ;
- Réhabiliter la D29 pour favoriser un accès vers Rodez Ouest par Ségur et Agen-d'Aveyron ;
- Et développer les transports collectifs pour diminuer les flux vers La Primaube.

Dans la comparaison des scénarios, le groupe considère que le scénario sans aménagement maintient une situation non satisfaisante à La Primaube, mais il propose néanmoins des compléments possibles : réorienter le trafic vers la D29, ajouter des parkings de covoiturage, des bus relais et des pistes cyclables sécurisées.

Les variantes nord et sud sont peu soutenues, notamment en raison de leurs impacts et de leurs coûts.

Ainsi, le groupe propose deux variantes :

- Une « **Variante 3** » correspondant au tracé sud plus court reliant le tracé vers le lieu-dit « le Cayraguet » au sud de la Capelle Saint-Martin. Visant à réduire les flux sur le rond-point de l'Étoile, à détourner une partie du transit Albi-Millau par le sud et à éviter que les véhicules continuent de se concentrer vers le Lachet. Cette variante est perçue comme moins impactante sur les surfaces agricoles, les espaces naturels, le foncier et le patrimoine bâti.
- Et une « **Variante 4** », telle une déviation de la Primaube de l'entrée est jusqu'au nord de Naujac. Pour éviter une concentration du trafic au cœur de la ville.

Enjeu central du groupe E : réduire les flux au niveau du Lachet et du rond-point de l'Étoile sans créer une infrastructure lourde. Le groupe défend une variante sud plus courte, complétée par la réhabilitation de la D29, des transports collectifs, des parkings de covoiturage et des pistes cyclables sécurisées ; voire une variante 4 contournant la Primaube.



Synthèse du groupe F

Le groupe F adopte une position très critique sur l'opportunité du projet. Il considère que les difficultés observées relèvent davantage de ralentissements ponctuels aux heures de pointe que de bouchons réguliers. Les principaux points de tension cités sont le Lachet et l'Étoile, mais pas d'augmentation forte de la congestion sur Flavin ou La Primaube. Il note aussi une augmentation de la circulation sur la route du Monastère, mais sans bouchons.

Pour le groupe, les problèmes prioritaires ne sont pas seulement routiers. Ils relèvent aussi :

- d'un manque de transports en commun,
- d'une insuffisance d'infrastructures de mobilités douces

- et d'une absence de réflexion globale sur l'aménagement du territoire.

Les participants interrogent notamment la construction d'habitations très proches des axes routiers, qu'ils considèrent comme un choix d'aménagement problématique.

La piste jugée prioritaire est l'abandon du projet. À défaut, le groupe demande au minimum une démonstration claire de la capacité du projet à décongestionner réellement les points de tension en analysant les migrations pendulaires domicile-travail, avant de décider d'une nouvelle infrastructure.

Les participants appellent au développement des mobilités alternatives : bus, train, covoiturage, vélo, parkings relais à l'aide d'aménagements adaptés.

Dans l'analyse des variantes, le groupe a jugé les 3 hypothèses :

- Le scénario sans aménagement permettrait de préserver la qualité de vie et les surfaces agricoles, à condition d'engager une réflexion sur la diminution du trafic et les mobilités douces.
- La variante nord est critiquée : impacts sonores, visuels, olfactifs, qualité de l'air, fragmentation agricole, atteinte aux zones humides, à la biodiversité, à la nappe, perte de valeur du bâti et coût jugé potentiellement supérieur aux estimations. Le ratio coût / avantage est explicitement qualifié de défavorable.
- La variante sud est reconnue comme répondant davantage à la problématique de décongestion de Flavin et La Primaube. Toutefois, les participants lui attribuent aussi de nombreux impacts négatifs similaires à ceux de la variante nord : nuisances sur le cadre de vie, impacts agricoles, atteintes aux espaces naturels, effets fonciers et patrimoniaux. Elle n'est donc pas présentée comme une solution pleinement satisfaisante.

Sur la carte, les participants proposent également une variante contournant le Primaube de l'est au nord, qui pourrait à terme relier la RN88 au niveau de la Barraque-de-Luc / Saint-Maurice Est, voire relier en amont le tracé sud entre Flavin et la Primaube.

Enjeu central du groupe F : une remise en cause l'opportunité du projet et disposer d'une démonstration solide de son utilité réelle. Le groupe privilégie une réflexion globale sur les flux, les migrations pendulaires, l'aménagement du territoire et les mobilités alternatives, plutôt qu'une nouvelle infrastructure routière aux impacts jugés lourds ; mais un contournement de la Primaube serait envisageable.



Synthèse du groupe G

Le groupe G considère que le problème majeur du secteur n'est pas situé à Flavin. Aucun dysfonctionnement n'y est relevé. Les ralentissements à La Primaube sont jugés limités, et le groupe souligne même une baisse de la circulation depuis la mise en 2x2 voies de la RN88 : « $\approx 23\,000$ v/j avant la mise en 2x2 voies, 16 000 à 17 000 aujourd'hui ». Pour les participants, les difficultés de circulation se concentrent au Lachet, sur la RN88 et sur la rocade de Rodez.

Le groupe estime que le projet de déviation ne répond pas aux problèmes de trafic et pourrait même les accentuer. Il considère que le Lachet est déjà saturé et que toute nouvelle infrastructure renforcerait les bouchons vers La Primaube, sur la RN88 et sur les routes secondaires, notamment vers Le Monastère.

La piste prioritaire du groupe est donc l'aménagement du Lachet et de la rocade avant tout autre projet. Il s'agit, selon les participants, de traiter d'abord le point noir existant plutôt que de créer une nouvelle liaison. Cette approche s'accompagne d'une forte exigence de préservation : zones agricoles, cadre de vie des habitants, espaces naturels, promenades, faune sauvage, qualité des eaux et activités économiques liées au tourisme.

Les participants ont proposé une comparaison des variantes :

- **Le scénario sans aménagement est perçu comme le moins impactant** sur les surfaces agricoles, les espaces naturels, le foncier et le cadre de vie.
- **La variante nord est associée à des impacts importants**, notamment sur les espaces naturels, le cadre de vie, les surfaces agricoles et le bâti existant. Le groupe alerte en particulier sur les conditions d'accès et de sécurité autour des hameaux, notamment vers Fraysse et la D62.
- **La variante sud est jugée un peu plus favorable sur la sécurisation des traversées urbaines, mais elle reste associée à des impacts importants**, sur les surfaces agricoles, les espaces naturels, le cadre de vie et le coût.

Le groupe privilégie donc plutôt l'aménagement des infrastructures existantes, en particulier la RN88 et la rocade, qu'il considère comme la solution la plus utile à l'échelle de l'agglomération ruthénoise.

Enjeu central du groupe G : traiter prioritairement le Lachet et la rocade de Rodez, considérés comme les vrais points noirs de circulation, tout en évitant une nouvelle infrastructure susceptible d'accentuer les reports, d'impacter les terres agricoles, les espaces naturels, le cadre de vie et la sécurité des hameaux.



Conclusion du garant

Jean-Luc Campagne s'est dit satisfait du travail engagé par l'ensemble des groupes. Il a notamment relevé une volonté partagée d'étudier plus en profondeur la variante sud, ainsi que les alternatives proposées par les participants.

Il a également indiqué comprendre les inquiétudes exprimées par certains participants, qui ont pu juger l'exercice contraint par le périmètre géographique de la carte de travail et par le manque de données disponibles sur les trafics, les effets attendus et les impacts potentiels des différents scénarios.

Le garant a souligné que ces remarques traduisaient un besoin d'élargir la réflexion au-delà du seul secteur étudié et au-delà de la variante nord actuellement privilégiée par le Département.

Il a enfin rappelé que la concertation avait vocation à prendre en compte l'ensemble des arguments exprimés. À l'issue de la démarche, il établira un bilan dans un délai d'un mois après la clôture de la concertation. Ce bilan contribuera à éclairer la décision du Département sur la suite à donner au projet.