BILAN DE LA CONCERTATION

—

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de liaison routière
RN88 – RD911 entre Flavin et Le Lachet

Concertation préalable
Du 30 avril 2026 au 15 juillet 2026

Jean-Luc Campagne

Date de remise du rapport, le 19 août 2026

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Avant-propos 3
Synthèse pour les décideurs et pour le public 3
Les enseignements clefs de la concertation 3
Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e 5
Introduction 7
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation 7
La saisine de la CNDP 9
Garantir le droit à l'information et à la participation 10
Le travail préparatoire des garant.e.s 12
Les résultats de l'étude de contexte 12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation 13
Avis sur le déroulement de la concertation 15
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? 15
Le droit à la participation a-t-il été effectif ? 16
Synthèse des arguments exprimés 19
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation 19
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant) 44
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme 44
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées 44
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 45
Liste des annexes 48

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 19 août 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). http://lien.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE) : https://aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable sous l'égide d'un garant sur le projet de liaison entre la RD911 et la RN88 entre Flavin et Le Lachet, fait suite à l'exercice du droit d'initiative par deux collectifs, requête à laquelle la Préfète de l'Aveyron a donné une suite favorable le 15 octobre 2025.

Cette concertation s'est déroulée du 30 avril au 15 juillet 2026 sur le périmètre des communes de Flavin, Le Monastère, Luc-la-Primaube, Olemps et Sainte-Radegonde. Le Département a déployé un dispositif de concertation conséquent, avec la volonté de couvrir l'ensemble du territoire concerné. Toutefois, il faut souligner sur ce point que le dispositif a été étoffé en cours de route, pour faire suite à la demande de participant.e.s de prévoir des modalités de concertation dans chaque commune et notamment une réunion à Olemps. Alors que trois réunions publiques et une réunion de clôture étaient initialement envisagées, une réunion publique a ainsi été ajoutée au dispositif, ainsi que la tenue dans chaque commune de permanences (non prévues au lancement de la concertation).

La concertation a fortement mobilisé le public local comme en témoigne la participation aux temps de réunions publiques (en moyenne 236 participant.e.s à chacune des 5 réunions publiques), aux deux ateliers (en moyenne 34 participant.e.s) et aux deux stands d'information (52,5 participant.e.s en moyenne). De nombreuses contributions ont par ailleurs été déposées sur les registres en ligne (388) et le garant lui-même en a reçu directement plus de 120.

Le format initialement envisagé lors de la préparation des réunions publiques a été finalement modifié par le maître d'ouvrage, peu avant la première rencontre à Flavin ; ceci pour tenir compte notamment d'une participation importante avec un format plénière. Il en résulte toutefois l'absence de temps d'échange en sous-groupe ce qui a, de fait, limité la possibilité pour chacun de s'exprimer puisque les avis et questions étaient exprimés en plénière, avec forcément un temps non extensible. A chacune des rencontres publiques, des élus du Département, dont le Président, étaient présents. Ce dernier a répondu à de nombreux avis et questions exprimés au cours des différentes rencontre ; il a peut-être parfois manqué d'interactions techniques avec le public bien que la voix des élus soit la bienvenue dans ce type de réunion. Il faut noter également que le maître d'ouvrage a accepté qu'au cours des différentes réunions publique, l'un des collectifs ayant saisi la Préfète de l'Aveyron pour l'organisation d'une concertation préalable, puisse témoigner de son point de vue sur le projet. Globalement, les échanges se sont déroulés dans un climat serein, même si les tensions étaient palpables, comme lors d'un stand où les intervenants du Département se sont dis gênés par la présence d'opposants.

Le ressenti de certain.e.s participant.e.s d'un temps d'expression du public trop contraint lors des réunions publiques a été contrebalancé à la fois par de nombreuses contributions écrites, par les stands d'information qui offraient à chacun.e la possibilité d'échanger et de contribuer, et par le premier atelier nourri de nombreux échanges en sous-groupes sur les alternatives. Le second atelier quant à lui n'a pas pu se dérouler selon ce qui était envisagé, les participant.e.s ayant jugé prématuré d'échanger sur les caractéristiques d'un projet qu'ils remettaient en question. En effet, au moment de cet atelier (fin juin), les temps précédents de concertation avaient fait ressortir que le besoin n'était pas partagé (tant le diagnostic que les hypothèses fondant le projet), bien que des personnes aient fait valoir dans leurs contributions le besoin d'apporter des solutions aux problèmes de circulation et de sécurité. De fortes oppositions au projet se sont ainsi exprimées, soutenues à la fois par un argumentaire nourri, tant sur le diagnostic des besoins (plusieurs participant.e.s questionnant l'analyse de la situation par le Maître d'ouvrage), que sur l'utilité et les gains du projet (beaucoup remettant en question les hypothèses avancées pour justifier du projet).

Sur ce point, il est à noter que les éléments d'analyse (les données sur le trafic notamment) ont été souvent jugés insuffisants pour démontrer l'utilité du projet, et au contraire, nombre de participant.e.s ont fait valoir que certains éléments importants à considérer n'avaient pas été suffisamment pris en compte, notamment l'interaction avec les difficultés de circulation sur la RN88 ou bien encore les problématiques de report sur certains axes secondaires déjà soumis à une circulation importante et leurs conséquences (problème de sécurité notamment). Le besoin d'une approche plus globale des problématiques de circulation dans ce secteur de l'agglomération ruthénoise et ses périphéries est ainsi ressorti.

La nécessité d'une vision d'ensemble, intégrant l'urbanisme et le développement économique de ce territoire a également été mis en avant par le public. Des questionnements sont apparus également sur les arbitrages financiers, des participant.e.s estimant que d'autres priorités prévalaient sur la mise en œuvre du projet, dont le coût a été mis en regard des gains découlant du projet, jugés souvent limités, et de ses impacts considérés souvent comme trop importants.

Si pour certain.e.s, le projet est de nature à apporter des solutions aux difficultés aujourd'hui constatées en matière de circulation et de sécurité, en permettant également d'apaiser les bourgs aujourd'hui traversés et les hameaux subissant les reports de trafic, pour les autres il est de nature à les aggraver et représente en outre une source de nuisances. En particulier, une inquiétude forte exprimée par le public concerne le risque d'aggravation des problèmes actuels, que ce soit l'engorgement du rond-point du Lachet, le report sur des axes secondaires ou encore les problématiques de sécurité routière associées.

Les impacts du projet sur le cadre de vie ont aussi été soulignés, beaucoup mettant en évidence l'importance de préserver le charme, l'authenticité et la tranquillité du secteur, d'autres faisant valoir, sans pour autant les minimiser, les possibilités de réduction de ces impacts (réduction des nuisances sonores par exemple). De même, les impacts sur le patrimoine naturel, les ressources naturelles et le patrimoine bâti sont ressortis comme des sujets de préoccupation ; la richesse du territoire et son caractère préservé étant soulignés comme une richesse pour le territoire. Les conséquences pour l'agriculture ont été également une source de préoccupation importante, cette activité, au cœur du paysage rural, étant déjà soumise à des pressions foncières et économiques fortes sur le territoire.

Sur le sujet des impacts du projet, plusieurs contributrices ou contributeurs ont regretté un manque d'éclairage par des éléments techniques, ceux-ci ayant été demandé à plusieurs reprise au cours de la concertation. Certain.e.s ont ainsi regretté un manque d'éléments pour mieux appréhender certains enjeux. Les documents demandés par un collectif n'ont ainsi été transmis que tardivement dans le déroulé de la concertation suite au recours de celui-ci auprès de la CADA et du Tribunal administratif.

Ainsi, sur la base de ces remises en question et préoccupations, s'il ne faut pas oublier les contributions écrites soutenant la pertinence de la solution proposée par le maître d'ouvrage, beaucoup de participant.e.s ont fait valoir l'importance de définir une autre stratégie et considérer des solutions alternatives, dont la non-réalisation du projet associée au déploiement d'autres modalités de déplacement. Lors d'un atelier dédié, des participant.e.s ont fait valoir par ailleurs la pertinence de la variante de tracé au Sud, certains suggérant

une réflexion pour en réduire la longueur, argumentant par l'absence de problématique de déplacement à Flavin. D'autres propositions ont également été formulées comme l'amélioration des axes existants plutôt que la création de cette nouvelle liaison. Soulignons aussi les nombreuses interventions ou contributions en faveur du développement de mobilités alternatives à la voiture (transport en commun, covoiturage, mobilités douces).

Compte tenu de l'historique du projet, de la délibération du Département sur l'une des variantes notamment, plusieurs participant.e.s ont questionné la sincérité de la concertation. Ces interrogations ont pu être renforcées par le sentiment que certain.e.s ont eu d'un manque de prise en compte des propositions formulées par le public, qui était le signe, de leurs points de vue, d'une décision déjà arbitrée quant aux suites à donner au projet. Le Président du Département a répondu à cela en indiquant que la décision sur le projet restait à prendre et qu'une réponse serait apportée aux demandes et préoccupations du public.

Il faut noter par ailleurs que des collectifs et associations regroupant des personnes opposées au projet ont organisé des évènements au cours de la concertation préalable. Le garant a indiqué aux référents de ces collectifs qu'il était important que le cadre de la concertation préalable reste lisible malgré ces manifestations.

Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse
1/ Si la perspective est de redéfinir une stratégie, ou dans l'hypothèse de la poursuite du projet, étoffer et étayer le diagnostic des besoins, notamment : - *Compléter et/ou actualiser les données de trafic (affiner les composantes du trafic, caractériser la situation à l'Ouest, mieux caractériser la situation au niveau du Lachet et ses répercussions sur la traversée du Monastère),* - *Caractériser les besoins de déplacement.*
2/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, compléter le diagnostic : - *Donner à voir des éléments d'état des lieux de la situation actuelle et les enjeux du projet sur la thématique de l'accidentologie ;* - *Prévoir une évaluation sur les nuisances sonores pour tous les riverains ;* - *Approfondir les enjeux environnementaux et les solutions envisageables pour éviter, réduire ou compenser les impacts ;* - *Communiquer le résultat des prospections foncières.*
3/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, approfondir les caractéristiques du projet : - *Préciser l'aménagement de l'échangeur du Lachet et l'organisation des accès au Monastère*

- *Détailler les caractéristiques de l'infrastructure*
- *Approfondir l'organisation des circulations avec lesquelles interfère le projet*

4/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, répondre aux demandes formulées au cours de la concertation sur la cohérence et l'insertion globale de l'aménagement

- *Approfondir en quoi le projet s'inscrit dans une démarche de développement des mobilités douces et du covoiturage*
- *Communiquer une approche globale du coût du projet*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1/ Dans tous les cas de figure (l'abandon ou la poursuite d'un projet), restituer une synthèse des résultats de la concertation et expliciter les choix et arbitrages finaux du Maître d'ouvrage dans le cadre d'une réunion publique spécifique.

2/ Si la perspective est de redéfinir une stratégie, poursuivre le dialogue avec le territoire (élus, habitants, acteurs économiques) pour :

- *Approfondir et préciser le diagnostic des circulations et mobilités*
- *Approfondir et comparer les variantes possibles*
- *Travailler les conditions d'acceptabilité d'un projet.*

3/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, poursuivre la démarche d'information et de participation du public dans le cadre d'une concertation continue sous l'égide d'un garant.

- *Clarifier les marges de manœuvre et de discussion*
- *Donner à voir au fur et à mesure, l'avancement de la réflexion sur le projet, la prise en compte des impacts du projet et des propositions discutées*

4/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet approfondir avec les publics concernés certaines problématiques spécifiques :

- *Avec les agriculteurs, mettre en place un groupe de travail spécifique pour préciser les solutions à mettre en œuvre pour garantir les bonnes conditions d'exercice de l'activité agricole et préciser les principes de compensation*
- *Avec les riverains du projet, mener une démarche d'écoute des besoins et travailler collectivement les solutions sur les différents secteurs concernés*
- *Avec les commerçants et les élus des communes, lancer une réflexion sur la question de l'attractivité et de l'accessibilité des commerces*
- *Avec les communes concernées par le tracé, mettre en place des groupes de travail spécifiques associant les élus pour approfondir certaines problématiques liées à l'infrastructure (perspective d'aménagement et de développement du territoire, gestion des problématiques de report sur les axes secondaires, insertion du projet,…)*

… Et organiser la restitution de ces réflexions auprès des habitants

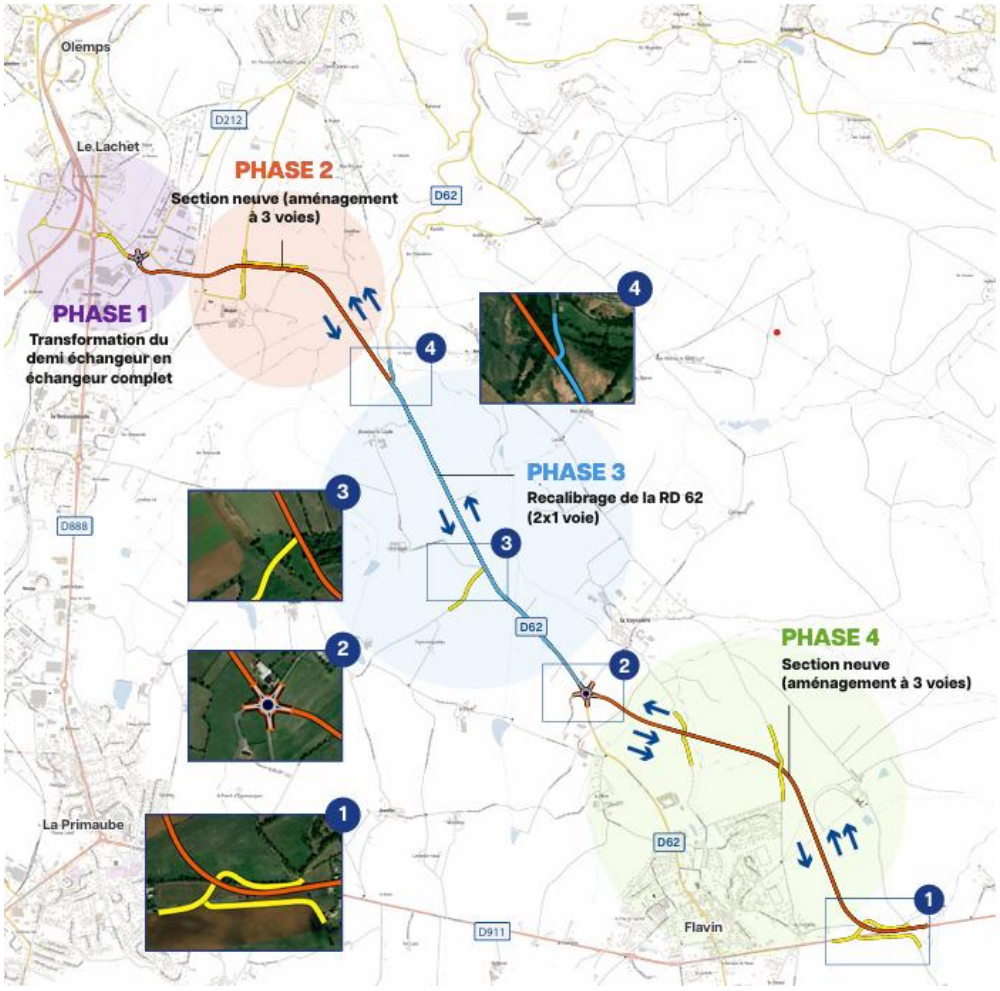
Introduction

Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Le projet de création d'une nouvelle liaison routière entre la RD911 (à Flavin) et la RN88 (au giratoire du Lachet sur la commune d'Olemps, est porté par le Département de l'Aveyron, présidé par Arnaud Viala.

- **Carte du projet ou plan de situation :**



Source : dossier de concertation

- **Objectifs du projet selon leur porteur de projet**

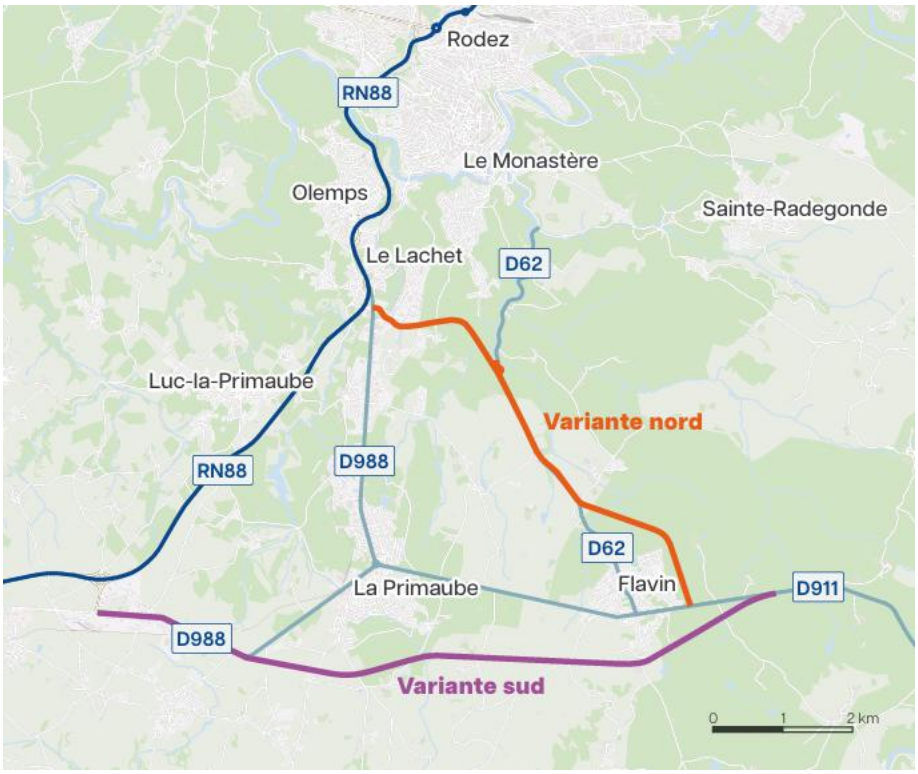
Pour le Département de l'Aveyron, le projet de liaison routière entre Flavin et Le Lachet poursuit plusieurs objectifs prioritaires :

- désenclaver le territoire,
- sécuriser les infrastructures,
- améliorer le confort des usagers,

- renforcer l'attractivité économique, résidentielle et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais,
- pérenniser le patrimoine routier.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Deux familles de tracés ont été étudiées, puis comparées : l'une passe au sud de La Primaube, l'autre au Nord Est. L'analyse comparative des deux tracés a conduit les élus du Département à valider l'intérêt de l'aménagement en retenant la variante « Nord-Est » pour en poursuivre l'étude.



Source : dossier de concertation

Le projet soumis à la concertation correspond à la variante Nord-Est. Il consiste à la réalisation d'une liaison routière entre la RD911 à l'entrée Est de Flavin, et giratoire du Lachet sur la commune d'Olemps. Depuis l'échangeur du Lachet, à aménager en échangeur complet, il rejoint la RD 62 sur une longueur de 2300 m de tracé neuf aménagé en 3 voies. Le tracé suit ensuite le tracé actuel de la RD 62 sur une longueur de 2200 m. Il contourne ensuite le bourg de Flavin entre le carrefour de la Vayssière et la RD 911, sur une longueur de 2550 m de tracé neuf aménagé en 3 voies.

Un autre tracé a été étudié, il correspond à la variante Sud. Depuis l'échangeur des Molinières à l'Ouest, il emprunte le tracé de la RD 888 entre les Molinières et la tournée de Pinson, sur une longueur de 1 900 m, puis se poursuit avec un tracé neuf d'une longueur de 8 300 m passant au sud de la Primaube et de Flavin.

- **Coût**

Le coût total de l'aménagement est estimé à 20 Millions d'Euros, intégralement financé par le Département de l'Aveyron.

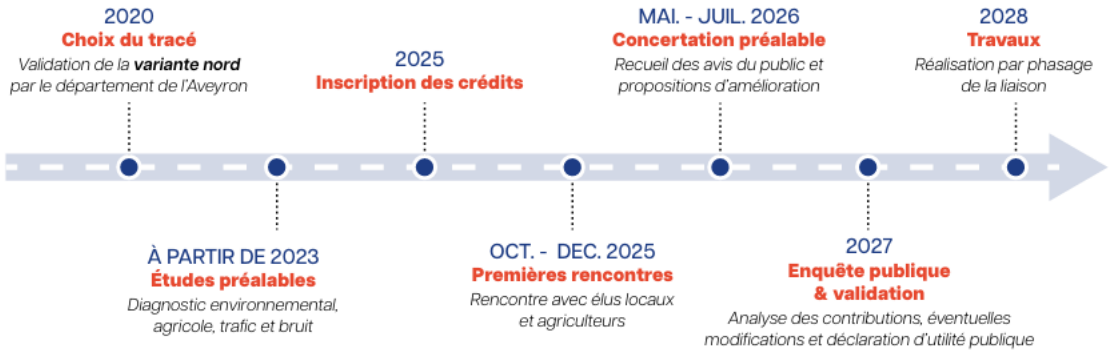
- **Contexte du projet**

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, les travaux débuteront à l'issue du processus technique et réglementaire décrit précédemment. Il ne s'agira pas d'un chantier exécuté « d'un seul tenant » : il est en effet prévu que le projet se réalise en plusieurs phases, qui apporteront des améliorations successives jusqu'à la mise en service complète. Compte tenu des multiples études restant à réaliser, ainsi que des nouveaux enseignements qu'apportera la présente concertation, le projet se trouve à un stade encore trop précoce pour connaître la durée précise du chantier. Si le projet se poursuit, le Département a pour objectif de réaliser l'ensemble des travaux en 5 à 6 ans (toutes phases confondues).

- **Calendrier du projet**

À l'issue de la concertation préalable, le Département indiquera s'il entend ou non poursuivre le projet (dans un délai de 2 mois après la transmission du bilan du garant).

Sile projet est poursuivi, plusieurs étapes règlementaires seront à respecter. Le calendrier envisagé dans l'hypothèse de la mise en œuvre du projet prévoit dès 2027 une phase d'enquête publique, pour un engagement des travaux par phasage dès 2028.



Source : dossier de concertation

- ***Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.***

La suite à donner à la concertation préalable, donc la décision de poursuivre ou pas le projet, relève du Conseil départemental.

Rappelons que le 18 décembre 2020, par délibération de la commission permanente, celui-ci avait validé la pertinence de la variante Nord-Est du projet et autorisé les services départementaux à poursuivre les études suivantes d'avant-projet, l'élaboration du Dossier d'Autorisation Environnementale et la prospection foncière. La concertation préalable implique une nouvelle décision qui peut amener à reconsidérer l'opportunité du projet, ses alternatives et donc possiblement à revoir le calendrier initial.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Compte tenu de l'antériorité du projet, de la décision du Département le 18 décembre 2020 qui avait conduit à la poursuite des études sur la variante Nord-Est, seule celle-ci a fait l'objet d'une présentation détaillée ; l'alternative au Sud étant toutefois présentée dans son principe dans le dossier de concertation.

Plus largement, il est apparu qu'une réflexion plus globale intégrant l'aménagement de la rocade de Rodez et la perspective donnée aux axes RD911 et RN88 dans la prise en charge des trafics locaux et de transits

était nécessaire. Ce sujet, abordé au cours de la concertation du fait notamment des nombreuses interpellations du public, n'a pas été pour autant approfondi davantage par le maître d'ouvrage durant celle-ci.

- **Décision d'organiser une concertation**

La sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public par le département de l'Aveyron fait suite à l'injonction par arrêté du 15 octobre 2025 de la préfète de l'Aveyron de saisir la CNDP pour la désignation d'un.e garant.e de la concertation préalable en application de l'article L. 121-16-1 du code de l'environnement.

Par décision lors de la séance plénière du 5 novembre 2025, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable en application du III de l'article L. 121-17, des articles L. 121-17-1, L. 121-18 et L. 121-19 du code de l'environnement, et a désigné Monsieur Jean-Luc Campagne comme garant de la concertation, considérant par ailleurs qu'aux termes de l'arrêté du 15 octobre 2025, l'échelle territoriale de la concertation préalable est précisée ; elle concerne les communes de Luc-la-Primaube, Olemps, Le Monastère, Flavin et Sainte-Radegonde.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet.

Dans une première phase de son travail, le/la garant.e réalise une étude de contexte, ce qui le conduit à contacter différents acteurs sur le territoire afin d'identifier les principaux points de préoccupation, donc les différents sujets à prendre en compte dans le cadre de la concertation. Il rédige également des prescriptions à l'attention du maître d'ouvrage pour la mise en œuvre et le calendrier de la concertation. Dans le cadre de cette concertation, conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. Néanmoins les prescriptions du garant et leur

prise en compte doivent être rendues publiques. A l'issue de la concertation le garant rédige un bilan qui met l'accent sur la manière dont le maître d'ouvrage a pris en compte – ou non – ses prescriptions.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à la mobilisation des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et travailler avec le Maître d'ouvrage pour qu'il mette tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue du public, y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés.

Par ailleurs, un point d'attention concernait la nécessité d'adapter le calendrier de la concertation préalable en prenant en compte les contraintes liées à la période préélectorale et les précautions à prendre dans les semaines précédant les élections municipales de mars 2026.

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

- **Les personnes rencontrées dans le cadre de l'étude de contexte**

Dans le cadre de son étude de contexte le garant a rencontré :

- les 6 maires et adjoints des communes concernés (rencontres auxquelles il faut ajouter, suite aux élections municipales, des échanges avec les nouvelles équipes municipales ou nouveau.elle maires ou élu.e.s référents dans 3 communes),
- 4 agriculteurs du territoire,
- 1 entreprise locale de transport,
- 4 riverains et habitants des communes concernées,
- 3 représentants du collectif CPTAR.

S'ajoutent également à ces rencontres les échanges avec les représentants du maître d'ouvrage (Président du Conseil Départemental, membres des équipes techniques et concertation du Département) et les échanges avec 2 cabinets mandatés par le Département pour les investigations techniques ainsi qu'avec le cabinet en charge de la conception et de l'animation du dispositif de concertation.

- **Les principales conclusions de l'étude de contexte**

L'analyse du contexte en amont de la concertation préalable a fait ressortir des points de vue contrastés vis-à-vis de projet : à la fois des attentes mais aussi de nombreuses préoccupations. Il est apparu dès lors essentiel de favoriser l'ouverture de la concertation et les conditions du dialogue.

De nombreux besoins ont été identifiés quant à la définition du dispositif de concertation préalable :

- l'importance de mobiliser et d'impliquer le public concerné, en faisant en sorte notamment que la concertation soit attractive (besoin d'une concertation ouverte) ;
- une attente forte d'obtenir une information claire, transparente, complète :
    - à la fois sur le projet, des demandes d'information ayant alors été transmises par certains acteurs au Département, sans qu'une suite ait été donnée,
    - et sur la lisibilité du processus de concertation (déroulement et place dans la décision) ;
- une attente forte de pouvoir questionner l'opportunité du projet, d'où le besoin de créer les conditions d'un dialogue sincère sur cet aspect et sur les alternatives ;
- le besoin d'une prise de recul sur la question des mobilités avec le souhait :
    - d'une analyse à une échelle plus large, pour intégrer une vue d'ensemble des problématiques de circulation au Sud de l'agglomération ruthénoise et mettre en perspective la vision du Département,
    - d'une analyse d'options alternatives ;
- le besoin d'une approche concrète des impacts du projet pour bien prendre en compte les problématiques spécifiques pour les riverains et les agriculteurs du territoire (importance d'un échange de proximité) ;
- la demande d'une démarche par étape avec :
    - une communication large,
    - des éléments d'information suffisants pour bien comprendre les caractéristiques et impacts du projet,
    - une démarche participative permettant de faire valoir d'autres points de vue, de pouvoir argumenter et d'émettre des propositions,
    - la restitution et l'explicitation de la décision.

- … Et donc des attentes sur l'articulation de la concertation avec la décision avec :
    - le besoin de comprendre en quoi elle a été prise en compte par le maître d'ouvrage,
    - le besoin de lisibilité et de cohérence avec le positionnement des communes.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Rappelons que le **périmètre de la concertation** a été défini par l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2025 (communes d'Olemps, Luc-la-Primaube, Flavin et Sainte-Radegonde),

A l'issue de l'étude de contexte, les prescriptions transmises au maître d'ouvrage insistaient sur les points suivants :

Concernant l'information :

- En amont de la concertation, **soigner l'information pour toucher et mobiliser**.
- **Veiller à la complétude et à l'accessibilité des éléments d'information** : transparence sur les résultats des études notamment.

Concernant le cadre :

- **Mettre en avant et expliciter le cadre de la concertation préalable** (elle intervient à une phase amont du projet où l'opportunité du projet peut encore être débattue et des alternatives peuvent être envisagées et/ou proposées)
- **A travers la concertation préalable, reconstruire une perspective collective**, donc :
    - ouvrir tant que ce peut la question de l'opportunité et des alternatives, ce qui suppose de prendre du recul par une vision plus large ;
    - pour autant, permettre un dialogue sur l'insertion du projet : son adaptation aux réalités et contraintes du territoire ;
    - aborder l'information et l'échange sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.
- **Et cibler également certains sujets d'attention :**
    - la vision globale des mobilités dont les alternatives étudiées ou proposées par d'autres,
    - le lien avec une vision de l'aménagement du territoire,
    - une projection dans la valorisation et les usages du territoire,
    - la préservation du cadre de vie et de l'environnement,
    - le devenir de l'agriculture et des exploitations agricoles,
- **Déployer un dispositif de concertation lisible**, par étape

Concernant le dispositif :

- **Envisager un dispositif cranté** qui permette successivement :
    - d'informer pour toucher et mobiliser et pour transmettre à chacun.e les éléments nécessaire à la bonne compréhension du projet ;
    - de requestionner le besoin… et de se poser la question des alternative possibles ;
    - de travailler l'insertion du projet dans une démarche de co-construction en intégrant notamment les problématiques et préoccupations liées aux riverains.
- **Veiller à la traçabilité de la concertation et rendre visible sa progression**
- **Prendre en compte la diversité des sujets à traiter et des publics concernés** et donc organiser des cercles d'échanges et modalités complémentaires et plus précisément :
    - aborder l'opportunité du projet et ses alternatives avec le cercle large de la population,

- organiser des cercles d'échanges sur des problématiques spécifiques d'insertion du projet,
- offrir un cadre spécifique aux riverains permettant d'aborder des problématiques spécifiques et de clarifier les principes de la démarche Eviter Réduire Compenser,
- avoir une approche concrète de certaines propositions ou problématiques à travers des approches terrain,
- aller à la rencontre du public,
- informer et consulter certains acteurs concernés via des relais.

Concernant le déploiement du dispositif de concertation et son articulation à la décision :

- Sur le temps de la concertation **déployer un dispositif progressif** (d'où l'importance d'une concertation suffisamment longue (entre 2 mois et les 3 mois règlementaire)
- **Mettre l'accent pour l'essentiel sur les questions d'opportunité et d'alternatives,** avec aussi une seconde phase dans le processus (plus courte) pour **traiter de l'insertion du projet**
- … Avec une perspective de prolongement des échanges **pour continuer d'avancer sur la co-construction du projet** si la décision est prise de le poursuivre (pour intégrer au mieux les besoins des agriculteurs, riverains et habitants).
- **Prévoir un temps ou une information spécifique permettant de clôturer**, de faire un premier retour sur les apports de la concertation et de donner les grandes orientations sur la suite de l'information et de la participation du public dans l'hypothèse d'une poursuite du projet.
- **Clarifier le processus de décision** dès le démarrage de la concertation préalable, celle-ci se situant en amont de la décision de poursuivre ou pas le projet.

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Le dispositif de concertation a été construit sur la base de points d'échange réguliers entre le garant, le maître d'ouvrage et le cabinet l'accompagnant dans la préparation et l'animation de la concertation. Il faut rappeler ici que le cadre règlementaire de cette concertation laissait toute latitude de décision au maître d'ouvrage sur les modalités de concertation.

Pour autant, les recommandations formulées par le garant sur la conception du dispositif ont été entendues et prises en compte pour l'essentiel. L'organisation d'un temps d'échange sur le terrain n'a pas toutefois été jugé opportun par le Département. Le dispositif de concertation s'est par ailleurs étoffé avec l'ajout d'une réunion publique à Olemps et la tenue de permanences dans chaque commune du périmètre de concertation.

Le dispositif de concertation :

3 types d'affiches positionnées dans l'espace public (affiche lancement, affiche ateliers, affiche permanences), 9400 flyers diffusés pour informer de la suite de la concertation (atelier sur les caractéristiques du tracé, permanences dans les communes et réunions de clôture)

1 article de presse d'annonce, 2 annonces légales dans Centre Presse et Midi Libre, 5 publications Facebook, 5 publications Instagram, 2 publications sur Linkedin

1 kit de concertation déployé dans les communes du périmètre de concertation (dossier de concertation, flyers et affiches)

2000 exemplaires papier du dossier de concertation diffusés

3 réunions publiques initialement prévues (à Flavin, Luc-La-Primaube et au Monastère, une 4ème réunion ajoutée en cours de processus (à Olemps)
2 ateliers thématiques
2 stands mobiles et 5 permanences ajoutées en cours de processus (1 dans chaque commune du périmètre de concertation)
1 réunion publique de clôture (à Flavin)
1 page dédiée sur le site du Département de l'Aveyron (dossier de concertation et registre en ligne)

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Les moyens déployés pour le dispositif de concertation et la diffusion large du dossier de concertation montrent la volonté du maître d'ouvrage de communiquer sur le projet et d'informer un large public. L'information transmise au public dans le cadre de la concertation était identique à celle communiquée dans le dossier de concertation, ces éléments d'information ayant fait l'objet d'explicitations complémentaires au cours des différentes rencontres.

Les éléments du dossier, bien que balayant les différentes thématiques d'intérêt du public ont manqué d'approfondissement pour plusieurs participant.e.s. Le public était notamment demandeur d'information pour se faire une idée claire du diagnostic (sur les données de trafic, le problème de sécurité et l'accidentologie). Des participant.e.s ont ainsi jugé que les éléments d'information apportés étaient insuffisants et/ou partiels, ne permettant pas une vision suffisamment globale de la problématique de circulation. Certains participants déplorent également un manque de détails sur les caractéristiques du projet (décaissements et ouvrages nécessaires), sur ses impacts et les enjeux environnementaux qui en découlent.

Du point de vue du garant, compte tenu du stade d'avancement du projet (notamment éléments d'avant-projet, inventaires et état initial de l'environnement), un certain nombre de précisions auraient méritées d'être apportées sur la base des études disponibles. Cela d'autant plus que l'accès à certaines études avaient fait l'objet d'un recours par un collectif auprès de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA). Les informations demandées, notamment l'étude environnementale d'avril 2025, ont finalement été transmis au collectif le 29 juin 2026 après un recours de celui-ci auprès du Tribunal administratif. Toutefois, ces études n'ont pas été versées au site de la concertation et il n'y a pas eu de mise à disposition d'éléments complémentaires sur le site de la concertation ou lors des réunions d'échange.

En résumé, l'information sur le projet a été largement diffusée, à la fois grâce à un support papier, un support numérique et par le biais des différents temps d'échange. Si les éléments transmis étaient tout à fait intelligibles, il a toutefois manqué d'éclairage sur certains sujets (soit parce que le Département ne disposait pas des éléments nécessaires, mais aussi par manque de transmission de résultats d'études).

Ceci amenant le garant à formuler quelques réserves quant au respect plein et entier du droit à l'information.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La concertation sur le projet de liaison routière entre Flavin et le rond-point du Lachet s'est déroulée durant 2 mois et demi (du 30 avril au 15 juillet 2026), une durée qui a permis de déployer progressivement le dispositif de concertation. Cette durée relativement importante (le maximum règlementaire étant de 3 mois pour une concertation préalable) est du point de vue du garant une caractéristique positive du dispositif : cela permet à chacun de prendre le temps de s'informer, d'interagir avec le maître d'ouvrage, de se forger son propre avis et de contribuer.

Ainsi, le dispositif initial prévoyait :

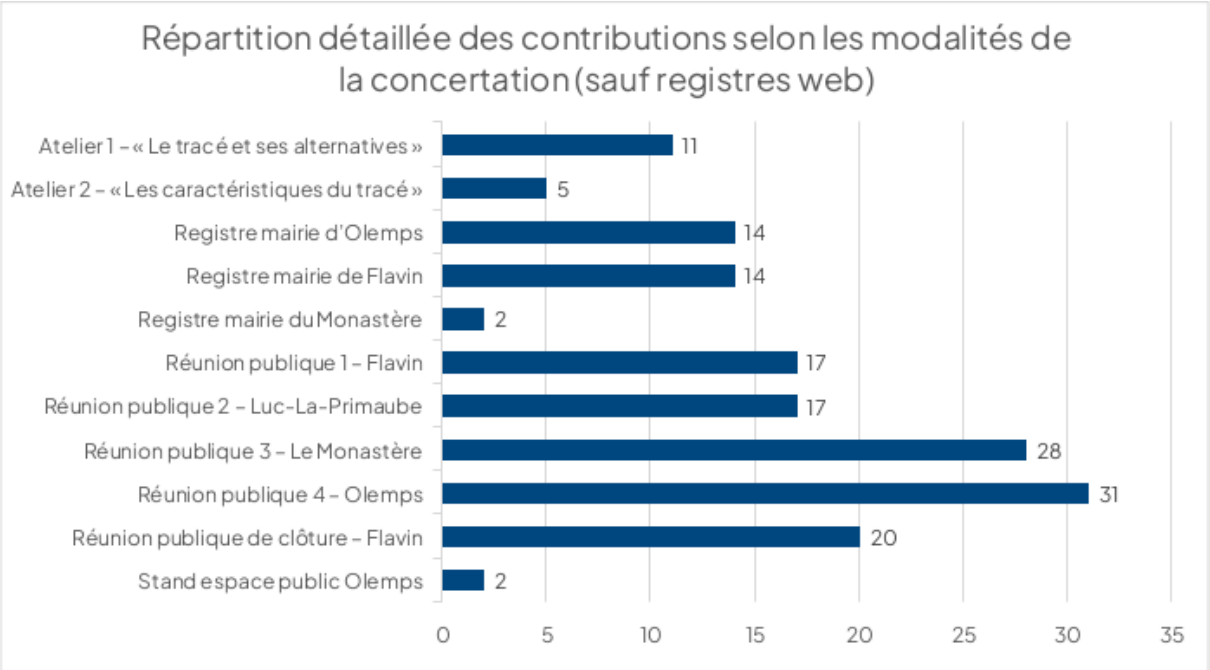
- Une première période d'apport d'information, d'écoute des préoccupation et besoins, traitant notamment les questions d'opportunité et d'alternatives au projet :
    - 3 réunions publiques (à Flavin, Luc-la-Primaube, Le Monastère et Olemps),
    - 2 stands mobiles d'information (à Olemps et à La Primaube) ;
- Une seconde période dédiée à la fois à l'approfondissement des alternatives et caractéristiques du projet avec 2 ateliers (organisés à Flavin) ;
- Une troisième période pour la fin de la concertation avec une réunion de clôture (organisée à Flavin).

Ce dispositif s'est étoffé en cours de route avec une réunion publique supplémentaire (à Olemps) et 5 permanences (une dans chaque commune), le maître d'ouvrage ayant entendu les remarques de certains participant.e.s qui regrettaient que l'une des communes très concernées n'accueille pas de réunion publique. Cette prise en compte de la demande du public par le maître d'ouvrage traduit une capacité d'adaptation de ce dernier.

Bien entendu, il faut ajouter à ces modalités participatives les possibilités de contribution offertes tout au long de la concertation à travers le registre en ligne, dans les mairies et les questionnaires à mis à disposition sur les stands mobiles et lors des permanences.

Globalement, les moyens déployés pour le dispositif de concertation montrent que l'exercice n'a pas été pris à la légère par le maître d'ouvrage. Le garant retient donc un dispositif conséquent compte tenu de l'envergure du projet.

Le tableau ci-après correspond à une analyse du maître d'ouvrage de l'origine des contributions selon les modalités proposées hors registre web et contributions transmises au garant.



Il faut noter également que les horaires des réunions ont tenu compte tant que possible des contraintes professionnelles (avec un public d'agriculteur.rice.s à prendre en considération) et que les différentes modalités participatives offraient un panel de possibilités quant aux périodes et moments de la journée.
Ce dispositif offrait donc une diversité de possibilités permettant à chacun.e de participer.
Remarque : Lors de discussions informelles en fin de réunion, le cas des personnes ne pouvant pas se déplacer et/ou ayant des difficultés à utiliser les moyens numériques a été évoqué par certain.e.s participant.e.s au sujet de membres de leurs familles ou de leurs connaissances qui souhaitaient contribuer mais ne le pouvait pas. L'équipe du Département a alors indiqué la possibilité pour ces personnes de transmettre leur contribution par l'intermédiaire d'autres personnes.

Il faut souligner aussi la diversité des moyens de communication mis en œuvre pour informer de la tenue de la concertation (affiches, flyers dans les boîtes aux lettre, presse locale), qui a permis du point de vue du garant une diffusion large et suffisante de l'information sur la concertation, dans la perspective d'une participation large.

La concertation a fortement mobilisé comme le montre les chiffres de la participation. En particulier, la participation aux réunions publiques a été particulièrement importante (1180 participations, des personnes ayant participé à plusieurs rencontres) et de nombreuses contributions écrites ont été transmises via les registres en ligne ou papier. Les stands mobiles ont permis par ailleurs de toucher un public qui ne s'est pas forcément déplacé aux réunions publiques, ainsi 105 personnes ont pu être informées et contribuer. Les permanences dans les mairies, organisées après une première période de concertation (après les réunions publiques et stands) ont visiblement peu mobilisé, malgré une communication de relance (diffusion de flyers dans les boîtes aux lettre) ; cela montre peut-être que le dispositif tel qu'il s'était déroulé jusque-là avait permis à la majeure partie de ceux et celles qui souhaitaient s'informer et participer de le faire.

Le nombre de contributions (en ligne ou papier), comme la participation aux différents évènements de concertation est aussi du point de vue du garant un indicateur de l'intérêt du public pour la concertation et son objet. Les argumentaires développés au cours des temps d'échange ou à l'écrit sont un autre indicateur de cet intérêt. Ce sont autant d'éléments utiles au maître d'ouvrage pour éclairer sa décision.

Concernant le format des réunions, compte-tenu d'une participation forte attendue (ce qui s'est vérifiée à chacune des rencontres publiques), le maître d'ouvrage a souhaité revoir avant la première réunion publique le format de celles-ci, avec l'abandon d'un principe de temps d'échange en sous-groupes. Ce dernier format écarté aurait permis à plus de personnes de s'exprimer directement – un format uniquement en plénière impliquant de fait un nombre d'intervention plus réduit – mais supposait aussi des contraintes fortes en matière d'organisation. Plusieurs participant.e.s ont ainsi fait remarquer que le temps dédié à l'expression des points de vue du public ou de ses questions était peu important comparativement aux temps de présentations et de réponses aux questions dont disposait le maître d'ouvrage. Toutefois, dans le temps de la concertation, des ateliers étaient organisés et prévoyaient des temps d'échange en sous-groupes ; cela a permis notamment l'approfondissement du sujet des alternatives et donc le croisement d'arguments.

A noter que le second atelier n'a pas pu se tenir dans le format initialement envisagé, les participants ayant décidé unanimement, de ne pas se prêter à un exercice qui de leur point de vue contribuait à valider l'hypothèse du projet puisqu'il s'agissait d'approfondir les caractéristiques du projet. Ayant été alerté sur ce point par les participant.e.s lors du premier atelier, le maître d'ouvrage avait accepté d'ouvrir ce second atelier aux caractéristiques ''d'un projet'' (''quelle qu'en soit l'hypothèse'' de tracé ou autre) mais cela n'a pas suffi pour convaincre de l'intérêt du maintien de l'atelier tel qu'envisagé.

Tout au long du processus de concertation, l'échange d'arguments n'a pas été simple, compte-tenu de visions assez contrastées sur le projet. Le maître d'ouvrage, notamment à travers les interventions du Président ou des équipes techniques du Département a tenu toutefois à répondre aux différents avis et questionnements émis lors des différentes rencontres. A plusieurs reprises, les participant.e.s ont exprimé leur regret de ne pas avoir d'informations suffisamment précises sur certains points et de ne pas voir les attentes et propositions du public suffisamment prises en compte et débattues au cours de ces temps d'échange. Ainsi, l'exercice de co-construction s'est avéré difficile : plusieurs personnes ont ainsi exprimé le sentiment d'un manque d'ouverture sur les options alternatives, craignant une décision déjà prise selon eux et craignant que l'exercice de concertation ne soit qu'un passage obligé.

Malgré les points de vue contrastés qui se sont exprimés tout au long de la concertation et le scepticisme de certain.e.s, pour le garant il ressort de ces temps d'échange un argumentaire conséquent, qui doit être utile à tous (la collectivité et les citoyens) pour appréhender les suites qui seront données à la concertation préalable. Et en cela, de son point de vue, le droit à la participation a été respecté.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

1363 participant.e.s sur l'ensemble des évènements, des personnes ayant participé à plusieurs évènements
1180 participant.e.s environ aux réunions publiques, des personnes ayant participé à plusieurs réunions publiques : 250 personnes environ à la réunion publique de Flavin, 250 environ à celle de Luc-la-Primaube, 180 environ à celle du Monastère, 260 environ à celle d'Olemps et 240 personnes environ à la réunion publique de clôture à Flavin
68 participant.e.s aux ateliers : 43 participants à l'atelier sur le tracé et ses alternatives, 25 participants à l'atelier sur les caractéristiques du tracé
Pour les stands mobiles : 60 participant.e.s au stand mis en place sur le parvis du Super U, 45 participant.e.s à celui mis en place le long de l'avenue de Rodez à La Primaube
8000 visites de la page web du projet, 6900 consultations du dossier de concertation en ligne
388 contributions sur le registre en ligne, 20 contributions physique (formats papiers ou en direct avec les équipes)

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Sur le cadre et l'organisation de la concertation préalable

L'origine de la concertation, l'historique et la communication sur le projet

Si d'une manière générale, la démarche de concertation préalable est saluée, certain.e.s participant.e.s se référant à l'historique du projet, soulignent qu' *« il a été engagé très tôt, sans un véritable débat public »*. Cette concertation intervient selon eux tardivement, avec un risque de débat biaisé, du fait d'une décision arbitrée de longue date.

D'autres regrettent que l'intention de ce projet, *« voté il y a plus de 5 ans »*, n'ait pas été communiquée au public plus tôt. Des habitants déplorent ainsi ne pas avoir été informés plus tôt de ce projet, certains indiquant par ailleurs que cette intention existait avant leur démarche d'achat et de construction. Il est également souligné que lorsque le Département a confirmé son choix en 2022 de la solution qui est proposée par le projet actuel, *« l'assemblée départementale aurait dû être informée qu'une procédure de déclaration d'intention, avec procédure de concertation dans sa suite, était obligatoire pour les projets de plus de 5 millions d'euros soumis à évaluation environnementale »* ; or, il est observé que les études préalables de ce dossier avaient été menées depuis 2020-2021 sans prendre en compte cette procédure. Compte tenu de la règlementation et de la *« "sensibilité" du projet »*, il est ainsi mis en avant que cela peut générer le sentiment d'une décision déjà prise.

L'information transmise dans le dossier de concertation et pendant la concertation

Selon plusieurs avis, le dossier de concertation manque de précisions sur le **diagnostic**.

Les données sur le trafic sont ainsi jugées incomplètes, en particulier sur les aspects suivants :

- La distinction du trafic de transit Millau – Albi, *« pourtant mis en avant dans l'argumentaire »* du maître d'ouvrage. Des participant.e.s s'interrogent notamment sur la réalité de ce trafic de transit : *« pratiquant souvent le trajet Olemps-Millau-La Cavalerie, nous n'avons jamais été frappés par un trafic intensif de véhicules lourds sur cet axe »* ;
- La modélisation des trafics attendus dans l'hypothèse du projet depuis l'axe Ouest ;
- La caractérisation des mouvements pendulaires entre la périphérie de Rodez-Sud et Rodez-centre ;
- L'absence ou l'incomplétude de comptages sur certains axes secondaires importants vis-à-vis de la problématique de traversée du Monastère (D212, D212E, D84, D62).

Il est également regretté qu'il n'ait pas été fait mention des **méthodes** mises en œuvre pour parvenir à l'évaluation des niveaux de trafic en situation actuelle et projetée. Il est également souligné que les chiffres présentés n'intègrent pas non plus des évolutions sociétales, compte tenu des crises actuellement traversées (crise pétrolière, etc.).

Des personnes regrettent aussi un manque d'éléments sur la **description de la situation actuelle** concernant les circulations et déplacements, notamment :

- La description des transports collectifs existants, du covoiturage en place, de leurs utilisations, et des projets envisageables, voire envisagés, pour plus de multimodalité ;
- L'approche des besoins de déplacements, et notamment ceux des heures de pointe, car *« seuls sont indiqués les trafics moyens journaliers »*.

Sur le plan des **aspects techniques sur du projet**, des contributeurs.rice.s soulignent qu'à son stade d'avancement, d'autres éléments devraient être disponibles (par exemple sur les ouvrages d'art nécessaires, les tranchées à réaliser, etc.). Ainsi, pour certain.e.s, *« l'absence de sources »* et le manque de communication d'études finalisées rendent difficile l'appréhension complète du projet et *« biaise la finalité de la concertation pour un projet important »*. La présentation de l'aménagement de l'échangeur du Lachet est notamment jugée partielle, des contributions faisant valoir qu'en l'état, cela n'apportera *« aucune valeur ajoutée à la saturation du flux de circulation, si ce n'est déplacer le problème ».*

Un manque de précisions sur les **enjeux et impacts environnementaux** est aussi déploré. La non communication d'éléments plus détaillés sur cette thématique au cours de la concertation, est jugée préjudiciable car *« l'accès direct aux documents constitue une condition indispensable à l'existence d'un débat éclairé et contradictoire »* ; ce qui interroge : quelles garanties existent quant à l'objectivité de la synthèse présentée *« et à l'absence de sélection ou de présentation des éléments les plus favorables au projet au détriment des autres constats établis par les études ? »*. Concernant les **enjeux agricoles**, des personnes souhaitent aussi obtenir plus de précisions sur les opérations de prospection foncière réalisées.

Plusieurs contributions mettent l'accent sur le **manque d'éclairage et d'approfondissement sur d'autres options**, notamment sur l'alternative de tracé par le Sud (comme pour *« l'interception du trafic de la RD902 »*) et pour les mesures d'accompagnement du projet, tel que le covoiturage. Pour certains, la délibération du Conseil départemental le 18 décembre 2020 en faveur de l'alternative au Nord, constitue une limite à l'étude d'alternatives, *« bloquant de fait toutes propositions de reprise des études ou de réflexions comparatives argumentés dans l'esprit d'une recherche d'un tracé acceptable par la majorité des citoyens »*.

Un représentant du collectif CPTAR a rappelé par ailleurs qu'en 2024, son association a sollicité des documents auprès du Conseil départemental, sans réponse et que la CADA, saisie en conséquence, a rendu le 2 septembre un avis favorable à cette demande. Cette communication ayant tardée, des contributions font valoir qu' *« une telle situation interroge sur le respect effectif des obligations de transparence qui s'imposent à l'administration et sur les conditions dans lesquelles le débat public peut être conduit de manière loyale et équilibrée ».*
Remarque : Les demandeurs ont reçu le 29 juin 2026 les documents demandés après un recours auprès du Tribunal administratif.

Certain.e.s déplorent également qu'au cours de la concertation ait été indiqué à plusieurs reprises que l'ensemble des études environnementales ne serait finalement rendu publiques qu'au stade de l'enquête publique ; d'où leur incompréhension, s'agissant de *« documents essentiels pour apprécier les conséquences réelles du projet sur les habitants, leur cadre de vie et l'environnement »* qu'ils ne sont accessibles *« qu'au cours de la dernière phase de son élaboration, lorsque les principales orientations auront déjà été arrêtées et que les marges d'évolution du projet seront nécessairement réduites »*.

<u>La sincérité et le timing de la concertation</u>

Durant le processus, plusieurs personnes ont déploré le manque d'ouverture de la concertation (au sens de marges de manœuvre et d'alternatives au projet limitées), considérant que la décision du maître d'ouvrage était déjà prise, des participant.e.s se questionnant : *« la concertation peut-elle réellement aboutir à une remise en question, voire à une annulation du projet si les habitants s'y opposent majoritairement ? »*. Des contributions expriment ainsi le sentiment que le Département et ses élus veulent imposer ce projet, *« coûte que coûte »* et s'interrogent : *« Sommes-nous vraiment entendus et cela vaut-il le coup de se battre ? ».*

Il a été exprimé également la crainte que le choix de la variante Nord ait été fait a priori, pour que la concertation ne porte *« que sur des détails »* et pas sur des scénarios d'aménagement : *« pourquoi ne pas avoir donné aux citoyens les moyens d'un choix éclairé en leur proposant les solutions également et sérieusement étudiées ? »*. Dans le même sens, il a été regretté que la concertation intervienne à un moment où le projet semble déjà très avancé, ce qui crée le sentiment que les marges de choix sont limitées et que *« pour un projet aussi structurant, un véritable débat en amont aurait été indispensable »*.

Certain.e.s déplorent ainsi le manque de prise en considération au cours de la concertation des inquiétudes, des objections formulées ou des arguments contradictoires avancés par les participants. Selon elles / eux, cela nourrit le sentiment que la concertation n'avait pas pour finalité de construire collectivement une réflexion sur l'opportunité du projet, mais davantage de légitimer a posteriori une décision déjà prise. Du même point de vue, l'absence de diffusions d'informations demandées laisse à penser *« que la concertation ne constitue pas un véritable moment de construction collective ou de remise en question du projet, mais une étape procédurale supplémentaire dans un processus dont l'issue serait déjà déterminée »*.

D'autres ont fait part de leurs attentes de voir cette concertation *« prise en considération de manière réelle »* et les avis exprimés *« entendus »* pour la suite du projet.

<u>Le dispositif de concertation en lui-même</u>

Plusieurs participants ont mis en avant l'importance des réunions publiques. Au cours des deux premières rencontres, il a cependant été regretté l'absence de réunions publiques sur la commune de Sainte-Radegonde et d'Olemps. Il est à noter que suite à cela, le maître d'ouvrage a fait suite à cette demande formulée en réunion publique et à complété le dispositif participatif par la mise en place d'une réunion publique à Olemps et de permanences dans l'ensemble des communes dont les deux communes concernées.

<u>Le format et le contenu des réunions</u>

Des participants ont regretté que le format très encadré des réunions, *« dont la partie réservée au débat était réduite »* n'ait pas permis de poser plus de questions, ce qui a pu générer un sentiment de frustration. Le temps de parole accordé au maître d'ouvrage pour les présentations et les réponses aux questions a ainsi été considéré pour certain.e.s comme *« conséquent »* par rapport à l'expression des points de vue et/ou question des participants. Aussi, des contributions ont exprimé un regret de voir dans les réunions publiques *« des positions très arrêtées »*, et la crainte d'un manque d'éclairage technique pour faire émerger des scénarios alternatifs d'aménagement, un aspect jugé particulièrement important pour éclairer le maître d'ouvrage dans sa décision.

De ce point de vue, dans ces conditions, aucun véritable débat contradictoire n'a pu s'instaurer et *« les interrogations les plus précises et les plus structurantes pour l'appréciation de l'opportunité même du projet sont demeurées sans réponse »*. Des participant.e.s ont aussi fait part de leur incompréhension du manque de considération du maître d'ouvrage pour les propositions alternatives apportées par le public. Par ailleurs, il a aussi été regretté qu'au cours des réunions publiques la solution du tracé Sud n'a fait l'objet d'aucune présentation détaillée ni véritable échange avec la salle, plusieurs faisant valoir que l'absence d'explications ou de comparaison avec l'autre option a donné le sentiment que la solution était déjà largement arrêtée.

Pour d'autres, il a parfois manqué d'écoute et de respect mutuel entre le public et le maître d'ouvrage ; il est a aussi été regretté que le contenu d'un questionnaire renseigné par un élu ait été évoqué au détriment du respect de ladémarche individuelle dont il relève, considérant que *« cela est de nature à dissuader la libre expression des participants et à instaurer un climat de défiance, voire de crainte »*.

Des personnes ont également fait remonter le manque de réponse à des demandes de clarification technique formulées au cours de la concertation, notamment sur les données de trafic ; or, de ce point

de vue, *« la complexité technique d'un sujet ne saurait justifier l'absence d'explications accessibles, ni dispenser le Maître d'ouvrage de son obligation de transparence »*.

Les modalités de contribution

Une association a signalé des difficultés rencontrées par des participant.e.s pour déposer leur contribution sur l'espace en ligne mis à disposition par le Département, craignant que ces problèmes techniques ne découragent certaines personnes à participer à la concertation et exprimer leur avis dans les délais impartis. Ont été signalés début juin l'impossibilité pour certain.e.s d'envoyer le formulaire et un dysfonctionnement du CAPTCHA (un nombre particulièrement important d'images à valider *« parfois une vingtaine »* avant de pouvoir soumettre leur formulaire). Le problème a été signalé au maître d'ouvrage qui a procédé rapidement aux vérifications du registre en ligne.

Des personnes regrettent par ailleurs que le registre de contribution en ligne ne permette pas de consulter les contributions déposées par les autres participants, « afin de favoriser le débat public, l'intelligence collective et la transparence de la concertation ».

Sur l'opportunité du projet

Le diagnostic : des regards contrastés

Tout au long de la concertation de nombreuses oppositions au projet se sont manifestées, avec une argumentation importante questionnant l'utilité et les gains attendus du projet. Si certain.e.s font ressortir l'intérêt du projet face à l'augmentation régulière du trafic sur des RN88, RD888, RD911 et RD62 et à leur saturation sur un réseau souvent inadapté à un tel trafic, d'autres au contraire se questionnent sur son utilité, faisant valoir un projet *« disproportionné au regard des bénéfices attendus »*, *« qui ne démontre ni sa nécessité, ni sa proportionnalité, ni son efficacité »*.

Pour les soutiens du projet, il y a urgence à réorganiser les axes concernés pour fluidifier le trafic et faciliter les communications entre les différentes communes et les principales zones industrielles, artisanales et commerciales. C'est un enjeu de sécurité car *« elle n'est plus au rendez-vous aux heures d'affluence »*. Le projet contribuerait aussi de leur point de vue à réduire la circulation sur les axes secondaires de délestage (comme l'avenue Henri Fabre ou dans les hameaux d'Espessergue, La Capelle-St-Martin, Caussanel,…) que les conducteurs utilisent pour éviter les embouteillages de l'avenue de Rodez à La Primaube ; ils/elles notent que *« la circulation accrue, à une vitesse trop souvent excessive, par un nombre de voiture toujours plus important, dans de petites rues pas adaptées, y rend la vie des riverains compliquée »*.

Pour d'autres, l'analyse de la situation actuelle telle qu'elle est faite par le Département est à relativiser :

- Beaucoup jugent qu'il n'y a pas de réels problèmes dans la traversée de Flavin (avec *« tout au plus quelques minutes au feu de Flavin pour quelques Ruthenois qui rentrent de Pareloup »*) ; ils s'interrogent ainsi sur la pertinence du projet : *« Pourquoi dévier Flavin alors que l'on ne constate jamais de bouchon tout au plus des ralentissements, et pourquoi vouloir absolument faire transiter tout le trafic de la RD 911 à proximité immédiate d'une nouvelle zone résidencielle ? »*. Des contributions soulignent aussi que le tracé Nord est plus impactant pour Flavin, faisant valoir qu' *« aujourd'hui, le ''centre-bourg'' de Flavin n'est pas traversé par la D911, car elle passe au Sud de Flavin »*, ou que *« la sécurité de la traversée de Flavin est correcte dans sa configuration actuelle »*, ou encore questionnent : *« pourquoi faire la déviation à l'entrée de Flavin coté Millau ? »* ;

- Si les difficultés de circulation dans la Primaube sont reconnues elles sont aussi nuancées par des contributeurs.rices qui jugent que ces difficultés sont sans commune mesure à celles qui peuvent exister dans les plus grandes agglomérations, qu'elles sont ponctuelles (en heure de pointe) et à relativiser quant à leur ampleur (*« La traversée de La Primaube aux heures de pointe prend au maximum entre 10 et 15 minutes : est-ce vraiment insupportable ? »*), ou

encore qu'elles sont en lien avec des choix récents d'aménagement qui les accentuent (notamment après le rond-point de l'Etoile en direction de Baraqueville, qui auraient dégradé les conditions de circulation). Des questions se posent par ailleurs sur la représentativité des données utilisées sur la période 2019-2024, des participant.e.s faisant remarquer qu'elle inclue le Covid et un effet de rattrapage post-crise, ce qui pourrait biaiser les tendances observées, d'autres qu'elles ne tiennent pas compte du développement récent des bus gratuits et de l'amélioration du cadencement. Enfin, certain.e.s se demandent si le temps de parcours a été apprécié pour mieux caractériser la problématique de circulation.

Par ailleurs, sur l'origine du trafic (parts respectives du trafic local et de transit), des participant.e.s relèvent qu' *« à la simple lecture des chiffres communiqués, et en l'absence totale de données détaillées ou d'explications méthodologiques, il apparaît au contraire que la majeure partie des véhicules générant les ralentissements observés à La Primaube ne semble pas effectuer ce trajet spécifique entre Albi et l'A75 »* ; ce qui selon elles/eux est de nature à questionner l'argument du maître d'ouvrage selon lequel cette liaison routière s'imposerait en raison du fait qu'une majorité des véhicules en provenance d'Albi emprunteraient cet itinéraire pour rejoindre l'A75.

Certain.e.s observent également que l'axe RD911 n'est pas celui qui amène le plus de circulation dans la traversée de la Primaube, faisant valoir que la circulation qui traverse La Primaube en direction de Rodez vient essentiellement de la RD 888 : *« donc quel est l'intérêt de cette déviation à l'opposé, après Flavin ? »* La réponse apportée n'est donc pas adaptée selon eux à la problématique de circulation mise en avant par le maître d'ouvrage. Sur ce point, d'autres argumentent en faisant référence aux données de trafic présentées dans le dossier de concertation qui confirme selon eux une difficulté sur l'entrée ou la sortie nord de La Primaube qui doit être traitée différemment que par la solution envisagée dans le projet : *« le trafic du sud de l'Aveyron (de Requista) doit être dirigé vers l'entrée de la RN88 au niveau des ''Molinières'' ».* D'autres encore demandent si le doublement de la rocade a été pris en compte dans les études et projection du projet présentées.

Mais selon d'autres participant.e.s, la RD911 cumule deux fonctions incompatibles : celle d'un axe de transit rapide et celle d'un espace de vie locale, une situation *« qui n'est plus tenable à long terme pour les habitants »* : cet axe supporte un trafic important qui mêle à la fois les déplacements locaux, les activités commerciales, les services et un trafic de transit toujours plus dense.

D'ailleurs, si le besoin n'apparaît pas partagé, des contributrices et contributeurs ont aussi souligné l'importance de prendre en compte les problématiques de circulation, dans le centre de La Primaube, avec le constat d'une augmentation de trafic exponentielle, qui selon certain.e.s va se poursuivre : la circulation y est selon eux particulièrement difficile *« entre 7h30 et 9h00 et entre 17h00 et 19h00 »*, sur un axe jugé inadapté à la fréquentation actuelle. Selon plusieurs points de vue, l'avenue de Rodez à La Primaube est très dangereuse pour les piétons et les cyclistes et pour l'ensemble des habitants voulant accéder aux commerces. Des riverains soulignent aussi des problèmes de sécurité liés à des comportements inadaptés : vitesse excessive, non-respect du feu tricolore. Les déplacements du quotidien sont ainsi jugés difficiles et dangereux pour les usagers locaux (agriculteurs, artisans, cyclistes, etc.).

Des personnes indiquent par ailleurs que *« la même situation se retrouve à Flavin avec la RD 911, cette route traversant aujourd'hui des quartiers qui se développant fortement »*, avec un enjeu de sécurité Aujourd'hui, de ce point de vue, cette circulation à l'intérieur du village de Flavin est une source de nuisances et d'insécurité :

- Il est noté que pour sortir de chez soi sur la RD 911, le maintien d'un trafic important sur cet axe augmente mécaniquement les risques pour les riverains, les piétons (*« quand on est riverain immédiat, c'est compliqué et dangereux »*, *« des traversée piétons parfois risquées »*), avec un enjeu de sécurité soulignés devant la nouvelle maison de santé ainsi qu'à proximité de plusieurs nouveaux lotissements

- Le passage de véhicules dans le centre de Flavin via la D62 pour éviter La Primaube génère aussi un problème de sécurité : avec des trottoirs *« bien trop étroits »*, dont l'usage est jugé dangereux *« vu l'importance de la circulation, la vitesse des véhicules, et des refus de priorité, malgré les aménagements de voirie réalisés par les municipalités successives »*.

Par ailleurs, il est également noté que les nuisances subies par les riverains des axes RD911, RD988 sont devenues importantes *« avec un bruit routier constant et une pollution liée au trafic perceptible »* ; il est en outre indiqué que les passages répétés de véhicules, notamment lourds, provoquent des vibrations qui contribuent à la dégradation progressive des habitations ainsi que de la chaussée.

A Flavin, certains soulignent aussi qu'avec les constructions nouvelles réalisées ou en cours de réalisation dans le quartier des Landes (en plus de la maison de santé, la future pharmacie, et le futur centre commercial), la circulation piétonne va s'accroitre d'une part vers le groupe scolaire, les salles et les commerces et d'autre part du centre bourg vers ces constructions.

Il est ainsi constaté que cette augmentation de circulation sur Flavin et La Primaube encourage les usagers (essentiellement voitures) à emprunter des axes secondaires qui traversent des hameaux comme Espessergues et Veyrac, *« avec de fortes nuisances pour les habitants de ces hameaux »*. Le non respects d'interdictions est aussi déploré (avec de nombreux sont les poids lourds à s'engager sur le tronçon entre le bureau de tabac et le feu tricolore, ce qui leur est pourtant interdit). Enfin, le passage de nombreux véhicules sur la route de Veyrac, *« devenue une rocade »* occasionne également des nuisances et des problèmes de sécurité. La dangerosité de certains carrefours le long de la RD911 est aussi soulignée (comme la sortie du lieu-dit Les Mourals, la tournée de Hyars), dangerosité accentuée par l'augmentation de trafic.

Des personnes indiquent aussi qu'à ces difficultés s'ajoutent un phénomène saisonnier très marqué. Dès l'arrivée des beaux jours, l'axe reliant La Primaube à Millau devient particulièrement fréquenté (les week-ends de printemps ou les soirs d'été), constituant un itinéraire privilégié vers les zones touristiques, notamment les lacs et le littoral. Cette augmentation du trafic, souvent concentrée sur certaines périodes et certains horaires, *« accentue encore les problèmes déjà présents »* : saturation, vitesses élevées, insécurité et nuisances accrues pour les riverains. Cette situation saisonnière renforce le besoin d'un désengorgement efficace et durable.

<u>L'utilité et les gains du projet objet de la concertation</u>

Plusieurs participant.e.s soutiennent l'objectif du projet de retirer une partie de ce trafic de transit afin de rendre les bourgs et villages plus sûr, plus agréables à vivre et plus attractifs :

- Son intérêt pour *« le bien-vivre à Luc-la-Primaube »* est ainsi souligné, même si certain.e.s admettent que *« le flux de véhicules restera important dans la traversée de la Primaube »*.
- Des contributions soulignent également une chance pour Flavin *« de pouvoir sortir de son bourg un flot de circulation, de rendre le village plus sûr et plus agréable à vivre »*.
- D'autres y voient plus largement *« une réponse équilibrée »*, une opportunité pour une adaptation du réseau routier aux réalités du territoire, une meilleure organisation des déplacements (par exemple pour accéder plus rapidement à la 2x2 voies), la sécurité des habitants, le dynamisme économique et l'attractivité du territoire.

Certain.e.s font valoir également des retours d'expérience qu'ils jugent positifs comme le contournement du bourg de Pont de Salars qui prouve selon eux qu'une déviation peut être largement bénéfique pour ces habitants tout en limitant l'impact environnemental, et sans altérer la vie économique de la commune.

Mais d'autres se questionnent sur le gain associé au projet :

- La réduction du trafic attendue est ainsi mise en regard de ses impacts et de l'investissement nécessaire : *« ce projet prévoit une diminution du trafic à la Primaube de 3 400 véhicules/jour*

pour une circulation actuelle de 18 000 véhicules/jour soit une diminution d'environ 19 % : Est-ce vraiment significatif pour justifier un tel projet ? ».

- D'autres s'interrogent sur le réel impact du projet, notamment vis-à-vis du trafic de transit, estimé à 1 000 véhicules par jour, ce qu'ils jugent *« discutable en l'absence de données précises sur la part réellement en transit »*.

Lors des diverses réunions, de nombreuses demandes de précisions ont ainsi porté sur les données de trafic actuels ou projetés à l'horizon 2048, et certain.e.s regrettent que les réponses apportées manquent de précision, qu'elles soient *« demeurées vagues, générales et insuffisamment étayées »* (avec des besoins d'éclairage exprimés sur la nature des comptages réalisés, les flux effectivement observés ou la répartition des déplacements selon leur origine et leur destination).

Sur la base des éléments présentés lors de la concertation, l'adaptation du projet aux besoins est interrogée :

- Il est ainsi souligné que l'analyse des flux met en évidence qu' *« environ 78 % de l'augmentation du trafic constatée à La Primaube ne proviendrait pas du secteur de Flavin, mais d'autres axes structurants du territoire »*, et que donc *« plus de trois quarts des évolutions de trafic observées échappent au périmètre directement concerné par le projet »*. De ce point de vue, dans ces conditions, le projet n'est pas une réponse au problème identifié car elle ne traite qu'une part minoritaire des flux en cause et laisse inchangée la dynamique principale du trafic à l'échelle du secteur. Il est ainsi noté que La Primaube, Ceignac, Flavin Cassagnes Bégonhès, Réquista, Arvieu et autres sont desservis via la Primaube et que pour continuer à desservir ces village les automobilistes vont continuer à emprunter l'axe de La Primaube/ Flavin pour lequel *« le projet de va pas donc réellement soulager la problématique de circulation »*.
- Des incompréhensions persistent aussi sur le choix du tracé, jugé inadapté à une prise en charge efficace de la problématique de transit : *« Pourquoi fait-on aller la route de Flavin à Malan; alors qu'on nous explique que c'est l'axe Millau-Albi qui pose problème . Les camions et autres usagers connaissent le terrain et passeront toujours par le plus court : La Primaube »*.

Au-delà de ces questionnements sur l'efficacité du projet, plusieurs soulignent aussi son impact négatif sur l'engorgement du rond-point du Lachet, alors *« qu'il n'y a pas de projet de modernisation du contournement de Rodez »*. Le flux supplémentaire associé au projet questionne donc :

- Vis-à-vis de son impact pour les locaux : *« Comment ce flux va être gérer sans impacter les gens qui se rendent à Olemps ? »*
- Vis-à-vis de son impact plus large sur les voiries existantes ou secondaires, le déport de tous les flux vers le Lachet posant aussi le problème de l'inadaptation des exutoires (RN88, D212, D212E, D62), sur tout leur linéaire, *« avec en perspective immédiate plus que probable une aggravation des conditions de circulation sur tous les itinéraires ; soit l'inverse du but recherché »*.

A noter par ailleurs que si la réalisation de la liaison routière Flavin-Le Lachet est souvent questionnée, l'aménagement de l'échangeur au niveau du Lachet est jugé important pour fluidifier le trafic et faciliter les déplacements depuis Le Monastère ou Olemps en direction d'Albi : *« Cela éviterait de prendre la 2x2 voies sur quelques centaines de mètres pour ensuite prendre la sortie d'Olemps, de faire le tour du rond-point, pour ensuite de nouveau entrer sur la 2x2 voies pour aller direction Albi Toulouse »*.

D'autres, riverains de l'actuelle RD911 et également de la déviation projetée, insistent sur les nuisances générées par l'axe routier, et font part de leur incompréhension à voir se développer du trafic de transit sur cet axe ; cela relève de leur point de vue d'un manque de considération : *« les trafics de poids lourds ''en transit'' doivent absolument être rediriger vers l'A75, en direction de Séverac, donc Rodez où une rocade / grand axe devrait être réalisée »*.

D'un autre point de vue, si le projet de liaison vers l'A75 par le RD911 est jugé *« pertinent en alternative de la desserte par la RN88 »*, le choix de l'alternative nord pour la pénétrante sur Rodez porte à discussion compte tenu :

- des interactions avec les aménagements de la rocade de Rodez, et donc *« tant que la rocade de Rodez sera saturée »*,
- des dysfonctionnements majeurs du rond-point du Lachet, *« qui n'est pas un véritable échangeur »* et dont l'aménagement est jugé complexe car *« envoyer un flux supplémentaire sur une zone déjà saturée ne peut pas fonctionner »*,
- d'une perspective d'aménagements du rond-point du Lachet jugés inadaptée : *« les aménagements présentés ne sont pas convaincants pour assurer une meilleure fluidité de cet équipement »,*
- De l'existence d'itinéraires alternatifs conduisent vers des zones également saturées (route de la Mouline, plateau et bourg du Monastère, route de Flavin vers le Monastère).

Par ailleurs, une incompréhension des hypothèses à l'appui du projet sont relevées. Certains font valoir également qu'il est probable que le trafic de transit de la RD911, notamment dans le sens Millau-Albi (en particulier pour ce qui concerne les poids lourds), n'empruntera pas la liaison routière via Le Lachet qui rallonge le parcours, et ce d'autant plus que le risque d'engorgement au rond-point du Lachet sera toujours existant selon eux. Dans cette même considération, l'alternative par La Primaube en venant d'Albi *« restera intéressante pour éviter le Lachet »* et entrainera toujours un flux sur le centre bourg de La Primaube : *« alors qu'on finirait par croire qu'il est normal, pour faire Albi / Millau, de passer par le Lachet, la seule solution consisterait à créer une nouvelle route qui sera saturée bien avant 2048, n'aura fait que déplacer le problème de la Primaube vers Olemps et multiplié les nuisances pour les riverains »*. Un autre argument tient aux applications de navigation comme Waze ou autres calculateurs d'itinéraires qui continueront donc très probablement à orienter une partie importante des véhicules vers La Primaube *« qui restera l'axe le plus intéressant en temps de parcours »*.

Ainsi, des participant.e.s craignent que les nuisances actuelles à La Primaube ne soient pas réellement supprimées, *« tandis que de nouvelles difficultés pourraient apparaître sur Olemps et sur les infrastructures déjà chargées »*. Souvent, il est déploré un manque de réponse globale à la problématique, des personnes faisant valoir que *« ce projet revient à déplacer les nuisances plutôt qu'à les supprimer : ce qui est retiré des centres bourgs sera imposé à des zones rurales qui étaient jusqu'à présent épargnées »*. De ces points de vue, il s'agit donc d'un simple transfert de contraintes, et non d'une amélioration globale.

Pour certains, l'utilité du projet doit être questionnée aussi du fait de l'existence de variante jugées plus avantageuses. Ils font valoir que le trajet entre Albi et Millau *« par la RD 903 représente 104 km et 1 h 44 alors que par la RD 911, il représente 129 km et 1 h 46 »*, ce qui peut questionner sur l'utilité de la liaison envisagée pour les entreprises de transport vu le prix actuel du carburant.

Par ailleurs, des contributions mettent l'accent sur le besoin de clarifier les bénéfices et bénéficiaires réels du projet, certain.e.s considèrant que le projet prend peu en considération les besoins des habitants et usagers de l'agglomération mais met l'accent principalement sur les usagers de l'axe RD911 : *« De quels usagers pensez-vous améliorer le confort ? En quoi ce projet qui détruit des paysages renforce-t-il l'attractivité touristique ? En quoi ce projet désenclave-t-il le territoire ? »*. « Est-il nécessaire de mettre autant de millions sur un projet dont les principaux soi-disant bénéficiaires ne veulent pas ? ».

Sur le plan de la sécurité routière aussi, le bénéfice est questionné : *« Le dossier met en avant un gain en sécurité, mais ne démontre pas clairement que cette nouvelle liaison réduirait l'accidentologie globale. On peut craindre un simple déplacement des zones de risque »*. Sur cette thématique, il ressort également que si la RD911 devient un axe privilégié pour relier l'A75, l'augmentation significative des flux induits serait alors susceptible d'accroître mécaniquement les risques d'accidents sur un secteur

qui, à ce jour, ne présente pas d'accidentologie particulière ni de difficultés majeures en matière de sécurité routière. En l'absence d'arguments étayés, il est ainsi indiqué que *« l'objectif de sécurité ne peut être regardé comme établi, et ne saurait, en conséquence, contribuer à caractériser l'intérêt général du projet ».*

S'il est soutenu dans certaines contributions, l'argument d'attractivité avancé par le maître d'ouvrage est également contesté, des personnes jugeant que cela repose sur une vision du développement territorial contestable, consistant à *« faire de la route un levier quasi exclusif d'attractivité, sans qu'aucun élément objectif ne vienne établir que cette approche »* (attente des habitants actuels ou futurs). Il est ainsi souligné que l'attractivité du territoire repose aussi sur ce qui constitue aujourd'hui son principal atout comparatif, à savoir des paysages préservés, une identité rurale forte, des bourgs à taille humaine, un cadre de vie apaisé, un patrimoine naturel et culturel riche, et une qualité de vie que de nombreux territoires ont perdue. Cela constitue une incohérence pour certain.e.s : *« comment vendre l'attractivité d'un territoire si précisément on détruit l'attractivité du cadre de vie par des routes ? Faut-il sacrifier le bien vivre au profit de l'économie ? »*

Sur ce sujet, il est souligné également que l'un des objectifs affichés par le maître d'ouvrage, celui de desservir les pôles économiques et touristiques de l'Ouest de Rodez, n'a plus de pertinence du fait de l'abandon du projet de parc des expositions à Malan. D'autres observent que le trafic lié aux zones artisanales de Flavin et des Cazals est limité, avec *« des petits artisans qui reçoivent une palette de temps en temps et qui se font livrer sur les chantiers »* et ne comprennent pas la justification du projet par la desserte de ces zones.

Enfin certain.e.s constatent dans le dossier de concertation que les émissions de gaz à effet de serre seraient à peine réduite, une baisse jugée marginale, *« malgré un chantier lourd, long, et très coûteux »*, *« alors même que la construction elle-même émettra beaucoup et qu'elle encourage la poursuite du "tout automobile" »*.

<u>Des conséquences sur les problématiques de circulation et de sécurité routière</u>

Au-delà des questionnements sur les gains du projet, nombre de contributions mettent l'accent sur les conséquences plus globales du projet en matière de circulation.

Pour certain.e.s, cette nouvelle infrastructure pourrait, favoriser l'émergence d'un nouvel axe privilégié vers l'A75, concurrent de la RN88, et ainsi générer des flux supplémentaires plutôt que les répartir ou les diminuer. De ces points de vue, *« le projet pourrait créer un appel d'air en matière de circulation, encourageant de nouveaux usages et de nouveaux reports de trafic qui viendraient finalement aggraver les difficultés qu'il prétend résoudre »*. Selon elles/eux, *« cette hypothèse, pourtant essentielle pour apprécier l'opportunité réelle de l'infrastructure, n'a jamais fait l'objet d'un débat approfondi ni de réponses convaincantes de la part du Maître d'ouvrage »*.

Par ailleurs, beaucoup font valoir que sur la commune d'Olemps, les infrastructures existantes, notamment les accès et le giratoire du Lachet, sont déjà fortement saturés aux heures de pointe et qu'*« ajouter un flux supplémentaire de véhicules venant de cette nouvelle liaison risque d'aggraver encore « l'effet d'entonnoir » et les embouteillages à cet endroit, créant un nouveau point noir de circulation (malgré les aménagement prévus) plutôt que de résoudre durablement les difficultés existantes »*. Au-delà de l'augmentation du trafic induite par le projet, il est ainsi souligné que *« l'extension et la complexification de l'échangeur du Lachet déjà très fréquenté aujourd'hui », et qu'ils empruntent quotidiennement « ne feront qu'aggraver cette situation »*.

Aussi, les choix techniques pour l'aménagement du rond-point du Lachet sont questionnés, notamment le doublement des voies d'accès depuis la RD212 et la RD888 alors que l'accès à la rocade reste à une seule voie : *« Cela renforce "l'effet goulet" puisque la principale voie de sortie sera celle vers Rodez »*. Ainsi, il est fait remarquer que « la première phase du projet, l'aménagement d'une sortie de la RN88 (dans le sens Albi – Rodez) vers le giratoire du Lachet fait craindre *« le risque de remontées de files*

dangereuses » sur la bande d'arrêt d'urgence et que par ailleurs, *« l'apport d'un nouveau trafic sur le giratoire du Lachet aura pour effet de l'emboliser et générera également des remontées de file sur la RD 888, malgré le shunt envisagé »*. De ce point de vue, sans l'accord des services de l'État, la phase n°1 semble très hypothétique et l'ensemble du projet perd sa raison d'être, tel qu'il est présenté.

De même des habitant.e.s d'Olemps s'inquiètent, faisant valoir que la ville n'a que deux accès possibles : l'Avenue de Rodez (EPAHD des Perrières) et le rond-point du Lachet ce qui fait craindre que la contrainte engendrée par ce projet devienne *« infernale pour les Olempiens ».*

Ainsi, il est souvent regretté que ce projet ne fasse *« que déplacer les problèmes de circulation sans les résoudre réellement »*. Certain.e.s relèvent sur ce sujet que *« cela génère donc de grosses inquiétudes sur les communes d'Olemps et du Monastère qui accueillent déjà un fort trafic alternatif qui ne peut que mécaniquement augmenter »* avec le projet. Il ressort ainsi de contributions que ce projet risque également de générer des reports de trafic sur des axes secondaires, notamment en direction du Monastère, *« déjà fortement encombré aux heures de pointe »* mais aussi sur Luc, Espessergues, Veyrac…). Les automobilistes cherchant des solutions pour éviter le giratoire du Lachet et la rocade vont de ces points de vue continuer à chercher des voies alternatives, *« ce qui entrainerait une augmentation du trafic dans des zones non adaptées »*.

Au Monastère, l'inquiétude est particulièrement marquée du fait de l'absence d'alternatives pour la traversée du bourg où se trouvent commerces et écoles : *« Si Le rond-point du Lachet est bouché par la circulation, les usagers voulant gagner du temps, prendront la route vers La Mouline, y compris certains transporteurs et créeront des perturbations sur la route qui longe l'Aveyron. Si les gens passent par Le Monastère le village sera complètement bloqué car il est déjà difficile de circuler entre le centre bourg et le cimetière, cela va créer des accidents avec des piétons car la route est trop étroite pour y mettre un trottoir »*. Des personnes évoquent une étude réalisée il y a plus de 6 ans par la commune du Monastère qui alertait déjà sur la problématique de traversée du bourg, et qui annonçait déjà selon elles un trafic supérieur à 8000 véhicules par jour, *« soit un trafic, pour mise en perspective, largement supérieur à celui mentionné pour la traversé de Flavin »*. L'actualisation de ces comptages est d'ailleurs souhaitée pour mieux appréhender la situation locale et l'impact du projet sur ce point.

Il est ainsi observé que les flux dans la commune du Monastère qui reçoit déjà un trafic important des cités résidentielle du Monastère mais aussi de Ste Radegonde et déjà un trafic important depuis le plateau de Malan et depuis le RD 62 venant de Flavin *« ne pourront qu'augmenter »* si le projet se faisait en raison de l'impossibilité d'absorber le flux au Lachet ; et ce d'autant plus que déjà deux entreprises de plus de 100 salariés chacune (ATS Lazer et made in bébé) viennent de s'installer et d'autres vont investir le parc d'activité de Malan ». La problématique de la route du Puech est aussi évoquée : il est ainsi signalé que les contraintes d'aménagement sur cet axe *« qui n'est déjà pas conçu historiquement pour absorber le trafic actuel »* sont importantes (route sinueuse, sans élargissement possible) ; de ce point de vue, cela pose un vrai problème de sécurité : le projet risque selon eux *« d'aggraver la situation sachant que la sécurité de ce secteur est primordiale et bien difficile à garantir »*.

Par rapport à l'aménagement de l'échangeur du Lachet annoncé dans le projet, il est aussi souligné que si la mise en place d'une bretelle d'accès retour vers Albi au Lachet peut soulager Flavin ou La Primaube pour le trajet Millau-Albi, *« d'une part elle ne semble pas prévue à ce stade et d'autre part elle ne règle pas l'effet entonnoir pour l'accès à Rodez »*. Le lien avec l'aménagement de la rocade de Rodez est ainsi mis en avant.

Du côté de Flavin, le tourne-à-gauche qui est nécessaire à l'entrée Est de Flavin, fait craindre le risque d'accidents, du fait d'un encombrement possible et d'une visibilité réduite (pente). Compte tenu de la dangerosité de ce tourne-à-gauche, certain.e.s jugent probable que les véhicules voulant se diriger vers la Primaube, *« notamment les poids lourds en transit vers Albi, viennent jusqu'au rond-point de la Vayssière et transitent par le centre de Flavin, en passant devant la Mairie pour rejoindre l'ancienne D911 »*.

Avec un aménagement qui encouragera à plus de vitesse, des participant.e.s se questionnent sur la sécurité de d'autres carrefours, jugés déjà particulièrement dangereux, comme le carrefour d'Espessergue (avec une visibilité réduite pour les véhicules en provenance du Monastère). En outre, des riverain.e.s de la D62, déjà affectés par une problématique de sécurité pour sortir de chez eux/elles sont préoccupé.e.s par l'augmentation de trafic induite par l'aménagement. Par ailleurs, compte tenu de la vocation agricole du secteur, le sujet de l'insertion d'engins agricoles sur la route questionne.

D'autres font remarquer que le tracé prévu par la déviation Flavin-Le Lachet va croiser un axe dédié aux mobilités douce où des vélos vont circuler, croyant être en sécurité… Il est par ailleurs indiqué qu'au rond-point du Lachet de nombreux accrochages véhicules/vélo se produisent. Des cyclistes s'inquiètent également de l'augmentation possible de la circulation routière sur certains axes (comme la route du Lachet à Olemps, l'axe Le Monastère - Flavin, *« déjà fortement fréquentés par les habitants, les salariés du secteur et les véhicules de service »*) ; ils interpellent le Département sur le risque d'une utilisation accrue d'itinéraires alternatifs traversant Olemps et Le Monastère, *« augmentant ainsi les risques pour les cyclistes qui empruntent quotidiennement ces routes »*.

<u>Le besoin d'une approche plus large et globale des problématiques de circulation en périphérie de Rodez</u>

Des participant.e.s regrettent que le projet soit envisagé à travers une approche trop partielle des mobilités, manquant de considérer *« une stratégie globale des déplacements autour de Rodez »*. Sur ce point, certain.e.s estiment aussi 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.

Selon plusieurs avis, le besoin serait de traiter la cause du problème alors que *« ce projet traite un symptôme local sans vision globale et coordonnée des mobilités »*, avec un investissement élevé pour un simple déplacement des nuisances, *« sans réduction globale des flux »*. Selon d'autres, *« alors qu'il faut surtout chercher à diminuer le nombre de voitures dans l'agglomération »*, ce projet vise à faire rentrer toujours plus de voitures.

Notamment, il est aussi déploré qu' *« aucun scénario alternatif n'a été débattu et aucune démonstration n'a été apportée quant à la capacité du réseau existant à absorber les évolutions annoncées »*. Plusieurs observent ainsi que le dossier admet que la question de la rocade est centrale mais font le constat qu' *« elle est évacuée »*. Selon eux, mettre en œuvre des solutions pour la rocade de Rodez permettrait *« de fluidifier définitivement le trafic Albi-Rodez »*, au risque sinon *« de conduire à la réalisation d'une infrastructure (RD 911) dont la nécessité sera affaiblie à terme »*. D'autres font part de leur incompréhension de ne pas voir *« traiter globalement Le Lachet (dont échangeur complet) avant de vouloir y concentrer tous les flux »*.

Il est aussi regretté que le dossier ne donne pas plus de place aux alternatives (transports collectifs, covoiturage, requalification de carrefours, urbanisme) : *« elles apparaissent secondaires alors qu'elles pourraient réduire durablement la dépendance à la voiture »*. Il est ainsi jugé nécessaire d'aborder plus largement la problématique des mobilités dans les pourtours de l'agglomération ruthénoise, l'inquiétude formulée par certain.e.s étant que le projet consiste à résoudre un problème local sans traiter l'ensemble du réseau, ce qui revient selon eux *« non seulement à déplacer les difficultés, mais également à prendre le risque d'en créer de nouvelles et d'aggraver celles qui existent déjà »*.

Au-delà de ce besoin d'approche globale des questions de mobilités, des participant.e.s font aussi valoir que *« l'hypothèse et le projet soumis à la concertation sont confus »*, prétendant répondre à deux problématiques de circulation *« pourtant bien distinctes »*, l'engorgement de La Primaube impactée par le trafic Albi-Millau (*« mais dans quelle mesure ? »*) et les accès et sorties Sud de Rodez et le franchissement de l'Aveyron, *« de loin la plus importantes des deux problématiques ».*

D'ailleurs, certain.e.s, se référant au dossier de concertation notent qu'entre 2019 et 2024, le trafic a progressé de 7 % sur le tronçon La Primaube - Pont de Salars mais constatent que *« dès que la RN 88 a été aménagée à 2X2 voies, les véhicules ont été invités par des panneaux indicateurs à utiliser le tronçon La Primaube - Pont de Salars pour se rendre à Millau, pour désengorger le rond-point du Lachet et le contournement de Rodez »*, une rocade pour laquelle selon eux/elles il est urgent d'intervenir. Cela amène ainsi des questionnements sur la pertinence du projet : *« le problème d'embouteillage, est où : à la Primaube ou à Rodez ? »*

Beaucoup font valoir également que le sujet de la sécurité est aussi à appréhender de manière plus globale. La dangerosité actuelle de certains carrefours sur la RD911 est ainsi soulignée (comme par exemple *« la tournée de Hyars ou de la Capelle St-Martin »*) et renforce le besoin de prendre en compte dans ce cadre une augmentation du trafic. De même, il est demandé que les problèmes de sécurité sur les axes secondaires de délestage (traversée du Monastère, route de Veyrac,…) soient aussi considérés comme abordé plus haut.

<u>Le coût du projet</u>

Au-delà de la considération de ses impacts, plusieurs contribut.eurs.rices déplorent un projet coûteux et *« disproportionné »*, et ce d'autant plus qu'ils le jugent *« en décalage avec les enjeux actuels »*. Sur le rapport coût / bénéfice revient aussi la crainte qu'il ne permette pas de résoudre les problèmes de congestion à l'entrée de Rodez, qu'ils constatent quotidiennement, et qu'*« au contraire, il accentue ces difficultés en attirant davantage de véhicules vers l'agglomération »*.

Des participant.e.s font valoir également l'évolution du contexte depuis 2020, notamment le *« renchérissement des matières premières et produits pétrolier »* qui, selon eux, vont augmenter le coût du projet. D'autres observent que le coût annoncé n'intègre pas toutes les dépenses qui seront nécessaires, notamment pour l'échangeur du Lachet, *« ou les murs anti-bruits préservant les habitations de Flavin ou du Lachet »*.

Certain.e.s se préoccupent également des coûts induits dans la durée pour la collectivité, *« une nouvelle voie impliquant entretien, sécurité, gestion, ouvrages d'art… »*, à l'heure où les collectivités et l'Etat sont en difficulté financière. Selon les un.e.s, dans un contexte budgétaire contraint, il paraît plus cohérent d'optimiser les infrastructures existantes avant de créer de nouveaux axes ; selon les autres, il faut *« aller à l'essentiel »*, en l'occurrence la rocade de Rodez.

D'autres, jugeant que l'investissement nécessaire pour cette route est conséquent, s'interrogent : *« ne risque-t-il pas de détourner des moyens financiers au détriment d'autres besoins essentiels du territoire ? Pourquoi une réflexion globale sur la mobilité durable n'est pas privilégiée par tous les acteurs politiques du territoire plutôt qu'un projet routier lourd choisi par le département, seul? »*

<u>Un questionnement des arbitrages financiers effectués</u>

Des personnes font valoir leur incompréhension des arbitrages effectués, soulignant que les budgets devraient plutôt être affectés à d'autres priorité. D'autres enjeux méritent selon elles plus d'attention qu'ils n'en ont aujourd'hui : *« Avec vingt millions,… combien pour le social, l'éducation et la culture ? »*

Plusieurs participant.e.s, jugeant qu'aujourd'hui les alternatives à la voiture sont insuffisantes, s'interrogent aussi sur le manque d'investissement *« dans des solutions de mobilité plus durables et adaptées aux besoins réels des habitants »* : à travers la restructuration de l'offre de transport en commun (avec par exemple *« un manque fréquence suffisante et de capacité adaptée sur les lignes directes La Primaube – Rodez »*), le développement du covoiturage, du ferroviaire, des mobilités douces (voies vertes, pistes cyclables sécurisées reliant les communes)…

Evoquant l'impact du projet sur la voie de promenade et piste cyclable récemment aménagée entre Le Monastère et Olemps, des participants soulignent également qu' *« il est incohérent de financer des*

mobilités douces et, dans le même temps, de créer une infrastructure routière qui en réduit fortement l'intérêt, la sécurité et l'attractivité ».

Nombreux sont ceux qui soulignent le caractère prioritaire de la problématique d'engorgement sur la rocade de Rodez et le rond-point du Lachet (par rapport à la liaison routière), *« avant d'apporter davantage de circulation ? »*. Pour beaucoup en effet les moyens devraient être d'abord fléchés vers l'aménagement de cet échangeur et l'aménagement de la rocade dont l'engorgement se répercute sur les axes en amont. Il est ainsi proposé de différer la liaison Flavin – le Lachet et de réaliser l'aménagement de la rocade, avec *« l'aménagement des 3 ronds-points de la rocade pour un montant annoncé de 120 M€, répartis entre le département, l'agglomération et l'Etat »*. Dans ce cadre, avant toute chose, la réalisation d'un échangeur complet au niveau du Lachet est jugée prioritaire.

De même, les investissements importants ces dernières années sur la D911 entre Flavin et Millau interrogent : *« Dans l'intérêt général, n'aurait-il pas été mieux investi sur la rocade ? »*. Certain.e.s font part également de leur incompréhension de la position du Département qui, dans le cadre de sa prise de compétence sur le tronçon de la RN88 entre Rodez et Séverac le Château, *« va investir 80 millions d'euros du coté de Séverac et qui parle de 20 millions d'euros avec ce projet, soit pratiquement le coût de l'amélioration du contournement de Rodez. »*

Selon d'autres points de vue, *« il est urgent d'améliorer l'existant et de cesser d'amputer nos territoires ruraux de ce qui fait leur attractivité »*. La priorité, selon certain.e.s doit être donnée au contournement de Rodez, à l'axe Rodez Séverac, aux aménagements des RD12 et RD56. Il est aussi proposé d'affecter le budget prévu pour la mise en œuvre de la liaison Flavin – Le Lachet à l'amélioration d'axes routiers qui constituent des variantes à la D911, *« à savoir un itinéraire empruntant la RD 903 Albi-Millau via Réquista et un itinéraire Rodez-Millau, via Ségur par la RD 29 (Rodez Arques-Ségur-RD 911) pour rejoindre Millau »*.

Sur cet aspect, il est noté également que l'aménagement de l'axe D988 entre Rodez et Séverac, qui relève de la compétence du Département, *« fortement accidentogène »*, *« ne possède pas de zones en 2 voies pour dépasser les camions et traverse des villages »* ; de ce point de vue, son aménagement est à prioriser, ce qui permettrait de limiter les accidents graves, voire mortels; l'amélioration de la desserte est par ailleurs jugée plus nécessaire (vers Clermont-Ferrand, le Nord de la France, Montpellier que celle d'Albi et Toulouse).

Enfin, des contributions soulignent que de nombreuses communes du territoire aveyronnais supportent aujourd'hui des niveaux de trafic nettement supérieurs, notamment de poids lourds, avec des nuisances et des enjeux de sécurité parfois bien plus importants que ceux mis en avant pour l'axe concerné par le projet. Il est ainsi regretté qu'aucun élément objectif de hiérarchisation des besoins du territoire n'ait été présenté, *« pas davantage qu'une explication sur les critères ayant conduit à privilégier cet axe au détriment d'autres secteurs ».*

<u>Un contexte global à mieux prendre en compte</u>

Le projet, estiment certain.e.s, ne prend pas suffisamment en compte les enjeux climatiques et de transition des mobilités. Le besoin d'une *« analyse locale »* pour penser *« les modes de travail, la localisation des emplois, des lieux d'habitation, etc. »* est mis en avant et sur ce point, il est aussi noté que des services (techniques) de l'État et certaines de ses agences (Cerema, Agences de l'eau, etc.) ont publié des études et des ouvrages visant à alerter les décideurs sur les effets du changement climatique, préconisant des analyses locales et la prise en considération des évolutions sociétales.

De certains points de vue, le projet de liaison Flavin – Le Lachet va ainsi à contre-courant des évolutions qu'il faudrait rechercher face aux enjeux du changement climatique, aux contraintes budgétaires, à l'augmentation du coût des matières premières, de l'essence. De même, pour d'autres, *« ce projet entretient la dépendance à la voiture plutôt que de la réduire »* et *« il risque même d'aggraver à moyen terme les volumes de trafic au lieu de les contenir ».*

Des contributions soulignent aussi que les courants de pensées évoluent, les prises de conscience se multiplient face aux effets de ce changement et l'acceptabilité des projets n'est plus celle des années précédentes : *« A l'heure du changement climatique qui va nous impacter et nous impacte chaque jour un peu plus, ce projet va favoriser les canicules, il détruit des terres agricoles, il détruit le cadre de vie et il ne résout pas les problèmes d'engorgement notamment au Lachet »*.

Une logique d'aménagement remise en question

Des personnes soulignent le manque de cohérence des choix d'urbanisme avec *« un enchaînement de projets immobiliers sur certains secteurs »* qui accentuent les flux routiers, génèrent un effet d'appel et un risque d'artificialisation supplémentaires. De ce point de vue, le projet favorise l'étalement urbain et la consommation de terres, ce qui est jugé incohérent *« alors que les politiques publiques doivent viser la sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation »*.

Est ainsi déplorée la construction de *« toujours plus d'immeubles en campagne »* et ses conséquences : « les nouvelles constructions de Flavin et La Primaube vont rajouter 1 à 2 voitures par logement ». Des participant.e.s s'interrogent : *« Pourquoi construire au pied de la route ? »* (soit l'actuelle RD911), des personnes mentionnant les projets immobiliers récents, dont *« les deux seuls immeubles de Flavin, et la maison de santé »* construits *« après la décision du département de réaliser leur déviation Flavin-Le Lachet en 2020 »*. De ce point de vue, le sujet de l'amélioration des conditions de circulation, en cohérence avec une perspective d'aménagement a manqué ces dernières années : *« Ça ne sert à rien de construire en bord de route pour ensuite augmenter la population qui se plaint de celle-ci »*.

Le choix du lieu d'implantation de la nouvelle zone artisanale à Flavin, à proximité du tracé envisagé interroge également : *« Pourquoi ne pas avoir construit la ZA sur les hauteurs de Flavin vers les champs derrière la nouvelle maison de Santé et des deux immeubles qui eux se sont construits en bords de route ? »*. D'autres font part de leur inquiétude de voir ressurgir le projet de parc des expositions à Malan : *« Le projet de 2048 ne serait-il pas de construire un palais des sports à Malan, puisque toutes les routes seraient présentes ? »*

Une incompréhension est également relevée dans certaines contributions de voir l'essentiel des bénéfices du projet pour une commune et ses impacts pour les autres ; cette assertion est cependant contestée dans une contribution qui relève que projet ou pas, La Primaube connaîtra toujours un flux important de véhicules.

Des participant.e.s font valoir le manque de cohérence entre *« des contraintes très fortes qui pèsent aujourd'hui sur les particuliers en matière de construction et d'occupation des sols »*, avec des règles d'urbanisme qui se durcissent, la limitation de l'artificialisation des terres étant devenue une priorité nationale. Dans ce contexte, certain.e.s jugent *« incohérent que les pouvoirs publics puissent engager un projet routier d'une telle ampleur, fortement consommateur d'espace, sans apporter de solution durable au problème de fond. »*

Sur les alternatives

Un besoin d'approfondissement et un besoin de vue d'ensemble

Le sujet des alternatives est nourri par de nombreuses contributions et aussi par les propositions formulées notamment lors de l'atelier dédié à ce sujet.

Il est reproché que le projet ait été *« engagé avant que toutes les alternatives aient été approfondies »*. Certains faisant valoir que *« d'autres solutions méritent d'être étudiées de manière plus sérieuse et plus équilibrée »*. De même, l'absence d'une réelle présentation dans le dossier de concertation d'une ''option 0'', c'est-à-dire de non mise en œuvre du projet, a été regrettée. Des personnes soulignent que c'est un point important à prendre en compte dans la réflexion et dans la perspective des suites à donner à la concertation qui doit ouvrir le champ des possibles.

Une approche plus globale est ainsi plébiscitée :

- Il est suggéré d'abord de demander l'analyse des causes du ralentissement sur l'entrée de la rocade et en aval (carrefour St Cloud, rond point de la Gineste, rond point des Moutiers). Le besoin, selon certain.e.s, serait d'avoir une vue d'ensemble des flux de circulation car si on désengorge la rocade de Rodez, on désengorgera en même temps le rond-point du Lachet qui fait partie des points de ralentissement identifiés aux heures de pointe. Il est ainsi suggéré de *« définir en premier lieu l'aménagement de la rocade de Rodez jusqu'au au carrefour de la Rouquette (Route d'Agen - RN 88), avant d'envisager toute autre solution* ».
- Il est également suggéré de faire une étude plus détaillée des provenances des véhicules qui arrivent côté Baraqueville (dont il est observé qu'il s'agit du flux le plus conséquent) *« pour définir une ou plusieurs bretelles de contournement vers Rodez ou vers Flavin en évitant de rentrer au centre de la Primaube »*.
- Enfin, Il est aussi demandé dans le cadre d'une *« étude complète »* de prendre le temps d'une réévaluation du besoin *« avec une vision globale des déplacements et non uniquement avec l'objectif de détourner la circulation de La Primaube »*, avec une prise en en compte des flux réels de circulation aux heures de pointe, des comportements des conducteurs face aux outils de navigation, l'impact sur les carrefours existants, le temps de parcours réel vers les destinations principales, notamment Toulouse ainsi que les solutions alternatives permettant une amélioration durable de la mobilité.

Pour repenser le besoin et les solutions à apporter, il est ainsi demandé *« qu'une véritable concertation soit engagée autour de solutions moins impactantes »*.

<u>L'alternative Sud</u>

Il est souvent ressorti des contributions et de l'atelier dédié aux alternatives, qu'une alternative par le Sud mériterait d'être plus approfondie.

Des participant.e.s, font ainsi valoir que « la desserte de l'A75 par le RD 911 présente un réel intérêt *« en alternative à l'accès par la RN88, à la fois pour des résidents extérieurs ou du transit mais aussi pour les habitants du sud de l'agglomération ruthénoise »* ; il est observé également que *« l'attrait de la RD911 se renforce pour la liaison Albi – Millau alors que « les itinéraires par le Sud du Tarn pour l'Hérault ou par Saint Juéry et Saint Affrique pour rejoindre Millau sont largement délaissés »*. De ce point de vue, c'est un argument renforçant la pertinence d'un axe sud évitant totalement l'agglomération ruthénoise mais permettant également aux résidents du sud de cette agglo de rejoindre l'A75 dans des conditions de sécurité efficaces, certain.e.s précisant toutefois, *« si tant est qu'une déviation de La Primaube et Flavin soit réellement nécessaire »*.

C'est pourquoi des participant regrettent qu'il n'y ait *« aucune étude sérieuse »* sur le contournement Sud qui permet tout autant de désengorger La Primaube sans impacter Olemps, une option jugée pertinente en particulier pour prendre en charge le trafic des poids lourds en transit. Parmi leurs contributions, certains font valoir *« que 2,3 km existent déjà »*, ce qui représenterait *« environ 7,5km à créer pour l'alternative Sud (contre 5km avec le tracé Nord) »*. La présence d'un échangeur complet au niveau des Molinières qui ne cause pas de nuisance particulière, est un argument important à prendre en compte pour certain.e.s qui s'interrogent sur l'abandon de la variante Sud. Selon eux/elles, elle permettrait de répondre aux objectifs de délestage de l'ensemble des communes concernées, avec *« un bien meilleur équilibre des contraintes induites par ces équipements sur plusieurs endroits du territoire ».*

Avec l'augmentation mécanique du flux sur la RN88, de ce point de vue *« cette solution s'imposera d'elle-même à l'horizon de 10 à 15 ans pour décongestionner la rocade de Rodez et créer un lien transversal vers l'A75, peut-être plus au sud encore de La Primaube »*. Certain.e.s indiquent ainsi qu' il y aurait matière à réfléchir à ce que le trafic de transit entre Albi et l'A75 passe par la RD911, et non

plus, comme toujours envisagé, par la rocade de Rodez et la 88 entre Onet et Séverac : *« cela permettrait de décharger la rocade de Rodez ainsi que la 88 entre Onet et Séverac de ce trafic, et revoir consécutivement les projets à y réaliser »* ; *« ce serait, en partie, une grande déviation de Rodez, pour une importante partie du trafic de transit »*. Ainsi, certain.e.s observent que *« passer par La Primaube et la D911 puis l'A75 (via l'échangeur au sud de Saint Léons) ne rallonge le temps de parcours que de 4 à 5 minutes »* et se demandent *« s'il n'y a pas déjà un pourcentage important de ce trafic de transit vers Clermont Ferrand et Lyon, et sens inverse qui emprunte la D911 plutôt que la 88 via Rodez et Laissac »*, d'où la proposition de reconsidérer l'alternative au Sud si cela était confirmé « par des enquêtes cordon ».

Cette variante Sud peut aussi susciter un questionnement car elle n'est pas considérée comme une solution sans impact. Lors de l'atelier sur les alternatives, les groupes de travail ont également relevé 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. La variante Sud suscite moins de critiques négatives que la variante Nord, mais elle reste fortement conditionnée à des critiques portant sur le manque d'analyse précise de ses impacts.

Une variante plus courte de l'alternative Sud

Des participant.e.s ont fait valoir leur souhait pouvoir *« travailler sur une troisième variante »*, dès lors que le collectif d'associations ne souhaite pas la variante présentée et que le Département n'a pas retenu la variante Sud telle qu'elle est évoquée dans le dossier.

Le contournement de la Primaube est vu par certain.e.s comme important à condition de *« ne pas aller ''s'encafourner'' au Lachet »* ; cependant le contournement de Flavin est souvent jugé moins important d'autant que dans la perspective de mise en œuvre du projet, « cela n'empêchera pas, selon certain.e.s, les usagers du quotidien depuis Flavin de terminer leur trajet par la D62 via le Monastère *« et toujours gagner du temps »*. Ils considèrent par conséquent que la déviation de Flavin n'est vraiment pas nécessaire et qu'une solution plus courte déviant seulement La Primaube (un *« petit contournement »* de la D888), en utilisant l'échangeur des Molinières et en réalisant une connexion de la route de Réquista (environ 4 000 véhicules / jour) est plus logique.

Dans cette hypothèse (comme dans celle de la variante Sud), des participants souhaitent que la perspective d'une réflexion sur un tracé alternatif permette *« d'éloigner significativement la route des habitations »*, d'obtenir *« des garanties concrètes et opposables sur la préservation des chemins de randonnée »*; *« des mesures fortes et chiffrées de protection contre le bruit et la pollution », « une réévaluation sérieuse de l'opportunité même du projet au regard de ses impacts locaux, notamment en renforçant les alternatives à la voiture. »*

Vis-à-vis de cette approche, il faut aussi noter que des riverains de l'actuelle RD911 à Flavin s'inquiètent de l'augmentation du trafic de transit dont ils subissent les nombreuses nuisances.

Une déviation à l'Est de la Primaube

Une suggestion de déviation, ne concernant que la commune de Primaube est précisée dans une contribution : *« Cela représentera 2 à 3 km entre la tournée de Serin (44.29150424436699, 2.5665873427641586) Faire un virage par-là (44.298543986538505, 2.5658349306339088) et se regreffer à l'Avenue de Rodez après Batibois vers là (44.298543986538505, 2.5658349306339088) »*, avec la possibilité de *« prolonger cette déviation jusqu'à la RN88 et de faire une sortie pour Luc »*.

Le développement des modes alternatifs de déplacement

Au-delà de l'alternative Sud, pour résoudre les problèmes actuels de circulation, des participant.e.s soulignent que d'autres stratégies sont à développer en matière de déplacement. Le développement des modes alternatifs de déplacement (covoiturage, parcs relai, transports collectifs cadencés aux heures de pointe, mobilités douces…), présenteraient selon eux, *« l'avantage d'être peu impactantes*

sur l'environnement et les riverains, de tenter une régulation du trafic des voitures légères, d'être évolutive et réversible, et de ne pas empêcher, dans un deuxième temps, si besoin, des adaptations routières raisonnables ».

Soulignant le besoin d'approche globale, il ressort ainsi des besoins d'investir dans les transports collectifs, de réfléchir à des solutions de mobilité douce, de requalifier les voiries existantes, de réduire des flux contraints et établir une planification globale des déplacements. La mise en place d'aires de stationnement (parkings relais) notamment à la Primaube, voire à Flavin, *« desservies gratuitement par Agglobus »*, est par exemple plébiscitée pour réduire le trafic pendulaire. Dans un objectif du développement des mobilités alternatives, une proposition est aussi formulée pour une liaison cyclable sécurisée entre l'échangeur de Saint-Cloud et le rond-point de Saint-Félix dans le but de raccorder les infrastructures existantes d'Olemps et des Moutiers, donc pour *« relier efficacement le sud et le nord de Rodez tout en sécurisant un axe particulièrement fréquenté par les cyclistes du territoire »*.

Une vision large est attendue, incluant les transports en commun et modes alternatifs de déplacement, ce qui implique de renforcer la coordination entre le Département, l'agglomération et les communes pour améliorer les solutions de mobilité alternatives pour une amélioration des solutions de transports collectifs, covoiturages organisés, mobilités douces, *« en faisant que ce dossier soit examiné en multimodalité »*.

Des participant.e.s en appellent ainsi à une autre approche : *« Nous pourrions devenir un exemple en Aveyron et ailleurs en développant les transports en commun, le covoiturage, les voies vertes. Cela permettrait de réduire le trafic de voitures, de protéger notre territoire au niveau écologique et de créer aussi du lien social pour celles et ceux qui ne peuvent pas se déplacer. »*

<u>Des solutions pour fluidifier le trafic</u>

Pour beaucoup, un aménagement et une optimisation de la rocade existante de Rodez permettrait de fluidifier plus largement l'accès à Rodez, cela ayant largement été argumenté sur le thème de l'opportunité du projet.

Une approche visant simplement à ne pas inciter les poids lourds qui transitent de Millau vers Albi à venir sur Le Lachet *« comme le provoquera la liaison aujourd'hui envisagée »* est aussi suggérée, avec la proposition de détourner au moins le trafic poids lourd entre la rocade de Rodez et Le Lévezou par l'échangeur de Molinières, ce qui permettrait également de soulager le tronçon Le Lachet-La Primaube et l'entrée Nord de La Primaube.

L'aménagement de la RD903 qui correspond à un trajet plus court entre Albi et Millau est également proposée.

Pour certain.e.s, des aménagements visant à améliorer la fluidité des carrefours existants seraient à envisager, notamment pour le carrefour de l'Etoile, avec la proposition d' *« un terre-plein central plus petit, une double file et feux tricolores supplémentaires avec capteur IA aux heures de pointes pour optimiser le trafic »*.

<u>Des solutions pour améliorer la sécurité</u>

Des aménagements pour renforcer la sécurité dans les villages sont aussi proposés par des participant.e.s, comme à Flavin avec *« des chicanes ou dos d'âne voire giratoires ou feu tricolore pour réduire la vitesse dans le village et permettre aux habitants qui sont sur l'axe de rentrer et sortir plus facilement de leurs propriétés et de réduire les risques pour les piétons »* (notamment à hauteur du giratoire de la nouvelle maison de santé).

Dans l'hypothèse de la réalisation du projet, des personnes souhaitent par ailleurs que Flavin redevienne *« un village et non un axe de passage »* ; de ce point de vue, réduire la vitesse à 50km serait un plus pour garantir que les camions passent ailleurs. Et si le projet est abandonné, il est souhaité

malgré tout que le Conseil départemental se penche sur l'aménagement et la sécurisation de la D62 dans le centre de Flavin afin de rendre sa traversée bien moins attractive (sens unique, chicanes, feux tricolores, sens interdit avec obligation de passer par l'avenue du 11 novembre...).

Certain.e.s proposent également *« que les services départementaux contactent les entreprises GoogleMap et Waze afin de rediriger les utilisateurs à travers les itinéraires qu'ils leurs fournissent sur les axes principaux ».*

Enfin, le recours à la règlementation est suggéré pour limiter le transit des poids-lourds : *« Si c'est la 2 fois 2 voies, depuis sa mise en service globale depuis Albi, qui est en cause, pourquoi, avec les communes, ne pas leur interdire la traversée de La Primaube et de Flavin aux heures les plus problématiques ? »*

<u>L'aménagement ou l'amélioration de l'existant et d'autres axes routiers en alternative</u>

Plusieurs contributions ont mis en avant que des variantes existent déjà pour le trajet Albi-Rodez-Millau, notamment un itinéraire empruntant la RD 903 ou via Réquista. Certain.e.s font remarquer d'ailleurs qu' *« il est possible de vérifier que le trajet par la RD 903 représente 104 km et 1 h 44 alors que par la RD 911, il représente 129 km et 1 h 46 »*. Cela constitue selon eux/elles une raison valable pour reconsidérer l'intérêt de cet itinéraire et l'aménager en conséquence : *« Quelle entreprise ferait parcourir 25 km de plus à ses camions sans gain de temps aujourd'hui, notamment au regard des prix du carburant dans la période actuelle ? »*

Pour l'itinéraire Rodez-Millau, une variante est proposée via Ségur par la RD 29 depuis Rodez, puis la RD 911 pour rejoindre Millau : *« Si la D29 était plus attractive, de nombreux véhicules venant de Millau, l'emprunteraient au lieu de passer par Flavin. Même chose pour la RD12 et la RD56 »*. Dans cette approche, il est suggéré que les 20 millions d'euros prévus pour le projet participent plutôt *« à l'amélioration de ces deux itinéraires ou participent à l'entretien de nombreuses routes du Département »*.

Le recalibrage de la D212E, voire de la D62 entre La Vallée de La Briane et Le Monastère est aussi proposé, sachant aussi que sur cela peut être un sujet d'inquiétude pour la D62 dans le Monastère *« déjà très chargé et non adapté aux flux importants »*. Certains soulignent ainsi que l'amélioration de l'accès au domaine des Combelles *« ne nécessite que des travaux mineurs sur l'actuelle D62. »*

Enfin, il est proposé de réfléchir à la création d'une *« vraie rocade »*, sur les extérieurs de Rodez ce qui permettrait de dissocier le trafic de transit du trafic des locaux qui veulent aller travailler à Rodez.

Sur les caractéristiques du projet

Beaucoup de contributions portent sur l'opportunité du projet et ses alternatives. Toutefois, et bien que l'atelier consacré aux caractéristiques du projet n'ait pu se dérouler comme prévu, des personnes ont fait part de leurs besoins ou de leurs questionnements sur ce sujet, dans diverses contributions

<u>L'échangeur du Lachet</u>

Un premier point de questionnement concerne l'aménagement de l'échangeur du Lachet, étant observé que la délibération de 2019 mentionnait une phase préalable et obligatoire portant sur la transformation du demi-échangeur du Lachet en échangeur complet. La disparition de cette orientation des documents récents, *« au profit d'une expression plus générale d'aménagement préalable de l'échangeur du Lachet »* interroge.

Des participants s'interrogent aussi sur l'intérêt de l'aménagement du rond-point du Lachet tel qu'il est présenté, compte-tenu de l'engorgement du rond-point aux heures de pointes : passer les trois entrées sur giratoire en deux voies va augmenter le nombre de véhicules et donc, selon certain.e.s, complexifier encore plus la situation d'où leur questionnement : *« Pourquoi ne pas doubler les voies en sortie ? »*.

L'accès à la RN88 questionne également sur le plan de la sécurité, avec notamment le cas des poids lourds qui devraient descendre vers la Mouline, pour aller chercher au rond-point d'Olemps la bretelle d'entrée sur la RN88, *« une bretelle déjà dangereuse car très courte »*.

D'autres font aussi valoir que la liaison envisagée ne peut être efficace que si le raccordement à la RN 88 se fait sans traverser de rond-point au Lachet, sans quoi *« bon nombre de véhicules continueront de passer par le tracé actuel »*. C'est pourquoi *« un accès dissocié depuis Millau permettant une insertion directe sur la RN88 »* est de certains points de vue *« indispensable pour que cet ouvrage joue son rôle d'échangeur et puisse fluidifier ces trajets »*.

L'insertion de l'infrastructure

Il est ainsi demandé d'implanter cette route le plus loin possible des zones habitées. Des personnes ont aussi fait remarquer que *« si la route actuelle dérange les habitants, il serait dommage de déranger d'autres habitants en la déplaçant ».*

Il est aussi souhaité que ne soit pas réalisé *« un ouvrage trop imposant »*, qui dénaturerait trop le paysage. Il est notamment demandé la replantation de *« beaucoup d'arbres pour compenser l'arrachage des arbres centenaires, protéger l'air qu'on respire, penser à la terre qu'on laisse à nos enfants »*, ainsi que des arbres et de la végétation pour masquer l'axe routier.

Des contributions questionnent les caractéristiques de l'aménagement, notamment les voies de dépassement. Selon plusieurs contributeurs, cela va de pair avec *« plus de vitesse, plus de danger, plus de bruits et plus de goudron, alors qu'il y aura un ralentissement plus loin »*, au Lachet. D'autres s'interrogent sur la pertinence des créneaux de dépassement aux abords de zones d'habitations à Flavin,au Monastère et à Malan alors que l'infrastructure fait la liaison avec une 2x2 voies. De même, certains indiquent que le passage en trois voies entre le rond-point de Malan et celui du Lachet implique des travaux importants pour traverser la voie de chemin de fer, et se demandent si cela est vraiment nécessaire.

Par ailleurs, dans l'hypothèse de la réalisation du projet, pour atténuer le bruit, il est souhaité que des solutions les plus efficaces possibles (revêtement spécifique aux abords des constructions, dispositif anti-bruit ou autres) soient mises en œuvre.

Le sujet de la sécurité en matière de circulation ressort également de plusieurs contributions, notamment la sécurité des tournes-à-gauche, en particulier pour les bus et les poids lourds.

Des aménagements en faveur des mobilités douces sont également demandées : *« êtes-vous prêt à faire ce projet en intégrant une facilité de circulation de piétons / cyclistes avec des voies dédiées pour ? »*

Sur les impacts du projet

Un besoin de précision

A plusieurs reprises au cours de la concertation il a été observé un manque d'information dans le dossier de concertation et/ou lors des réunions. Il a par exemple été regretté un manque de précision sur les caractéristiques techniques du projet présenté (*« profil en long, profil en travers, volumes des déblais/remblais, hauteur des ouvrages, etc. »*), *« rendant ainsi l'émission de remarques et d'un avis difficiles »* pour certain.e.s.

Des personnes regrettent en particulier un manque d'information sur les impacts environnementaux qu'elles jugent potentiellement importants : Elles observent que le tracé traverse des prairies humides, des cours d'eau (Briane, Brianelle), un secteur où est présente la Loutre d'Europe, une espèce protégée. Selon elles, il est prématuré d'affirmer que les impacts seront maîtrisés, alors que des études clés restent à produire.

Des impacts subis, en contradiction avec des choix de vie

Pour certain.e.s, l'impact de la liaison routière envisagée est d'abord le bouleversement de leurs choix de vie. En effet, des habitant.e.s font part de leur sentiment de subir un projet qu'ils n'ont pas choisi et dont ils n'étaient pas informés, malgré son ancienneté.. Une contribution indique par exemple : *« Une 2x2 voies est déjà présente à quelques kilomètres ; celle-ci existait avant la construction de mon bien immobilier aussi je savais dans quel environnement je construisais »*.

Il est ainsi déploré l'impact du projet sur la sérénité du cadre de vie et un environnement préservé. Et même *« si les objectifs globaux de fluidification du trafic peuvent s'entendre »*, il est jugé inacceptable que cette amélioration se fasse au détriment direct de nouveaux habitants et de zones jusqu'ici préservées : *« Nous avons fait le choix de nous installer ici précisément pour bénéficier d'un environnement rural calme, sans nuisance sonore, loin des axes routiers majeurs. Ce choix de vie, réfléchi et engagé, serait aujourd'hui remis en cause par un projet qui introduirait bruit, pollution et trafic à proximité immédiate de nos habitations »*. Aussi des habitants notent que *« cette infrastructure routière, à plusieurs voies, dégraderait fortement le cadre de vie des riverains et dévaloriserait tout ce territoire. »*

Des participant.e.s font aussi valoir que la qualité de vie des habitants actuels ne doit pas devenir la variable d'ajustement d'un projet (avec des nuisances quotidiennes telles le bruit, le trafic, les pollutions) dont ils considèrent que *« l'efficacité reste encore à démontrer »*.

Des impacts sur le cadre de vie

Les préoccupations liées aux impacts du projet sur le cadre de vie sont exprimées par de nombreux habitants riverains du projet, notamment dans les secteurs de Flavin (dont certains hameaux tels que La Vayssière,…), des hauts du Monastère, de Malan, d'Olemps… Il est fait remarqué que le tracé est prévu *« à grande proximité d'habitations »* et *« que les conditions de vie seront très dégradées »* :

- Ressortent en particulier des craintes vis-à-vis des transformations et dégradations du paysage rural et de la qualité de vie qui y est associée.
- Le risque de pollutions sonore et visuelle au niveau des lieux de résidence est également déploré. Des personnes soulignent d'ailleurs qu'elles sont déjà affectées par la route de Millau ou de celle du Monastère et craignent les impacts d'*« une 3ème route si proche »*. D'autres se questionnent : *« pourquoi créer une voie rapide ? plus la vitesse est importante plus il y a de bruit… »* ; d'autres encore craignent une accentuation du bruit par *« l'effet des vents dominants »* ;
- La crainte de pollutions à proximité de lieu de pratiques de loisirs ou sportives est également évoquée, qu'il s'agisse de chemins de proximité (aussi régulièrement utilisés par les enfants de l'école / UNSS) ou d'espaces dédiés comme sur la commune de Flavin (terrains de foot, quille et pétanque).

D'autres participant.e.s, sans minimiser ces impacts, ont fait remarquer que le projet permettrait également de réduire fortement les nuisances actuellement subies par de nombreux habitants des centres-bourgs de La Primaube et de Flavin. De leur point de vue, *« si la question du bruit est importante, elle ne peut pas à elle seule l'emporter sur l'enjeu majeur que représente la sécurité des personnes »*. Sur le sujet de l'impact sonore, il est aussi suggéré une approche plus humaine, basé sur le ressenti des habitants, certains évoquant leur expérience : *« Il faut recueillir/écouter les paroles des gens concernés et il faut le faire le plus tôt possible »*.

Craignant une sursaturation du rond-point, des habitant.e.s d'Olemps à proximité du Lachet s'inquiètent également des nuisances cumulées, dans un cadre de vie *« déjà fortement impacté par les nuisances sonores de la rocade ainsi que par le trafic important de la route de Bois Vert, utilisée comme itinéraire de délestage par de nombreux automobilistes venant de Baraqueville pour éviter la traversée de La Primaube »* avec *« chaque jour, voitures, poids lourds, tracteurs, bus et motos »* passant devant leur

domicile. D'autres soulignent que la Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, définit une approche commune pour éviter, prévenir ou réduire, les effets néfastes de l'exposition au bruit environnemental) et souhaitent que cela soit pris en compte.

Des habitant.e.s font valoir aussi un sentiment *« d'enclavement »* qui découlerait de l'aménagement routier, que ce soit à Flavin (entre la RD911 et la liaison envisagée) et sur les hauts du Monastère (entre cette liaison et la RN88 à 2x2 voie) : *« Les habitants de Flavin risquent ainsi de voir leur cadre de vie profondément modifié, avec le sentiment d'être progressivement entourés d'infrastructures routières alors qu'ils avaient choisi de vivre dans un environnement calme et préservé ».*

Cet enclavement fait craindre aussi des difficultés, entravant par exemple les possibilités de circulation à pied ou à vélo, alors que des projets en faveur des mobilités douces ont été développés ; notamment, l'impact du projet sur la voie de promenade et piste cyclable récemment aménagée entre le Monastère et Olemps, via la zone industrielle de Malan est un sujet de préoccupation, avec la crainte qu'il vienne *« couper et dénaturer »* cet aménagement. Des habitants d'Olemps s'inquiètent par ailleurs de l'accessibilité piétonne entre la Mouline, *« encadrée par une route et une voie ferrée »*, et les commerces.

Des randonneurs et des personnes pratiquant la course à pied, résidant dans l'agglomération de Rodez mais pas forcément dans le périmètre immédiat du projet, s'inquiètent des conséquences sur ce secteur qu'ils/elles fréquentent *« afin de trouver calme, tranquillité et sérénité »* ou comme *« terrain d'entraînement »* facilement accessible, *« sur la zone de Malan / le Monastère / Domaine de Combelles en empruntant ces chemins où règne un cadre paisible, rural où la faune et la flore sont présents en abondance »*, et où l'on n'est *« pas gêné par la pollution visuelle / sonore et olfactive d'un trafic routier »*. Les conséquences du projet sur les activités de chasse ou de pêche sont également une préoccupation.

Plus largement, la perte du caractère rural qui résulterait de la mise en œuvre du projet est source de forets inquiétudes, avec la crainte de conséquences sur l'attractivité du cadre de vie et d'un environnement préservé : *« Comment Flavin peut accueillir des commerces et être attractive entourée par 3 axes routiers ! L'environnement paisible ne sera plus, les sentiers disparus..., peut-être les sources et nappes phréatiques aussi, sans parler de la faune sauvage ».* Sur ce sujet, les marques des travaux de terrassement nécessaire (creusement de la route, déblais et remblais) sont également une préoccupation, certain.e.s craignant de voir *« se transformer tout le paysage de la campagne flavinoise »*.

<u>Une incidence sur un site patrimonial</u>

Il est signalé que le projet porte atteinte à un patrimoine bâti remarquable, alors que *« le PLUi récemment adopté souligne la nécessité d'une protection renforcée de ces éléments bâtis »*. Il est ainsi jugé *« difficilement compréhensible qu'un projet d'infrastructure lourde soit envisagé à proximité immédiate du parc classé du château et à moins de 250 mètres de la bâtisse principale, sans remise en cause préalable de cette compatibilité »*.

Sur ce site, les impacts du projet sur *« une biodiversité réelle et installée »* et *« la destruction d'une allée bicentenaire de tilleuls, élément paysager structurant du site et patrimoine naturel à part entière »* sont ainsi déplorés.

<u>Des impacts sur l'environnement et les ressources naturelles</u>

Des contributions mettent l'accent sur les *« impacts environnementaux majeurs »* du projet : *« une artificialisation importante d'espaces agricoles et naturels encore non urbanisés »*, une destruction *« d'arbres centenaires »*, la suppression des haies des coteaux existants (le long de la D62 actuelle), alors que ceux-ci sont stables, sont ainsi déplorées… Sur ce thème large de l'environnement, le lien avec le cadre de vie est aussi souvent mis en avant : *« champs, pâtures, cultures et paysages ouverts*

avec vue jusqu'à Pont de-Salars participent pleinement à la qualité de vie du secteur et au patrimoine paysager local ».

L'artificialisation des terres, la fragmentation des milieux naturels et la perte d'habitats est jugée préjudiciable aux milieux naturels et aux espèces qui en dépendent (*« une faune sauvage variée, chevreuils, lièvres, lapins de garenne, renards, martres, fouines, faucons pélerins, bécasses des bois, hérons, faisans, grenouilles et autres espèces qui seraient inévitablement perturbées ou chassées par ce projet »*). Il est observé que *« le tracé envisagé traverse des zones humides, des petits cours d'eau (Briane et Brianelle) et un secteur connu pour la présence d'espèces protégées ».* De ce point de vue, les études naturalistes restant incomplètes, cela rend prématuré tout engagement sur la *« maîtrise »* de ces impacts ce qui préoccupe *« dans un contexte de déclin rapide de la biodiversité ».*

Le risque de pollutions diverses ressort régulièrement dans plusieurs avis, le projet étant associé à un accroissement de la pollution de l'air (particules fines, gaz à effet de serre,…), de la pollution de l'eau (du fait de pertes d'hydrocarbures, de la gomme des pneus des véhicules, des métaux lourds des plaquettes de freins, *« des déchets jetés par les conducteurs »*,...).

Un sujet d'attention concerne l'eau. Les craintes se portent notamment sur le risque de pollution dans certains secteurs de source : *« Vouloir enterrer la route à proximité de Flavin risque de polluer les nappes phréatiques et de perturber les milieux naturels. Cela en vaut-il la chandelle ? »* Plus largement, les perturbations qui seraient engendrées sur le cycle de l'eau préoccupent : *« Le goudron à base de pétrole artificialise les terres, favorise les inondations et engendre de graves pollutions particulièrement en milieu souterrain »*. Concernant ce sujet, sur une exploitation agricole, une préoccupation concerne les sources alimentant l'étang de la propriété, utilisé notamment pour l'abreuvement des animaux ; concernant cet impact, il est fait remarquer que *« le trop-plein de cet étang se déverse par ailleurs dans la Briane, affluent de l'Aveyron, milieu pour lequel des obligations strictes s'imposent déjà au titre de la police de l'eau ce qui soulèvent des interrogations majeures quant à la compatibilité du projet avec les équilibres hydrologiques existants ».*

Il est ainsi fait remarquer que *« dans un contexte où la préservation de ces espaces est devenue prioritaire, ce type d'aménagement apparait « en décalage avec les enjeux actuels »* et il est déploré des atteintes majeures, concrètes et irréversibles, qui ne peuvent être minimisées et doivent être pleinement prises en compte dans l'appréciation globale du projet.

Plus globalement, certain.e.s font également valoir que le projet va participer au réchauffement climatique contre lequel il est urgent de lutter : *« au vu des récents épisodes caniculaires, est-il réellement raisonnable de créer encore une surface qui va contribuer au réchauffement ; l'heure est plus à la destruction des îlots de chaleur qu'à leur création »*. Sur ce sujet, des participant.e.s relèvent également que la réalisation du projet implique de sacrifier 20 ha de terres agricoles, importantes aussi pour le stockage de carbone.

Il est aussi observé que *« ce projet s'inscrit en totale contradiction avec les directives nationales de lutte contre l'artificialisation des sols et de préservation de la biodiversité »*. Des contributeur.rice.s font part de leur incompréhension : *« Alors que les règles d'urbanisme imposent des contraintes de plus en plus strictes aux particuliers pour protéger les espaces naturels et agricoles, il est inadmissible que les pouvoirs publics s'octroient le droit de fragmenter les milieux naturels et de détruire des terres préservées »*. D'autres au contraire, saluent les mesures envisagées pour la prise en compte et la compensation des impacts environnementaux.

<u>Des conséquences possibles sur la santé</u>

Plusieurs personnes font valoir que ce projet encourage la circulation routière, ce qui soulève selon elles des préoccupations en matière de santé publique, l'augmentation du trafic routier entraînant davantage de pollution de l'air, de bruit et d'émissions de particules fines. A ce propos, certain.e.s relèvent que des études ont montré que l'exposition prolongée à ces polluants peut avoir des effets

néfastes sur la santé des riverains et des usagers des espaces de promenade (maladies respiratoires, cardiovasculaires, troubles du sommeil et dégradation générale de la qualité de vie).

Il est ainsi souligné, qu'à l'heure où l'activité physique, la marche et le contact avec la nature sont reconnus comme des facteurs essentiels de bonne santé, il apparaît paradoxal de fragiliser des espaces de randonnée et de loisirs au profit d'une infrastructure génératrice de nuisances sonores et de pollution.

Un impact sur l'agriculture du territoire

Il ressort également dans de nombreuses contributions qu' *« il y aura un impact significatif sur l'agriculture et le foncier rural »*, le projet fragilisant de ce point de vue *« un tissu agricole local déjà sous tension »*. Certain.e.s jugent ainsi que l'opération envisagée est *« contraire aux impératifs de préservation des terres agricoles et de l'environnement »*. Si l'emprise du projet sur les terres agricoles préoccupe, il est aussi souligné que *« le projet occupe des parcelles à forte valeur agronomique et coupe des exploitations locales ».*

De ce point de vue, les conséquences de ces emprises se feront ressentir au-delà du périmètre de proximité du projet, en générant une pression accrue sur le foncier, avec par conséquent une fragilisation plus large du tissu rural. De certains regards, cet aspect est insuffisamment pris en compte. Des participant.e.s s'étonnent d'ailleurs que malgré la pression foncière significative dont il est fait mention en page 18 du dossier de concertation, *« que le Département soit prêt à sacrifier 20 ha de terre »* dont ils/elles jugent l'utilité contestable.

Des agriculteur.trice.s s'inquiétent également des conséquences économiques de la réduction de la surface agricole utile pour certaines exploitations, *« compromettant la viabilité économique à long terme »*. Si la compensation foncière est un point d'attention, il est mis aussi en avant qu'elle ne résout pas forcément la question de la *« désorganisation »* des exploitations. Il est aussi indiqué que le tracé entraîne la destruction de terres agricoles actuellement exploitées en agriculture biologique et qu' *« à ce jour, les mesures de prise en charge proposées apparaissent largement insuffisantes pour garantir la pérennité économique de l'exploitation concernée et sécuriser son avenir, tant sur le plan foncier que sur celui de son modèle agricole »*.

Sur le sujet de la compensation, il est aussi observé par certain.e.s que les expériences citées en réunion concernant les déviations de Curlande et Le Barreau de Saint Mayme sont *« difficilement transposables »* à la situation du projet car elles concernent principalement des secteurs impactant des terres de parcours ou des espaces à faible potentiel agronomique alors que *« le projet de liaison entre Flavin et Le Lachet entraînerait la consommation de terres agricoles fertiles, dont la préservation constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour l'avenir »*. D'autres se félicitent toutefois de la prise en compte les enjeux agricoles et environnementaux avec des mesures de compensation foncière prévues pour les exploitants concernés *« pour préserver les conditions de leurs exploitations et répondre aux obligations de compensation environnementale associées au projet ».* Un besoin de dialogue ressort également de certains échanges, certain.e.s estimant que les agriculteurs ne se sentent pas réellement associés.

Des agriculteur.rice.s signalent avoir été contactés par le Département pour un échange au cours duquel les modalités de compensation ont été abordées, ce qu'ils jugent prématuré car *« la procédure se situe encore au stade de la concertation »* et que *« le projet n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucune décision définitive »*. Par ailleurs, parmi eux/elles, certain.e.s font part de leur opposition au principe du recours à l'aménagement foncier, estimant que ce mode de prise en charge ne répond pas aux principes fondamentaux du droit de l'expropriation, *« lequel impose une réparation intégrale du préjudice réellement subi afin de replacer les personnes concernées dans une situation aussi proche que possible de celle qui prévalait avant la réalisation de l'opération »*. Ils/elles soulignent que leur opposition est motivée par la préservation d'un patrimoine et d'un cadre d'activité exceptionnel.

Un impact sur l'économie locale

Si pour certain.e.s, le projet aurait globalement un effet positif sur l'attractivité économique du territoire et encouragerait l'installation d'entreprises, d'autres, au contraire, remettent en cause cette approche en faisant valoir la qualité du cadre de vie et de l'environnement comme facteur d'attractivité.

D'autres encore se questionnent sur l'intérêt du trafic de transit pour le développement du territoire : *« Quel est l'intérêt de vouloir ramener plus de véhicules (et de poids lourds), de trafic qui traverseront le département sans en faire tourner l'économie avec l'argent du département ? »*

Des participants soulignent aussi que les petits commerces *« qui tentent de survivre »* seront affectés par le projet qui favorisera encore plus le déplacement des populations sur Rodez pour accéder à un commerce. A ce titre, l'impact possible du projet sur les commerces de la traversée de La Primaube est également évoqué.

Enfin, des contributions mettent en avant des exemples locaux qui montrent qu'une déviation n'empêche pas forcément le développement des petits commerces, comme à Baraqueville ou Pont-de-Salars, certain.e.s faisant valoir aussi que ce sont avant tout les habitants qui font vivre les commerces de proximité, bien davantage que les automobilistes de passage qui traversent un village sans nécessairement s'y arrêter et qu' *« un centre-bourg attractif, agréable et sécurisé constitue souvent un facteur plus favorable au commerce qu'un trafic routier important »*.

<u>Un impact sur la valeur de l'immobilier</u>

Plusieurs riverains s'inquiètent de voir leur cadre de vie dégradé, dont leur bien immobilier *« qui à ce jour avaient de la valeur grâce au calme et à la tranquillité »*, déprécié du fait de la proximité de leur habitation avec la liaison routière. Certain.e.s indiquent ainsi qu'au moment de l'achat de leur terrain, il leur avait surtout été vendu *« la tranquillité d'une impasse donnant sur des champs soit disant protégés ».* Si le projet se faisait, leur habitation perdrait selon eux/elles *« énormément de valeur »*.

Des contributions soulignent ainsi l'importance du respect des biens impactés, tant que possible, et une juste indemnisation des préjudices.

<u>Un impact sur les chemins ruraux</u>

Plusieurs personnes s'inquiètent également du devenir des chemins ruraux *« qui participent pleinement à la qualité de vie locale, à l'attractivité du territoire et à son identité rurale »*, que ceux-ci soient à usage agricole et/ou de loisirs *: « Ces sentiers ne sont pas de simples lignes sur une carte : ils constituent le poumon vert de notre commune, le ciment de notre identité rurale et un facteur clé de l'attractivité du territoire »*. Plusieurs contributions font ressortir par exemple la crainte de voir les sentiers de randonnée perdre *« toute leur authenticité, tout leur charme »*.

Sur ce sujet, il est aussi souligné que l'Aveyron est reconnu pour la place importante qu'occupe la randonnée pédestre dans la vie locale, avec *« l'un des plus grands nombres de licenciés de randonnée pédestre rapporté à sa population »*, témoignant de l'attachement des Aveyronnais à la pratique de la marche et à la préservation des espaces naturels. De ce point de vue, les chemins concernés constituent un patrimoine collectif qu'il convient de protéger plutôt que de dégrader par la création d'une nouvelle infrastructure routière. Il est aussi fait remarquer que de nombreux centres équestres utilisent les chemins de randonnées et que le projet génèrera des nuisances importantes pour les cavaliers.

Il est aussi noté que *« la déviation envisagée porterait atteinte à un espace naturel et de promenade particulièrement fréquenté par les habitants des lotissements Saint-Sernin, du Puech, ainsi que par de nombreux riverains du Monastère et d'Olemps »* alors que le secteur constitue aujourd'hui un cadre de vie apprécié, calme et encore préservé aux portes de l'agglomération ruthénoise.

Certain.e.s relèvent également que *« le dossier n'évoque pas les mesures qui seront mises en œuvre pour rétablir leurs continuités (ponts, passages inférieurs, traversées à niveau) et que leur aménagement est renvoyé à des discussions avec les représentants de la commune »* ; or, leur

rétablissement est jugé nécessaire *« au regard notamment de leurs usages agricoles et récréatifs et de leur impact sur le paysage »*. Ainsi, les garanties de maintien apportées à ce jour sont selon eux/elles *« largement insuffisantes »*. D'autres se demandent par ailleurs dans quelles conditions les chemins ruraux pourront être conservés.

Des besoins d'informations complémentaires relevés

Des précisions sont attendues sur le diagnostic et en particulier sur les points suivants :

- Sur les données de trafic :
    - disposer d'éléments plus précis *« sur les débits de véhicules selon les sens de circulation, leur répartition selon les plages horaires, les jours de semaine, ainsi que les week-ends et jours fériés, et la distinction entre poids lourds et véhicules légers »* ainsi que sur la part de trafic relevant du transit,
    - caractériser le trafic sur la D212 à la sortie du rond pont du Lachet vers le Monastère et le trafic au niveau de l'école du Monastère, ce dernier point étant jugé très sensible *« pour des raisons évidentes de sécurité a une particularité et car il concentre l'addition des flux de la D12 avec la D62 et la D212. »,*
    - étudier le trafic sur le secteur du Lachet *« afin de mesurer l'impact réel du projet sur cette zone où vivent des habitants »* ;
- Sur les besoins de déplacement : *« Y voir clair (…) sur les besoins de déplacements journaliers en semaine des 20/25 kilomètres de péri-urbain de Rodez »*
- Sur les données concernant l'accidentologie : « Apprécier la réalité des enjeux de sécurité invoqués pour le projet »
- Sur la sensibilité écologique : Compléter l'information sur la base des études réalisées ou à venir.

Des précisions sont attendues également sur les aménagements envisagés dans le cadre du projet pour la gestion de la circulation :

- Sur l'aménagement préalable du Lachet : Disposer d'une représentation plus précise du projet, par exemple sous forme de plan ou de vue en 3D, *« tant l'aménagement envisagé semble complexe et difficile à appréhender avec les seuls éléments présentés » ;*
- Sur l'organisation et la gestion des accès au Monastère : *« Comment les véhicules vont entrer et sortir de la déviation vers Le Monastère ? »* ;
- … Et en particulier sur la liaison RN88 – RD62 : *« Obtenir des éléments techniques ou les analyses de trafic qui justifient la réalisation d'une section à deux voies dans le sens Sud-Nord »* ;
- Sur les ouvrages et aménagements : Avoir des précisions sur les ouvrages à réaliser, notamment pour l'aménagement des carrefours comme *« le carrefour vers Espessergue, ou celui qui va à la ferme du Bouyssou »*, les ouvrages et décaissements comme par exemple pour *« la traversée de l'allée de la ferme de Hyars »* ;
- Sur la prise en compte des besoins de déplacement liés à l'activité agricole : Comprendre l'organisation de la circulation des engins agricoles *« très présents sur cet axe »* et *« comment se fera l'accès aux parcelles pour les paysans, les randonneurs et cyclos qui emprunte les chemins quotidiennement »*.

Enfin, un besoin de précisions sur la cohérence et l'insertion globale de l'aménagement est exprimé :

- Sur le développement des mobilités douces et du covoiturage : Comprendre en quoi le projet s'inscrit également dans une démarche de développement du covoiturage et des mobilités douces ;

- Sur les coûts : Avoir une approche globale du coût du projet *« incluant notamment l'échangeur et autres ouvrages nécessaires »* ;
- Sur les nuisances sonores : *« Prévoir une évaluation sur les nuisances sonores pour tous les riverains »* ;
- Sur la prise en compte ses enjeux environnementaux et patrimoniaux : Avoir des précisions sur les mesures envisagées.

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

Au cours de la concertation, le maître d'ouvrage n'a pas spécifiquement apporté d'évolution au projet. Il a toutefois été précisé lors de la réunion de clôture que la problématique de l'échangeur du Lachet avait été entendue comme une priorité.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Pour répondre aux besoins d'éclairages qui se sont exprimés au cours de la concertation, des précisions seront à apporter sur un certain nombre de points.

1/ Si la perspective est de redéfinir une stratégie pour répondre aux problématiques de circulation au Sud-Ouest de l'agglomération, ou dans l'hypothèse de la poursuite du projet, **le diagnostic des besoins est à étoffer et étayer** ; en particulier :

- **Compléter et/ou d'actualiser les données de trafic**, notamment :
    - **mieux caractériser les caractéristiques et composantes de ce trafic** (flux journalier, part de trafic de transit ou local),
    - **élargir la lecture de la situation pour mieux identifier les origines et destination du trafic, notamment à l'Ouest** (sur la RD888 et la RD902),

    - **mieux caractériser la situation d'engorgement au rond-point du Lachet, ses répercussions sur la traversée du Monastère** (et sur les axes secondaires qui convergent vers le Monastère),
- Parallèlement, **caractériser les besoins de déplacement dans le périmètre ''élargi''** (intégrant les déplacements entre l'Ouest et le Sud de l'agglomération ruthénoise).

2/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, des précisions sont également attendues par le public pour **compléter le diagnostic** sur un certain nombre de sujets :

- **Donner à voir des éléments d'état des lieux de la situation actuelle et les enjeux du projet sur la thématique de l'accidentologie** ;
- **Prévoir une évaluation sur les nuisances sonores pour tous les riverains** prenant en compte également si possible le vécu actuel ;
- **Approfondir les enjeux environnementaux** sur la base des études réalisées ou à venir (sensibilités identifiées) **et les solutions envisageables pour éviter, réduire ou compenser les impacts** ;
- **Communiquer le résultat des prospections foncières**, en particulier aux agriculteurs concernés.

3/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, il s'agira également d'**approfondir les caractéristiques du projet**, et en particulier :

- **Préciser l'aménagement de l'échangeur du Lachet** (avec des plans précisés tenant compte des problématiques d'insertion et de sécurité), et l'organisation des accès au Monastère (en particulier la gestion de la liaison entre RN88 et RD62) ;
- **Détailler les caractéristiques de l'infrastructure**, notamment les ouvrages de franchissement, les zones de remblais ou décaissement et leur ampleur ;
- **Approfondir l'organisation des circulations** avec lesquelles interfère le projet (aménagement des carrefours, maintien des continuités pour les chemins ruraux, prise en compte des besoins de déplacement liés à l'activité agricole).

4/ Enfin, toujours dans l'hypothèse de la poursuite du projet, pour **répondre aux demandes formulées au cours de la concertation sur la cohérence et l'insertion globale de l'aménagement**, des éléments complémentaires sont également à apporter :

- **Approfondir en quoi le projet s'inscrit dans une démarche de développement des mobilités douces et du covoiturage** et de préciser les actions envisagées pour cela.
- Pour finir, **communiquer une approche globale du coût du projet** incluant notamment l'échangeur et autres ouvrages nécessaires.

Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1/ Dans tous les cas de figure (l'abandon ou la poursuite d'un projet), il conviendra de **restituer une synthèse des résultats de la concertation et expliciter les choix et arbitrages finaux du maître d'ouvrage**. Pour cela, la tenue d'une réunion publique spécifique est à prévoir.

2/ Si la perspective est de redéfinir une stratégie pour répondre aux problématiques de circulation au Sud-Ouest de l'agglomération, il parait important de **poursuivre le dialogue avec le territoire *(élus, habitants, acteurs économiques)*** pour :

- **Approfondir et préciser le diagnostic des circulations et mobilités** à partir :

    - d'une approche plus globale intégrant notamment l'interférence avec la rocade et avec les axes secondaires (notamment à Olemps et au Monastère),
    - de données de trafic complétées (caractérisation du trafic de transit, flux en provenance de l'Ouest et du Sud-Ouest (Cassagne-Bégonhès, Réquista),
    - d'une approche plus large des besoins de mobilités et des solutions possibles pour y répondre (différentes alternatives routières et autres modes de déplacement).
- **Approfondir et comparer les variantes possibles** sur la base de scénarii suffisamment approfondis (y compris le scénario du statu quo, y compris les variantes proposées par les participant.e.s. à la concertation préalable).
- **Travailler les conditions d'acceptabilité d'un projet**.

3/ Dans l'hypothèse de la poursuite du projet, pour tenir compte des tensions liées à cette perspective, il est recommandé de **poursuivre la démarche d'information et de participation du public dans le cadre d'une concertation continue sous l'égide d'un garant**.

- En fonction de la teneur de la décision prise par le maître d'ouvrage (arbitrage sur un fuseau, sur un type d'aménagement,…), **clarifier les marges de manœuvre et de discussion** avant d'enclencher un dispositif associant les habitants et acteurs du territoire à la définition d'orientations sur les caractéristiques et l'insertion du projet.
- **Bien définir en amont de la mise en place éventuelle de cette procédure de concertation les modalités d'information et de participation** (quelle matière est mise à la disposition du public pour l'informer et par quels moyens)

- Dans le cadre de ce processus interactionnel avec les habitants et acteurs du territoire, **donner à voir au fur et à mesure, l'avancement de la réflexion sur le projet** en communiquant les éléments techniques permettant la bonne compréhension de **la prise en compte des impacts du projet, des propositions discutées et solutions finalement retenues**.

4/ Toujours dans l'hypothèse de la poursuite du projet et de la mise en œuvre de ce dispositif de concertation continue, il conviendra d'**approfondir avec les publics concernés certaines problématiques spécifiques** :

- **Avec les agriculteurs, mettre en place un groupe de travail spécifique** pour préciser les solutions à mettre en œuvre pour garantir les bonnes conditions d'exercice de l'activité agricole et pour préciser les principes de compensation
- **Avec les riverains du projet, mener une démarche d'écoute des besoins** liés aux problématiques d'impact sur le cadre de vie et l'environnement (bruit et pollutions) **et travailler collectivement sur les différents secteurs concernés** (Flavin, Olemps, Malan et autres hameaux proches de l'infrastructure) les différentes solutions à mettre en œuvre pour les limiter, les réduire ou les compenser
- **Avec les commerçants et les élus des communes, lancer une réflexion sur la question de l'attractivité et de l'accessibilité des commerces**, notamment sur l'axe La Primaube – Olemps.
- **Avec les communes concernées par le tracé, mettre en place des groupes de travail spécifiques** associant les élus :
    - une réflexion plus large sur l'aménagement et le développement du territoire (perspectives d'aménagements, lien à l'existant et aux projets d'urbanisme
    - une réflexion sur la façon de gérer les problématiques de report sur les axes secondaires,
    - un atelier de travail sur l'insertion du projet et la prise en compte des questions environnementales ;

- **… Et organiser la restitution de ces réflexions auprès des habitants** (par exemple dans une lettre d'information sur le projet)

Liste des annexes

- Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 : Lettre de mission du garant

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projetet les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1.			
2.			
Etc.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1.			
2.			
Etc.			

Annexe 2

@debatpublic.fr

@CNDPDebatPublic

Commission nationale du débat (CNDP)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France

T. +33 1 40 81 12 63 - contact@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Le président

Paris, le 24 novembre 2025

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 5 novembre 2025, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant de la concertation préalable relative au projet d'aménagement d'une liaison routière entre la RN88 (giratoire du Lachet sur la commune d'Olemps) et la RD911 (commune de Flavin) dans l'Aveyron (12).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP à son égard.

1 - Rappel du contexte et du cadre légal

Cadre légal de la concertation préalable en application du III de l'article L. 121-17, des articles L. 121-17-1, L. 121-18 et L. 121-19 du code de l'environnement

La sollicitation par le département de l'Aveyron fait suite à l'injonction par arrêté du 15 octobre 2025 de la préfète de l'Aveyron de saisir la CNDP pour la désignation d'un.e garant.e de la concertation préalable en application de l'article L. 121-16-1 du code de l'environnement.

Il a ainsi été donné une suite favorable au droit d'initiative exercé par FNE OCCITANIE-PYRENEES et COMITE CAUSSE COMTAL qui sollicitaient l'organisation d'une concertation avec garant.e de la CNDP, la préfète de l'Aveyron considérant que FNE OCCITANIE-PYRENEES remplissait à elle seule les conditions d'exercice de ce droit.

En application de l'article L.121-19 du code de l'environnement, « *Le représentant de l'État décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre au regard des principaux impacts environnementaux et des retombées socio-économiques attendus.* ».

Aux termes de l'arrêté du 15 octobre 2025, l'échelle territoriale de la concertation préalable est précisée, elle concerne les communes de Luc-la-Primaube, Olemps, Le Monastère, Flavin et Sainte-Radegonde. En revanche, la durée de la concertation préalable n'est pas fixée par l'arrêté du 15 octobre 2025 qui renvoie aux règles générales de l'article L. 121-16 du code de l'environnement.

2 - Objectifs de la concertation préalable

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Conformément à l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de

concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). Néanmoins les prescriptions du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

A cet égard, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les protagonistes concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation. La précision de vos prescriptions dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

3 - Votre rôle et mission de garant : rendre effectif l'exercice d'un droit individuel

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

Vous prescrivez les modalités de la concertation (information et participation du public) que le MO est libre de suivre ou non mais votre rôle n'est pas limité à celui d'observer le dispositif de concertation, vos prescriptions et la manière dont le MO les aura prises en compte seront publiées.

L'article L.121-16 du code de l'environnement prévoit que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter**.

Vous devez faire des préconisations très précises au MO quant à la mobilisation des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et travailler avec le MO pour qu'il mette tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue du public, y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés.

Je souhaite souligner que le MO avait initialement prévu d'organiser une concertation selon des modalités qu'il avait librement fixées afin qu'elle se déroule fin 2025. Après la suite favorable donnée par arrêté préfectoral au droit d'initiative exercé afin que la concertation préalable soit garantie par la CNDP, le MO envisage désormais de la programmer dès le début de l'année 2026.

Je vous demande d'appeler l'attention du MO sur la nécessité d'adapter le calendrier de la concertation préalable en prenant en compte les contraintes liées à la période préélectorale et les précautions à prendre dans les semaines précédant les élections municipales de mars 2026, conformément aux recommandations formulées dans la décision CNDP n° 2025/47/PERIODE DE RESERVE ELECTORALE/1 du 5 mars 2025 relative au droit à l'information et à la participation du public en période électorale et préélectorale.

4 - Conclusions de la concertation préalable

Il s'agira enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est

joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fonderait notamment sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objet de garantir le respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président

Signature numérique
de PAPINUTTI Marc
Date : 2025.11.24
16:08:45 +01'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Jean-Luc CAMPAGNE
Garant de la concertation préalable
Aménagement d'une liaison routière entre la RN88 et la RD911 dans l'Aveyron

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr