

Bilan de concertation

du maître d'ouvrage

Juillet 2026

Concertation préalable (30 avril – 15 juillet 2026)

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



TABLE DES MATIERES

1	LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	4
1.1	Le contexte territorial	4
1.1.1	Le périmètre géographique	4
1.1.2	Le trafic routier en hausse	4
1.1.3	Des difficultés circulatoires	4
1.2	Description du projet	4
1.2.1	L'objectif du projet	4
1.2.2	Les caractéristiques de la variante nord-est	4
1.2.3	Les effets de cette nouvelle liaison	5
1.3	Le calendrier du projet	5
2	LA CONCERTATION	5
2.1	Le cadre de la concertation	5
2.1.1	Une concertation réglementaire	5
2.1.2	Suivi d'un droit d'initiative auprès de la CNDP	5
2.1.3	Une concertation menée sous l'égide d'un garant	6
2.1.4	Les objectifs et le cadre de la concertation	6
2.2	Les dispositifs déployés pour mobiliser les publics	6
2.2.1	Les dispositifs d'information	6
2.2.2	Les dispositifs de participation	12
3	ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES	18
3.1	Les modes de contribution	18
3.1.1	La répartition des contributions par modalités	18
3.1.2	La répartition territoriale des registres	20
3.2	Les sujets abordés	21
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS	23
4.1	Le diagnostic des déplacements et sa robustesse	23
4.1.1	La méthodologie de comptage et le trafic actuel	23
4.1.2	Le trafic prévisionnel	24
4.1.3	La sécurité	25
4.1.4	Les attentes de données complémentaires et de transparence méthodologique	26
4.2	L'opportunité et la justification du projet	27
4.2.1	Le coût et la proportionnalité de l'investissement	27
4.2.2	L'utilité du projet débattue	28
4.2.3	La proportionnalité du projet au regard du territoire et de ses impacts	29
4.2.4	L'opportunité au regard des aménagements existants et futurs	30

4.3	La géographie des bénéfices, reports et nuisances	31
4.3.1	Une répartition territoriale des bénéfices questionnée	31
4.3.2	La répartition du trafic poids lourd	32
4.3.3	La crainte de reports de trafic.....	32
4.4	Les caractéristiques techniques, le fonctionnement et les conditions d’insertion du projet	33
4.4.1	Les caractéristiques de la voirie	33
4.4.2	L’échangeur du Lachet	33
4.4.3	Les accès aux exploitations et aux propriétés.....	34
4.5	Les impacts sur le cadre de vie, les usages, l’agriculture et l’environnement	34
4.5.1	Les impacts sur le cadre de vie des riverains	34
4.5.2	Les impacts sur les usages à proximité	34
4.5.3	Les impacts sur l’agriculture	35
4.5.4	Les impacts sur l’environnement et la biodiversité	36
4.6	Les alternatives de tracé, d’infrastructures et de mobilité.....	36
4.6.1	Renforcer les aménagements existants plutôt que créer une nouvelle liaison	37
4.6.2	Les tracés alternatifs proposés	37
4.6.3	Les alternatives de mobilité au projet routier	38
4.7	Le modèle d’aménagement du territoire et la vision des mobilités	38
4.7.1	Deux visions de l’aménagement du territoire en débat	38
4.7.2	Une remise en question du modèle centré sur la voiture individuelle.....	39
4.8	Le format de la concertation, la transparence et la prise en compte des contributions	39
4.8.1	Le format et les conditions de participation	40
4.8.2	La transparence du processus de décision.....	40
4.8.3	Les attentes sur la prise en compte et la restitution des contributions.....	41
5	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LE MAITRE D’OUVRAGE	42
5.1	Un projet qui a généré du débat	42
5.1.1	Une opportunité débattue entre attentes d’une solution rapide et questionnements sur le bénéfice d’une nouvelle infrastructure	42
5.1.2	Un projet perçu comme positif pour certains secteurs et habitants, mais générateur de nouvelles nuisances pour d’autres	42
5.1.3	Des impacts multiples et qui inquiètent, y compris pour les avis favorables au projet.....	43
5.2	La nécessité d’approfondir les études pour répondre aux attentes.....	43
5.2.1	Un diagnostic partiellement partagé, mais à stabiliser pour fonder une compréhension commune de la justification du projet	43
5.2.2	Des besoins d’aménagement complémentaires à imaginer sur certains secteurs pour une infrastructure plus intégrée	44
5.3	Les enjeux qui ressortent de la concertation	44
5.3.1	Un débat qui dépasse le tracé et interroge le modèle de développement et de mobilité du territoire	44
5.3.2	Des besoins de collaboration à développer entre les collectivités territoriales	45

5.3.3 Une attente de clarté et de traçabilité pour garantir que la concertation puisse éclairer la décision .45

5.4 Les suites du projet et de la concertation 46

1 Le projet dans son ensemble

1.1 Le contexte territorial

1.1.1 Le périmètre géographique

Le projet de liaison routière entre la RN88 et la RD911 s'inscrit dans un secteur situé au sud de l'agglomération ruthénoise, traversant les communes de Flavin, Luc-la-Primaube, Olemps, Sainte-Radegonde et Le Monastère. Ce territoire est structuré par plusieurs axes routiers importants : la RN88, la RD888, la RD911 et la RD62, qui supportent à la fois des déplacements du quotidien, des flux économiques et une part de trafic de transit.

1.1.2 Le trafic routier en hausse

Depuis la mise à 2x2 voies de la RN88 jusqu'aux abords de Rodez, les accès sud de l'agglomération connaissent une pression croissante du trafic routier. Le Département de l'Aveyron relève notamment une hausse du trafic sur la RD911, axe reliant La Primaube à Pont-de-Salars, ainsi qu'une augmentation du trafic sur la RD888 à l'entrée sud-ouest de La Primaube. Les traversées urbaines de La Primaube et de Flavin sont particulièrement concernées par ces flux, soit environ :

- 18 000 véhicules par jour dans la traversée de La Primaube sur l'avenue de Rodez ;
- 15 000 véhicules par jour sur la RN88 ;
- 600 poids lourds par jour sur la RD911 ;
- et 1 000 poids lourds par jour sur la RD888.

1.1.3 Des difficultés circulatoires

Cette situation se traduit par des difficultés de circulation récurrentes, notamment aux heures de pointe, autour du giratoire de l'Étoile à La Primaube, des échangeurs du Lachet et d'Olemps, ainsi que sur certains itinéraires secondaires utilisés comme axes de report (rue Henri Fabre à La Primaube, route d'Espessergues, route de La Mouline). Cette situation génère également des nuisances pour les riverains : bruit, pollution de l'air, sentiment d'insécurité routière et difficultés pour les déplacements à pied ou à vélo dans les traversées urbanisées.

1.2 Description du projet

1.2.1 L'objectif du projet

Le projet consiste à aménager une nouvelle liaison routière entre la RD911, au sud-est de Flavin, et la RN88 au niveau du secteur du Lachet, sur la commune d'Olemps. Il vise à compléter le réseau existant afin d'améliorer la connexion entre la RD911 et la RN88, de limiter les trafics de transit dans les traversées de Flavin et de La Primaube, et de sécuriser les déplacements sur les accès sud de l'agglomération ruthénoise.

1.2.2 Les caractéristiques de la variante nord-est

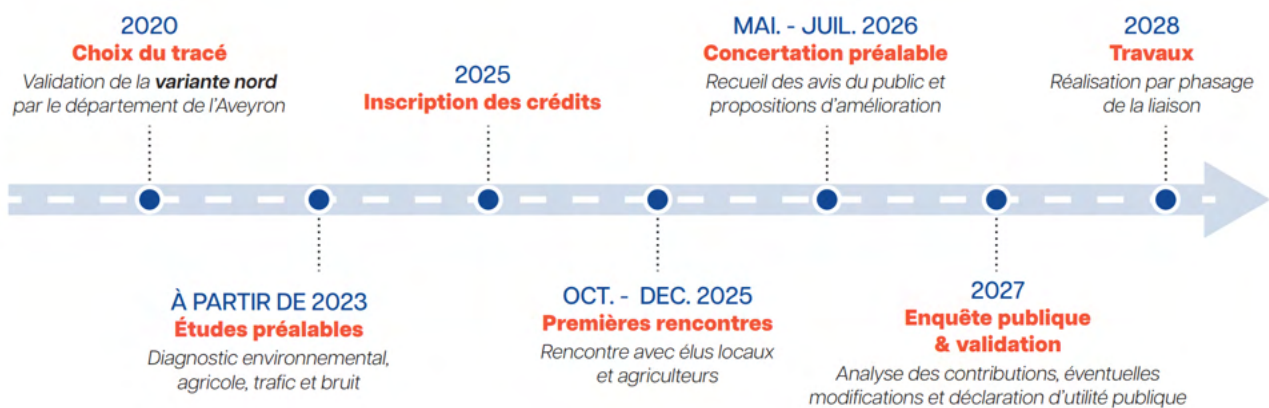
Le tracé présenté à la concertation correspond à la variante nord-est, retenue à ce stade après comparaison avec une variante sud. Il s'agit d'un projet encore en phase d'études, dont les caractéristiques restent susceptibles d'évoluer à l'issue de la concertation et des procédures réglementaires ultérieures.

La liaison envisagée représente un linéaire total d'environ 7 km. Elle comprend la création de deux sections routières nouvelles, d'environ 2,55 km et 2,3 km avec la création de créneaux de dépassement, ainsi que l'élargissement et le réaménagement d'un tronçon existant de la RD62 sur environ 2,2 km et la sécurisation des carrefours avec les RD911, 62 et 212 ainsi qu'avec les voiries communales.

1.2.3 Les effets de cette nouvelle liaison

Selon les études de trafic présentées par le Département de l'Aveyron, cette nouvelle liaison pourrait accueillir environ 3 800 véhicules par jour à sa mise en service. Les effets attendus portent principalement sur une baisse du trafic dans les traversées de La Primaube et de Flavin induisant des gains pour le cadre de vie des riverains et la sécurité des usagers, ce qui pourrait permettre aux communes concernées d'envisager une réorganisation de leurs mobilités locales, notamment au profit des modes actifs et des transports collectifs.

1.3 Le calendrier du projet



2 La concertation

2.1 Le cadre de la concertation

2.1.1 Une concertation réglementaire

Le projet de liaison routière entre Flavin et Le Lachet, porté par le Département de l'Aveyron, est soumis à évaluation environnementale. Dans ce cadre, il relève des dispositions des articles L.121-15-1 et suivants du Code de l'environnement relatives à la concertation préalable.

Afin d'associer le public à l'élaboration du projet, la Commission permanente du Département de l'Aveyron a délibéré, le 25 juillet 2025, en faveur de l'organisation d'une concertation préalable volontaire. Cette concertation porte sur le projet de liaison routière entre Flavin et Le Lachet.

2.1.2 Suivi d'un droit d'initiative auprès de la CNDP

Le projet étant soumis au droit d'initiative en raison de son montant supérieur à 5 millions d'euros, les associations agréées mentionnées à l'article L.121-17 du Code de l'environnement pouvaient demander l'organisation d'une concertation préalable avec garant.

Dans ce cadre, le droit d'initiative a été exercé par FNE Occitanie-Pyrénées et le Comité Causse Comtal, qui ont saisi la Préfecture de l'Aveyron. Par arrêté du 15 octobre 2025, la Préfecture de l'Aveyron a confirmé l'organisation d'une concertation préalable avec garant sur le territoire des communes de Luc-la-Primaube, Olemps, Le Monastère, Flavins et Sainte-Radegonde.

2.1.3 Une concertation menée sous l'égide d'un garant

À la suite de cet arrêté, la Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné, le 5 novembre 2025, M. Jean-Luc Campagne comme garant de la concertation préalable. Sa mission est de veiller au respect du droit à l'information et à la participation du public, ainsi qu'à la qualité et à la sincérité des échanges dans le cadre de la concertation. Il n'a pas vocation à se prononcer sur le fond ou sur l'opportunité du projet.

Le garant veille au bon déroulement de la concertation et à ce que le public puisse participer dans des conditions satisfaisantes. À ce titre, il s'assure de la qualité, de la sincérité et de l'intelligibilité des informations diffusées, et veille à ce que chacun puisse faire valoir ses avis, questions et propositions.

Il intervient en toute indépendance et neutralité à l'égard du maître d'ouvrage et du projet. À l'issue de la concertation, il établit un bilan de celle-ci, qui est rendu public et transmis au responsable du projet ainsi qu'à la Commission nationale du débat public (CNDP).

Lors des différentes réunions publiques, M. Jean-Luc Campagne a rappelé les principes de la CNDP :

- égalité de traitement des points de vue ;
- attention portée aux arguments ;
- inclusion de tous les publics ;
- neutralité à l'égard du projet et indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage.

2.1.4 Les objectifs et le cadre de la concertation

La concertation préalable s'est déroulée du 30 avril au 15 juillet 2026. Elle avait pour objectif de permettre au public :

- de s'informer ;
- de questionner l'opportunité du projet (faut-il ou non le réaliser), et ses alternatives ;
- de se forger un avis sur le projet en intégrant une vision globale des problématiques de circulation ;
- d'aborder concrètement l'impact du projet sur l'existant.

Le champ de la concertation portait donc à la fois sur la pertinence du projet, ses variantes et alternatives, ses caractéristiques techniques, ses effets attendus sur les circulations, ainsi que ses impacts sur le cadre de vie, l'environnement, l'agriculture, les usages locaux et les conditions d'insertion dans le territoire.

2.2 Les dispositifs déployés pour mobiliser les publics

2.2.1 Les dispositifs d'information

Un kit de communication pour le territoire

Le Département a déployé un kit de communication physique et numérique pour les 5 communes concernées qui comprenait :

- Le dossier de concertation à déposer en mairies ;
- Des flyers et affiches à afficher dans les espaces et bâtiments publics ;
- Le lien vers le site internet de la page du projet et des éléments de langage destinés à des publications sur les réseaux sociaux.

Une page dédiée sur le site internet du Département

Pendant toute la durée de la concertation, une page dédiée au projet était accessible à l'adresse :
<https://aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet>

Cette page permettait de suivre l'actualité de la concertation et de consulter les comptes rendus des différentes rencontres. Ainsi, 8 000 visites de la page web du projet ont été comptabilisées entre le 30 avril et le 15 juillet 2026.



The screenshot shows the Aveyron Department website with a dedicated page for the 'Projet de liaison routière RN 88 – RD 911 (Flavin – Le Lachet)'. The page features a navigation bar with categories like 'VOTRE DÉPARTEMENT', 'SOLIDARITÉ', 'ATTRACTIVITÉ ET SERVICES', 'MOBILITÉS', 'JEUNESSE, SPORT ET ÉDUCATION', and 'CULTURE ET PATRIMOINE'. A search bar and a 'Vous êtes' dropdown menu are also present. The main content area includes a title 'Projet de liaison routière RN 88 – RD 911 (Flavin – Le Lachet) | Concertation préalable : informez-vous et participez' and a brief description of the concertation period. Below this, there is a section titled 'Actualité de la concertation' which lists various events and meetings, including public hearings, information sessions, and a public consultation session. A 'DOCUMENTS' sidebar on the right lists available documents such as the concertation dossier, meeting reports, and presentation materials. A button at the bottom of the page invites users to 'Consulter le dossier de concertation'.

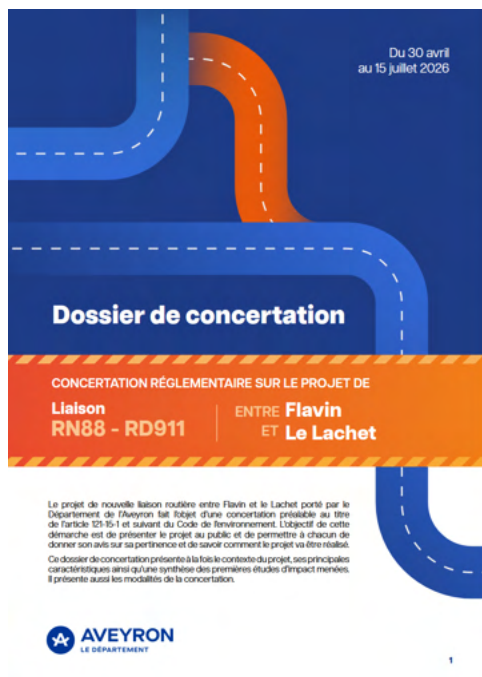
Page du projet – Site internet Département de l'Aveyron

Le dossier de concertation

Disponible [en ligne](#) sur le site internet du Département et au format papier dans les mairies des communes concernées et lors des rencontres avec le public, il comptabilise :

- Environ 2 000 formats papier diffusés ;
- Et 6 900 consultations en ligne.

Ce dossier de concertation présentait à la fois le contexte du projet, ses principales caractéristiques ainsi qu'une synthèse des premières études d'impact menées et les modalités de la concertation.



Sommaire

PARTIE 1 - Pourquoi une concertation ?	4
1.1. Le Département de l'Aveyron, maître d'ouvrage du projet	4
1.2. La concertation réglementaire	4
1.3. Une concertation menée sous l'égide d'un garant	5
1.3.1. Rôle et missions du garant	5
1.3.2. M. Jean-Luc Campagne, garant de la concertation sur ce projet	5
PARTIE 2 - Des axes existants saturés et sources de nuisances	6
2.1. Une forte augmentation du trafic	6
2.2. Des difficultés coexistent aux axes sud de Rodez	6
2.3. Une situation critique si les infrastructures restent en l'état	6
PARTIE 3 - Les objectifs du projet	8
3.1. Un projet qui s'inscrit dans une réflexion globale	8
3.2. Dans un premier temps, l'étude de deux familles de tracés	8
3.2.1. Le tracé Sud	9
3.2.2. Le tracé Nord-Est	9
PARTIE 4 - Les caractéristiques du projet	10
4.1. Deux sections neuves et l'aménagement d'un tronçon existant	10
4.2. Les effets attendus sur le trafic routier	10
4.3. Le calendrier prévisionnel du projet	10
4.4. Un projet en plusieurs phases	11
4.4.1. Phase 1 : L'aménagement préalable de l'échangeur du Lachet	12
4.4.2. Phase 2 : la liaison RN88 RD911	13
4.4.3. Phase 3 : La réalisation de la RD911	13
4.4.4. Phase 4 : La déviation de Flavin	14
PARTIE 5 - Impacts du projet et mesures destinées à les traiter	15
5.1. Des études menées en continu jusqu'au dossier d'autorisation environnementale	15
5.2. Éviter, réduire, compenser : une méthode éprouvée	15
5.3. Les impacts du projet	16
5.3.1. Impacts liés aux habitats et à la biodiversité	16
5.3.2. Impacts liés à l'eau	16
5.3.3. Impacts liés aux paysages et à l'environnement	16
5.3.4. Impacts sur l'air	16
5.3.5. Les impacts sur l'agriculture	16
PARTIE 6 - Engager le dialogue avec la population : la démarche de concertation préalable	20
6.1. L'objet de la concertation et les objectifs portés	20
6.2. Les suites de la concertation	20
6.3. Les modalités d'information et de participation du public	21
6.3.1. Des registres disponibles en mairie et en ligne	21
6.3.2. Réunions et autres temps d'échange	21

L'Aveyron grandit. Son économie se développe, ses entreprises recrutent, ses zones d'activités s'étendent. Cette vitalité, dont nous pouvons collectivement nous réjouir, a une contrepartie que chacun mesure désormais au quotidien : la pression croissante sur nos infrastructures routières, et plus particulièrement sur les axes sud de Rodez, où la RD911 et la RN88 concentrent des flux qui excèdent aujourd'hui les capacités pour lesquelles elles ont été conçues. Face à cette réalité, le Département de l'Aveyron a choisi d'agir avec méthode.

Plutôt que de répondre dans l'urgence à une situation qui se dégrade, nous avons engagé une réflexion approfondie sur les différentes solutions envisageables, analysé plusieurs familles de tracés, et retenu, au terme de ce travail, une variante nord-est dont les caractéristiques répondent le mieux aux enjeux de fluidité, de sécurité et de respect des milieux traversés. Ce choix n'est pas définitif – c'est précisément l'objet de la démarche que nous engageons aujourd'hui. Car un projet de cette nature ne peut se construire sans ceux qui vivent sur ce territoire, qui l'arpentent, qui le connaissent dans ses détails que nulle étude technique ne saurait pleinement restituer.

La concertation préalable n'est pas une étape formelle que l'on franchit pour satisfaire une obligation réglementaire. C'est, pour le Département, une conviction : les décisions publiques qui engagent durablement un territoire doivent être éclairées par le regard de ceux qu'elles concernent. C'est dans cet esprit que ce dossier vous est remis. Il présente l'état des études conduites, les caractéristiques du projet envisagé à ce stade, ses effets attendus sur le trafic, et les premières analyses menées sur ses impacts environnementaux, fonciers et agricoles. Il pose les questions qui restent ouvertes. Il vous invite à y répondre, par tous les moyens mis à votre disposition dans le cadre de cette concertation. Le Département prendra le temps d'écouter, d'analyser les contributions reçues, et d'en rendre compte avec transparence. C'est à cette condition que ce projet, s'il est confirmé, sera non seulement utile, mais légitime.



Arnaud Viala
Président du Département de l'Aveyron

Aperçu des 3 premières pages du dossier de concertation

Des modalités de communication

- Sur les réseaux sociaux, le Département comptabilise :
 - 5 publications sur Facebook ;
 - 5 pour Instagram ;
 - et 2 publications sur LinkedIn.
 - Les publicités Facebook et Instagram : 73 540 comptes « touchés ».



Publication Facebook



Publicité Facebook et Instagram

- Les communes comme relais de communication :
 - Les mairies d'Olemps et de Sainte-Radegonde ont relayé les informations sur leur site internet ;
 - Les mairies de Flavin, Luc-la-Primaube, Le Monastère et Olemps ont relayé sur leurs réseaux sociaux (Facebook).



Le Département lance une concertation préalable au projet d'aménagement d'une liaison routière entre la RN88 et le RD 911 (entre Flavin et Le Lachet).

La page web de la concertation est en ligne ici : <https://aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet>

Le dossier de concertation est consultable ici : <https://www.calameo.com/departement-de-laveyron/read/0011001208dc97d9b936d>

Il est possible d'accéder aux dossiers de concertation et au registre de participation à l'accueil de la mairie du 30 avril au 15 juillet 2026

Le garant de cette concertation est M. Jean-Luc CAMPAGNE, désigné par la Commission Nationale du Débat Public le 5 novembre 2025. Il peut être contacté à l'adresse suivante : jean-luc.campagne@garant-cndp.fr

Donnez votre avis en complétant le registre <https://aveyron.fr/donnez-votre-avis-projet-flavin-le-lachet>

Mise à jour le 12/06/2026

Page du projet - Site de la mairie d'Olemps





Publications Facebook des communes d'Olemps, La Primaube, Flavin et Le Monastère

Les affiches et flyers

9 400 flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres des communes concernées par le projet. 3 types d'affiches ont été positionnés dans les espaces et bâtiments publics des communes concernées, ainsi que dans les abribus :

- Affiches de lancement de la concertation ;
- Affiches pour les ateliers ;
- Affiches pour les permanences.

Flyer



Affiche lancement



Affiche ateliers

Affiche permanences



Le flyer recto-verso et les différentes affiches de la concertation

Les articles et annonces légales

Le Département a communiqué un avis au public sur la concertation via annonce légale, parue dans Centre Presse.



Annonces légales – Centre Presse (15.04.2026)

Aussi, plusieurs articles ont été publiés sur la tenue de la concertation dont :

- [Rodez. Déviation Flavin-Olemps : le Département poursuit sa concertation - La Dépêche \(20.05.2026\)](#)

- [Olemps. Le projet de liaison entre Flavin et Le Lachet fait débat - La Dépêche \(09.06.2026\)](#)
- [Luc-la-Primaube. Une concertation préalable sur la liaison routière entre Flavin et le Lachet - Centre Presse Aveyron \(16.06.2026\)](#)
- [Projet de route entre Le Lachet et Flavin : une dernière réunion publique houleuse - Centre Presse Aveyron \(06.07.2026\)](#)

2.2.2 Les dispositifs de participation

Les chiffres clefs de la concertation

- **1 363 participantes et participants cumulés sur l'ensemble des évènements. (Ce chiffre n'est pas absolu et certains ont participé à plusieurs évènements) ;**
- **7 événements publics (réunions et ateliers) ;**
- **7 modalités « d'aller-vers » (stands et permanences) ;**
- **388 contributions sur le registre en ligne ;**
- **23 contributions « physiques » (format papier ou en direct avec les équipes).**

Les réunions publiques

La concertation comptait **quatre réunions publiques d'ouverture**, organisées dans les communes directement concernées, ainsi qu'une **réunion publique de synthèse à Flavin le 2 juillet 2026**. Les réunions d'ouverture avaient pour objectifs principaux d'informer le public en présentant :

- le cadre de la concertation ;
- le diagnostic de circulation ;
- les caractéristiques du projet ;
- un temps d'intervention de Mme Claudine Bonhomme – CPTAR (Collectif pour la Préservation des Terres Agricoles du Rouergue) / Comité Causse Comtal ;
- et d'ouvrir un temps d'échange pour recueillir les questions, avis et contributions des participants.

Réunion publique	Date et lieu	Participation
Flavin	Lundi 4 mai 2026 — salle polyvalente	Environ 250 personnes
Luc-La-Primaube	Lundi 11 mai 2026 — salle d'animation de Luc	Environ 250 personnes
Le Monastère	Mercredi 20 mai 2026 — salle polyvalente des Hauts du Monastère	Environ 180 personnes
Olemps*	Lundi 1er juin 2026 — salle 7-77	Environ 260 personnes
Flavin (RP de restitution)	Jeudi 2 juillet 2026 — salle polyvalente	Environ 240 personnes

*La réunion publique à Olemps a été programmée suite à la demande des élus locaux lors des premières réunions publiques.

Au total, les 5 réunions publiques ont réuni **environ 1 180 participantes et participants**, en tenant compte du fait que plusieurs personnes ont participé à plusieurs rencontres. Ces réunions publiques ont drainé une forte affluence (180 à 250 personnes en moyenne), et ont été marquées par de nombreuses prises de parole en défaveur du projet.



Réunion publique – Le Monastère (20.05.26)



Réunion publique – Olemps (01.06.26)

Les ateliers

Deux ateliers thématiques ont été organisés à Flavin. Afin d'assurer le bon déroulement des séances, il était conseillé de s'inscrire, afin d'approfondir les échanges engagés lors des réunions publiques.

Ils visaient à permettre un travail collaboratif et approfondi sur les tracés, les alternatives et les conditions d'insertion du projet, en favorisant les échanges entre les participants dans un format plus resserré que celui des réunions publiques.

Atelier	Date et lieu	Participation
« Le tracé et ses alternatives »	Jeudi 11 juin 2026 — salle polyvalente de Flavin	43 participants

« Les caractéristiques du tracé »

Mercredi 24 juin 2026 — salle polyvalente
de Flavin

25 participants

Le premier atelier avait pour objectif d'enrichir le diagnostic des déplacements, d'identifier les problématiques de circulation perçues par les participants, d'analyser les variantes nord et sud présentées par le Département et de faire émerger d'éventuelles alternatives. Cet atelier carte sur table était marqué par une opposition systématique des groupes au tracé nord-est, proposant plusieurs alternatives, notamment à partir du tracé sud.

Le second atelier devait permettre d'approfondir les caractéristiques techniques d'un éventuel projet : insertion dans l'environnement, cadre de vie, agriculture, mobilités, sécurité, paysage, usages locaux, mesures d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement. **Toutefois, les personnes présentes ont collectivement refusé de participer à la séance de travail en sous-groupes proposée, afin de souligner leur opposition au projet, estimant que discuter des caractéristiques du tracé revenait à accepter le principe du projet.**



Atelier 1 – Flavin (11.06.2026)



Atelier 2 – Flavin (24.06.2026)

Les permanences

5 Permanences de 15h à 19h dans les communes concernées par le projet ont permis de rencontrer les riverains et habitants souhaitant questionner le Département sur le projet et contribuer à la concertation. Elles ont permis de rencontrer une dizaine de personnes.

Lieu	Date
Luc-la-Primaube	Mardi 16 juin 2026 (Mairie annexe de La Primaube)
Olemps	Mercredi 17 juin 2026 (Mairie)
Sainte-Radegonde	Lundi 22 juin 2026 (Mairie)
Le Monastère	Mardi 23 juin 2026 (Mairie)
Flavin	Lundi 29 juin 2026 (Salle des festivités)



Permanence - Sainte-Radegonde (22.06.2026)

Les stands dans l'espace public

2 stands dans des espaces publics fréquentés en demi-journée (15h-19h) ont été tenus pour informer la population sur le projet et les mobiliser pour la concertation.

Lieu	Date	Participation
Parvis du magasin Super U à Olemps	Jeudi 21 mai 2026	60 participants
La Primaube - Avenue de Rodez devant les commerces	Mercredi 10 juin 2026	45 participants



Stand – Olemps (21.05.2026)

Les registres

Un registre en ligne permettait de déposer son avis sur le site internet du Département de l'Aveyron.

Des registres « sur papier » ont également été mis à disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet et lors des permanences.

Synthèse des rencontres organisées

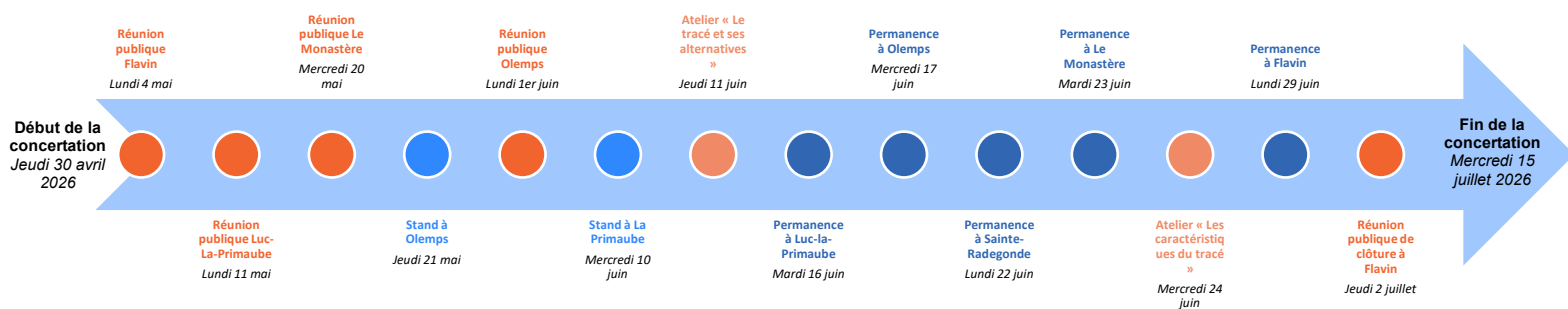


Figure 1 – Frise chronologique des rencontres de la concertation

3 Analyse quantitative des contributions recueillies

3.1 Les modes de contribution

3.1.1 La répartition des contributions par modalités

Au total, **552 contributions** ont été recensées au cours de la concertation. Elles regroupent les expressions formulées oralement ou par écrit à travers les différentes modalités proposées : registre numérique, registres papier, réunions publiques, ateliers et stands dans l'espace public.

Le public pouvait saisir directement le garant de la concertation par email. Les contributions qui lui sont attribuées seront restituées dans le Bilan du garant.

La répartition des contributions doit toutefois être interprétée avec précaution : **une contribution ne correspond pas nécessairement à une personne**. Une même participante ou un même participant peut formuler plusieurs arguments ou intervenir à plusieurs reprises.

Par ailleurs, les différentes modalités de participation produisent des contributions de nature distincte et ne peuvent donc pas être comparées directement :

- **en réunion publique**, une même personne peut prendre la parole plusieurs fois, au cours d'une même réunion ou de plusieurs rencontres ;
- **sur un registre**, une personne dépose généralement une contribution unique, qui peut néanmoins aborder plusieurs sujets, formuler plusieurs arguments ou poser plusieurs questions ;
- **en atelier**, les participantes et participants échangent collectivement sur plusieurs sujets avant d'en restituer une synthèse. Le nombre de contributions recensées est donc plus faible, mais celles-ci reflètent une argumentation collective et occupent à ce titre une place importante dans la synthèse.

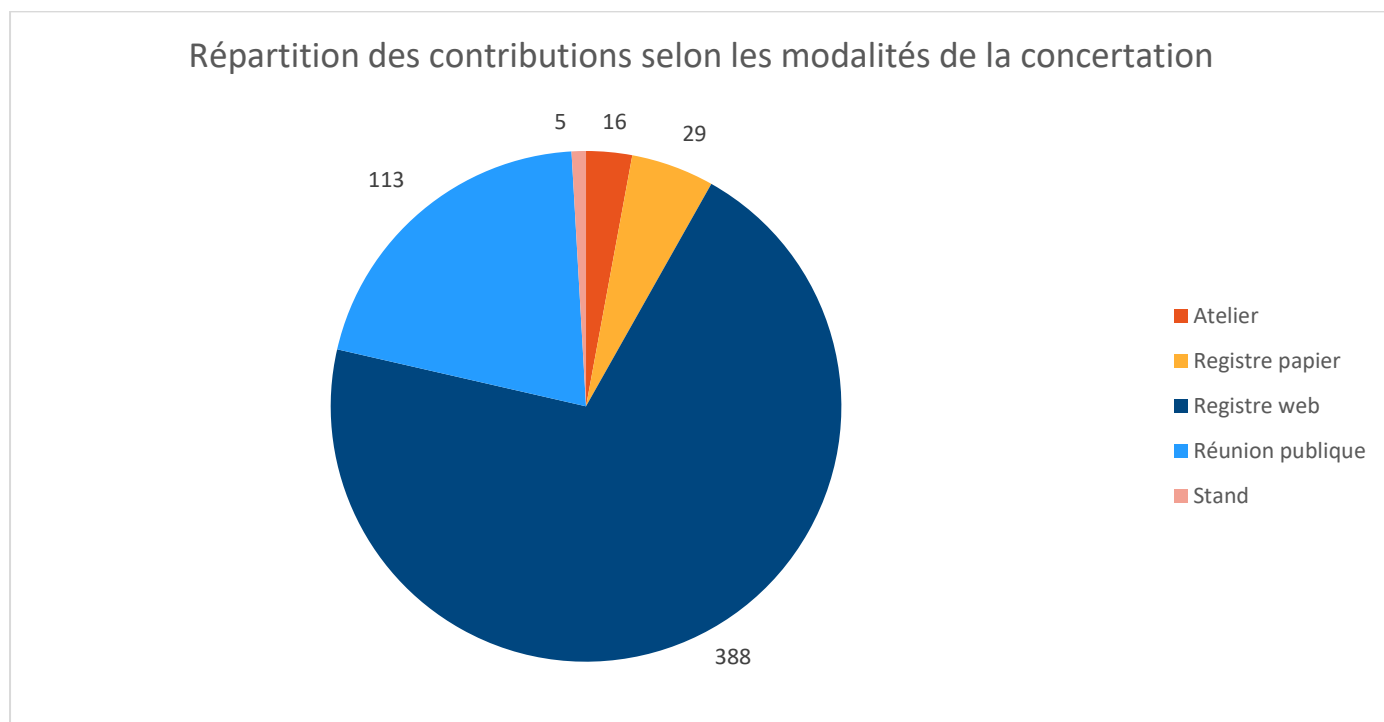


Figure 2 – Répartition des contributions par modalités de concertation

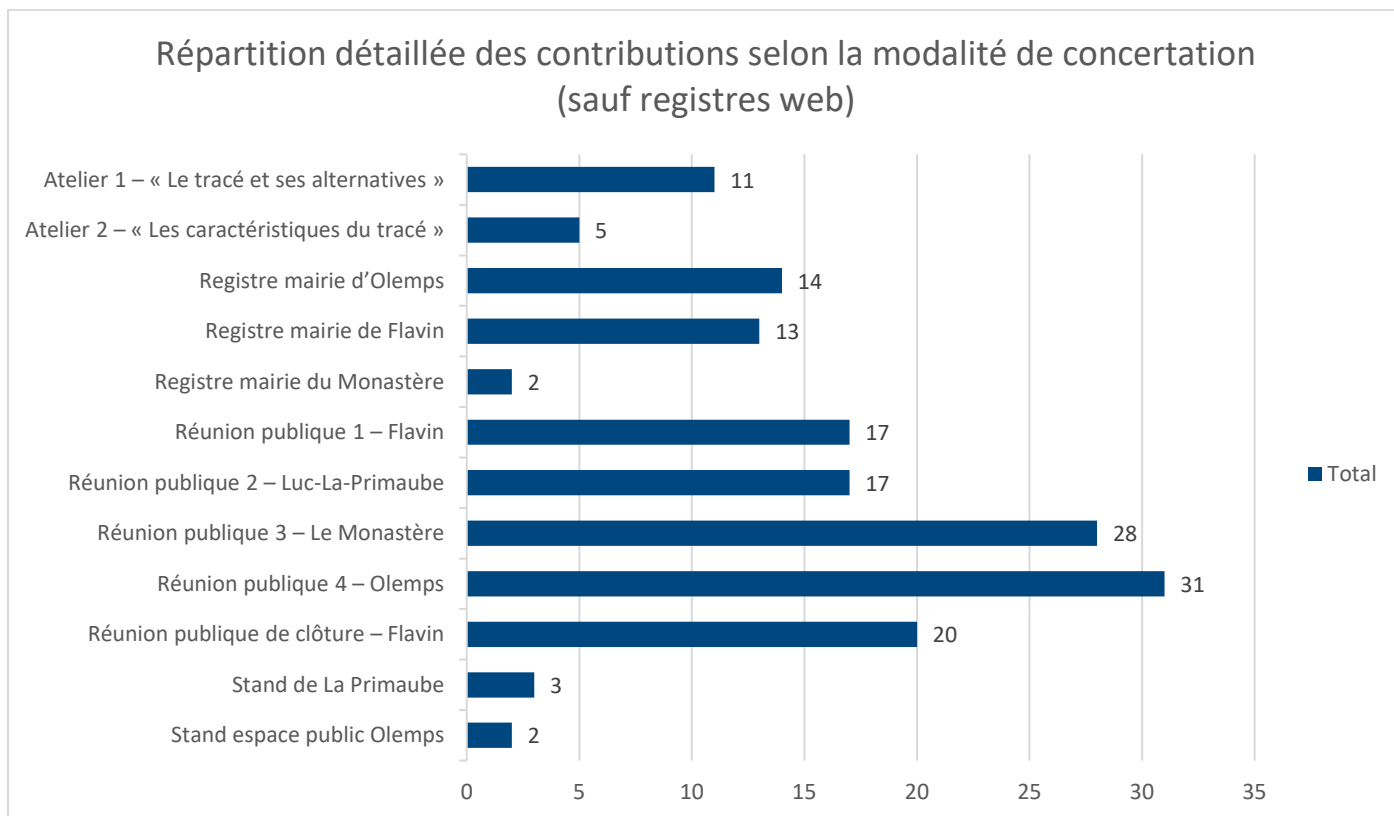


Figure 3 – Répartition détaillée des contributions par modalités de concertation (sauf registres web)

Le registre numérique constitue la première source de contributions, avec **388 avis**, soit **environ 71 % du total**. Cette modalité a permis aux participantes et participants de développer leurs arguments par écrit, parfois de manière détaillée, tout au long de la période de concertation. Les registres papier mis à disposition dans les mairies ont complété ce dispositif, avec une trentaine de contributions, principalement déposées à Flavin et à Olemps. Ils ont ainsi offert une possibilité de participation complémentaire pour les personnes souhaitant contribuer directement dans les lieux institutionnels. Aucune contribution n'a été remontée des registres papier de Sainte-Radegonde et de La Primaube.

Les cinq réunions publiques représentent environ 20 % des contributions recensées. Les temps d'échange avec le Département ont donné lieu à de nombreuses questions, prises de position et propositions. Les réunions du Monastère et d'Olemps ont notamment généré un nombre important d'interventions, avec **59 contributions recensées à elles deux**.

Le premier atelier, « **Le tracé et ses alternatives** », reposait sur un travail collectif en sous-groupes. Sa quantification correspond donc principalement aux différents arguments, propositions et sujets ressortis des productions des groupes. **La richesse de cette modalité s'apprécie davantage qualitativement que par le seul nombre de contributions recensées**, les échanges ayant permis de comparer les variantes et de faire émerger plusieurs alternatives.

Lors du second atelier, « **Les caractéristiques du tracé** », les personnes présentes ont collectivement choisi de ne pas réaliser l'exercice proposé. Les contributions comptabilisées correspondent ainsi principalement aux arguments avancés pour expliquer ce refus : opposition au principe du projet, diagnostic non partagé, contestation du séquençage de l'atelier et priorité souhaitée pour d'autres aménagements.

Enfin, seules **cinq contributions formalisées** ont été recensées lors des stands organisés dans les espaces publics à Olemps et La Primaube. Ce chiffre ne reflète toutefois qu'imparfaitement l'intérêt de cette modalité. Les stands et permanences avaient également une fonction d'information et de dialogue direct avec le public, donnant lieu à de nombreux échanges, questions-réponses et présentations du projet qui ne se traduisent pas

systématiquement par une contribution formalisée. Également, ils permettaient d'expliquer la démarche de concertation et de mobiliser le public aux différentes modalités.

3.1.2 La répartition territoriale des registres

L'analyse de l'origine géographique des contributions déposées sur les registres numérique et papier fait apparaître **des niveaux de participation contrastés selon les communes**.

Flavin est la commune la plus représentée, avec 173 contributions, soit 41 % des registres recensés. Cette mobilisation importante peut notamment être mise en relation avec la proximité d'une partie du tracé projeté et les préoccupations exprimées concernant ses effets sur le cadre de vie, les terres agricoles et les espaces traversés.

Les contributions provenant de **Luc-la-Primaube représentent environ 15 % du total**, avec 62 contributions recensées (La Primaube 15 et Luc-la-Primaube 47). Cette proportion est plus limitée que celle de Flavin, alors même que La Primaube constitue l'un des principaux secteurs pour lesquels une diminution du trafic est attendue.

Olemps représente également environ 15 % des registres, avec 63 contributions, tandis que **Le Monastère en rassemble 39, soit environ 9 %**. La participation dans ces deux communes traduit notamment les interrogations relatives aux effets du projet sur le Lachet, La Mouline, la RD62 et les éventuels reports de circulation. Avec 12 contributions aux registres, **la participation provenant de Sainte-Radegonde reste très limitée, à près de 3 %**, ce qui peut notamment s'expliquer par l'éloignement du centre-bourg par rapport au tracé du projet.

La participation en provenance de **Rodez**, pourtant principale commune de l'agglomération, apparaît plus limitée avec 28 registres, **environ 7 % des contributions**. Plus globalement, la répartition territoriale des registres témoigne d'une mobilisation particulièrement importante dans les communes directement traversées par le projet ou susceptibles d'être concernées par ses effets.

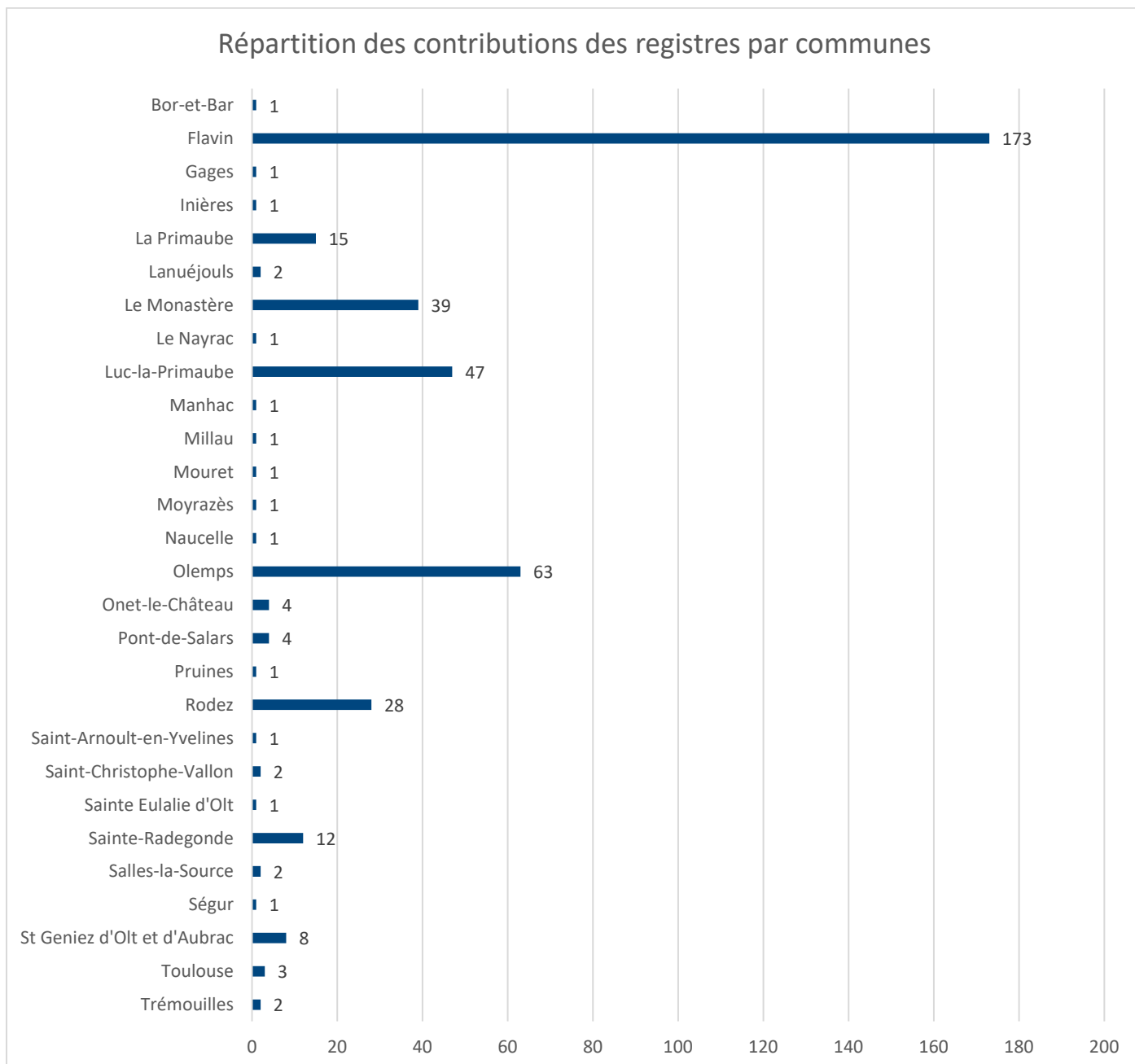


Figure 4 – Répartition des contributions des registres par communes

3.2 Les sujets abordés

L'analyse thématique des expressions recueillies fait ressortir trois sujets particulièrement présents dans la concertation :

1. **L'opportunité et la justification du projet**, qui représentent **48,93 %** des contributions classées ;
2. **Les impacts sur le cadre de vie, les usages, l'agriculture et l'environnement**, avec **16,25 %** ;
3. **Le diagnostic des déplacements et sa robustesse**, avec **12,50 %**.

La place respective de ces thématiques doit toutefois être interprétée avec précaution. **Les différents sujets sont étroitement liés et une même expression peut mobiliser plusieurs arguments.** Une personne questionnant l'opportunité du projet peut, par exemple, justifier sa position par ses impacts agricoles ou environnementaux, proposer une alternative de mobilité ou encore interroger ses caractéristiques techniques.

La répartition présentée traduit donc avant tout **la fréquence des sujets mobilisés dans les argumentaires**, et non une hiérarchie stricte ou exclusive des préoccupations du public. Elle montre néanmoins que le débat s'est principalement structuré autour de la question de **l'utilité et de la justification du projet**, puis de ses **impacts** et de la **robustesse du diagnostic sur lequel il repose**.

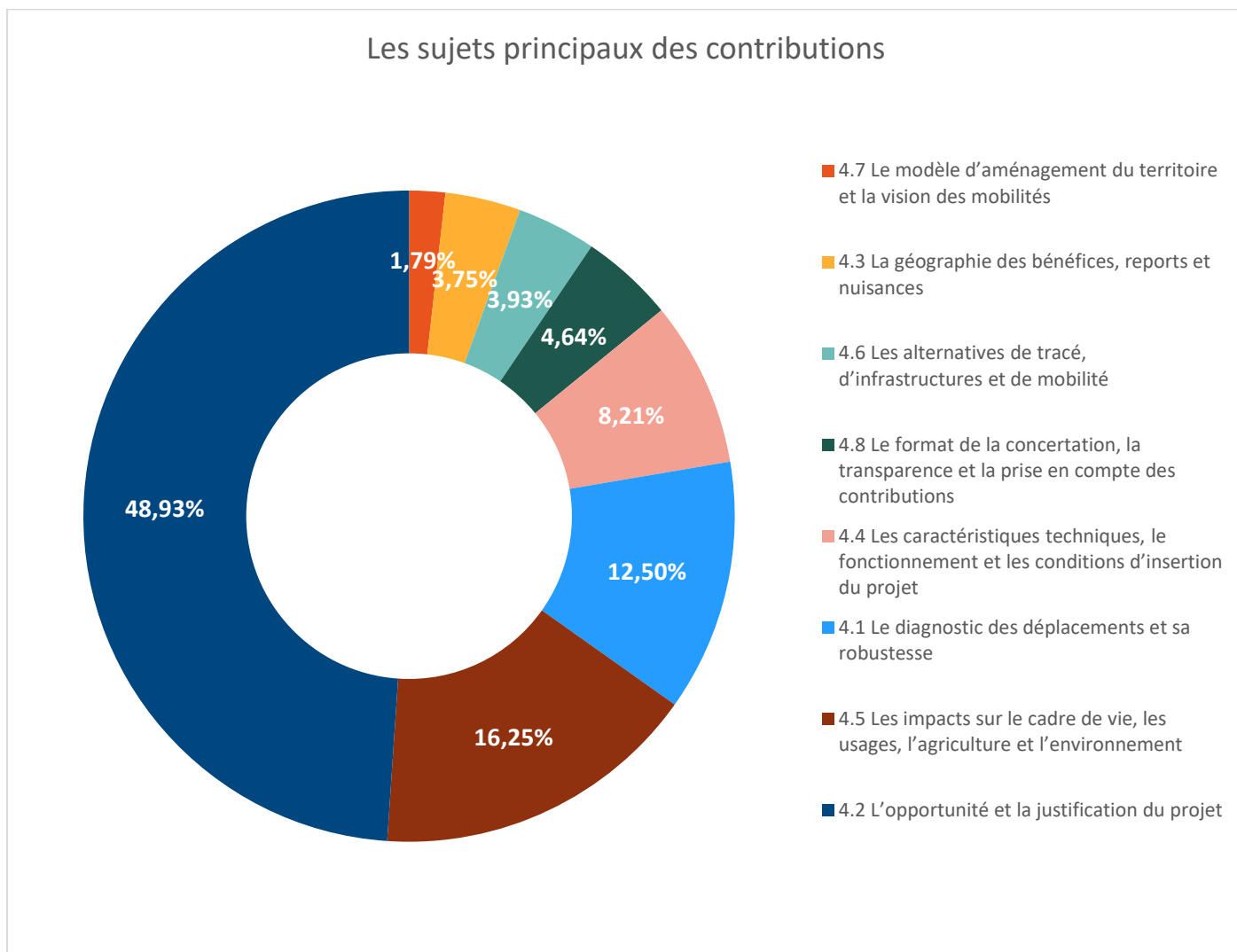


Figure 5 – Répartition des sujets de la concertation

4 Synthèse des contributions

4.1 Le diagnostic des déplacements et sa robustesse

4.1.1 La méthodologie de comptage et le trafic actuel

Des perceptions contrastées des conditions de circulation

Des riveraines et riverains des voies concernées (RD911, 888, 62 et 212) décrivent une augmentation progressive du nombre de véhicules, notamment des poids lourds, ainsi que des nuisances devenues plus présentes : bruit, vibrations, difficultés pour accéder aux habitations ou traverser la voie ; notamment depuis la mise en service en 2022 du contournement de Baraqueville sur la RN88. Certaines personnes relèvent également une intensification saisonnière du trafic en direction du Lévézou, de Millau et de l'A75, notamment depuis la réalisation d'aménagements récents sur la RD911 (sécurisation et rectification du tracé de la section dite du « Bois du Four »).

« En tant que riverain directement concerné, je constate quotidiennement une dégradation significative des conditions de circulation et de vie le long de cet axe. » (registre web)

Plusieurs personnes relativisent l'ampleur des ralentissements et les problèmes dans la traversée de Flavin : heures de pointe, retours de vacances et week-ends, travaux ou dysfonctionnement des feux tricolores. À La Primaube, certains évoquent davantage des ralentissements ponctuels que de véritables embouteillages et considèrent que les flux en provenance de Baraqueville, via la RD888 jouent un rôle plus important que ceux issus de la RD911.

Lors du premier atelier, des groupes ont principalement situé les difficultés de circulation autour du giratoire du Lachet, de la rocade de Rodez et du carrefour de l'Étoile.

Une demande de données plus fines et territorialisées

La méthodologie de comptage de trafic routier a fait l'objet de nombreuses questions. Des participants ont demandé des précisions sur la localisation des compteurs, la durée des campagnes de mesure et les périodes de la journée retenues. Le recours à des moyennes journalières est notamment jugé insuffisant pour rendre compte des variations horaires, hebdomadaires ou saisonnières du trafic.

Plusieurs secteurs ont été signalés comme insuffisamment documentés, demandant des comptages plus précis entre Baraqueville et La Primaube, la RD212 ainsi que dans certains secteurs de la RD62 et de la traversée du Monastère. Des données complémentaires ont été demandées notamment autour de La Mouline, du Lachet et du lieu-dit d'Espessergues.

La comparaison des données de 2019 et de 2024 a également été interrogée. Certaines personnes se demandent si la crise sanitaire et les évolutions intervenues depuis (développement du télétravail, évolution des pratiques de mobilité ou renforcement de l'offre de transports collectifs) sont suffisamment prises en compte pour caractériser la tendance actuelle.

Une attente récurrente concerne la distinction entre les différentes catégories de déplacements pour différencier clairement :

- les déplacements locaux et pendulaires vers l'agglomération ruthénoise ;
- le trafic de transit, notamment entre Albi, Millau et l'A75 ;
- les poids lourds en transit et ceux assurant une desserte locale ;
- les flux agricoles, professionnels et de livraison.

Plusieurs contributions demandent des enquêtes origine-destination détaillées par horaire, sens de circulation et catégorie de véhicules.

« *Dispose-t-on d'une enquête origine-destination permettant de distinguer le trafic de transit, les poids lourds et les véhicules légers, notamment au Monastère et à La Mouline ?* » (réunion publique 2 - Luc-La-Primaube)

Lors de la réunion de restitution, cette distinction est de nouveau soulignée : une intervention considère que les congestions liées aux déplacements domicile-travail et l'augmentation du trafic de poids lourds relèvent de phénomènes différents et pourraient, à ce titre, appeler des réponses distinctes.

Ainsi, les participantes et participants demandent une mise à disposition des données brutes et des hypothèses utilisées visant à établir un diagnostic partagé des conditions actuelles de circulation.

4.1.2 Le trafic prévisionnel

Des projections à long terme largement questionnées

Plusieurs personnes ont questionné les projections de trafic aux horizons 2028 et 2048 par rapport aux données de 2019 et de 2024 affectées par la crise sanitaire et utilisées pour ces projections.

Plus largement, des participants considèrent qu'une projection à plus de vingt ans comporte nécessairement une part importante d'incertitude en fonction : de l'évolution du prix de l'énergie, de l'électrification du parc automobile, des politiques climatiques, du développement économique et résidentiel, de l'évolution des modes de travail ou du changement des comportements individuels.

« *Les modèles de trafic à vingt ans sont intrinsèquement fragiles. Les hypothèses sur l'évolution du parc automobile, du prix de l'énergie ou du télétravail peuvent radicalement changer les flux réels.* » (registre web)

D'autres contributions considèrent toutefois que la progression observée du trafic (RD911 et sud de l'agglomération ruthénoise) justifie d'anticiper une aggravation des difficultés en fonction du développement démographique et économique du secteur qui continuera à générer des déplacements dans les traversées de Flavin et de La Primaube.

La prise en compte des autres projets et des évolutions du territoire

Des participants ont demandé si les projections à l'horizon 2048 intègrent la poursuite de l'aménagement de la RN88 entre Rodez et Sévérac-d'Aveyron, ainsi que les évolutions futures de la rocade de Rodez et de l'échangeur du Lachet.

« *La modélisation à l'horizon 2048 prend-elle en compte l'aménagement futur de la RN88 à deux fois deux voies entre Rodez et Sévérac-d'Aveyron, qui pourrait capter davantage de camions et éviter leur passage par La Primaube vers Millau ?* » (réunion publique 3 - Le Monastère)

Pour une partie du public, ces opérations pourraient améliorer sensiblement la circulation dans le sud de l'agglomération, en particulier les itinéraires empruntés par les poids lourds entre Albi, Millau et l'A75. À l'inverse, d'autres personnes craignent un renforcement des flux entraînant une augmentation supplémentaire du trafic de transit.

Des contributions demandent également que les projections soient mises en relation avec les choix d'urbanisme et de développement économique, sources de croissance des déplacements : implantation de logements, d'entreprises et de zones d'activités dans le sud de l'agglomération.

Enfin, des participantes et participants demandent que les projections comparent plusieurs scénarios prospectifs intégrant, par exemple, un renforcement des transports collectifs, du covoiturage, des parkings-relais, du ferroviaire ou des réseaux cyclables. Selon eux, cette comparaison permettrait d'apprécier les moyens de compenser le trafic au-delà d'une nouvelle infrastructure.

La question du trafic induit

Plusieurs citoyens évoquent un phénomène de trafic induit : l'amélioration des conditions de circulation pourrait rendre certains trajets plus attractifs, encourager leur multiplication ou permettre d'effectuer des déplacements plus longs, réduisant progressivement les gains de fluidité initialement attendus ; notamment sur l'axe Albi–Millau.

« Créer une nouvelle route ne répondra pas durablement aux difficultés observées : elle risque au contraire d'attirer de nouveaux véhicules et d'accentuer le trafic à moyen terme. » (réunions publiques - intervention du CPTAR)

Ils demandent donc que les projections 2028 et 2048 distinguent plus clairement le trafic actuel qui serait transféré vers la nouvelle liaison et les déplacements supplémentaires susceptibles d'être générés par l'aménagement.

Le public souhaite mieux comprendre les mécanismes à l'origine de ces prévisions, leur sensibilité aux autres projets et politiques de mobilité, ainsi que les marges d'incertitude associées aux différents scénarios.

4.1.3 La sécurité

Des situations d'insécurité déjà constatées sur les axes existants

Plusieurs habitants de Flavin ou La Primaube décrivent une cohabitation difficile entre les volumes de trafic, les poids lourds et les usages quotidiens des centres-bourgs : vitesse des véhicules, difficultés pour traverser la chaussée, sécurité aux abords des bâtiments, et risques pour les piétons et les cyclistes.

Pour certains, la réduction du trafic dans les traversées urbaines permettrait de sécuriser les déplacements et d'apaiser les espaces publics pour les enfants, les personnes âgées et autres usagers.

« Moins de circulation dans Flavin, donc moins de risque d'accident pour nous et nos enfants. » (registre web)

D'autres secteurs sont également signalés comme sensibles : à Olemps, La Mouline et Le Monastère, à proximité des écoles, ainsi que sur des voies étroites ou dans des virages rendant les croisements difficiles.

« L'accès par le sud de Rodez est extrêmement dangereux, notamment dans les traversées de La Mouline et du Monastère. Il est illusoire de croire que le trafic restera sur la rocade compte tenu de sa saturation aux heures de pointe. La variante nord va inévitablement densifier la circulation sur la route des Attizals, déjà extrêmement dangereuse. » (registre web)

Les sorties de hameaux, d'exploitations ou de propriétés situées le long de la RD911 et de la RD62 sont aussi décrites comme dangereuses, notamment en raison de la vitesse des véhicules et de l'absence de voies de dégagement.

Une amélioration de la sécurité qui ne fait pas consensus

Plusieurs personnes soulignent que les secteurs les plus accidentogènes ne correspondent pas nécessairement à l'ensemble du tracé envisagé et estiment que les difficultés se concentrent davantage autour du Lachet, de La Mouline, de la rocade ou de certains carrefours existants.

À l'inverse, certains craignent que le projet déplace ou crée de nouveaux risques. L'arrivée de poids lourds sur la RD62, la proximité d'engins agricoles, les sorties de hameaux et des exploitations, la circulation des cyclistes et des randonneurs sont citées comme des points de vigilance.

« Ce projet de liaison va aussi augmenter le risque d'accident sur cette route du fait de l'élargissement des voies. Sur la route déjà existante, la vitesse des usagers est déjà bien au-dessus des limitations ; cela va aussi augmenter le risque d'accident aux intersections. » (registre web)

Des personnes s'interrogent également sur la sécurité des tourne-à-gauche, des raccordements et des carrefours qui seraient aménagés pour les bus, les poids lourds et les véhicules agricoles.

4.1.4 Les attentes de données complémentaires et de transparence méthodologique

Des informations complémentaires attendues pour consolider le diagnostic

Une partie du public estime ne pas disposer de toutes les informations nécessaires pour apprécier la nature des difficultés de circulation et la capacité du projet à y répondre.

« Il manque des données sur l'évolution des flux au cours des vingt dernières années et sur le fonctionnement du demi-échangeur du Lachet. » (réunion publique 2 – Luc-la-Primaube)

Plusieurs personnes demandent de distinguer plus précisément le trafic local et pendulaire du trafic de transit, ainsi que les poids lourds assurant une desserte locale de ceux qui traversent le territoire, pour comprendre quels véhicules pourraient emprunter la nouvelle liaison.

« Que représentent les véhicules en transit Albi-Millau dans la traversée de La Primaube ? » (réunion publique 3 – Le Monastère)

Des données de circulation plus localisées sont demandées sur plusieurs axes et secteurs : au Monastère, à La Mouline, sur certaines routes Départementales secondaires et autour des principaux points de congestion.

Des personnes souhaitent aussi connaître les temps de parcours réellement constatés aux heures de pointe, afin de mesurer plus concrètement la durée et la fréquence des ralentissements aux giratoires du Lachet et de l'Étoile.

Une demande d'objectivation par les données d'accidentologie

Plusieurs interventions demandent que le diagnostic de sécurité soit appuyé par des données actualisées plus précises et cartographiées : nombre d'accidents, leur gravité, leur localisation, les catégories d'usagers concernées et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits.

« Disposez-vous de données précises sur le nombre et la localisation des accidents dans les secteurs concernés ? » (réunion publique 3 - Le Monastère)

Ces demandes traduisent la volonté de distinguer les situations d'inconfort, les risques perçus et les accidents effectivement constatés, afin d'identifier les aménagements les mieux adaptés à chaque secteur.

Une demande de transparence sur les données et les hypothèses utilisées

Plusieurs avis demandent la publication des résultats détaillés des comptages, de leur localisation et des périodes étudiées, ainsi que des hypothèses retenues dans les modèles de trafic.

« À ce jour, aucun document mis à disposition dans la concertation ne présente une modélisation du trafic avant et après projet, une analyse origine-destination des poids lourds ou une estimation de la part des poids lourds en transit par rapport à ceux en desserte locale. » (registre web)

Pour ces personnes, la mise à disposition de données plus complètes permettrait de :

- comprendre comment ont été construits les scénarios ;
- comparer les situations avec et sans aménagement ;
- vérifier la cohérence entre les constats présentés et les objectifs poursuivis.

Le CPTAR demande *« la mise à disposition de données plus complètes, pour l'ensemble des mobilités, notamment sur l'évolution des flux sur les vingt dernières années, les études fines de circulation annoncées sur la RN88 et les axes entre Les Molinières et La Roquette, ainsi que des informations plus précises sur le fonctionnement du demi-échangeur du Lachet ».*

Cette demande de transparence traduit, pour une partie du public, le souhait de pouvoir discuter non seulement les conclusions du diagnostic, mais aussi les données et raisonnements qui les fondent.

D'autres reconnaissent toutefois que des études sont en cours et que certaines informations ne peuvent pas être définitivement établies au moment de la concertation préalable. Cette situation nourrit une question récurrente : dans quelle mesure le public peut-il se prononcer sur l'opportunité du projet lorsque plusieurs données relatives à son fonctionnement, à ses effets et à ses impacts restent en cours d'élaboration ?

4.2 L'opportunité et la justification du projet

4.2.1 Le coût et la proportionnalité de l'investissement

Un montant questionné et à préciser

Le coût prévisionnel du projet, estimé à « environ 20 millions d'euros », fait craindre aux participants et participantes que le montant final soit sensiblement supérieur à celui annoncé dans un contexte marqué par l'inflation et l'augmentation du coût des matériaux et de l'énergie.

Un participant s'est notamment étonné que le coût de l'aménagement du secteur du Lachet soit compris dans une fourchette de 2 à 4 millions d'euros. Cet écart est interprété comme le signe que certaines caractéristiques techniques et financières du projet restent encore insuffisamment stabilisées, tandis que d'autres questionnent plus largement la complexité et le coût de la connexion au Lachet, en comparaison notamment avec l'échangeur existant des Molinières.

« Comment expliquer que le coût de l'aménagement du Lachet soit estimé entre 2 et 4 millions d'euros, soit une variation du simple au double ? » (réunion publique 4 – Olemps)

Plus largement, plusieurs personnes demandent que le coût annoncé intègre l'ensemble des ouvrages et aménagements nécessaires au fonctionnement réel de la liaison : raccordements, traitement du Lachet, rétablissement des accès, ouvrages agricoles ou piétons et autres équipements induits par le tracé. Elles souhaitent disposer d'une estimation globale et mieux comprendre les marges d'incertitude associées aux différents postes de dépenses.

« L'estimation globale de 20 millions d'euros apparaît largement sous-évaluée. [...] Si l'on ajoute à cela les aménagements spécifiques — le tourne-à-gauche au carrefour des Bastries, un ouvrage d'art agricole sur le chemin de la Vayssière, un passage souterrain piéton pour les sentiers de randonnée et un giratoire à cinq branches au niveau de la zone artisanale —, l'enveloppe budgétaire initiale sera inévitablement dépassée. » (registre web)

Le rapport coût et bénéfices en débat

Une partie du public considère que le montant annoncé est élevé pour un projet susceptible d'accueillir environ 3 800 véhicules par jour et détournant seulement une partie du trafic.

Des avis mettent ainsi en relation le coût de l'opération avec les incertitudes concernant son efficacité : attractivité réelle du nouvel itinéraire, réduction effective des ralentissements, capacité à traiter les difficultés du Lachet et maintien d'une part importante des déplacements locaux dans La Primaube. Pour ces personnes, les bénéfices annoncés ne sont pas suffisamment démontrés pour justifier un tel engagement financier.

« Coûts trop élevés pour un bénéfice incertain. » (registre web)

D'autres expressions questionnent les impacts durables du projet en demandant d'intégrer l'ensemble des coûts environnementaux, agricoles et humains engendrés par l'infrastructure.

Des choix de financement interrogés

Plusieurs contributions interrogent la priorité accordée à cette opération dans un contexte de ressources publiques contraintes. Le coût du projet est notamment mis en regard d'autres besoins du territoire, tels que l'amélioration

de la RN88, le réaménagement de la rocade de Rodez, l'entretien et la sécurisation des infrastructures existantes ou encore le développement des mobilités alternatives.

« Je m'interroge donc sur la pertinence d'investir plusieurs dizaines de millions d'euros dans une nouvelle liaison alors que le véritable point noir du secteur reste la RN88. À mon sens, la priorité devrait être la mise à 2x2 voies complète de la traversée de Rodez et l'amélioration de la fluidité de la rocade existante. » (registre web)

Des participantes et participants considèrent que tout ou partie de l'investissement pourrait être consacré au développement des transports collectifs, du covoiturage, des parkings-relais et des itinéraires cyclables ; voire d'autres politiques publiques.

« Est-il opportun de consacrer environ 20 millions d'euros à une nouvelle infrastructure routière alors que d'autres solutions de mobilité pourraient être développées ? » (réunion publique 4 – Olemps)

4.2.2 L'utilité du projet débattue

Des bénéfices attendus pour Flavin et La Primaube

Une partie du public considère que le projet répond à des difficultés anciennes dans les traversées de Flavin et de La Primaube et éviterait une aggravation future de la situation.

Les avis favorables mettent en avant la diminution attendue du trafic et du nombre de poids lourds, ainsi qu'une amélioration de la sécurité et de la qualité de l'air, ainsi qu'une réduction du bruit dans les centres-bourgs.

En cause, à La Primaube, plusieurs habitantes et habitants décrivent une circulation importante sur les avenues de Toulouse et de Rodez, liée aux déplacements locaux et aux flux en provenance d'Albi, de Millau, du Ségala ou du Lézou.

« Je suis favorable au projet. Mais ce projet n'est que la première étape pour fluidifier la circulation autour de Rodez. » (registre web)

Il en est de même à Flavin, où des riveraines et riverains du centre-bourg attendent une réduction du trafic de transit et une amélioration des conditions de déplacement, en particulier pour les piétons, les cyclistes et les personnes les plus vulnérables.

Une réponse jugée inadaptée aux principales difficultés de circulation

À l'inverse, de nombreuses personnes contestent la capacité de la liaison à répondre aux problèmes identifiés. Elles considèrent que les difficultés les plus importantes se concentrent au niveau du giratoire de l'Étoile, du Lachet, de La Mouline et de la rocade de Rodez ; et non dans la traversée de Flavin ou sur l'ensemble de l'itinéraire concerné.

« Les bouchons au giratoire de l'Étoile représentent parfois seulement quelques minutes : est-ce que le nouveau tracé permettra réellement un gain de temps ? » (réunion publique 3 – Le Monastère)

« Tout ce qui sera fait en amont d'Olemps côté La Primaube, Flavin ne résoudra rien à ce bouchon quotidien matinal de 3 à 5 km de long. » (registre mairie d'Olemps)

Plusieurs avis estiment que les automobilistes et les poids lourds continueront à emprunter les itinéraires les plus courts, notamment par La Primaube et l'échangeur des Molinières. Le détour par la RD62 jusqu'au Lachet pourrait être jugé moins intéressant, en particulier si l'échangeur reste congestionné ou ne permet pas toutes les dessertes vers la RN88 (axe nord et sud).

« Je ne vois pas la nécessité de cette déviation. Je ne pense pas que les véhicules venant du sud de Flavin emprunteront la liaison jusqu'au Lachet pour se rendre vers Millau. Ils continueront à passer par Les Molinières et La Primaube. » (registre de la mairie de Flavin)

Certains citoyens estiment que le projet pourrait avoir des effets limités sur les déplacements pendulaires, notamment ceux venant de Baraqueville et se dirigeant vers Rodez, qui représentent une part importante des circulations dans La Primaube.

Le besoin d'approfondir l'utilité du projet

Au-delà des positions favorables ou défavorables, une attente récurrente porte sur la démonstration des bénéfices concrets du projet. Les groupes du premier atelier demandent notamment de préciser :

- le nombre de véhicules retirés des traversées de Flavin et de La Primaube ;
- les gains de temps selon les principaux itinéraires ;
- les catégories de véhicules susceptibles d'utiliser la liaison ;
- les effets attendus sur le Lachet, La Mouline et la rocade ;
- la capacité du projet à répondre aux déplacements locaux et pendulaires.

Les participants ont demandé au Département de « prendre de la hauteur » et de démontrer l'utilité réelle de la variante nord avant d'approfondir ses caractéristiques. Ils souhaitent notamment comprendre comment elle pourrait résoudre les principaux points noirs sans déplacer les difficultés vers d'autres secteurs.

« Il faut démontrer plus clairement l'utilité réelle de la liaison envisagée avant de poursuivre sa réalisation. » (atelier 1 – Le tracé et ses alternatives)

4.2.3 La proportionnalité du projet au regard du territoire et de ses impacts

Une infrastructure structurante jugée nécessaire dans un territoire rural

Pour certaines personnes favorables au projet, le caractère rural du territoire justifie de continuer à investir dans les infrastructures routières. La voiture et les poids lourds restent considérés comme indispensables pour accéder à l'emploi, aux services et aux commerces, assurer les livraisons et soutenir l'activité économique. La nouvelle liaison permettrait ainsi d'adapter le réseau à l'évolution des déplacements et d'améliorer les connexions entre la RD911 et la RN88.

« Tout contournement des agglomérations me paraît très opportun pour l'activité économique. Ils permettent de faciliter les échanges et de gagner du temps. » (registre web)

D'autres estiment également que l'absence d'aménagement conduirait à une aggravation progressive des difficultés, sous l'effet du développement démographique et économique du sud de l'agglomération ruthénoise.

« Dans ce contexte, le projet de déviation reliant la RN88 à la RD911 me semble constituer une réponse adaptée et nécessaire. Il permettrait de détourner le trafic de transit hors des zones habitées, de réduire significativement les nuisances et d'améliorer la sécurité des riverains, tout en redonnant à cet axe une vocation plus locale et apaisée. » (registre web)

Des bénéfices mis en balance avec des impacts durables

À l'inverse, de nombreux avis considèrent que les bénéfices attendus ne sont pas proportionnés à l'ampleur et au caractère irréversible des impacts du projet. La création de plusieurs kilomètres de voirie nouvelle et l'élargissement de la RD62 entraîneraient la consommation et la fragmentation de terres agricoles, l'artificialisation des sols ainsi que des atteintes aux paysages, à la biodiversité, aux ressources en eau et aux chemins de randonnée existants.

« Les quelques minutes éventuellement gagnées par certains automobilistes ne peuvent pas justifier des impacts aussi importants et irréversibles sur l'environnement, la santé, l'agriculture, les paysages et la qualité de vie de milliers d'habitants. » (registre web)

La consommation annoncée d'environ 20 hectares de terres agricoles est particulièrement questionnée dans un territoire où l'agriculture joue un rôle important. Des personnes opposées au projet estiment difficile de justifier la disparition de terres productives pour une liaison dont l'efficacité et les gains de circulation restent, selon elles, incertains.

« Comment justifier la consommation de 20 hectares de terres agricoles pour une infrastructure routière dont l'utilité reste à démontrer ? » (réunion publique 2 – Luc-la-Primaube)

Une infrastructure jugée disproportionnée à l'échelle des secteurs traversés

Le linéaire de la liaison, son emprise et la présence de créniaux de dépassement sont jugés excessifs au regard des quelque 3 800 véhicules par jour annoncés à la mise en service.

« Les 3 800 véhicules par jour modélisés à la mise en service ne justifient pas trois voies. Une route à deux voies avec des aménagements de sécurité et une limitation suffisante de vitesse serait plus adaptée pour ce flux et bien moins destructrice pour l'environnement traversé. » (registre web)

Des riveraines et riverains remettent en cause l'idée que la moindre densité de population puisse suffire à justifier le passage de l'infrastructure. Ils demandent que la protection des habitations, des activités et des milieux soit considérée au même titre que les bénéfices attendus dans les centres-bourgs.

« Dans un espace rural, entre des prairies, des hameaux et des chemins de promenade, une telle infrastructure est disproportionnée. Elle ne correspond pas à l'échelle du territoire qu'elle traverse. » (registre web)

4.2.4 L'opportunité au regard des aménagements existants et futurs

Des aménagements de sécurisation à Flavin

Plusieurs personnes rappellent que des aménagements ont déjà été réalisés dans la traversée de Flavin afin d'améliorer la sécurité et les conditions de circulation : création d'un giratoire, installation de feux et réalisation de tourne-à-gauche. Elles demandent que les effets de ces équipements soient évalués avant d'engager une nouvelle infrastructure, tandis que d'autres interrogent la nécessité de créer une nouvelle liaison.

« Des aménagements ont déjà été réalisés dans la traversée de Flavin depuis 2020 : un giratoire, un feu et des tourne-à-gauche. Est-ce qu'ils ne répondent pas déjà aux enjeux de sécurité ? » (réunion publique 3 – Le Monastère)

À l'inverse, des habitantes et habitants du centre de Flavin et de La Primaube estiment que ces équipements ne suffisent pas à réduire les volumes de circulation et les nuisances associées, notamment celles liées au passage des poids lourds. Ils attendent du projet une amélioration plus importante de la sécurité, du bruit et de la qualité de l'air dans les centres-bourgs.

« Habitant en plein centre de Flavin, je tiens à exprimer mon soutien au projet d'aménagement. Cela rendrait le centre du village plus sûr et cela enlèverait une partie des nuisances sonores. De plus, cela devrait contribuer à améliorer la qualité de l'air de la commune. » (registre papier – Flavin)

La priorité demandée pour le Lachet, la rocade et la RN88

Plusieurs avis demandent notamment l'aménagement complet de l'échangeur du Lachet, l'amélioration de la capacité de la rocade et la poursuite de la mise à deux fois deux voies de la RN88 vers Sévérac-d'Aveyron. Selon eux, ces opérations pourraient modifier la circulation dans le sud de l'agglomération et réduire, ou au moins réinterroger, le besoin de la liaison Flavin–Le Lachet.

« Pourquoi dépenser 20 à 35 millions d'euros dans une route supplémentaire, quand cet argent manque terriblement pour l'amélioration de la rocade ? La plus urgente des urgences est bien là. » (registre papier – Flavin)

Lors du premier atelier, plusieurs groupes ont également proposé de réaménager la rocade de Rodez, de sécuriser la traversée de La Primaube et d'améliorer certains axes Départementaux permettant de mieux répartir les flux.

L'abandon du projet de parc des expositions de Malan

Plusieurs personnes rappellent que le projet de liaison était, selon elles, initialement associé au projet de parc des expositions envisagé à Malan. L'abandon de cet équipement est ainsi présenté comme une évolution importante du contexte territorial, conduisant à questionner le maintien de la liaison routière et les besoins auxquels elle devait initialement répondre.

Certaines contributions demandent donc que l'opportunité du projet soit réévaluée au regard de cette évolution, ainsi que des autres transformations intervenues depuis les premières réflexions sur le tracé.

« Il me semble me souvenir que cette route était directement liée au projet du Parc des Expositions de Malan. Or, ce projet a été abandonné. Alors, pourquoi maintenir ce projet de route alors que le parc ne se fait plus ? Le Département semble vouloir faire cette route à tout prix, quitte à oublier l'objectif premier. » (registre web)

4.3 La géographie des bénéfices, reports et nuisances

4.3.1 Une répartition territoriale des bénéfices questionnée

Des bénéfices pour les centres urbains de Flavin et la Primaube

De nombreux habitants des traversées de Flavin et de La Primaube espèrent une diminution du trafic, notamment des poids lourds, ainsi qu'une amélioration de la sécurité et de la qualité de l'air, ainsi qu'une réduction du bruit dans les centres-bourgs.

« Je suis pour afin d'éloigner la nuisance sonore, la pollution, le risque d'accident. Un détournement réduirait le passage de poids lourds qui pour beaucoup grillent le feu de l'intersection et qui passent à grande vitesse. Flavin pourrait redevenir un village et non un axe de passage, moins de pollution, moins d'accidents, une meilleure circulation à vélo pour nos enfants, réduire la vitesse à 50km serait un plus pour garantir que les camions passent ailleurs. » (registre web – Flavin)

Certains citoyens estiment que le projet répond davantage aux difficultés de La Primaube qu'à celles de Flavin, dont les ralentissements sont jugés moins importants ou plus ponctuels.

D'autres considèrent qu'un volume significatif du trafic de La Primaube provient de Baraqueville et des déplacements locaux vers Rodez, et que les véhicules continueraient donc à traverser la commune malgré la nouvelle liaison.

Des impacts pour les riverains ruraux

Les personnes résidant à proximité du futur tracé soulignent par ailleurs que l'amélioration attendue dans les centres-bourgs pourrait s'accompagner de nouvelles nuisances dans des secteurs aujourd'hui plus calmes. Cette perception est particulièrement présente à Flavin, dans les hameaux et les espaces ruraux traversés, mais également à Olemps et au Monastère.

« Je ne comprends pas pourquoi Flavin doit supporter les conséquences d'un trafic provenant d'Albi sans en tirer aucun bénéfice. » (réunion publique 1 – Flavin)

4.3.2 La répartition du trafic poids lourd

Un besoin de réduire le trafic poids lourd

Des riveraines et riverains de la RD911 décrivent un trafic régulier de camions, associé à des nuisances sonores, à des vibrations et à des difficultés de circulation ou d'accès aux propriétés et espèrent une diminution du nombre de poids lourds dans les traversées de Flavin et de La Primaube.

« Le point noir, le défilé de poids lourds croisé sans cesse, jumelé à une vitesse excessive et à des dépassements dangereux répétitifs. » (registre papier – Flavin)

Mais difficile à anticiper

Le projet est perçu par certains comme sans effet ou susceptible de déplacer le trafic poids lourd, voire de l'accentuer.

Ils considèrent que les camions continueront à emprunter l'itinéraire le plus court ou le plus rapide grâce à leur GPS, notamment par La Primaube et l'échangeur des Molinières, si la traversée des communes reste autorisée.

« Comment le Département fera-t-il passer les camions sur la déviation, alors que les chauffeurs choisiront l'itinéraire le plus court si l'ancien itinéraire reste autorisé ? » (réunion publique 3 – Le Monastère)

Le demi-échangeur du Lachet ne permettant pas toutes les redirections vers la RN88, des personnes craignent que les camions se dirigent ensuite vers Olemps, La Mouline ou Le Monastère.

D'autres avis redoutent que l'amélioration de la liaison entre la RD911 et la RN88 rende l'axe Albi-Millau plus attractif et attire de nouveaux poids lourds.

4.3.3 La crainte de reports de trafic

Olemps et La Mouline

De nombreuses inquiétudes portent sur un déplacement des difficultés de circulation vers Olemps et La Mouline.

Le secteur du Lachet est déjà perçu comme un point de concentration des flux, susceptible d'être davantage sollicité par l'arrivée de la nouvelle liaison. Plusieurs personnes craignent une saturation accrue du giratoire du Lachet, puis des reports vers le giratoire d'Olemps et les voies locales.

« Pour favoriser une commune, on dégrade et surcharge la voisine sans aucun avantage pour cette dernière, sinon d'innombrables nuisances : bruit, odeurs et dévalorisation de nos biens immobiliers. » (registre papier – Olemps)

La Mouline est particulièrement identifiée comme un secteur sensible, où cohabitent déjà véhicules, engins agricoles, piétons, cyclistes et accès aux commerces. Les participants redoutent que les automobilistes cherchant à éviter les giratoires ou les ralentissements utilisent davantage cet itinéraire.

« Le secteur de la Mouline à Olemps est le bout de l'entonnoir. Il serait plus judicieux de régler l'évacuation de cet entonnoir avant d'y envoyer davantage de trafic. » (réunion publique 1 – Flavin)

Le Monastère et la RD62

Plusieurs personnes estiment que ces voies, déjà chargées, ne sont pas adaptées à une augmentation importante de la circulation et en cas de congestion au Lachet, certains automobilistes pourraient emprunter la RD62 ou traverser Le Monastère pour rejoindre Rodez.

« En sachant que la traversée du village du Monastère, c'est près de 8 500 véhicules /jour ouvré décomptés par le CD12 en 2017, quand vos services ont soutenu à la réunion de Luc-la-Primaube de devoir faire la déviation de Flavin parce que le seuil des 8 000 véhicules /jour est atteint. Il y a aujourd'hui plus de véhicules qui traversent le

village du Monastère sur la D12, que sur la D911 en traversée de Flavin. Pensez-vous raisonnable le risque d'augmenter de façon significative le flux en plein centre bourg du Monastère, avec son école, ses commerces, en bordure de cette D12 tant fréquentée ? » (registre web)

« Une interrogation subsiste sur le fait que le contournement nord via la RD62 [variante nord-est] puisse générer un trafic supplémentaire vers Le Monastère, alors que la traversée est déjà très chargée. » (registre web)

Lors du premier atelier, plusieurs groupes ont ainsi considéré que le projet risquait de déplacer les difficultés plutôt que de les résoudre, en concentrant davantage de flux vers le Lachet, Olemps et Le Monastère.

« Une nouvelle liaison RN88-RD911 risque de déplacer les difficultés plutôt que de les résoudre. » (atelier 1 – Le tracé et ses alternatives)

4.4 Les caractéristiques techniques, le fonctionnement et les conditions d'insertion du projet

4.4.1 Les caractéristiques de la voirie

Plusieurs personnes demandent des précisions sur les caractéristiques concrètes de la future infrastructure, encore jugées insuffisamment définies à ce stade.

Les interrogations portent notamment sur la largeur de la plateforme, le profil en long, les remblais et déblais, l'emprise réelle du projet ainsi que les ouvrages nécessaires pour maintenir les chemins existants et accès aux parcelles et exploitations agricoles.

« Il manque des informations techniques précises à ce stade, notamment sur le profil en long de la route, les remblais et tranchées [déblais], la largeur de la plateforme, ainsi que les ouvrages de rétablissement des chemins existants. » (réunion publique 1 – Flavin)

L'aménagement de la RD62 suscite également des questions sur le devenir des talus et des haies bordant actuellement la voie, ainsi que sur l'espace supplémentaire nécessaire à son élargissement. Aussi, certaines personnes s'inquiètent de l'augmentation des vitesses avec la création de voies de dépassement.

Le fonctionnement de la liaison dans les différents sens de circulation est enfin questionné. Un participant demande notamment comment seront pris en compte les déplacements depuis Flavin vers Baraqueville ou l'ouest de l'agglomération, afin que le projet ne soit pas uniquement pensé pour les flux rejoignant la RN88 par le Lachet.

4.4.2 L'échangeur du Lachet

Plusieurs citoyennes et citoyens questionnent le maintien d'un fonctionnement partiel de l'échangeur. Une habitante de La Mouline souligne que l'aménagement envisagé ne permettrait pas de rejoindre directement la RN88 en direction d'Albi et demande comment les véhicules, notamment les poids lourds, effectueront ce mouvement.

« Le projet prévoit en réalité un second demi-échangeur : comment les véhicules, et notamment les poids lourds, pourront-ils rejoindre la RN88 en direction d'Albi ? » (réunion publique 4 – Olemps)

La configuration du giratoire est également questionnée. Une habitante d'Olemps s'interroge sur le choix de prévoir certaines entrées à deux voies alors que des sorties resteraient à une seule voie, craignant que cette organisation ne renforce l'engorgement d'un secteur déjà considéré comme saturé. Le CPTAR a également soulevé plusieurs points techniques concernant les rayons de giration, les dénivelés pour les poids lourds, les conditions d'insertion dans le giratoire et les possibilités de retournement vers Albi.

« Les caractéristiques envisagées pour l'échangeur du Lachet soulèvent plusieurs interrogations : les rayons de giration des bretelles seront-ils adaptés aux poids lourds et aux dénivelés du secteur ? Dans quelles conditions

les véhicules pourront-ils s'insérer dans le giratoire et effectuer un retournement depuis Flavin vers Albi ? »
(CPTAR / Comité Causse Comtal, réunion publique 4 – Olemps)

Enfin, une habitante du secteur de La Mouline craint que la transformation du demi-échangeur nécessite des acquisitions foncières, voire entraîne la démolition de certaines habitations. Elle regrette l'absence d'informations précises sur les emprises et les conséquences du futur aménagement.

4.4.3 Les accès aux exploitations et aux propriétés

Des agriculteurs demandent notamment si les engins agricoles pourront circuler sur la future liaison et comment seront organisés les accès aux chemins ruraux et aux parcelles lorsque la route croisera ou longera les exploitations. La question de l'emprise nécessaire à d'éventuels aménagements spécifiques est également soulevée.

« *La nouvelle route sera-t-elle accessible aux engins agricoles, et quelle sera l'emprise totale si une voie spécifique doit être prévue pour eux ?* » (réunion publique 1 – Flavin)

Plusieurs personnes s'interrogent aussi sur la sécurisation des entrées et sorties sur la RD911 et la RD62. Les demandes portent sur la création de dispositifs de tourne-à-gauche sécurisés, de voies de dégagement ou d'autres dispositifs permettant de maintenir des accès sûrs aux exploitations, aux habitations et aux hameaux, notamment dans des secteurs où la vitesse des véhicules est déjà jugée élevée.

4.5 Les impacts sur le cadre de vie, les usages, l'agriculture et l'environnement

4.5.1 Les impacts sur le cadre de vie des riverains

Plusieurs avis soulignent que des ménages se sont installés dans ces secteurs précisément pour leur calme et leur caractère résidentiel. La création d'une nouvelle infrastructure est ainsi perçue comme susceptible de modifier durablement leur environnement quotidien et l'attractivité de ces espaces.

« *La tranquillité et la ruralité, qui font l'identité et l'attractivité de ces communes, seraient remises en cause par l'arrivée d'un axe routier générateur de bruit, de pollution et d'insécurité.* » (registre web)

Lors du premier atelier, certains groupes ont également estimé que la variante nord pourrait dégrader le cadre de vie, les paysages ainsi que l'attractivité résidentielle et patrimoniale de certains quartiers de Flavin. Ils s'inquiètent du risque de voir le village « encadré par deux routes » et de l'impact sonore d'un nouvel axe situé à proximité immédiate des habitations. D'autres personnes demandent, si le projet est réalisé, que des mesures permettent de préserver autant que possible la tranquillité des riverains, notamment à l'égard du bruit.

Ces inquiétudes sont toutefois mises en balance avec les bénéfices attendus par certaines habitantes et certains habitants des centres de Flavin et de La Primaube. Pour ces personnes, le report d'une partie de la circulation, notamment des poids lourds, permettrait au contraire d'améliorer la sécurité, de réduire le bruit et de préserver davantage la qualité de l'air dans les traversées urbaines.

« *Le contournement est indispensable afin de réduire le trafic routier sur les avenues de Toulouse et Rodez à La Primaube.* » (registre web)

4.5.2 Les impacts sur les usages à proximité

Les chemins de randonnées

Les chemins de promenade, de randonnée et les itinéraires utilisés par les cyclistes, cavaliers ou coureurs sont régulièrement cités parmi les usages susceptibles d'être affectés par le projet qui participent pleinement au cadre de vie et à l'attractivité du secteur autour de Flavin, de Malan et de la Vayssière.

« Ce projet va également condamner de nombreux chemins de promenades et randonnée autour de Flavin qui sont très utilisés par les piétons, cyclistes, cavaliers, etc. » (registre web)

Certaines contributions soulignent que le seul rétablissement de la continuité d'un chemin ne garantirait pas la préservation de ses conditions d'usage. Le franchissement ou la proximité de la nouvelle infrastructure pourrait modifier le calme, le paysage et la sécurité des pratiques de promenade ou de loisirs.

« Cela va créer du bruit et une coupure sur le chemin de la Vayssière, apprécié de tous les riverains. [...] Bruit, risque d'accident avec les riverains, chemin de promenade tronqué. » (registre web)

Les commerces de proximité

Un autre effet potentiel évoqué concerne les commerces situés le long de l'itinéraire actuel. Des participants craignent que le détournement d'une partie du trafic ne fragilise certains petits commerces de Flavin, bénéficiant aujourd'hui du passage des automobilistes.

« Le contournement risque de fragiliser les petits commerces implantés le long de l'axe actuel si les automobilistes ne passent plus devant eux. » (réunion publique de restitution – Flavin)

4.5.3 Les impacts sur l'agriculture

La consommation et le morcellement des terres agricoles

La consommation et la fragmentation des terres agricoles constituent l'une des principales préoccupations exprimées au sujet des impacts du projet. Plusieurs personnes rappellent qu'environ 20 hectares seraient concernés et soulignent la valeur productive de ces terres, mais aussi leur rôle dans le stockage du carbone et le maintien d'un paysage agricole.

« La construction implique de sacrifier 20 ha de terres agricoles, également importantes pour le stockage de carbone. » (réunion publique 2 – Luc-La-Primaube)

Le passage de la route pourrait séparer des parcelles aujourd'hui exploitées ensemble, compliquer les déplacements entre les terres et modifier l'organisation des exploitations. Cette inquiétude est notamment exprimée par un riverain du Mas Durand, où le projet est perçu comme susceptible de fragmenter les espaces agricoles :

« C'est un massacre du cadre de vie, mais aussi un démembrement complet des zones agricoles. » (réunion publique 3 – Le Monastère)

À Malan, une propriétaire alerte plus spécifiquement sur les effets du tracé sur des bâtiments agricoles et une ferme ancienne.

En matière de compensations foncières, des exploitants demandent si les terres proposées en échange seront suffisamment proches, de qualité agronomique équivalente et adaptées aux caractéristiques des exploitations concernées.

Les conséquences sur le fonctionnement et la pérennité des exploitations

Certaines expressions insistent sur les conséquences qui dépasseraient la seule perte de surfaces : allongement des déplacements entre parcelles, modification des conditions d'accès, proximité accrue avec la circulation, écoulement des eaux de pluie ou encore atteinte à des bâtiments et à des fermes anciennes. Ces effets sont susceptibles, selon les agricultrices et agriculteurs concernés, de déséquilibrer durablement le fonctionnement de leurs exploitations.

Par exemple, des participants s'inquiètent pour les exploitants engagés en agriculture biologique, qui s'interrogent sur la possibilité d'attribution de terres disposant des mêmes caractéristiques et sur les conséquences d'un

échange foncier pour leurs certifications. Aussi, il est questionné la capacité des réserves foncières constituées avec la SAFER à répondre aux besoins spécifiques de l'agriculture biologique.

« Les exploitations en bio risquent de perdre leur certification avec de nouvelles terres attribuées et donc un délai de 3 ans pour retrouver la certification sur les nouvelles parcelles. Est-il prévu un suivi et accompagnement spécifique pour ces agriculteurs bio ? » (registre web)

Un contributeur considère que le projet peut être accepté à condition que les exploitants directement touchés par l'emprise soient correctement compensés.

4.5.4 Les impacts sur l'environnement et la biodiversité

L'atteinte aux milieux naturels et l'artificialisation des sols

Plusieurs citoyens alertent sur la destruction ou la fragmentation d'habitats naturels : haies, arbres et continuités écologiques. Lors du premier atelier, les groupes ont également identifié la consommation et la fragmentation des espaces naturels ainsi que la dégradation de la biodiversité comme des points de vigilance majeurs.

« La véritable richesse de l'Aveyron n'est pas de construire de nouvelles routes, mais de préserver ses paysages, ses terres agricoles, ses arbres, sa biodiversité et la qualité de vie de ses habitants. Ce projet compromet durablement ce patrimoine. » (registre web)

Certaines évoquent plus précisément la disparition d'arbres anciens, centenaires ou bicentenaires, ainsi que leur importance pour la biodiversité et l'atténuation des fortes chaleurs. Ainsi, de nombreuses personnes demandent que ces arbres et des haies structurantes soient préservés et que les continuités écologiques soient prises en compte dans la conception du projet.

Plus largement, plusieurs personnes mettent ces impacts en regard des enjeux climatiques et considèrent que la création d'une nouvelle infrastructure routière entre en contradiction avec les objectifs de limitation de l'artificialisation, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préservation des espaces naturels.

« Un tel projet risque avant tout d'encourager l'augmentation du trafic routier, avec pour conséquences davantage de pollution atmosphérique, de nuisances sonores et d'émissions de gaz à effet de serre. Il entraînerait également une artificialisation supplémentaire des terres et une atteinte aux espaces naturels et agricoles. » (registre web)

Une vigilance particulière sur l'eau et les zones humides

Des habitants signalent la présence, le long ou à proximité du tracé, de prairies humides, de cours d'eau et de milieux susceptibles d'accueillir des espèces protégées. Une contribution cite notamment la Briane et la Brianelle ainsi que la présence de la Loutre d'Europe, et estime que les impacts ne peuvent être considérés comme maîtrisés tant que les études environnementales ne sont pas achevées.

« Les impacts environnementaux sont mal connus et potentiellement importants : le tracé traverse des prairies humides, des cours d'eau (Briane, Brianelle), un secteur où est présente la Loutre d'Europe. » (registre web)

Des inquiétudes portent également sur plusieurs sources d'eau utilisées par les exploitations agricoles, notamment pour l'abreuvement des animaux qui pourraient disparaître, leur qualité altérée ou une modification de leurs écoulements liée aux terrassements et à la bétonisation.

4.6 Les alternatives de tracé, d'infrastructures et de mobilité

4.6.1 Renforcer les aménagements existants plutôt que créer une nouvelle liaison

Pour une partie du public, cette approche repose sur l'idée que les difficultés de circulation pourraient être traitées en intervenant prioritairement sur les axes et les points de congestion déjà identifiés, tout en limitant les nouvelles emprises et les impacts associés.

Lors des réunions publiques, des participantes et participants suggèrent notamment de renforcer la rocade de Rodez et la RN88. D'autres proposent de mieux utiliser les routes Départementales existantes permettant de rejoindre Rodez.

« Pourquoi les flux ne seraient-ils pas redirigés vers d'autres routes Départementales existantes menant à Rodez, quitte à améliorer ces axes sans créer de nouvelle infrastructure ? » (réunion publique 1 – Flavin)

Certains questionnent ainsi la priorité donnée au projet alors que l'aménagement de la RN88 pourrait, à terme, modifier les itinéraires en direction de Sévérac d'Aveyron.

Le premier atelier a permis de préciser plusieurs de ces propositions et les groupes ont notamment évoqué :

- le réaménagement de la rocade de Rodez pour faciliter les déplacements nord-sud ;
- l'amélioration de la traversée de La Primaube afin d'en renforcer la sécurité et la fluidité ;
- ainsi que l'amélioration de l'accès nord de Rodez par Ségur-Agen d'Aveyron et la RD29, afin de proposer une alternative en amont du secteur Flavin–Le Lachet.

Cette préférence pour l'amélioration de l'existant apparaît également dans les registres, où certaines personnes proposent l'optimisation des axes et des carrefours actuels comme solution alternative ou préalable au projet.

« Parfois, améliorer l'existant est plus efficace qu'une nouvelle infrastructure. » (registre web)

Ces propositions traduisent une demande d'examiner plus largement les possibilités d'optimisation du réseau existant avant de mobiliser une nouvelle emprise pour relier directement la RD911 à la RN88.

4.6.2 Les tracés alternatifs proposés

Une variante sud plus courte régulièrement proposée

La possibilité d'un tracé par le sud, plus court que la variante initialement étudiée notamment en ne déviant que La Primaube, revient à plusieurs reprises dans les échanges. Des personnes participantes s'interrogent notamment sur la longueur de la variante sud comparée à la variante nord-est et proposent un raccordement plus direct depuis La Primaube vers le secteur des Molinières. Lors de la réunion publique d'Olemps, plusieurs interventions ont ainsi demandé si cette variante ne pouvait pas être raccourcie afin de réduire son linéaire et ses impacts.

« Pourquoi la variante sud présente-t-elle un tracé aussi long ? Ne serait-il pas possible d'imaginer un itinéraire plus court depuis La Primaube vers les Molinières ? » (réunion publique 4 – Olemps)

Cette proposition a également été travaillée lors du premier atelier. La « variante sud courte » envisagée partirait de la RD911 entre Flavin et La Primaube, passerait au sud de La Capelle-Saint-Martin puis rejoindrait le tracé sud. Elle est présentée par plusieurs groupes comme une possibilité pour capter davantage les flux concernant La Primaube et éviter le secteur du Lachet, tout en limitant les impacts sur les terres agricoles et le bâti à Flavin.

Cette proposition est également évoquée sur les registres : *« Je pense qu'une déviation de La Primaube seulement, par le Sud, est a priori opportune, pour éviter que le trafic de transit depuis l'échangeur des Molinières vers Millau, ainsi que dans le sens inverse, ne traverse La Primaube. » (registre web)*

La variante sud n'est toutefois pas considérée comme dépourvue d'impacts. Les échanges de l'atelier font également ressortir des interrogations concernant les terres agricoles, les espaces naturels et zones humides, les

cours d'eau, les emprises foncières ainsi que le coût de réalisation. Son intérêt est donc surtout présenté comme une hypothèse à approfondir et à comparer plus précisément avec la variante nord-est.

Des contournements ou itinéraires alternatifs à une autre échelle

D'autres propositions cherchent à traiter les difficultés de circulation à une échelle différente de celle de la liaison Flavin–Le Lachet.

Un contournement plus limité de La Primaube a notamment été travaillé lors du premier atelier, avec l'idée d'un itinéraire partant du sud-est de la commune sur la RD911 et arrivant au nord sur la RD888, permettant de réduire les nuisances dans la traversée urbaine. Les participants ont demandé que cette variante supplémentaire puisse être étudiée.

À une échelle plus large, l'itinéraire entre Millau et Albi par Saint-Sernin-sur-Rance est proposé comme une autre possibilité pour une partie du trafic de transit, notamment les poids lourds. Un habitant d'Olemps considère cet axe comme potentiellement plus court et moins impactant et demande qu'il soit étudié.

« L'itinéraire Millau–Albi par Saint-Sernin ne pourrait-il pas constituer une alternative plus attractive pour les poids lourds, potentiellement plus courte et plus écologique ? » (réunion publique 2 – Luc-la-Primaube)

Ces propositions traduisent ainsi une demande d'élargir la comparaison des solutions au-delà des seules variantes nord-est et sud initialement étudiées.

4.6.3 Les alternatives de mobilité au projet routier

Au-delà des alternatives d'aménagement routier, plusieurs personnes proposent d'agir directement sur les pratiques de déplacement afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle et, par conséquent, la pression exercée sur les axes concernés.

Lors du premier atelier, plusieurs groupes ont ainsi proposé d'améliorer la fréquence et le cadencement des transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail, et de développer des solutions d'intermodalité associant train, bus, vélo et covoiturage. Des parkings-relais en périphérie de l'agglomération ont également été évoqués afin de limiter l'entrée des véhicules particuliers dans les secteurs les plus circulés.

« Ne faudrait-il pas d'abord développer les transports en commun, le covoiturage et les mobilités douces avant de construire une nouvelle route ? » (réunion publique 1 – Flavin)

Le dialogue avec les entreprises est notamment évoqué afin d'étudier la mutualisation des déplacements domicile-travail ou l'adaptation des horaires, tandis que d'autres avis souhaitent renforcer l'offre ferroviaire et les connexions entre les communes et l'agglomération ruthénoise. Plusieurs personnes considèrent que ces solutions devraient faire l'objet d'investissements plus importants en alternative à la création d'une infrastructure routière nouvelle.

« Il faudrait investir dans les transports collectifs et les mobilités alternatives plutôt que dans de nouvelles routes. » (registre web)

Ces propositions ne constituent pas toujours une alternative exclusive au projet et certaines personnes les présentent comme des mesures complémentaires.

4.7 Le modèle d'aménagement du territoire et la vision des mobilités

4.7.1 Deux visions de l'aménagement du territoire en débat

Au-delà du projet lui-même, plusieurs prises de position interrogent plus largement la manière d'aménager le territoire et d'accompagner son développement.

Les projets routiers à l'aune du développement rural

Une première approche considère que l'aménagement routier reste nécessaire dans un territoire rural où la voiture conserve une place importante dans les déplacements quotidiens. Dans cette perspective, l'amélioration des infrastructures participe à l'accessibilité des communes, aux déplacements vers l'emploi et les services ainsi qu'au maintien de l'activité économique.

« Tout contournement des agglomérations me paraît très opportun pour l'activité économique. Ils permettent de faciliter les échanges et de gagner du temps. » (registre web)

À l'inverse, plusieurs personnes et le CPTAR contestent une logique d'aménagement reposant sur la création régulière de nouvelles infrastructures routières. Elles mettent en avant la nécessité de préserver les terres agricoles et naturelles, de limiter l'artificialisation et de privilégier l'utilisation des infrastructures déjà existantes.

« Ce projet de déviation à 20 millions d'euros est profondément ancré dans une vision dépassée de l'aménagement du territoire. À l'heure où l'on parle de sobriété, de résilience et de souveraineté alimentaire, continuer à artificialiser des terres agricoles pour construire une nouvelle route est un non-sens. » (registre web)

« Le choix présenté semble relever d'une logique de développement routier plutôt que d'une comparaison complète des solutions. Les difficultés actuelles résultent aussi de choix anciens d'aménagement ayant concentré les flux vers Rodez. » (CPTAR / FNE / Comité Causse Comtal, réunion publique 3)

Les projets routiers et la localisation des activités et des équipements

Plusieurs habitants estiment qu'il serait préférable d'implanter les zones d'activités à proximité des infrastructures existantes plutôt que de développer de nouveaux secteurs en pleine campagne, puis de créer des routes pour les desservir. Une intervention questionne parallèlement le développement de nouvelles zones d'activités alors que certaines zones existantes seraient encore disponibles.

« Ne faudrait-il pas implanter les zones d'activités à proximité des infrastructures routières existantes plutôt que de créer des zones en pleine campagne, puis de nouvelles routes pour les desservir ? » (réunion publique 4 – Olemps)

4.7.2 Une remise en question du modèle centré sur la voiture individuelle

Plusieurs prises de position interrogent la cohérence d'une nouvelle infrastructure routière avec l'évolution attendue des pratiques de mobilité. Elles considèrent que l'amélioration des conditions de circulation automobile ne devrait pas constituer l'unique réponse aux difficultés de déplacement et questionnent le risque qu'une nouvelle capacité routière entretienne, voire augmente, le trafic en créant un « appel d'air ».

« En facilitant et en encourageant le trafic automobile, elle (cette nouvelle route) contribuera à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre alors même que les pouvoirs publics appellent à réduire notre dépendance à la voiture individuelle. » (registre web)

D'autres interventions élargissent cette réflexion à l'organisation des politiques de mobilité. Des habitantes et habitants estiment qu'il faudrait « réfléchir à d'autres manières de circuler » avant d'engager un nouvel aménagement routier. Ils appellent notamment à mieux articuler les politiques routières, les transports collectifs, le covoiturage et les mobilités actives, grâce à une coordination renforcée entre les collectivités compétentes.

« Il faut construire une stratégie commune à l'échelle de l'aire d'attraction de Rodez, réunissant l'État, la Région, le Département, Rodez Agglomération et les communes. Les problèmes d'engorgement sont systémiques et une nouvelle pénétrante routière ne pourra pas, à elle seule, les résoudre. » (réunion publique de restitution – Flavin)

4.8 Le format de la concertation, la transparence et la prise en compte des contributions

4.8.1 Le format et les conditions de participation

La demande d'ajout d'une réunion publique à Olemps

La commune d'Olemps a notamment été citée dès les premières réunions comme insuffisamment associée au dispositif initial, alors qu'elle pourrait être directement concernée par les effets du projet et les évolutions de circulation autour du Lachet. Cette demande, formulée à plusieurs reprises, a conduit à l'ajout d'une réunion publique dédiée à Olemps.

« J'ai le sentiment qu'Olemps est oubliée de la concertation, alors que la commune sera fortement impactée par les flux. » (réunion publique 1 – Flavin)

La représentation de certains publics en questionnaire

Lors de la réunion d'Olemps, une agricultrice estime que le dialogue avec le monde agricole a été engagé trop tardivement et que les exploitantes et exploitants directement concernés ne se sont pas sentis suffisamment associés. Un participant demande parallèlement si les transporteurs routiers, dont le comportement est déterminant pour apprécier l'efficacité future de la liaison, ont été consultés sur leur intention d'emprunter le nouvel itinéraire.

« Le dialogue n'a pas été engagé suffisamment tôt et les agriculteurs ne se sentent pas réellement associés. » (réunion publique 4 – Olemps)

Le déroulement de l'atelier 2 suscitant des réserves

Le déroulement du second atelier a fait l'objet d'une contestation collective de la part des personnes présentes ne souhaitant pas prendre part à l'exercice proposé.

Ce refus reposait d'abord sur une opposition de principe au projet, quel que soit le tracé envisagé : les participants considéraient que travailler sur les caractéristiques d'un tracé contribuerait à légitimer une infrastructure routière qu'ils jugent inadaptée aux besoins du territoire.

Cette position était également liée à un désaccord persistant avec le diagnostic présenté par le Département et avec la démonstration de l'utilité du projet. Les personnes présentes estimaient que les données apportées au cours de la concertation ne permettaient pas, à ce stade, de justifier la réalisation de la liaison. Elles contestaient dès lors le passage à une étape de définition plus fine de ses caractéristiques.

« Nous refusons la "logique d'entonnoir" proposée à travers les deux ateliers : la décision de réaliser le projet n'ayant pas encore été prise, il n'est pas opportun de travailler sur ses caractéristiques techniques. » (atelier 2 – Flavin)

Les participants ont ainsi jugé que cet atelier intervenait trop tôt dans le processus de concertation, alors que l'opportunité du projet restait selon eux à débattre. Ils ont enfin rappelé leur souhait de voir étudiés en priorité d'autres investissements sur les infrastructures existantes, notamment l'amélioration de l'échangeur du Lachet et le réaménagement de la rocade de Rodez.

4.8.2 La transparence du processus de décision

Plusieurs citoyens rappellent que la variante nord-est avait déjà été retenue par le Conseil Départemental lors de délibérations antérieures et s'interrogent sur la possibilité effective de remettre ce choix en discussion. Lors de la première réunion publique, un habitant de Flavin questionne ainsi le stade réel d'avancement du projet et le décalage entre des décisions qui lui semblent déjà entérinées et des caractéristiques techniques encore insuffisamment précisées.

« À quel stade réel se situe le projet ? Plusieurs délibérations semblent avoir déjà entériné certaines décisions, alors que les informations techniques présentées restent encore très incomplètes. » (réunion publique 1 – Flavin)

Aussi, certains estiment que les éléments présentés pour expliquer ce choix restent trop partiels et insuffisamment chiffrés pour comprendre précisément les critères ayant conduit à écarter l'autre hypothèse.

« Deux variantes au début du projet et le Conseil Départemental a choisi de retenir la variante nord-est en décembre 2020. [...] Une analyse de décision a été présentée, mais très partielle avec peu d'éléments chiffrés [...] je constate donc un manque de transparence. » (registre web)

La transparence est également questionnée à travers l'accès aux études et documents ayant accompagné l'élaboration du projet. Le CPTAR rappelle avoir demandé au Département, dès 2024, la communication de plusieurs documents. L'association indique que la CADA a rendu un avis favorable à cette demande et interroge le délai dans lequel les pièces concernées pourront être transmises.

La visibilité des contributions pendant la concertation a également été questionnée lors de la réunion de restitution. Plusieurs personnes ont regretté que les avis déposés sur le registre numérique ne puissent pas être consultés au fil de l'eau, considérant que leur publication aurait permis de prendre connaissance des autres positions, de confronter les arguments et d'alimenter davantage le débat collectif.

4.8.3 Les attentes sur la prise en compte et la restitution des contributions

Une attente de traçabilité entre les contributions et les décisions futures

Plusieurs personnes expriment une attente forte quant aux suites concrètes données aux avis recueillis pendant la concertation.

Elles souhaitent pouvoir identifier les propositions susceptibles de faire évoluer le projet et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles certaines hypothèses seraient écartées. Cette attente est particulièrement visible concernant les variantes de tracé et les alternatives proposées au cours des réunions et des ateliers.

« Je souhaite que les observations formulées par les habitants soient réellement prises en considération et que des solutions alternatives [...] soient étudiées. » (registre web)

Certaines contributions demandent plus généralement que les observations des riverains, agriculteurs, usagers et autres publics concernés puissent alimenter les études et contribuer à améliorer le projet s'il devait être poursuivi. Aussi, des personnes ont manifesté leur disponibilité pour participer à de futurs groupes de travail ou enquêtes.

Mais des craintes sur l'impact de la concertation sur le projet

Pour autant, des habitants s'interrogent ainsi sur la capacité réelle de la concertation à modifier le projet, estimant que le tracé nord présenté continue d'être privilégié par le Département, malgré les remarques formulées. Lors de la réunion du Monastère, un participant questionne également l'intérêt d'un atelier consacré aux alternatives si celles-ci ne peuvent pas être réellement prises en considération.

« Quel est l'intérêt d'organiser un atelier sur les alternatives si celles-ci ne sont pas réellement acceptées par le Département ? » (réunion publique 3 – Le Monastère)

Le CPTAR rappelle qu'il est à l'origine du droit d'initiative, avec FNE Occitanie-Pyrénées et le Comité Causse Comtal, ayant conduit à la désignation d'un garant CNDP. L'association et d'autres citoyens insistent sur le fait que la concertation doit pouvoir faire évoluer, voire remettre en question, le projet. (CPTAR)

5 Les enseignements de la concertation pour le maître d'ouvrage

La concertation préalable a fait émerger plusieurs enseignements portant sur l'opportunité du projet, ses impacts et son articulation avec les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Ils contribueront à éclairer la décision du Département sur les suites à donner au projet.

Ces premiers enseignements seront complétés après la publication du bilan du garant de la CNDP, auquel le Département apportera une réponse précisant les mesures envisagées et les modalités de poursuite du dialogue avec le public.

5.1 Un projet qui a généré du débat

5.1.1 Une opportunité débattue entre attentes d'une solution rapide et questionnements sur le bénéfice d'une nouvelle infrastructure

La concertation confirme l'existence de difficultés de circulation et de nuisances sur plusieurs secteurs du sud de l'agglomération ruthénoise, mais elle ne fait pas émerger de consensus sur la pertinence de la liaison routière Flavin–Le Lachet, telle que présentée, comme réponse à ces difficultés.

Une partie du public, notamment à Flavin et à La Primaube, attend une intervention permettant de réduire significativement le trafic de transit et en particulier celui des poids lourds, d'améliorer la sécurité et d'apaiser les circulations dans les traversées urbaines.

Le Département maintient que la croissance des flux routiers, l'évolution des besoins de déplacement et le développement du territoire justifient d'anticiper des aménagements structurants.

À l'inverse, de nombreuses interventions ne contestent pas nécessairement l'existence de difficultés, mais remettent en cause la capacité du projet à y répondre efficacement. Elles interrogent notamment :

- son coût,
- l'attractivité réelle du nouvel itinéraire pour les poids lourds,
- le gain attendu sur les principaux points de congestion
- et le risque de déplacer les difficultés vers le Lachet, Olemps, La Mouline ou Le Monastère.

Le premier atelier a renforcé ce constat en faisant apparaître une attente récurrente de démonstration plus claire de l'utilité de la liaison avant d'en approfondir les caractéristiques.

Lors de la réunion de restitution, le Département a indiqué que le fonctionnement précis du report de trafic, notamment vers le Lachet, devait encore être consolidé par les études : le secteur du Lachet s'imposant comme le secteur à traiter en priorité.

Pour le Département, l'enseignement principal est donc double : **le besoin d'améliorer les conditions de circulation est réel, mais la valeur ajoutée de cette nouvelle infrastructure doit être davantage objectivée et comparée aux autres solutions et alternatives possibles.**

5.1.2 Un projet perçu comme positif pour certains secteurs et habitants, mais générateur de nouvelles nuisances pour d'autres

La concertation fait apparaître une répartition territoriale très différenciée des bénéfices et des impacts du projet.

Pour une partie des habitantes et habitants de Flavin et de La Primaube, la diminution attendue du trafic, en particulier des poids lourds, constitue un bénéfice direct en matière de sécurité, de bruit, de qualité de l'air et de fonctionnement des centres-bourgs.

Le Département considère qu'un report de plusieurs milliers de véhicules par jour pourrait améliorer sensiblement les conditions de vie des riverains dans ces traversées (en particulier à La Primaube, Flavin, et dans le hameau d'Espessergues).

À l'inverse, les échanges ont fait ressortir la crainte de voir ces nuisances déplacées vers des secteurs aujourd'hui moins exposés. Olemps, La Mouline, Le Monastère, Malan, la RD62 et certains hameaux situés à proximité du tracé sont régulièrement cités comme susceptibles de subir une augmentation du trafic, du bruit, des difficultés d'accès ou des effets sur le cadre de vie.

Le Département reconnaît la sensibilité de ces secteurs, en particulier autour du Lachet et de La Mouline, et la nécessité d'éviter que l'aménagement ne crée de nouveaux points de congestion ou de nouvelles nuisances.

L'enseignement pour le maître d'ouvrage est que **la poursuite des études permettra d'identifier plus finement les populations et territoires bénéficiant du projet, ainsi que les éventuels reports de circulation et de nuisances, pour définir les mesures d'insertion et de protection adaptées.**

5.1.3 Des impacts multiples et qui inquiètent, y compris pour les avis favorables au projet

La concertation montre que la question des impacts dépasse le seul clivage entre soutien et opposition au projet.

Les inquiétudes portent à la fois sur le cadre de vie, le bruit, les paysages, les terres agricoles, les accès aux exploitations, les chemins, les zones humides, la biodiversité et les ressources en eau. Une partie du public demande que ces effets soient précisément évalués et que des mesures adaptées soient prévues pour les secteurs directement concernés.

Sensible à l'ensemble des enjeux, le Département reconnaît qu'une nouvelle infrastructure routière génère nécessairement des effets sur son environnement et qu'ils doivent être quantifiés afin de les limiter autant que possible. Les études encore à poursuivre doivent notamment préciser les emprises, les impacts acoustiques, agricoles, paysagers et environnementaux, ainsi que les conditions de maintien des accès et des usages existants. Il indique également privilégier des solutions d'évitement et de réduction avant d'envisager les compensations.

Pour le Département, l'enseignement est donc que **la maîtrise des impacts constitue une condition centrale de l'acceptabilité du projet, y compris au-delà des seules positions défavorables.** La poursuite éventuelle des études devra permettre d'objectiver ces effets, d'identifier les secteurs les plus sensibles et de démontrer que les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement sont proportionnées aux impacts générés.

5.2 La nécessité d'approfondir les études pour répondre aux attentes

5.2.1 Un diagnostic partiellement partagé, mais à stabiliser pour fonder une compréhension commune de la justification du projet

La concertation montre que le diagnostic du Département est partiellement partagé : l'existence de difficultés de circulation, de points de congestion et de nuisances liées au trafic est reconnue sur plusieurs secteurs, mais leur ampleur, leur localisation et surtout leur origine restent discutées. Les échanges ont notamment fait ressortir des interrogations sur la distinction entre déplacements locaux et pendulaires, trafic de transit et poids lourds, ainsi que sur les effets futurs des autres projets routiers et des évolutions du territoire.

Au cours des réunions, le Département a indiqué que l'étude de trafic était très technique et peu accessible au grand public. Il a également précisé que des compléments étaient nécessaires pour la finaliser et que l'automne constituait la période la plus favorable pour les réaliser.

Le Département est conscient que certaines données méritent d'être consolidées : certaines informations n'étaient pas encore disponibles ou stabilisées pendant la concertation, notamment les chiffres précis de l'accidentologie, les temps de parcours, ou encore le fonctionnement futur du Lachet. Concernant la part du trafic de transit : certains éléments ont été apportés et précisés lors de la réunion de restitution.

L'enseignement pour le maître d'ouvrage est de **stabiliser et rendre plus lisible le diagnostic avant d'entériner une décision**. Cela suppose notamment de mieux caractériser l'origine et la destination des flux, les catégories de véhicules concernées, les périodes de congestion, les effets des projets connexes et les hypothèses retenues dans les projections. L'objectif est de disposer d'une base suffisamment consolidée et partagée pour permettre de comparer plus clairement les solutions et de démontrer la justification de l'aménagement retenu.

5.2.2 Des besoins d'aménagement complémentaires à imaginer sur certains secteurs pour une infrastructure plus intégrée

La concertation montre que la liaison Flavin–Le Lachet ne peut pas être appréhendée comme une infrastructure isolée.

Plusieurs secteurs apparaissent comme déterminants pour son fonctionnement et son insertion, en particulier l'échangeur du Lachet, la rocade de Rodez, le secteur de La Mouline et les raccordements avec les voiries existantes. Les échanges ont également fait ressortir des besoins de sécurisation des accès, de maintien des cheminements, de traitement acoustique et paysager, ainsi que d'intégration des mobilités douces.

Au cours de réunions, le Département a rappelé que le sujet de la rocade devra être traité avec l'ensemble des partenaires concernés, des échanges étaient en cours sur ce sujet. Il a précisé qu'il ne peut s'exprimer au nom de l'ensemble de ses cofinanceurs. Les autres points sont intégrés au processus et seront traités dans les prochaines étapes.

Le fonctionnement du Lachet a notamment été identifié comme un enjeu central : sa configuration future, les possibilités de retournement, les effets de report vers Olemps, La Mouline ou Le Monastère et son articulation avec la rocade doivent encore être étudiés.

Lors de la réunion de restitution, le Département a indiqué que le Lachet et la rocade devaient être examinés ensemble, avec des études spécifiques sur les carrefours susceptibles d'être affectés.

L'enseignement pour le Département est donc la nécessité de **concevoir le projet dans un système de déplacements plus large et d'y associer les aménagements complémentaires indispensables à son bon fonctionnement et à son insertion locale**. Cela implique de poursuivre les études sur les points de raccordement, les mesures de réduction des nuisances, la continuité des usages et des cheminements, ainsi que sur l'articulation avec les autres modes de déplacement. L'objectif est de ne pas créer une nouvelle liaison sans traiter simultanément les secteurs sur lesquels elle pourrait reporter ou concentrer les difficultés.

5.3 Les enjeux qui ressortent de la concertation

5.3.1 Un débat qui dépasse le tracé et interroge le modèle de développement et de mobilité du territoire

La concertation a progressivement élargi le débat au-delà du seul choix d'un tracé routier.

Plusieurs interventions ont mis en relation les difficultés de circulation avec l'organisation plus générale du territoire : localisation des logements, des emplois et des zones d'activités, dépendance à la voiture dans un contexte rural, évolution des déplacements domicile-travail et articulation entre infrastructures routières et développement urbain.

Le premier atelier a particulièrement fait ressortir cette demande de « prendre de la hauteur » et de replacer le projet dans une réflexion plus globale sur les flux et les besoins de mobilité.

Les échanges montrent ainsi deux visions qui coexistent :

- pour certains, l'amélioration du réseau routier reste indispensable pour maintenir l'accessibilité, l'activité économique et la qualité de vie dans un territoire rural ;
- pour d'autres, la création de nouvelles infrastructures entretient un modèle trop dépendant de l'automobile et doit être mise en regard d'objectifs de sobriété foncière, de réduction des déplacements motorisés et de développement d'autres solutions de mobilité.

Le Département a souligné, lors de la réunion de restitution, l'interdépendance entre urbanisation, zones d'activités, déplacements et infrastructures.

L'enseignement pour le maître d'ouvrage est que **le projet ne peut être apprécié indépendamment des choix de développement et de mobilité du sud de l'agglomération ruthénoise**. Sa poursuite éventuelle doit être replacée dans une réflexion plus large sur l'organisation des activités, l'évolution des besoins de déplacement et la complémentarité entre infrastructures routières et autres modes de transport.

5.3.2 Des besoins de collaboration à développer entre les collectivités territoriales

La concertation fait ressortir que plusieurs leviers nécessaires pour répondre aux difficultés de circulation dépassent les seules compétences du Département. Les échanges ont régulièrement associé le projet aux politiques de la Région, de Rodez Agglomération, des communes et de l'État, notamment pour les transports collectifs, le ferroviaire, l'urbanisme, les zones d'activités, la RN88 et la rocade de Rodez.

Bien conscient de l'interdépendance des projets, le Département souligne que certains projets, comme l'aménagement de la RN88, dépendent de plusieurs partenaires, et que les mobilités locales ou les zones d'activités relèvent en partie de compétences exercées par d'autres collectivités. Lors de la réunion de restitution, il a également indiqué vouloir renforcer le travail avec Rodez Agglomération et les autres acteurs concernés afin de mieux articuler urbanisation, déplacements, infrastructures routières et mobilités alternatives.

L'enseignement pour le maître d'ouvrage est de **renforcer la coordination entre les collectivités compétentes afin de construire une réponse cohérente à l'échelle du sud de l'agglomération ruthénoise**. Cette coopération doit permettre d'articuler les projets routiers, l'évolution de la rocade et de la RN88, les politiques d'urbanisme et de développement économique, ainsi que les solutions de transport collectif et de mobilité alternative.

5.3.3 Une attente de clarté et de traçabilité pour garantir que la concertation puisse éclairer la décision

La concertation a fait ressortir une attente forte sur la manière dont les contributions seront prises en compte dans la suite du projet. Plusieurs personnes souhaitent comprendre quelles propositions seront approfondies, lesquelles pourront faire évoluer le projet et, le cas échéant, pour quelles raisons certaines alternatives seraient écartées. Cette attente concerne autant les variantes de tracé que les aménagements du Lachet, les mobilités alternatives ou les mesures de réduction des impacts.

Les échanges ont également montré que la confiance dans le processus dépend de la lisibilité des différentes étapes de décision.

Le Département a rappelé à plusieurs reprises que le projet n'était pas définitivement arrêté et que les études, les conclusions du garant et les enseignements tirés de la concertation devaient encore alimenter la décision. Lors de la réunion de restitution, il a précisé qu'aucune décision définitive n'avait été prise et que la suite institutionnelle interviendrait après la publication du bilan du garant et la réponse du Département.

L'enseignement pour le Département est la nécessité de **rendre explicite le lien entre les enseignements de la concertation et les choix qui seront opérés par la suite**. Cela implique de préciser les sujets qui feront l'objet d'études complémentaires, d'expliquer le devenir des alternatives et des propositions formulées, et de justifier les arbitrages retenus. Cette traçabilité apparaît comme une condition essentielle pour montrer que la concertation a réellement contribué à éclairer la décision, quelle que soit l'issue finalement retenue.

5.4 Les suites du projet et de la concertation

À l'issue de la concertation préalable, aucune décision définitive n'est arrêtée sur la poursuite du projet.

Le Département a rappelé lors de la réunion de restitution que plusieurs options restent ouvertes : renoncer au projet, le faire évoluer ou poursuivre son approfondissement. La décision doit intervenir après la publication du bilan du garant de la CNDP et l'analyse des enseignements tirés de la concertation.

Les échanges conduits pendant la concertation identifient plusieurs sujets à approfondir avant toute décision :

- consolidation du diagnostic et des données de trafic,
- fonctionnement du Lachet et articulation avec la rocade,
- analyse des reports de circulation,
- précision des impacts agricoles, environnementaux et acoustiques,
- étude des alternatives et des mesures d'insertion.

Ces approfondissements devront permettre de vérifier la capacité du projet à répondre aux objectifs annoncés et d'en apprécier plus précisément les effets sur les différents secteurs concernés.

Le Département a également indiqué vouloir maintenir le dialogue avec les habitantes et habitants, les propriétaires, les exploitants agricoles, les associations et les collectivités au-delà de la période formelle de concertation. Si le projet devait être poursuivi, les études ultérieures et les procédures réglementaires, notamment l'enquête publique, constitueraient de nouvelles étapes d'information et de participation du public.

La suite du projet devra ainsi permettre de traduire concrètement les enseignements de la concertation : **approfondir les points encore incertains, expliciter les choix retenus et maintenir l'association des publics concernés avant toute éventuelle réalisation.**