

Du 30 avril
au 15 juillet 2026

Dossier de concertation

CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE SUR LE PROJET DE

Liaison
RN88 - RD911

ENTRE **Flavin**
ET **Le Lachet**

Le projet de nouvelle liaison routière entre Flavin et le Lachet porté par le Département de l'Aveyron fait l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article 121-15-1 et suivant du Code de l'environnement. L'objectif de cette démarche est de présenter le projet au public et de permettre à chacun de donner son avis sur sa pertinence et de savoir comment le projet va être réalisé.

Ce dossier de concertation présente à la fois le contexte du projet, ses principales caractéristiques ainsi qu'une synthèse des premières études d'impact menées. Il présente aussi 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 règlementaire	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 croissantes aux accès 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-RD62	13
4.4.3. Phase 3: Le recalibrage de la RD62	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. Enjeux liés aux habitats et à la biodiversité	16
5.3.2. Enjeux liés à l'eau	16
5.3.3. Risques naturels et industriels ou naturels	16
5.3.4. Impacts sur l'air	16
5.3.5. Les impacts sur l'agriculture	18
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 accès sud de Rodez, où la RD 911 et la RD888 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 à une obligation réglementaire. Elle 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

PARTIE 1

Pourquoi une concertation ?

1.1. Le Département de l'Aveyron, maître d'ouvrage du projet

Le Département de l'Aveyron, de par les compétences qui lui sont confiées, est responsable de la gestion et de l'entretien de 5 911 km de routes départementales. À ce titre, son rôle est d'assurer la sécurité et la fluidité des déplacements, ainsi qu'à améliorer les conditions de circulation pour les habitants, les entreprises et les visiteurs.

En tant que maître d'ouvrage, il pilote les projets routiers structurants: réalisation des études techniques et environnementales, définition des aménagements nécessaires, et organisation de la concertation réglementaire pour associer habitants, usagers et acteurs locaux à la réflexion.



1.2. La concertation réglementaire

Le projet de liaison routière entre Flavin et Le Lachet (commune d'Olemps) concerne, selon les termes du code de l'environnement, la « construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. » (art. R122). Il est par conséquent soumis à une évaluation environnementale. Le 25 juillet 2025, la commission permanente du département a délibéré en faveur d'une concertation préalable volontaire.

Par ailleurs, de par son montant supérieur à 5 millions d'euros, le projet fait également l'objet du droit d'initiative: une association agréée peut, sous certaines conditions, demander que soit organisée une concertation. En l'espèce, ce droit a été exercé par des associations, qui ont sollicité auprès de la Préfète de l'Aveyron la tenue d'une concertation avec garant (voir ci-après).

Par conséquent, le 15 octobre 2025, la Préfète a confirmé par arrêté la tenue d'une telle concertation, sur le territoire constitué des communes de Luc-La-Primaube, Olemps, Le Monastère, Flavin et Sainte-Radegonde.

Cette concertation se tiendra **du 30 avril au 15 juillet 2026**. Elle devra offrir au public les conditions d'accès à une information claire, complète et de qualité et la possibilité de partager leurs avis sur le projet. Elle permettra ainsi 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.



1.3. Une concertation menée sous l'égide d'un garant

1.3.1. RÔLE ET MISSIONS DU GARANT

L'arrêté préfectoral prévoit également que la Commission nationale du débat public (CNDP) soit saisie afin de désigner un garant de la concertation sur le projet.

Son rôle est de garantir la procédure de concertation, donc de veiller au respect du droit à l'information et à la participation prévu par le code de l'environnement.

Cela implique :

- ▶ de veiller à la qualité, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations diffusées au public ;
- ▶ de veiller au bon déroulement de la concertation, à travers le dispositif mis en place et la possibilité pour le public de faire valoir ses avis, propositions et questions.

Le garant désigné par la CNDP exerce son rôle en toute indépendance et neutralité - c'est-à-dire qu'il ne prend pas partie sur le fond du projet.

À l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan de la concertation, qui est rendu public, et qui est transmis au responsable de projet ainsi qu'à la CNDP.

1.3.2. M. JEAN-LUC CAMPAGNE, GARANT DE LA CONCERTATION SUR CE PROJET

Le 5 novembre 2025, la CNDP a désigné M. Jean-Luc Campagne comme garant de la concertation sur le projet de liaison routière Flavin-Le Lachet.

Conformément à la lettre de mission qui lui a été confiée par la CNDP, M. Campagne suivra les différents outils d'information et de participation tout au long de la concertation, notamment en assistant aux réunions publiques et autres temps d'échange. Vous pouvez lui adresser vos remarques et questions sur le déroulement de la concertation à jean-luc.campagne@garant-cndp.fr.

LE MOT DU GARANT

Selon le code de l'environnement, la concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification.

La concertation préalable sur la liaison RD911 – Le Lachet découle de l'exercice du droit d'initiative par des associations, auquel la Préfète de l'Aveyron a donné suite. C'est ainsi que lors de sa séance du 05 novembre 2025 la Commission Nationale du Débat Public m'a désigné, Jean-Luc Campagne, garant du processus de concertation préalable concernant ce projet, porté par le Département de l'Aveyron.

Le rôle et la mission d'un garant consiste à défendre un droit individuel : le droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques.

Un garant ne donne aucun avis sur le fond d'un projet. Il intervient d'abord dans la préparation de la concertation préalable pour transmettre des préconisations au maître d'ouvrage. Il suit ensuite le processus de concertation. Un mois après la concertation, il rédige le bilan de la concertation (que le maître d'ouvrage publie sans délai sur le site de la concertation) dans lequel il fait la synthèse des arguments, questionnements et propositions exprimés par le public et formule un avis sur les conditions d'information et de participation.

Ainsi, tout au long de la concertation, les personnes qui le souhaitent peuvent s'adresser à moi sur tous les sujets relatifs au déroulement de la concertation, que cela concerne l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions etc.



Jean-Luc Campagne

Garant de la concertation désigné par la CNDP

PARTIE 2

Des axes existants saturés et sources de nuisances

Initié dès 2020, le projet de nouvelle liaison routière entre Flavin et le Lachet (commune d'Olemps) s'inscrit dans un contexte de forte augmentation du trafic routier, à l'échelle de l'agglomération ruthénoise, avec ce que cela implique en termes de nuisances et de difficultés :

- ▶ Dégradation des conditions de circulation ;
- ▶ Reports de trafic sur des itinéraires non adaptés ;
- ▶ Hausse du nombre d'accidents ;
- ▶ Diminution de la qualité de vie dans les villages traversés.

2.1. Une forte augmentation du trafic

Depuis juillet 2022, la Route Nationale 88 reliant Toulouse à Rodez est entièrement aménagée en 2x2 voies. L'arrivée de cette infrastructure aux abords de Rodez entraîne des reports de circulation sur certains itinéraires, notamment l'axe Albi-Millau, qui devient plus attractif via Baraqueville et Pont-de-Salars (RD911).

L'évolution récente entraîne une forte augmentation du trafic sur la RD911. Les traversées de La Primaube et Flavin en subissent les conséquences, notamment une présence marquée de poids lourds. **Entre 2019 et 2024, le trafic a progressé de 7 % sur le tronçon La Primaube–Pont de Salars, avec une part de poids lourds passée de 8 à 11 %** (soit 600 PL sur la RD911 en 2024). À La Primaube, la traversée urbaine est particulièrement encombrée, avec en moyenne 18 000 véhicules par jour. Le trafic a aussi augmenté de 23% sur la D888 jusqu'à l'entrée de la Primaube. Le carrefour giratoire RD888-RD911 dit «de l'étoile» à la Primaube connaît un phénomène de congestion marqué en heure de pointe du matin et du soir.

2.2. Des difficultés croissantes aux accès sud de Rodez

L'accès à Rodez depuis le sud rencontre également des difficultés croissantes. Des ralentissements importants sont constatés sur la RN88 : les échangeurs du Lachet et d'Olemps, notamment, sont fréquemment saturés aux heures de pointe. Ces encombrements se répercutent sur les axes environnants, provoquant par exemple des remontées de files sur la RD888 à La Primaube, en amont du giratoire du Lachet. De même, des usagers tendent à contourner les encombrements de la RN88 en reliant Le Lachet au Monastère par Malan via la RD62. Ce report de trafic constaté actuellement dans le secteur de Malan et sur la route de La Mouline doit appeler une réflexion.

De plus, un grand nombre d'usagers en provenance du Sud Aveyron et du Lévézou privilégient la RD62 via Le Monastère pour éviter les encombrements de la RD888 entre La Primaube et Rodez.

2.3. Une situation critique si les infrastructures restent en l'état

L'étude de trafic remise en février 2025, menée à l'échelle d'un périmètre étendu, a permis d'établir un état des lieux des flux de déplacements dans l'aire d'étude, et de modéliser les évolutions du trafic en l'absence de nouveau projet à deux horizons : 2028 et 2048. Il apparaît que l'augmentation constatée ces dernières années est appelée à se poursuivre : **en 2028, et a fortiori en 2048, les problèmes rencontrés par les habitants et les usagers seraient donc accentués.**

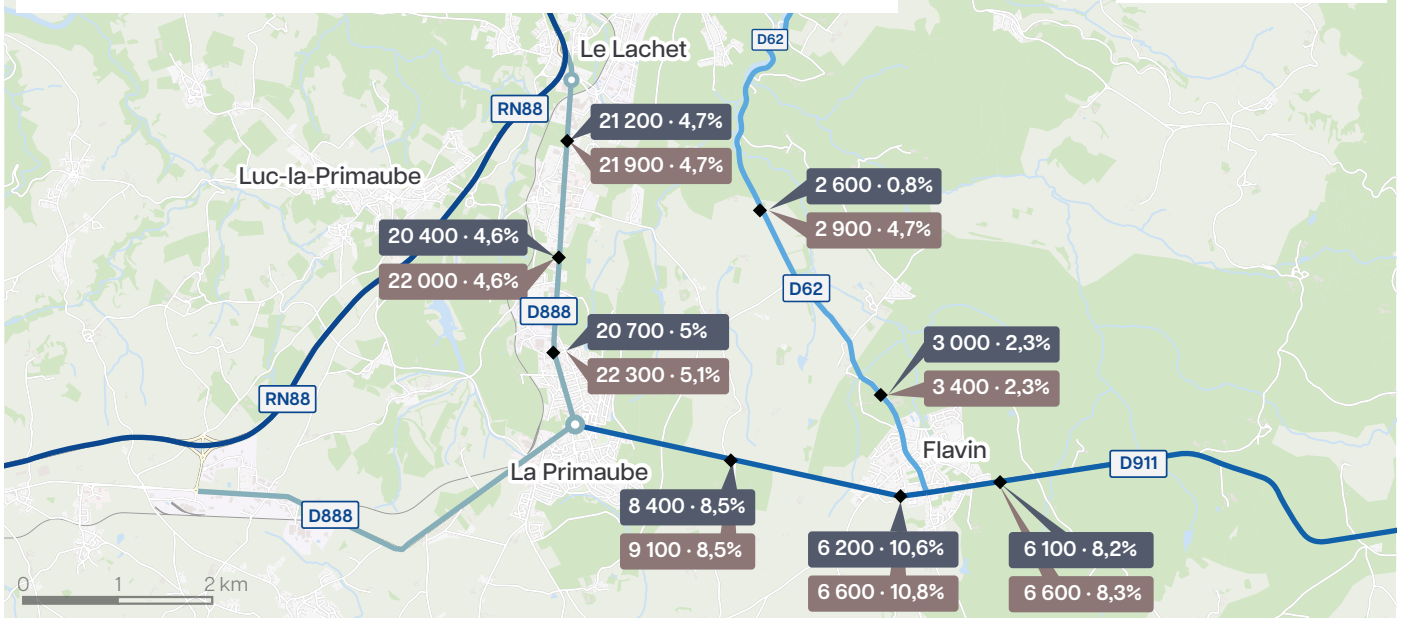
En l'absence d'aménagement, trois situations critiques sont à prévoir dès 2028, et qui n'iraient ensuite qu'en s'aggravant :

- ▶ **Saturation du giratoire du Lachet** à l'heure de pointe du matin depuis la branche Sud, et à l'heure de pointe du soir pour les branches Nord et Est ;
- ▶ **Saturation du giratoire dit « de l'étoile » à la Primaube** à l'heure de pointe du soir depuis la branche Nord ;
- ▶ **Forte dégradation des conditions de circulation pour tous les modes de déplacement à la Primaube** en raison de niveaux de trafics très élevés sur la RD888, incompatibles avec un contexte urbain : les traversées piétonnes, les manœuvres de stationnement et/ou d'insertion depuis/vers la RD888 seront très difficiles à réaliser et amplifieront les ralentissements engendrés par les déficits de capacité des carrefours.

UN TRAFIC IMPORTANT ET EN HAUSSE SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES TRAVERSANT LA PRIMAUBE ET FLAVIN



MODÉLISATIONS 2028 ET 2048 DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS (VÉH/JOUR), TAUX PL (P%)



PARTIE 3

Les objectifs du projet

3.1. Un projet qui s'inscrit dans une réflexion globale

Le projet de liaison routière entre Flavin et Le Lachet s'inscrit dans une démarche ambitieuse en matière de mobilité en Aveyron. Il poursuit plusieurs objectifs prioritaires :

- ▶ désenclaver le territoire,
- ▶ sécuriser les infrastructures,
- ▶ améliorer le confort des usagers,
- ▶ renforcer l'attractivité économique, résidentielle et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais,
- ▶ pérenniser le patrimoine routier.

Cette démarche vise également à favoriser le développement du covoiturage et des mobilités douces. Par ailleurs, la prise en compte des enjeux environnementaux et patrimoniaux constitue un axe fort de l'action du Département dans la mise en œuvre de ses projets.

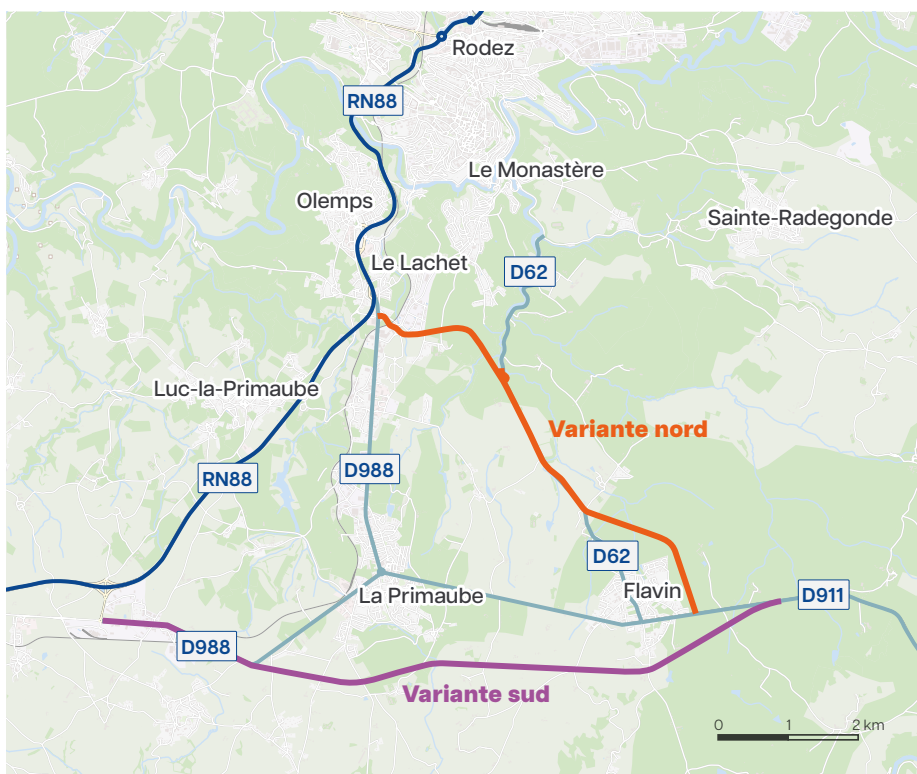
Ces enjeux globaux existent à l'échelle du département et au-delà. Mais tout projet routier doit aussi répondre aux besoins qui s'expriment à l'échelle locale : s'articuler aux projets des communes et des intercommunalités, répondre aux attentes des acteurs locaux, tenir compte des préoccupations des usagers et habitants... pour aboutir au projet soumis aujourd'hui à concertation. La réflexion a donc dû tenir compte de ces multiples enjeux.

Rocade de Rodez : l'état des réflexions

Même si la concertation ne porte pas sur la rocade de Rodez, des interrogations sur ce sujet s'exprimeront sans doute. Les réflexions n'en sont qu'à leur tout début. En effet, même si le Département est maître d'ouvrage et gestionnaire de cet axe, il ne peut porter seul l'aménagement et la modernisation de cette section. Ce sujet recouvre des enjeux multiples : un travail collégial avec les territoires est indispensable afin de définir à la fois les objectifs de ces aménagements, et leur financement.

3.2. Dans un premier temps, l'étude de deux tracés

Compte tenu des prévisions de trafic présentées à la page précédente, il est apparu qu'une nouvelle liaison routière semblait indispensable pour répondre aux enjeux identifiés : fluidifier et sécuriser le trafic tout en améliorant la qualité de vie dans les centres-bourgs. Pour cela, deux familles de tracés ont été étudiées, puis comparées : l'une passe au sud de La Primaube, l'autre au Nord-Est. Il s'agissait non seulement de comparer la manière dont chacune d'entre elles répondait aux objectifs, mais également de vérifier les impacts de chaque tracé, étant entendu que ceux-ci doivent s'avérer le plus minimes possible.



3.2.1. LE TRACÉ SUD

Il débute à l'échangeur des Molinières pour emprunter le tracé de la RD 888 entre les Molinières et la tournée de Pinson, sur une longueur de 1 900 m, puis se poursuit avec un tracé neuf d'une longueur de 8 300 m passant au sud de la Primaube et de Flavin.

Les avantages et inconvénients de ce tracé ont été analysés comme tels :

Points forts :

- ▶ Utilisation de l'échangeur « complet » des Molinières
- ▶ Interception du trafic de la RD902 (plus de 3 000 véhicules par jour)
- ▶ Solution avantageuse pour le transit entre Albi et Millau

Points faibles :

- ▶ Allongement significatif du parcours pour entrer dans Rodez depuis le Sud-Aveyron
- ▶ Absence de délestage pour la traversée du Monastère
- ▶ Nécessité de créer l'infrastructure à 100 %, avec une longueur importante
- ▶ Présence de nombreuses zones bâties (voir encadré)

3.2.2. LE TRACÉ NORD-EST

Il débute à l'échangeur du Lachet, puis rejoint la RD 62 sur une longueur de 2 300m de tracé neuf. Le tracé suit ensuite le tracé actuel de la RD 62 sur une longueur de 2 200 ml. Il contourne ensuite le bourg de Flavin entre le carrefour de la Vayssière et la RD 911, sur une longueur de 2 550 m de tracé neuf.

Les avantages et inconvénients du tracé Nord-Est ont été analysés comme tels :

Points forts :

- ▶ Prise en compte du report de trafic pour l'accès à Rodez
- ▶ Réutilisation de 30 % d'infrastructures existantes
- ▶ Peu de zones bâties impactées (voir encadré)

Points faibles :

- ▶ Échangeur à compléter
- ▶ Solution moins avantageuse pour la gestion du trafic de transit en traversée d'agglomération (exemple : liaison longue distance Albi-Millau)

L'analyse comparative des deux tracés a conduit les élus du Département à valider l'intérêt de l'aménagement en retenant la variante « Nord-Est ». Le 18 décembre 2020, par délibération de la commission permanente, ils ont ainsi autorisé les services départementaux à poursuivre les études suivantes :

- ▶ Avant-projet
- ▶ Élaboration du Dossier d'Autorisation Environnementale
- ▶ Prospection foncière

Minimiser l'impact sur les zones bâties

Un tracé sans aucun impact, sur le bâti notamment, ne représente pas une hypothèse réaliste. Il importe donc, dans une perspective d'intérêt général de vérifier quelle option entraîne l'impact le plus limité, compte tenu du bâti existant mais aussi des dynamiques urbaines en cours.

Or il apparaît que les bourgs de La Primaube et Flavin tendent à se développer vers le sud, alors qu'au nord se développe plutôt un bâti à vocation économique. La variante sud serait donc fortement contrainte par la présence de nombreuses habitations. En comparaison, la variante Nord-Est rencontre certes des zones habitées, mais de plus faible densité.



PARTIE 4

Les caractéristiques du projet

Les études menées depuis 2020 ont consisté à approfondir la variante Nord-Est, pour aboutir aujourd'hui au projet tel qu'il est soumis à la concertation. **Cela ne signifie pas pour autant que ce projet est figé**: les éléments présentés ci-après représentent l'état des réflexions au stade actuel. La concertation qui s'ouvre permettra à chacun de les discuter, en les complétant, en les précisant, voire en les remettant en question.

4.1. Deux sections neuves et l'aménagement d'un tronçon existant

La liaison envisagée s'étend sur un linéaire total de 7 km, dont 2 sections à créer de 2 550 m et 2 300 m, ainsi qu'un élargissement de la RD62 sur 2 200 m.

L'aménagement prévoit:

- ▶ la création de nouvelles sections sur 4.85km avec la création de créneaux de dépassement
- ▶ le réaménagement des sections de la RD62 et de la RD212
- ▶ un raccordement direct à l'échangeur du Lachet sur la RN88
- ▶ un nouveau carrefour avec la RD911 au sud de Flavin

Par ailleurs, la baisse de trafic projetée dans les traversées de Flavin et de La Primaube permettra, pour ces communes, d'envisager une révision de leur plan de mobilité avec la possibilité de renforcer la part de mobilités douces et des transports en commun.

4.2. Les effets attendus sur le trafic routier

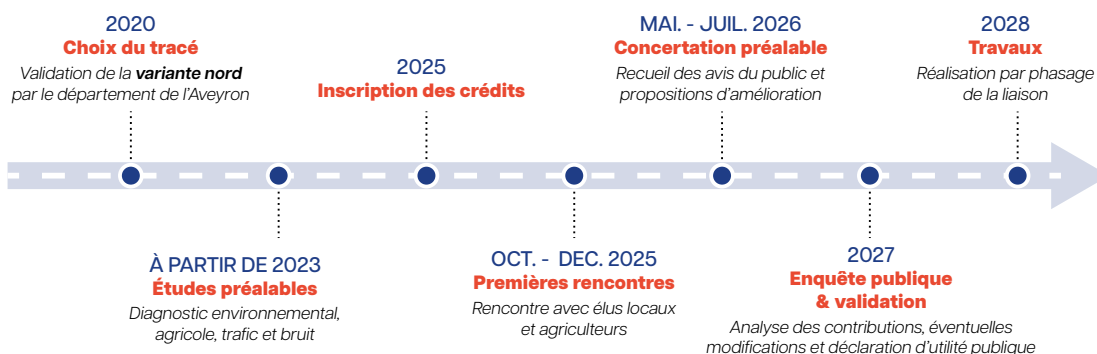
L'étude de trafic menée a permis de modéliser un flux potentiel de 3 800 véhicules par jour à la mise en service, en tenant compte des perspectives de développement économique et d'habitat des territoires desservis.

- ▶ une diminution du trafic routier dans le centre de la Primaube d'environ 3 100 à 3 400 véhicules;
- ▶ une diminution du trafic routier à Flavin, d'environ 2 400 à 3 800 véhicules.



4.3. Le calendrier prévisionnel du projet

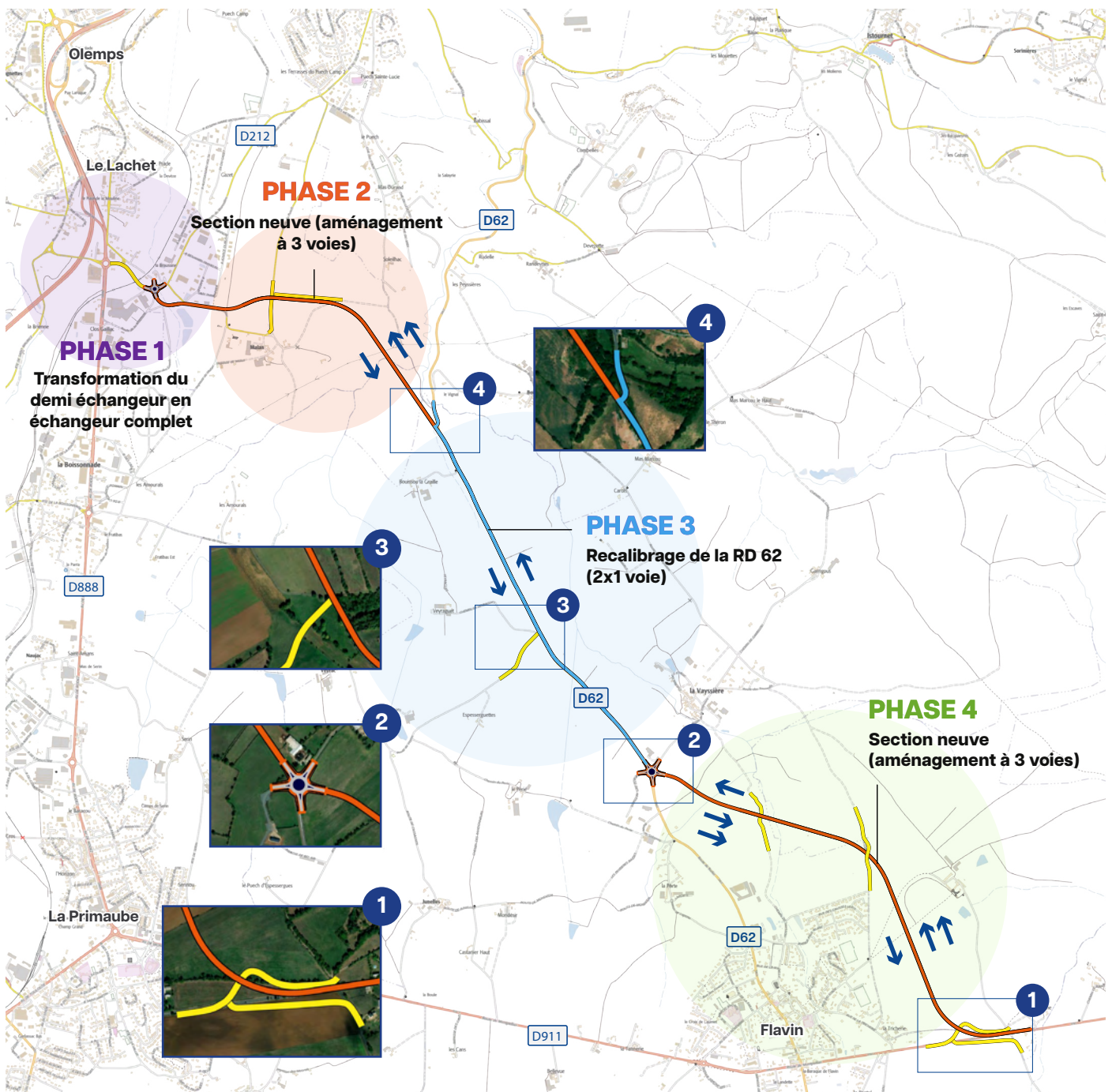
À l'issue de la concertation, le Département indiquera s'il entend ou non poursuivre le projet. Si tel est le cas, plusieurs étapes réglementaires seront à respecter.



4.4. Un projet en plusieurs phases

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

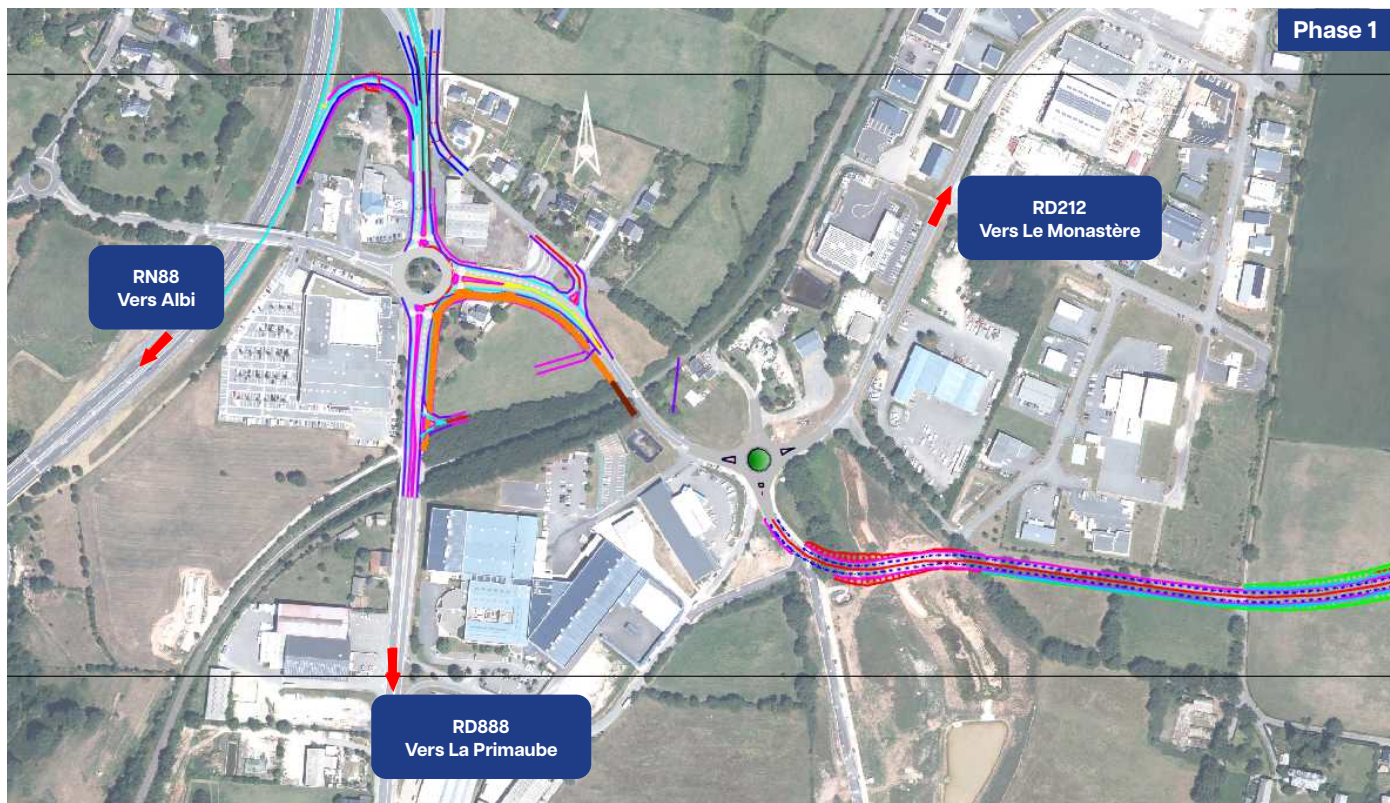
Le coût total de l'aménagement est estimé à 20 M€, intégralement financés par le Département de l'Aveyron



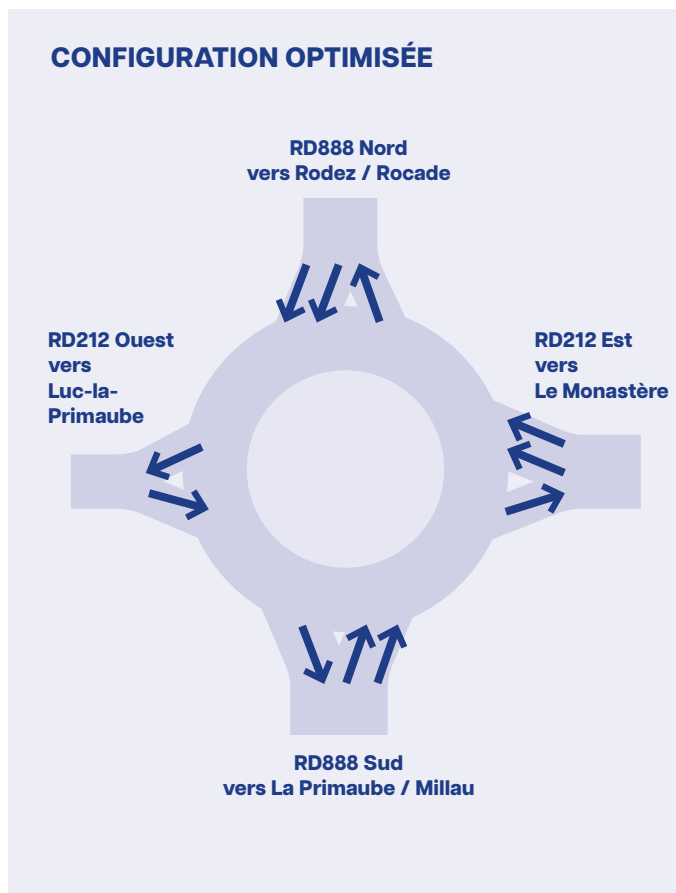
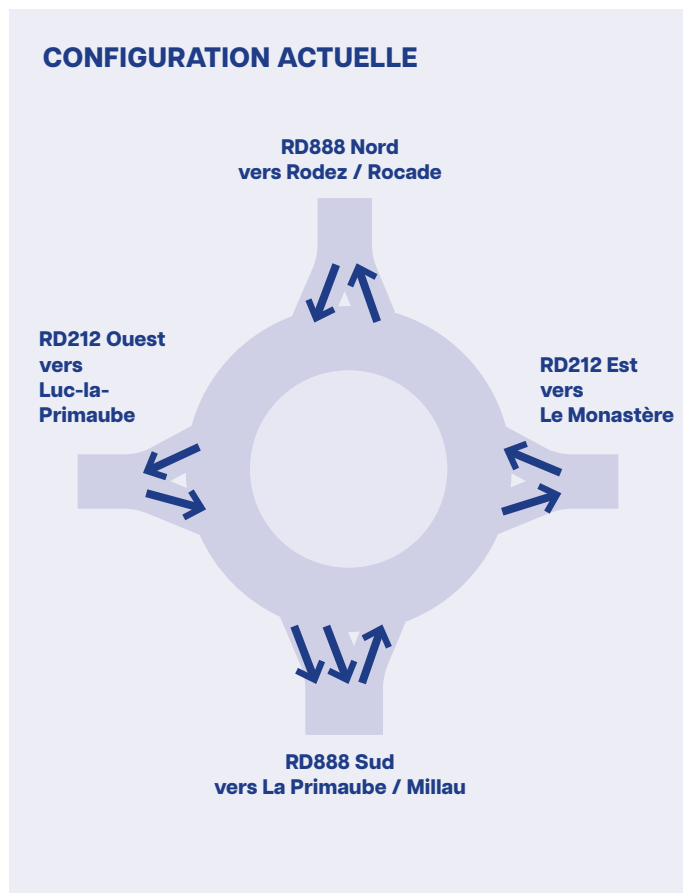
4.4.1. PHASE 1: L'AMÉNAGEMENT PRÉALABLE DE L'ÉCHANGEUR DU LACHET

Le projet suppose l'aménagement préalable d'un échangeur avec la RN88 au Lachet. Dès 2022, ce projet a fait l'objet de multiples études, afin d'envisager l'option la plus favorable.

Le coût de cet aménagement est estimé entre 2 et 4 M€.



Par ailleurs, le giratoire du Lachet à Olemps nécessitera des adaptations, en vue d'éviter sa saturation à l'arrivée de la nouvelle infrastructure.



4.4.2. PHASE 2: LA LIAISON RN88-RD62

Cette nouvelle section de 2,3 km comporterait une voie dans le sens nord-sud et deux voies dans le sens sud-nord.

Le coût de cet aménagement est estimé entre 6 et 7 M€.



4.4.3. PHASE 3: LE RECALIBRAGE DE LA RD62

Le tracé a pour caractéristique d'emprunter en grande partie une infrastructure existante, en l'occurrence la RD62. Celle-ci nécessitera néanmoins d'être réaménagée afin d'être adaptée au nouveau trafic. Ce tronçon de 2,2 km restera à deux voies.

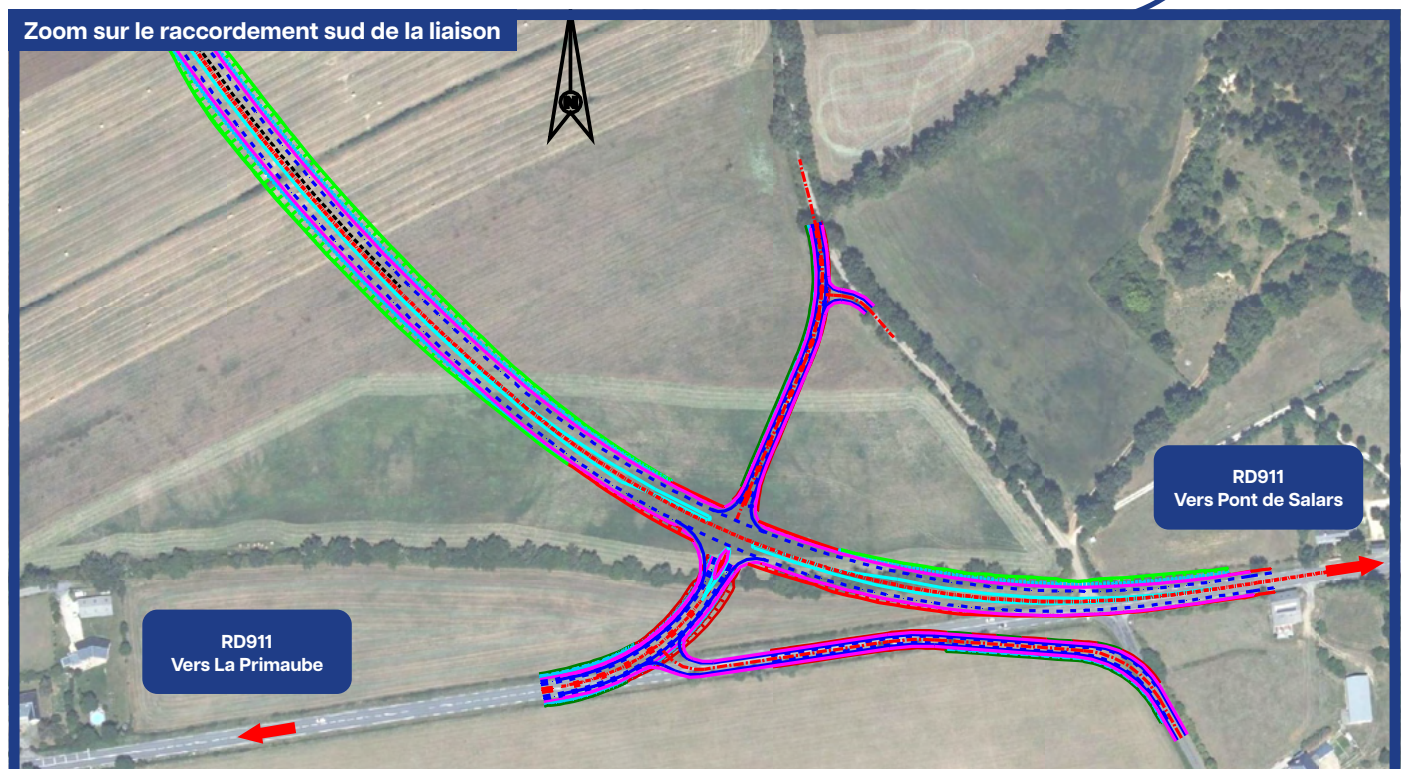
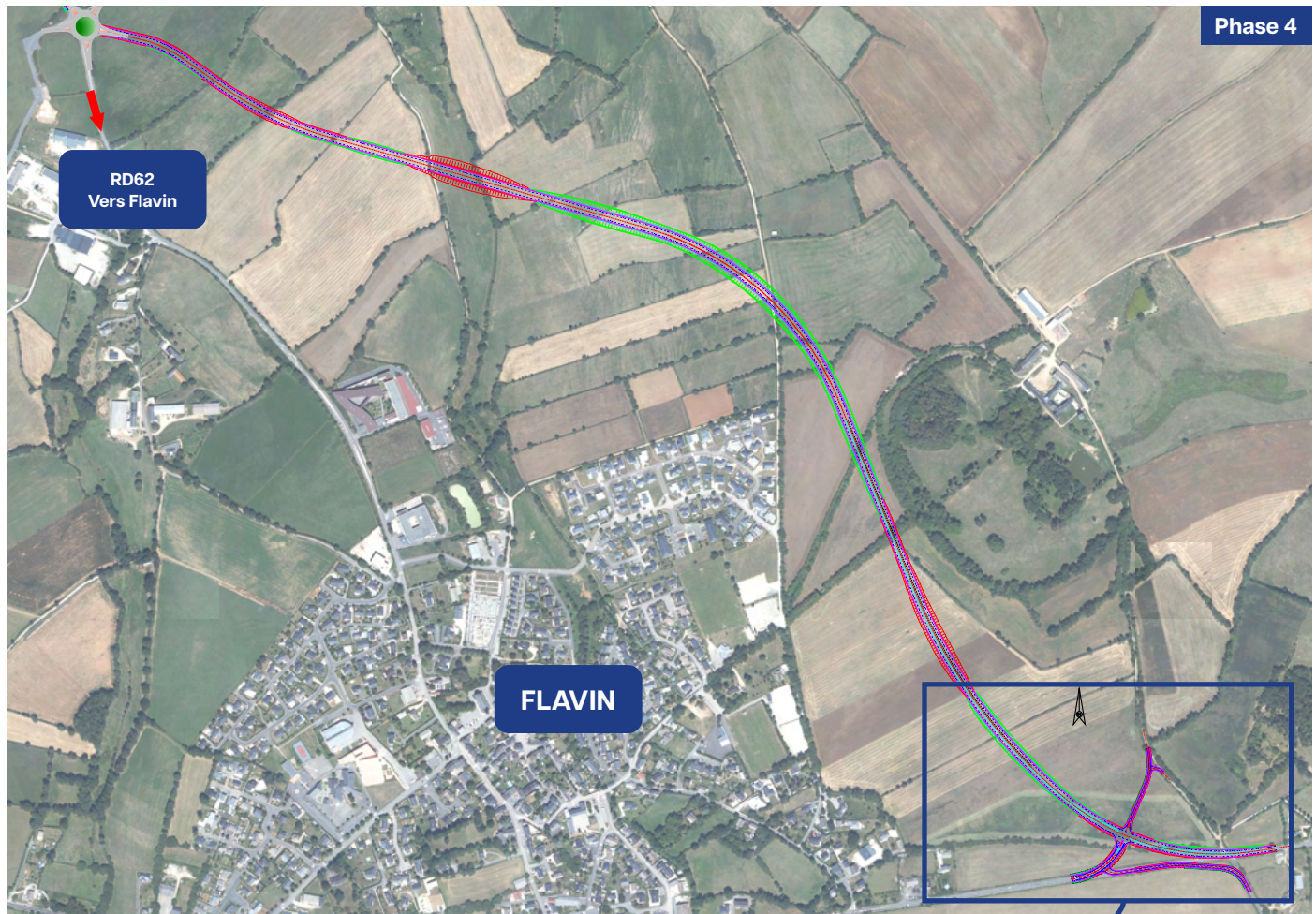
Le coût de cet aménagement est estimé entre 2 et 3 M€.



4.4.4. PHASE 4: LA DÉVIATION DE FLAVIN

Cette nouvelle section relierait le carrefour de la Vayssière, réaménagé pour l'occasion, à la D911 où serait créé un giratoire. Elle s'étendrait sur 2,5 km et comporterait trois voies (la voie de dépassement serait installée dans le sens sud-nord sur la moitié du tronçon, et nord-sud sur l'autre moitié).

Le coût de cet aménagement est estimé entre 7 et 8 M€.



PARTIE 5

Impacts du projet et mesures destinées à les traiter

Comme tout projet d'aménagement, le projet qui fait l'objet de cette concertation a des impacts potentiels dans divers domaines (eau, air, biodiversité, cadre de vie, foncier, etc.). C'est pourquoi de nombreuses études ont été menées et continueront de l'être pour connaître les différentes sensibilités. Cela permettra au Département de mettre en œuvre la démarche «éviter, réduire, compenser», qu'il adopte dans tous ses projets d'aménagement.

5.1. Des études menées en continu jusqu'au dossier d'autorisation environnementale

L'autorisation environnementale intègre l'ensemble des procédures requises pour la réalisation d'un projet ayant des effets importants sur l'environnement, à partir des différents corpus législatifs applicables. Le Département devra ainsi transmettre un dossier de demande d'autorisation environnementale au Préfet. Parallèlement à son instruction par les services de l'Etat, le projet sera alors soumis à enquête publique.

À ce jour, seuls les inventaires et les relevés de terrain ont été réalisés. Ce sont des données brutes qui sont en cours de traitement et d'analyse. L'ensemble de ces éléments seront disponibles et rendus publics dès que possible.

Pour cette raison, il peut arriver que certaines questions posées au cours de la présente concertation s'avèrent prématurées, le Département ne disposant pas encore à ce stade de l'ensemble des données nécessaires.

Si le projet se poursuit, le public disposera de l'ensemble des études et données d'entrées au plus tard au moment de l'enquête publique.

Les études en cours

- ▶ état initial de l'environnement (incluant les enjeux liés au cadre de vie, au paysage et au patrimoine, à l'environnement ; avril 2025)
- ▶ évaluation des besoins de compensation des impacts : en cours
- ▶ analyse des impacts sur l'air et la santé : en cours
- ▶ état acoustique initial (novembre 2023)
- ▶ étude préalable agricole
- ▶ étude de trafic
- ▶ étude gas à effet de serre

5.2. Éviter, réduire, compenser : une méthode éprouvée

Historiquement, la séquence «éviter, réduire, compenser» concerne surtout les impacts sur la biodiversité, mais sa philosophie peut être déclinée à tous types d'impacts. Visant à concilier développement du territoire et protection de l'environnement, elle repose sur un principe simple : d'abord éviter les atteintes à la nature, ensuite réduire celles qui ne peuvent être totalement évitées, et, en dernier recours, compenser les impacts résiduels.

Cette méthode est suivie par le Département dans l'ensemble de ses projets d'aménagement.





5.3. Les impacts du projet

5.3.1. ENJEUX LIÉS AUX HABITATS ET À LA BIODIVERSITÉ

L'aire d'étude ne comporte aucun espace naturel faisant l'objet d'une protection réglementaire particulière. Elle se caractérise par la présence principalement d'espaces cultivés, de prairies ou de jachères. Des boisements sont également présents dans l'aire d'étude.

On trouve également des secteurs plus sensibles, tels que les prairies humides situées aux abords des ruisseaux, ainsi que des mares permanentes. Prairies et cours d'eau abritent une faune commune au secteur du Nord Lévezou. Espèce protégée, la Loutre d'Europe est ainsi présente autour du ruisseau de la Brianelle.

5.3.2. ENJEUX LIÉS À L'EAU

La zone du projet est concernée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne et, plus précisément, par le contrat de rivière Aveyron Amont. De manière générale, ces deux documents visent une gestion durable et concertée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, ainsi que la lutte contre les pollutions.

Deux enjeux liés à l'eau sont principalement identifiés concernant la zone d'étude du projet. Le premier concerne la masse d'eau souterraine du socle du bassin de l'Aveyron, le second l'état écologique de la Briane et de la Brianelle.

À noter par ailleurs que la zone d'étude ne comporte aucun captage d'eau potable, ni de périmètre de protection de captage.

Afin de respecter la réglementation, le projet ne devra pas entraîner d'impact sur les débits et la qualité des eaux. Cette exigence réglementaire sera traitée plus en détail dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

5.3.3. RISQUES NATURELS ET INDUSTRIELS OU NATURELS

La zone du projet n'est véritablement concernée que par un seul risque naturel, celui lié aux inondations. Celles-ci peuvent survenir par débordement du ruisseau des Planquettes ou de la Brianelle. Cependant, le secteur n'est pas concerné par un plan de prévention du risque inondation (PPRI). La partie Sud de la zone du projet serait quant à elle concernée par d'éventuelles remontées de nappe phréatique

Un risque de niveau moyen concerne également le retrait-gonflement des argiles.

En matière de risques industriels, aucune installation classée pour la protection de l'environnement ne figure dans l'aire d'étude. Comme tout axe routier du département, le projet est concerné par le risque de transport de matières dangereuses.

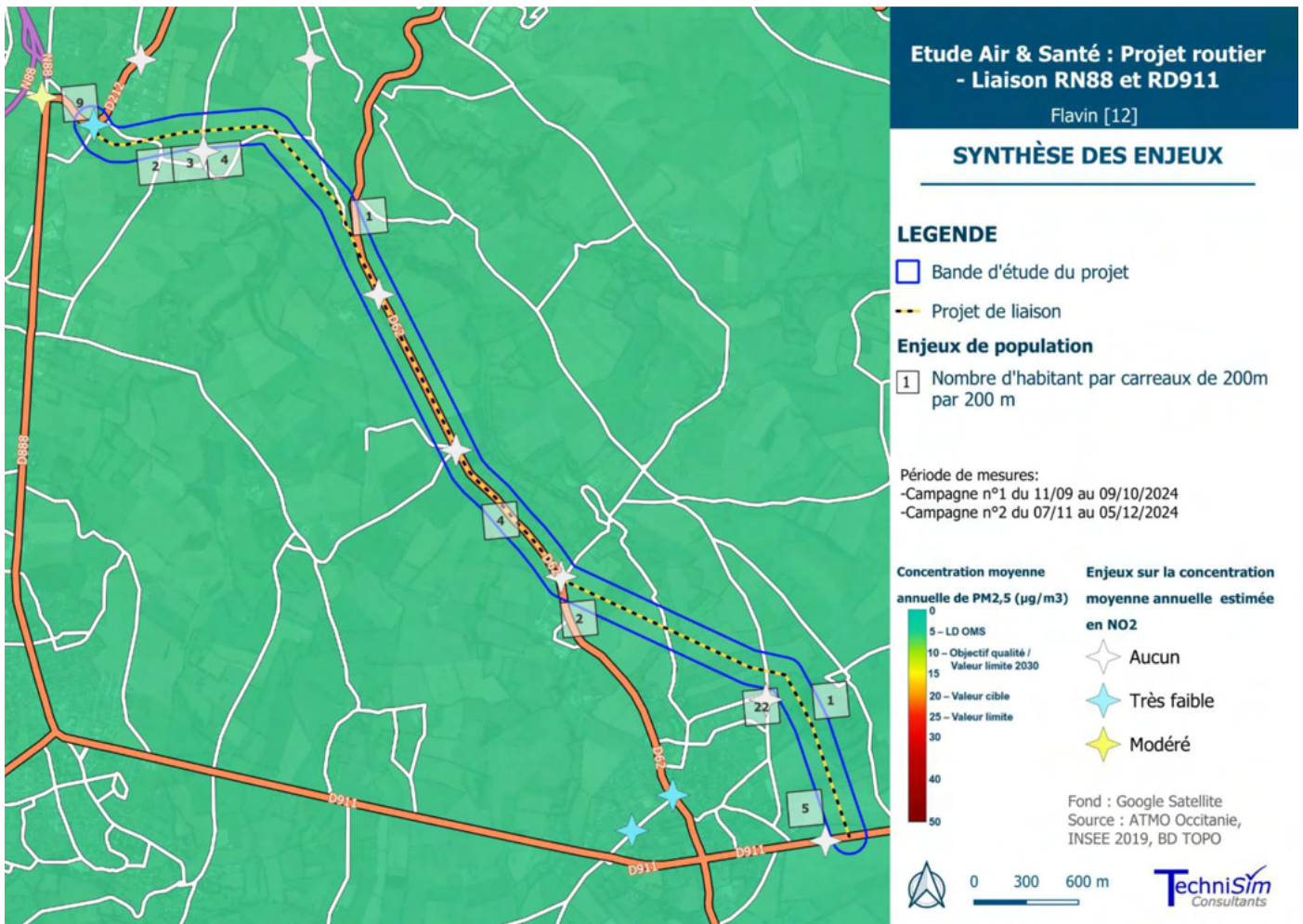
5.3.4. IMPACTS SUR L'AIR

En matière de qualité de l'air, l'étude porte sur le périmètre de Flavin, La Primaube, Olemps, Le Monastère, plusieurs phases sont étudiées: avant et pendant les travaux, à la mise en service, et après plusieurs années.

Les émissions de polluants liées au chantier proviennent d'une part des échappements des poids lourds et engins divers, d'autre part des poussières émises par les travaux.

Les émissions du projet en phase d'exploitation, c'est-à-dire concrètement les pollutions atmosphériques dues au trafic routier, seront modélisées. Ces prévisions porteront à la fois sur le tracé du projet (où le trafic s'accroîtrait) et sur les voiries existantes (où le trafic diminuerait). Elles tiendront compte à la fois des vitesses de circulation sur les différents axes et des évolutions attendues du parc automobile.

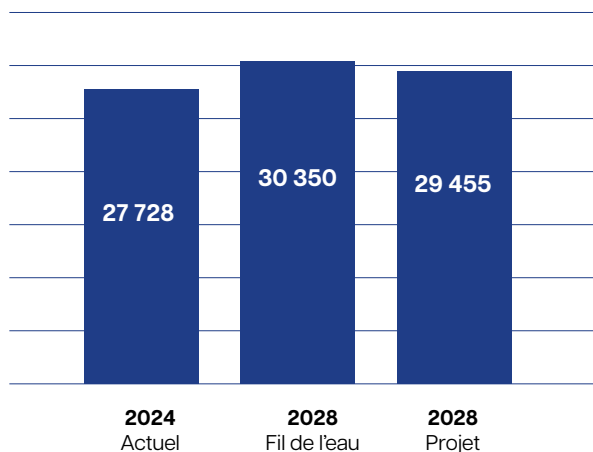
Ces aspects seront traités de manière détaillée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Dans l'immédiat, deux campagnes de mesure, réalisées sur 12 points, ont été menées en 2023 pour dresser l'état actuel de la qualité de l'air.



Projet et émissions de gaz à effet de serre

Outre le sujet des pollutions atmosphériques, l'analyse des impacts sur l'air doit également inclure les émissions de gaz à effet de serre. Ici encore, c'est au moment de la demande l'autorisation environnementale que nous disposerons d'une connaissance fine de ce sujet. Néanmoins, les premières études laissent apparaître des gains potentiels liés au projet.

Émissions totales de GES (kgeqCO2/j)



L'impact sonore du projet

Les mesures d'état initial montrent que les zones habitées connaissent aujourd'hui une ambiance sonore modérée (< 65 dBA le jour et < 60 dBA la nuit). L'objectif est de maintenir ou de réduire ces niveaux en milieu urbain, tout en limitant l'impact sonore du futur tracé pour les riverains proches.

À ce stade, il est prématuré de prévoir finement quels seront ces impacts: ce sujet fera également partie des études restant à mener jusqu'à la demande d'autorisation environnementale.

5.3.5. LES IMPACTS SUR L'AGRICULTURE

Comme l'ensemble du département de l'Aveyron, l'aire d'étude est historiquement marquée par une forte activité agricole. Flavin et Sainte-Radegonde, notamment, conservent une vocation rurale affirmée, avec une part significative d'actifs agricoles et une occupation des sols largement tournée vers l'agriculture. À l'inverse, les communes périurbaines de Luc-la-Primaube, Le Monastère et Olemps, plus denses et proches de l'agglomération ruthénoise, voient leur activité agricole fortement réduite ou marginale.

La zone d'étude recense ainsi 22 exploitants directement impactés. À 85 %, les exploitations concernées mêlent polyculture et élevage. La superficie totale impactée par le projet serait de 18 à 20 hectares.

De plus, le projet s'inscrit dans un contexte de pression foncière significative, liée entre autres à l'urbanisation. Alors que les terres agricoles se raréfient et que l'équilibre économique des exploitations se fragilise, il est essentiel d'anticiper les impacts fonciers du projet et d'accompagner les agriculteurs concernés de manière adaptée. C'est pourquoi, le Département a mené un dialogue avec les exploitants, et avec les élus des communes concernées.

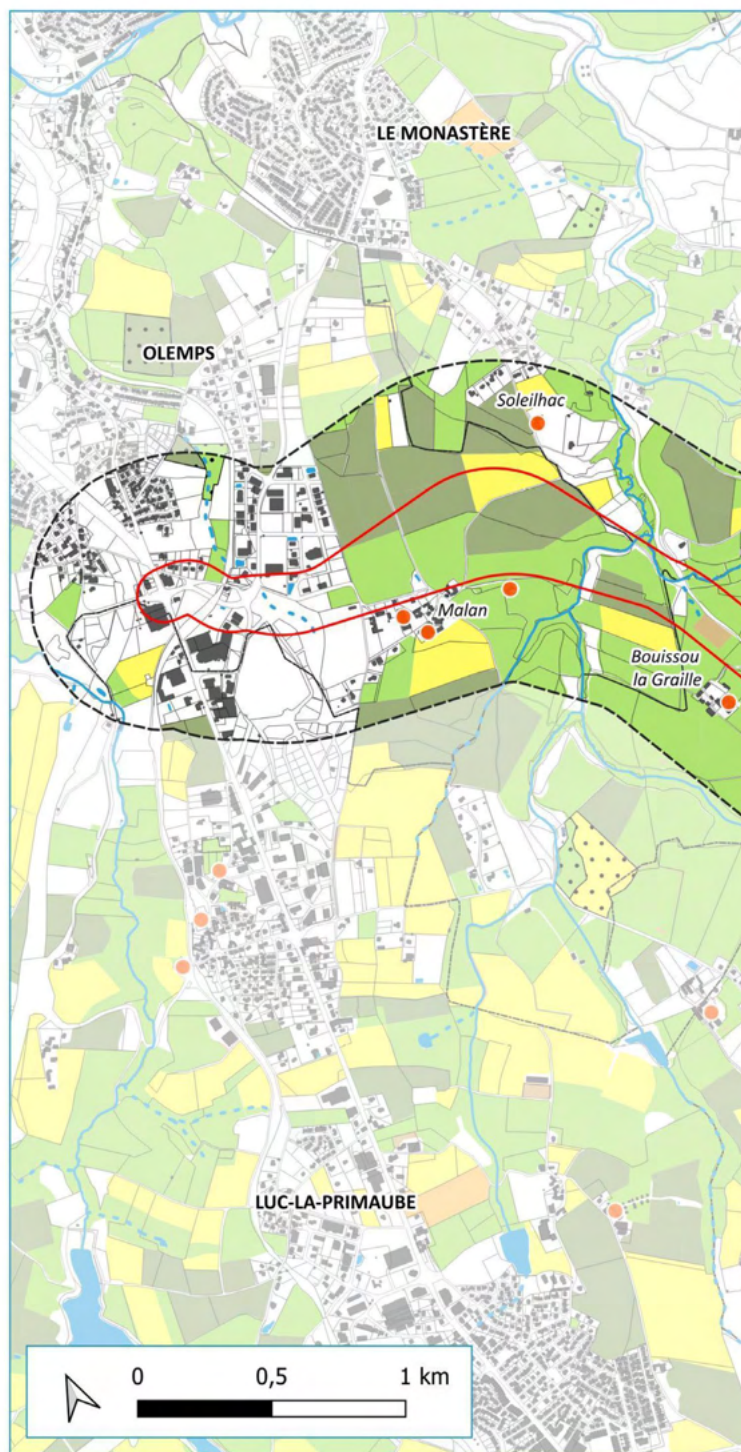
Autant que possible, le projet devra accompagner le monde agricole en prenant en compte l'impact sur les terres et leur accès et les dessertes des exploitations. La concertation, ainsi que toutes les étapes ultérieures du projet si celui-ci est poursuivi, devra définir les meilleures modalités possibles pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'agriculture. Le Département étudie ainsi l'opportunité de recourir ou non à des dispositifs tels que l'AFAFE (aménagement foncier agricole, forestier et environnemental).

Par ailleurs, les premiers échanges menés avec les communes ont mis en évidence la nécessité de traiter les enjeux suivants :

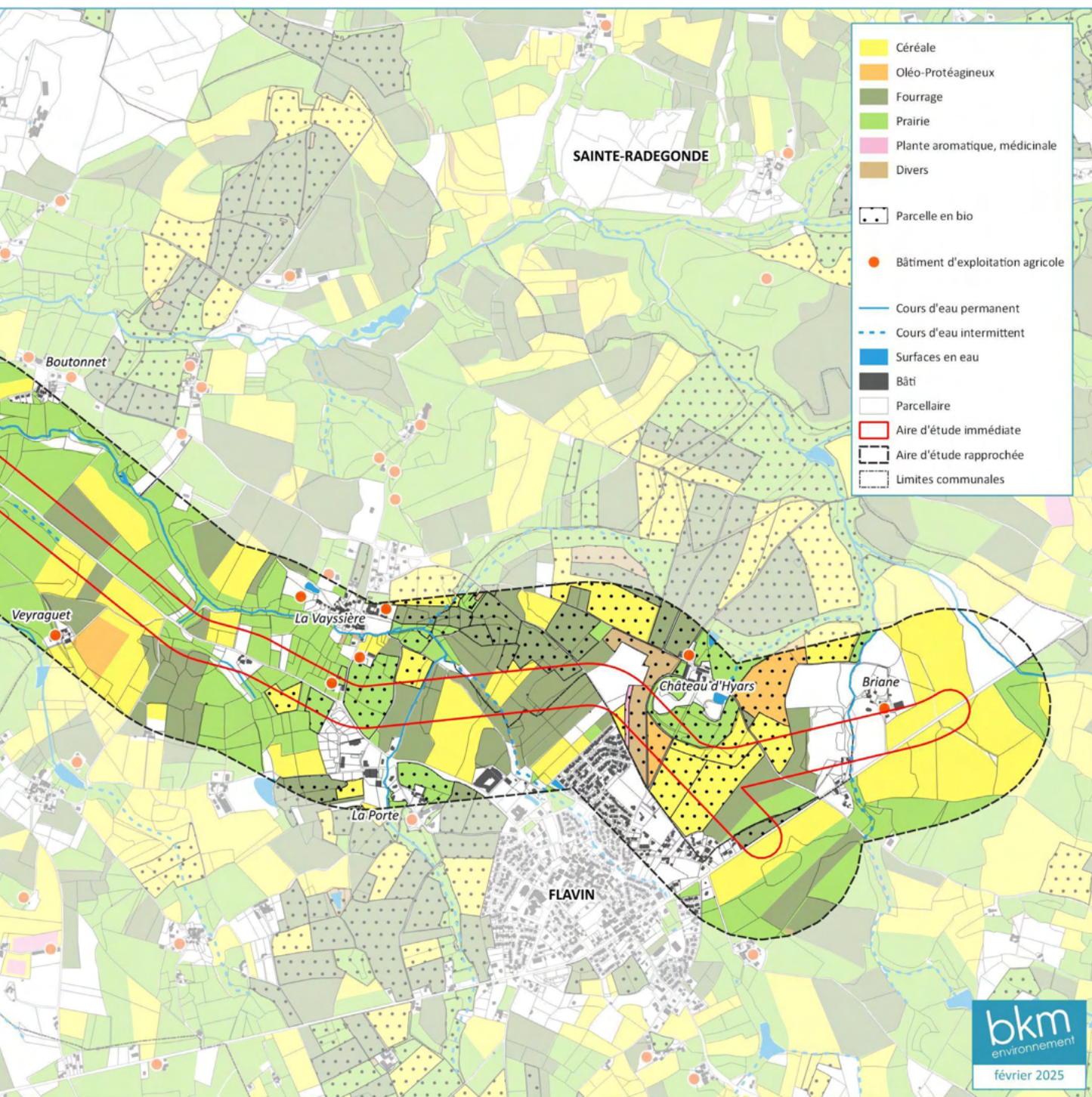
- ▶ Veiller à maintenir les connexions entre tous les hameaux et les bourgs ;
- ▶ Prendre en compte le transit des engins agricoles, piétons et équestres ;
- ▶ Préserver le cadre rural du site, veiller à la prise en compte des enjeux environnementaux ;
- ▶ Soutenir l'activité agricole.

Afin d'accompagner le projet vis-à-vis des agriculteurs et exploitants, un stockage foncier, d'une superficie totale de 58 ha, a été initié par convention avec la SAFER Occitanie. Ce stock pourra également être mobilisé pour les mesures de compensation environnementales.

LIAISON RN88 - RD911 / DÉVIATION DE LA PRIMAUBE ET FLAVIN



Fond de carte : Parcellaire Etalab
Source(s) : RPG 2023, RPG bio 2023, PLUi du Pays de Salars, PLUi Rodez Agglomération, Google Maps



PARTIE 6

Engager le dialogue avec la population : la démarche de concertation préalable

6.1. L'objet de la concertation et les objectifs portés

La concertation est un des temps du dialogue du projet. Elle se situe à un stade relativement précoce du projet, alors que l'enquête publique, qui interviendra en fin de processus, se basera sur un projet et des études beaucoup plus précis et complets.

À présent, elle porte en premier lieu sur l'opportunité du projet et ses enjeux : à quels besoins répond-il ? Comment a-t-il été décidé ? Faut-il ou non le réaliser ? Quelles seraient les alternatives en cas de non-réalisation ?

Ce temps d'échange porte également sur les caractéristiques, avantages et inconvénients du tracé privilégié par le maître d'ouvrage, mais aussi de seconde variante initialement étudiée, et de toute autre alternative qui pourrait émerger au cours de la concertation.

Enfin, la concertation porte sur les caractéristiques et les impacts du projet, et la manière de les éviter, de les réduire et de les compenser.

Repenser de manière concertée le cadre de vie dans les communes concernées

Projet d'infrastructure routière, la liaison entre Flavin et Le Lachet donne également l'occasion d'une réflexion plus globale sur le territoire, son habitat, son économie et ses mobilités. La concertation doit être le lieu non seulement d'un dialogue sur le projet porté par le Département, mais également un moment où se discutent les perspectives qui s'ouvrent aux communes et intercommunalités concernées.

En allégeant le trafic routier dans les centres-bourgs, le projet offrira ainsi aux communes l'opportunité de développer des projets de modification et d'amélioration du cadre de vie. Les projets de réaménagement de ces centres pourront aussi intégrer les enjeux liés aux commerces de proximité, aux modes doux de déplacement, aux itinéraires de randonnées, etc.

6.2. Les suites de la concertation

Dans un délai d'un mois après la fin de la concertation, le garant transmet son bilan au maître d'ouvrage.

Ce bilan comporte une synthèse des arguments et questions exprimés par le public. Il fait également état du déroulement de la concertation. Le garant y formule son avis sur l'information et la participation du public ainsi que des recommandations en la matière dans l'hypothèse d'une poursuite du projet.

Le Département de l'Aveyron, disposera ensuite de 2 mois pour tirer les enseignements de la concertation et apporter des réponses au bilan du garant. Il indiquera notamment s'il entend poursuivre le projet, avec quelles caractéristiques ainsi que la manière dont il entend poursuivre l'information et le dialogue avec le public.

L'enquête publique du dossier d'autorisation environnementale sera une autre étape de dialogue pour laquelle seront disponibles l'ensemble des études finalisées et un projet plus précis.

6.3. Les modalités d'information et de participation du public

6.3.1. DES REGISTRES DISPONIBLES EN MAIRIE ET EN LIGNE

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



Cette page permettra notamment de suivre l'actualité de la concertation et de consulter les comptes rendus des différentes rencontres. Par ailleurs, un registre en ligne permet également de déposer son avis.

Les registres « sur papier » seront également mis à disposition du public dans les mairies des communes concernées par le projet.

6.3.2. RÉUNIONS ET AUTRES TEMPS D'ÉCHANGE

Outre le présent dossier et le questionnaire en ligne, plusieurs réunions, ateliers et temps de rencontre seront organisés tout au long de la concertation.

3 Réunions publiques territoriales

Ouvertes à toutes et tous, ces moments permettront de :

- ▶ présenter les modalités de la concertation et son calendrier
- ▶ présenter le projet, son historique, les études menées, ses caractéristiques, ses impacts, et en débattre
- ▶ approfondir les enjeux spécifiques au secteur où se tient la réunion (par exemple : l'attractivité des commerces, l'impact foncier du projet...)

Atelier « le tracé et ses alternatives » (sur inscription)

Un temps grand public, organisé au format atelier sur carte pour présenter en détail le tracé envisagé, les options étudiées précédemment et celles qui pourraient l'être.

Atelier « les caractéristiques du tracé » (sur inscription)

Un temps grand public sous forme de groupes de discussions thématiques :

- ▶ Impacts et mesures relatives au cadre de vie
- ▶ Impacts et mesures relatives à l'aménagement du territoire et à la circulation

Inscription souhaitable pour les ateliers

Envoyer un mail à digt@aveyron.fr en indiquant votre nom, votre prénom et l'atelier auquel vous souhaitez participer.

Les rencontres de proximité

Présences dans l'espace public en mairies pour informer, recueillir des réactions vis-à-vis du projet et mobiliser les publics sur les réunions et les ateliers.

Réunion publique de clôture

La réunion publique de clôture, ouverte à tous, permet de présenter les premiers enseignements. Y seront également abordés les suites de la concertation et les prochaines étapes du projet, si celui-ci se poursuit.

Retrouvez les dates et lieux des différents temps d'échange sur la page <https://aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet>

Le dispositif pour s'informer et participer

Des évènements et rencontres publiques,
ouvertes à toutes et tous et en divers lieux du territoire :



1 RÉUNION PUBLIQUE

à Flavin

1 RÉUNION PUBLIQUE

à la Primaube

1 RÉUNION PUBLIQUE

à le Monastère



1 ATELIER « LE TRACÉ ET SES ALTERNATIVES »

à Flavin

1 ATELIER « LES CARACTÉRISTIQUES DU TRACÉ »

à Flavin



2 STANDS DANS L'ESPACE PUBLIC

à Olemps, La Primaube



REGISTRES EN MAIRIE ET EN LIGNE

sur le site aveyron.fr

1 RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE

à Flavin

Les dates, lieux et horaires seront communiqués
et sur le site internet du projet à l'adresse www.aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet

Inscription souhaitable pour les ateliers : envoyer un mail à digit@aveyron.fr en indiquant votre nom, votre prénom et la date de l'atelier auquel vous souhaitez participer.

Retrouvez toutes les
informations sur le projet

<https://aveyron.fr/projet-flavin-le-lachet>



Contacts

digit@aveyron.fr | 05 65 59 35 70

Département de l'Aveyron

Direction des Infrastructures et Grands Travaux



