



RN 88
Rocade de Rodez

**Aménagement des carrefours de Saint-Félix,
des Moutiers et de Saint-Marc**

**BILAN DE LA
CONCERTATION**

MARS 2018



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

SOMMAIRE

1. PERIMETRE DE LA CONCERTATION	4
1.1. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE	4
1.2. LES COMMUNES CONCERNEES : RODEZ ET ONET-LE-CHATEAU	4
1.3. LE PROJET	5
1.4. LA CONCERTATION, MOMENT CLE DE LA CONCEPTION	27
1.5. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	27
2. PRINCIPES GENERAUX DE LA CONCERTATION	28
2.1. LE COMITE DE PILOTAGE (COPIL)	28
2.2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION	29
3. DISPOSITIFS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC	30
3.1. LES SUPPORTS DE PRESENTATION DU PROJET	30
3.2. LES OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT	32
3.3. LES MOYENS D'EXPRESSION	35
3.4. LE SITE INTERNET DU PROJET	36
3.5. LES REUNIONS DE CONCERTATION	37
4. BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION	40
4.1. MOYENS D'EXPRESSION RETENUS PAR LE PUBLIC	40
4.2. PERSONNES AYANT CHOISI DE S'EXPRIMER	41
4.3. AVIS SUR LE PROJET	42
4.4. AVIS THEMATIQUES	43
4.5. CHIFFRES CLES	45
5. SYNTHESE DES EXPRESSIONS ET REPONSES APPORTEES	46
5.1. REMARQUES PRELIMINAIRES	46
5.2. UNE OPPORTUNITE DU PROJET	46
5.3. DES CONTRE-PROPOSITIONS	46
5.4. DES OPTIONS ET VARIANTES DISCUTEES	47
5.5. LES CRAINTES EXPRIMEES	48
5.6. DES DEMANDES QUI VONT PARFOIS AU-DELA DU PROJET	52
6. CONCLUSION ET PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	55

PREAMBULE

Inscrite en continuité de l'A 68 et axe central de liaison avec le réseau autoroutier environnant, la RN 88 constitue un axe structurant du réseau routier national. Elle contourne, sur la zone d'étude, le centre-ville de Rodez, et assure de ce fait la desserte locale du territoire.

Désormais, la RN 88, telle qu'elle est dimensionnée à l'échelle de l'agglomération, n'est plus en capacité de supporter les trafics locaux et de transit. La dénivellation des carrefours giratoires de Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc est donc envisagée. Ce projet sous maîtrise d'ouvrage État sera cofinancé en partenariat avec les collectivités locales (40% État, 40% Rodez Agglomération aidée par le Conseil Régional d'Occitanie, 20% Conseil Départemental de l'Aveyron).

Les études d'opportunité relatives à ce projet ont été réalisées en 2016 et 2017.

Plusieurs scénarios d'aménagement des trois carrefours ont été étudiés et un scénario préférentiel s'est dégagé à l'issue d'un travail collaboratif avec les collectivités locales. Ce scénario préférentiel et les variantes qu'il comprend ont fait l'objet de la concertation publique, qui s'est déroulée du 23 novembre 2017 au 5 janvier 2018.

Ce document constitue le bilan de cette concertation.

1. PERIMETRE DE LA CONCERTATION

1.1. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

« Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement » font l'objet au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme « d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

Selon l'article L103-3 du Code de l'urbanisme, comme l'opération est à l'initiative de l'Etat, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

« Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. » article L103-4 du Code de l'urbanisme.

Avec un coût estimé de 38 à 45 M€ selon les scénarios proposés à la concertation, le projet de dénivellation des giratoires de Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc correspond au 2° de l'article R103-1 du Code de l'urbanisme : « réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » et est soumis à concertation.

Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. C'est le maître d'ouvrage du projet, ici la DREAL Occitanie, qui a la charge de les concevoir et de les mettre en œuvre en répondant aux principes et objectifs suivants :

- assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation,
- permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions.

1.2. LES COMMUNES CONCERNEES : RODEZ ET ONET-LE-CHATEAU

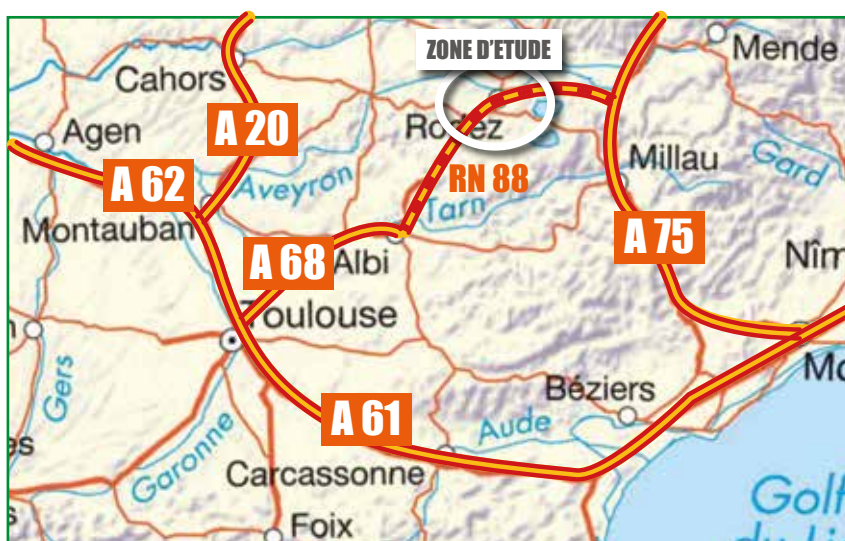
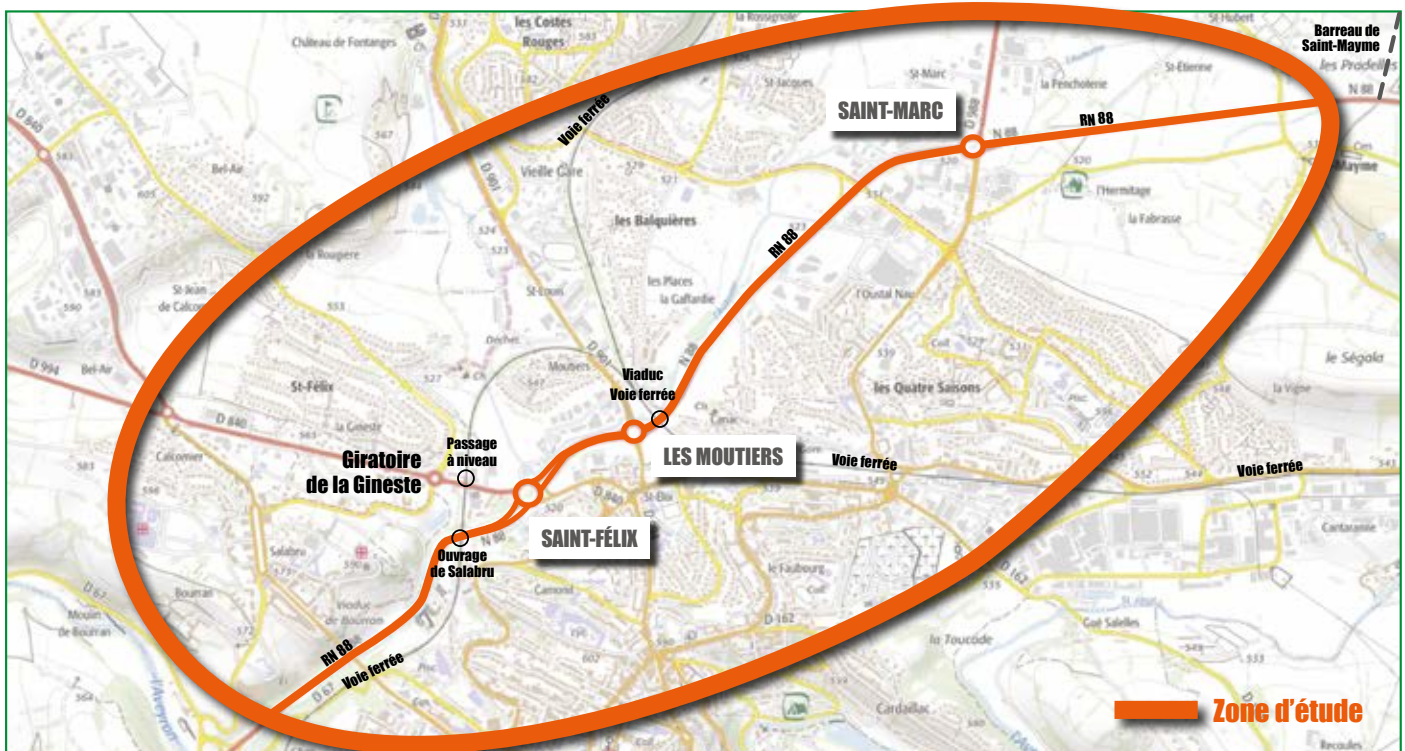


Figure 1 : Localisation du projet



L'étude a été menée à deux niveaux :

- Tout d'abord, selon une échelle élargie afin d'établir un diagnostic à la dimension du territoire et d'identifier les sensibilités pouvant orienter sur le choix de l'aménagement, dans le souci de répondre au double objectif de minimisation des impacts et d'apporter une réponse pertinente à la problématique.
- A l'issue de cette première approche, la pertinence de l'aménagement des carrefours giratoires ayant été démontrée, la zone d'étude s'est recentrée sur les deux communes concernées par le projet (Rodez et Onet-le-Château) et plus précisément sur le périmètre associé à l'insertion des dénivellations.

Les giratoires de Saint-Félix et des Moutiers se trouvent sur la commune de Rodez.

Le giratoire de Saint-Marc se trouve sur la commune d'Onet-le-Château.

La RN 88 traverse la commune de Rodez en passant au Nord du centre-ville. A Onet-le-Château, elle dessert la moitié Est de la commune.

1.3. LE PROJET

Le diagnostic a confirmé les problèmes de congestion au niveau des trois carrefours de la rocade de Rodez, les études d'opportunité se sont attachées à la recherche de solutions permettant de résoudre les problèmes de congestion et de sécurité au droit de ces carrefours.

Ainsi l'hypothèse d'un grand contournement n'a pas été retenue, les études de trafic ayant démontré que seulement 10% du trafic de la RN 88 était du trafic de transit, la création de voies latérales destinées à capter le trafic local entre les carrefours Saint-Félix et Les Moutiers en système de deux demi échangeurs ne permettait pas de résoudre le problème de trafic, la réalisation d'aménagements capacitaires au droit des giratoires existants n'apportait pas de solution perenne, la construction de diffuseurs type losange à feux tricolores n'a pas reçu l'assentiment des collectivités.

Il est fait le choix de déniveler les carrefours pour limiter les interactions et conflits entre le trafic de transit de la RN 88 et les échanges locaux propres à l'Agglomération de Rodez. Ce parti d'aménagement présente l'avantage de prendre en compte les besoins en mobilité locale induits par le développement de l'agglomération et de sécuriser les déplacements doux aux abords de ces giratoires.

Les secteurs concernés sont les carrefours de Saint-Félix, Les Moutiers et de Saint-Marc.

1.3.1. LES OBJECTIFS

LES OBJECTIFS

Fluidifier le trafic sur la Rocade de Rodez dans la logique d'aménagement d'itinéraire de la RN 88

Garantir la fonctionnalité des voiries locales

Contribuer au développement économique

LES ENJEUX

Maîtriser l'impact de l'aménagement sur le milieu humain, le milieu naturel, les zones inondables, en mettant en œuvre des mesures compensatoires le cas échéant

Garantir une efficacité de l'opération à moyen terme, en intégrant le calendrier lié aux procédures réglementaires et à la réalisation des travaux, et en tenant compte des possibilités de financement

Intégrer les projets locaux en terme de circulations douces

Garantir des conditions de circulation et de sécurité satisfaisantes durant les travaux

1.3.2. NATURE DU PROJET

1.3.2.1. PRINCIPES RETENUS

Les ouvrages concernés sont :

- le giratoire de Saint-Félix,
- le giratoire des Moutiers,
- le giratoire de Saint-Marc.

Les principes d'aménagement définis comme points de départ aux réflexions ont fait l'objet de décisions partagées avec les collectivités dans le cadre d'un Comité de Pilotage :

- Une dénivellation au-dessus du terrain naturel ;

La solution « souterraine » est en effet écartée du fait des contraintes hydrauliques. La présence de la nappe phréatique à faible profondeur, d'ouvrages hydrauliques et le caractère inondable du secteur imposeraient de mettre en place des solutions techniques lourdes et coûteuses, tant en termes de mise en œuvre que d'exploitation dans le temps, et augmenteraient la vulnérabilité de l'infrastructure.

- Un maintien de la RN 88 à 2x2 voies en flux filant, afin de s'inscrire dans une continuité de l'itinéraire : mise à 2x2 voies généralisée à terme sur le parcours Toulouse / A75.

Sur le secteur des giratoires de Saint-Félix et des Moutiers, le parti d'aménagement repose sur un système d'échange complet avec la RN 88 sur les deux carrefours et d'ajout d'une 3ème voie sur la RN 88 par sens de circulation, pour la gestion des entrecroisements. La proximité des échanges ne permet pas de combiner un axe circulé à 90 km/h et un système d'échange complet à chaque carrefour. La vitesse de circulation sera donc réglementée à 70 km/h sur la section Saint-Félix / Les Moutiers.

Par ailleurs, du fait de la présence de l'ouvrage de Salabru, il n'est pas possible d'un point de vue réglementaire de créer une voie d'insertion en direction d'Albi depuis le giratoire de Saint-Félix. Il est décidé de déconnecter cette insertion du système d'échange de Saint-Félix et de la reporter en aval de l'ouvrage de Salabru. Ainsi, il est prévu la création d'une voirie entre le giratoire de la Gineste et la RN 88.

La création de ce « shunt » permettra, en outre, d'alléger les remontées de files depuis l'actuel carrefour de Saint-Félix et de résorber le problème de sécurité lié à l'exposition des véhicules en attente sur le passage à niveau de la Gineste. Dans la mesure où la création de la bretelle de la Gineste déleste le carrefour Saint-Félix dans sa configuration actuelle, il est opportun de la réaliser en priorité.

Sur le giratoire des Moutiers, la dénivellation de la RN 88 ne peut être envisagée du fait de la proximité du viaduc SNCF et des incidences structurelles et économiques qu'aurait la création d'un ouvrage de la RN 88 sur celui-ci. Seule la dénivellation de la route départementale a été considérée, en solution d'échange de type losange.

1.3.2.2. SCENARIOS SOUMIS A LA CONCERTATION

1.3.2.2.1. GIRATOIRES DE SAINT-FELIX ET DES MOUTIERS

SCÉNARIO 1



SAINT-FÉLIX :

- RN 88 dénivelée
- Route départementale maintenue à niveau.
- Système d'échanges excentrés.



LES-MOUTIERS :

- RN 88 maintenue à niveau.
- Route départementale dénivelée.
- Système d'échanges excentrés.

SCÉNARIO 1



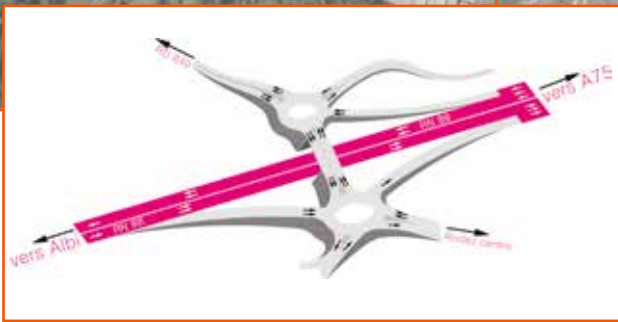
Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario 1



SCÉNARIO 2



SAINT-FÉLIX :

- RN 88 maintenue à niveau.
- Route départementale dénivelée.
- Système d'échanges excentrés



LES-MOUTIERS :

- RN 88 maintenue à niveau.
- Route départementale dénivelée.
- Système d'échanges excentrés.

SCÉNARIO 2



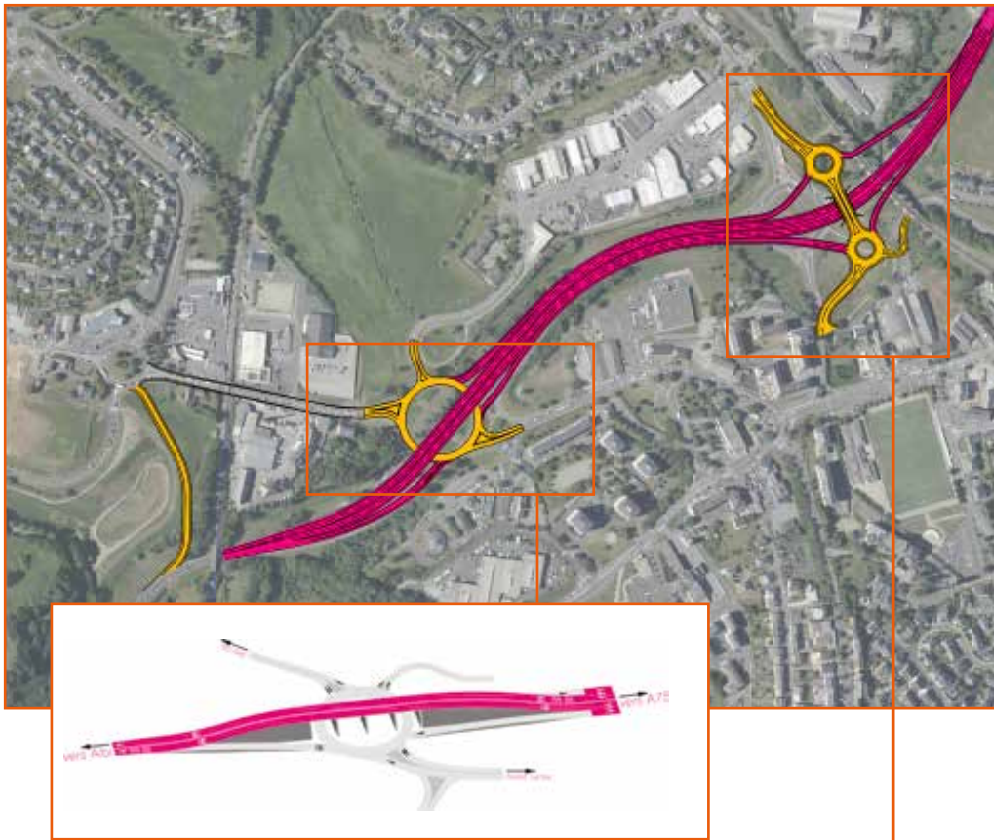
Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario 2



SCÉNARIO 3



SAINT-FÉLIX :

- RN 88 dénivelée.
- Route départementale maintenue à niveau.
- Système d'échanges centré emprise actuelle conservée



LES MOUTIERS :

- RN 88 maintenue à niveau.
- Route départementale dénivelée.
- Système d'échanges excentrés.

SCÉNARIO 3



Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario 3



LES MOUTIERS



Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme



A. Circulation et modes doux

Les trois scénarios permettent de répondre aux objectifs de fluidité et de sécurité, avec toutefois quelques remontées de file attendues sur le scénario 3. Les déplacements doux (piétons et cycles) sont gérés en lien avec Rodez Agglomération. Une solution de traversée à niveau est privilégiée, les ouvrages cadres sous voirie étant jugés insécurisants. Tous les scénarios imposent la traversée des branches de sortie ou d'entrée de giratoire et sont de ce point de vue équivalents. Le scénario 2 impose en outre un dénivelé plus marqué pour le franchissement des giratoires de Saint-Félix.

La dimension des giratoires et le renforcement de la connotation urbaine modifieront nécessairement le comportement des automobilistes par rapport à la situation actuelle, et leur vigilance sera mise en éveil par ces nouveaux indicateurs. L'effet sera toutefois réduit sur le scénario 3, qui s'appuie en grande partie sur l'aménagement existant, et ses emprises favorables à des reprises de vitesses dans l'anneau. Mais la réduction de la fréquentation évitera les insertions et prises de risques associées constatées aujourd'hui.

Si toutefois, les traversées piétonnes ne sont pas respectées, des mesures d'accompagnement (feux, radars) pourront compléter le dispositif.

Dans les trois scénarios, la section courante entre Les Moutiers et Saint-Marc méritera d'être partiellement reprise, afin d'intégrer et vraisemblablement reconfigurer l'accès à la contre-allée menant aux activités à l'Est.

Le scénario 3 permet de limiter les travaux de dévoiements de réseaux, qui sont davantage significatifs dans le scénario 1, et à plus forte raison dans le scénario 2.

B. Enjeux hydrauliques et environnementaux

En termes de géomorphologie, le scénario 3 implique des modifications topographiques qui se limitent à l'emprise de la RN 88, alors que les deux autres variantes nécessitent des terrassements plus importants du fait de giratoires désaxés.

Concernant les franchissements de cours d'eau, les trois scénarios sont équivalents sur Les Moutiers (création d'un ouvrage hydraulique et allongement d'un ouvrage existant). Le scénario 3 ne nécessite pas de modification de l'ouvrage sous le giratoire de Saint-Félix contrairement aux scénarios 1 et 2 qui nécessitent son prolongement.

Vis-à-vis de l'écoulement des crues, les ouvrages hydrauliques projetés permettent de limiter l'impact pour la crue de fréquence centennale, quel que soit le scénario. Il n'y aura donc pas d'aggravation du risque inondation sur les zones à enjeux.

L'ensemble des variantes nécessite toutefois la mise en œuvre de mesures compensatoires qui se matérialiseront par la recherche de zones à déblayer pour reconstituer les volumes tampons des crues (de l'ordre de quelques hectares, la surface sera précisée lors des études de projet).

Enfin, concernant le milieu naturel, la consommation d'espace est moindre avec le scénario 3 que pour les autres scénarios. Il ressort donc comme le moins impactant pour les thématiques relatives au milieu physique et naturel.

C. Environnement humain

Le scénario 3 est celui qui consomme le moins de foncier. En dehors de l'espace public, les emprises sont limitées, alors que les autres scénarios empiètent sur des parcelles privées.

D'un point de vue acoustique, la transformation de l'infrastructure est significative pour tous les scénarios, ce qui implique d'évaluer la nécessité de protections pour tous les secteurs d'habitat. Le scénario 2 ne nécessite pas de protection acoustique le long de la RN 88 au niveau du giratoire de Saint-Félix (RN 88 à niveau et giratoires dénivelés) contrairement aux scénarios 1 et 3 avec la RN 88 dénivelée.

Les scénarios 1 et 3 sont plus favorables que le 2 en termes d'insertion paysagère car le point d'échange s'insère dans la continuité de l'espace urbain environnant.

Desserte locale (accès commerces et activités) et visibilité des commerces

Les trois scénarios permettent de rétablir tous les accès aux commerces et activités, autour du giratoire de Saint-Félix notamment. Le scénario 2 est celui qui offre la meilleure visibilité vis-vis des commerces situés à proximité de la RN 88.

D. Incidences des travaux sur l'usage quotidien (exploitation sous chantier)

Dans la mesure où le traitement concerne un aménagement sur place, chaque scénario perturbera les conditions de circulation et générera une gêne aux usagers.

Le scénario 3 est toutefois le moins impactant dans la mesure où il s'appuie sur le carrefour déjà existant, et que le traitement, essentiellement central, pourra se faire sous circulation.

Le scénario 1, puis le scénario 2, présentent davantage de gênes sur Saint-Félix puisqu'ils imposent de couper le giratoire et de reporter les circulations sur des voiries provisoires, avec, dans le scénario 2, une gestion davantage pénalisante des remblais.

L'aménagement des Moutiers, qui a une solution unique, a été conçu en dehors de l'anneau du carrefour giratoire actuel, de manière à y laisser tant que possible les circulations. La gêne sera toutefois ressentie lors de l'aménagement des branches d'insertion et de sortie, qui interceptent l'anneau, en remblais.

E. Coût des scénarios

Le scénario 3, par l'ouvrage de traversée requis, est le plus coûteux (de l'ordre de 29 M€, considérant les mesures d'accompagnement architecturales, paysagères, acoustiques, environnementales, hydrauliques, etc.) Les scénarios 1 et 2 sont financièrement proches, respectivement de l'ordre de 26 et 25 M€, mesures d'accompagnement comprises.




	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
			
Fluidité de la circulation			
Desserte locale (accès commerces et activités)			
Modes doux			
Enjeux hydrauliques et environnementaux	*	*	
Environnement humain			
Confort routier			
Visibilité des commerces			
Gêne à l'usager en phase travaux			
Coût de l'aménagement	26 M€	25 M€	29 M€

Figure 2 : Analyse multicritères pour le secteur Saint-Félix - Les Moutiers

*Ce critère traduit le niveau de contrainte réglementaire.

Ce niveau pourra être réduit en fonction des possibilités de compensation hydraulique et environnementale (étude en cours).

Échelle de graduation :



Du moins favorable..... au plus favorable

1.3.2.2. GIRATOIRE DE SAINT-MARC

SCÉNARIO A



- RN 88 dénivelée.
- Route départementale maintenue à niveau.
- Système d'échanges excentrés.



SCÉNARIO A



Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario A



SCÉNARIO B



- RN 88 à niveau.
- Route départementale dénivelée.
- Système d'échanges excentrés.



SCÉNARIO B



Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario B



SCÉNARIO C



- RN 88 dénivelée.
- Route départementale maintenue à niveau.
- Système d'échanges centré : emprise actuelle conservée



SCÉNARIO C



Vue à hauteur d'homme initiale



Vue à hauteur d'homme scénario C



A. Circulation et modes doux

Comme pour le secteur précédent, les trois scénarios permettent de répondre aux objectifs de fluidité et de sécurité.

Dans les trois cas, l'aménagement devra être conçu dans un souci de continuité et de cohérence du profil en travers, sachant qu'il diffère en amont et en aval, et ce, sans modification des vitesses réglementaires. Cette section pouvant être perçue comme plus confortable, il est nécessaire d'éviter à ce qu'elle soit propice à des reprises de vitesses inappropriées à l'approche de sections plus contraintes (accotement réduit, rabattement de voie, etc.)

Dans les trois scénarios, la section courante en amont du carrefour, en provenance des Moutiers, devra être adaptée afin d'intégrer l'insertion de la contre-allée. Celle-ci sera reconfigurée en voie d'entrecroisement.

Les déplacements doux (piétons et cycles) sont gérés par des traversées à niveau, les ouvrages cadre sous voirie étant jugés insécurisants.

B. Enjeux hydrauliques et environnementaux

En termes de géomorphologie, le scénario C implique des modifications topographiques qui se limitent à l'emprise de la RN 88, alors que les deux autres variantes nécessitent des terrassements plus importants du fait de giratoires desaxés. Les variantes A et B nécessiteront la mise en œuvre de mesures compensatoires qui se matérialiseront par la recherche de zones à déblayer à l'amont pour reconstituer les volumes tampons des crues (quelques hectares à rechercher dans des zones d'aléas faible).

Concernant les franchissements de cours d'eau, les trois scénarios nécessitent la création de nombreux ouvrages hydrauliques et le prolongement d'un ouvrage existant. Le scénario B requiert en outre une ouverture importante du remblai au Nord, en continuité de l'ouvrage de franchissement de la RN 88.

Vis-à-vis de l'écoulement des crues, les ouvrages hydrauliques projetés permettent de limiter l'impact pour la crue de fréquence centennale, quel que soit le scénario. Il n'y aura donc pas d'aggravation du risque inondation sur les zones à enjeux, à l'amont comme à l'aval.

Enfin, concernant le milieu naturel, le scénario C se distingue favorablement des autres avec une moindre consommation d'espaces naturels ainsi que l'absence de fractures d'habitats et d'impacts sur les zones humides, les sites de reproduction d'amphibiens, les arbres à cavités. Avec ce scénario, des mesures d'évitement en phase amont des travaux peuvent suffire pour empêcher les impacts sur les espèces protégées.

C. Environnement humain

Le scénario C est celui qui consomme le moins de foncier, avec une surface hors espace public très faible par rapport aux scénarios A et B.

Les scénarios se différencient peu au regard des impacts acoustiques. L'impact sonore est peu modifié par rapport à la situation actuelle ; conformément à la réglementation, il n'est pas prévu de protections acoustiques à l'état projet sur ce giratoire.

Le scénario C permet une meilleure insertion paysagère. Le point d'échange qui permet la conservation du giratoire existant est très peu consommateur d'espace et réalise une transition paysagère douce avec les espaces agricoles présents à l'Est. Les autres scénarios créent davantage de délaissés entre les bretelles des giratoires.

D. Desserte locale (accès commerces et activités) et visibilité des commerces

L'accès à la zone commerciale Sud est quant à lui facilité dans les scénarios B et C (accès par carrefour giratoire). Le scénario A, par son carrefour plan en « Té » fait craindre des difficultés d'accès et de girations des poids lourds.

Le scénario B offre en outre une meilleure visibilité vis-à-vis des commerces situés à proximité de la RN.

E. Incidences des travaux sur l'usage quotidien (exploitation sous chantier)

Dans la mesure où le traitement concerne un carrefour en exploitation, chaque scénario perturbera les conditions de circulation, et occasionnera une gêne aux usagers.

Le scénario C s'appuie sur le carrefour déjà existant, le traitement, essentiellement central, pourra se faire sous circulation mais peut entraîner une gêne importante à l'usager.

Le scénario B présente l'avantage d'un aménagement essentiellement hors de la zone d'échange actuelle.

Le scénario A nécessitera quant à lui des voiries provisoires et plan de circulation spécifiques, avec gestion de dénivelés. C'est le scénario qui génère le plus de gêne à l'usager.

F. Coût des scénarios

Le scénario C, par l'ouvrage de traversée requis, est le plus coûteux (de l'ordre de 16 M€, considérant les mesures d'accompagnement architecturales, paysagères, acoustiques, environnementales, hydrauliques, etc.). Les scénarios A et B sont financièrement proches, de l'ordre de 13 et 14 M€, mesures d'accompagnement comprises.

	Scénario A	Scénario B	Scénario C
Fluidité de la circulation			
Desserte locale (accès commerces et activités)			
Modes doux			
Enjeux hydrauliques et environnementaux	*	*	*
Environnement humain			
Confort routier			
Visibilité des commerces			
Gêne à l'usager en phase travaux			
Coût de l'aménagement	13 M€	14 M€	16 M€

Figure 3 : Analyse multicritères pour le secteur Saint-Marc

*Ce critère traduit le niveau de contrainte réglementaire. Ce niveau pourra être réduit en fonction des possibilités de compensation hydraulique et environnementale (étude en cours).



1.3.2.3. SCENARIO PREFERENTIEL

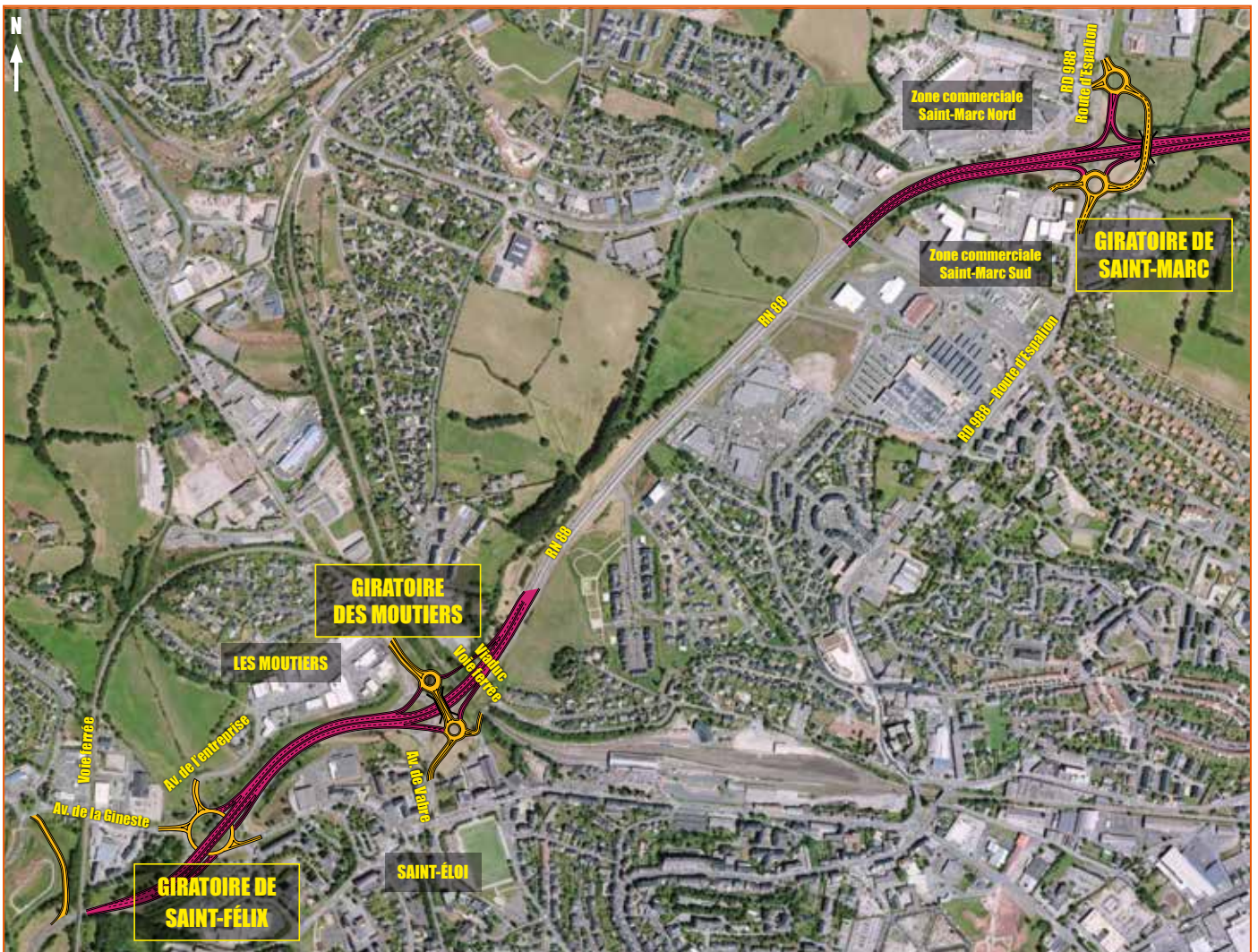


Figure 4 : Vue en plan schématique du projet

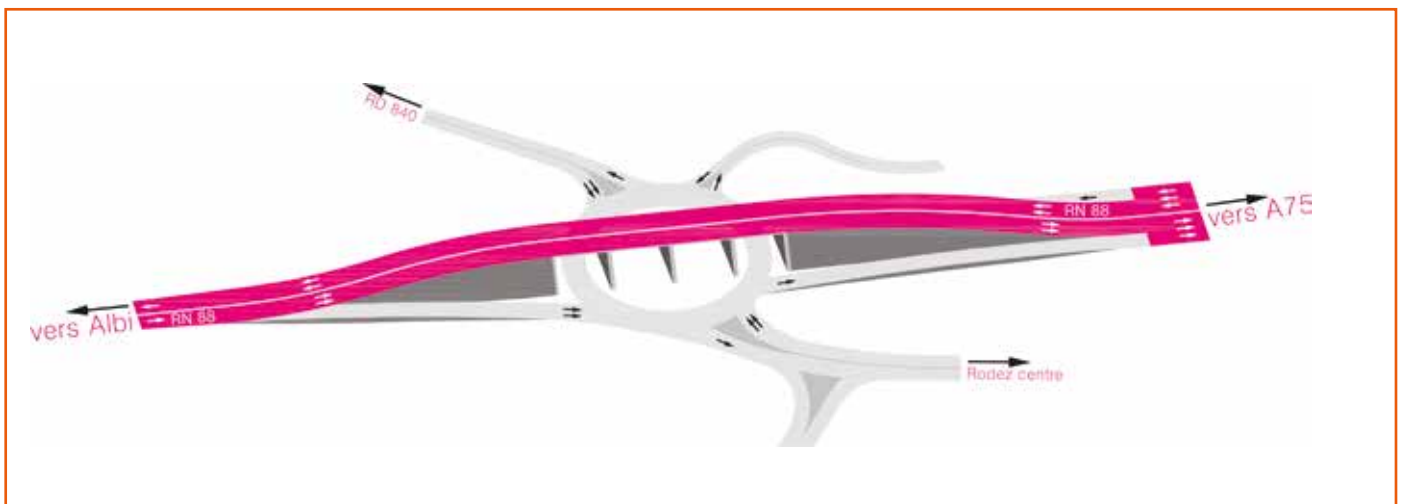


Figure 5 : Schéma de l'aménagement du giratoire de Saint-Félix

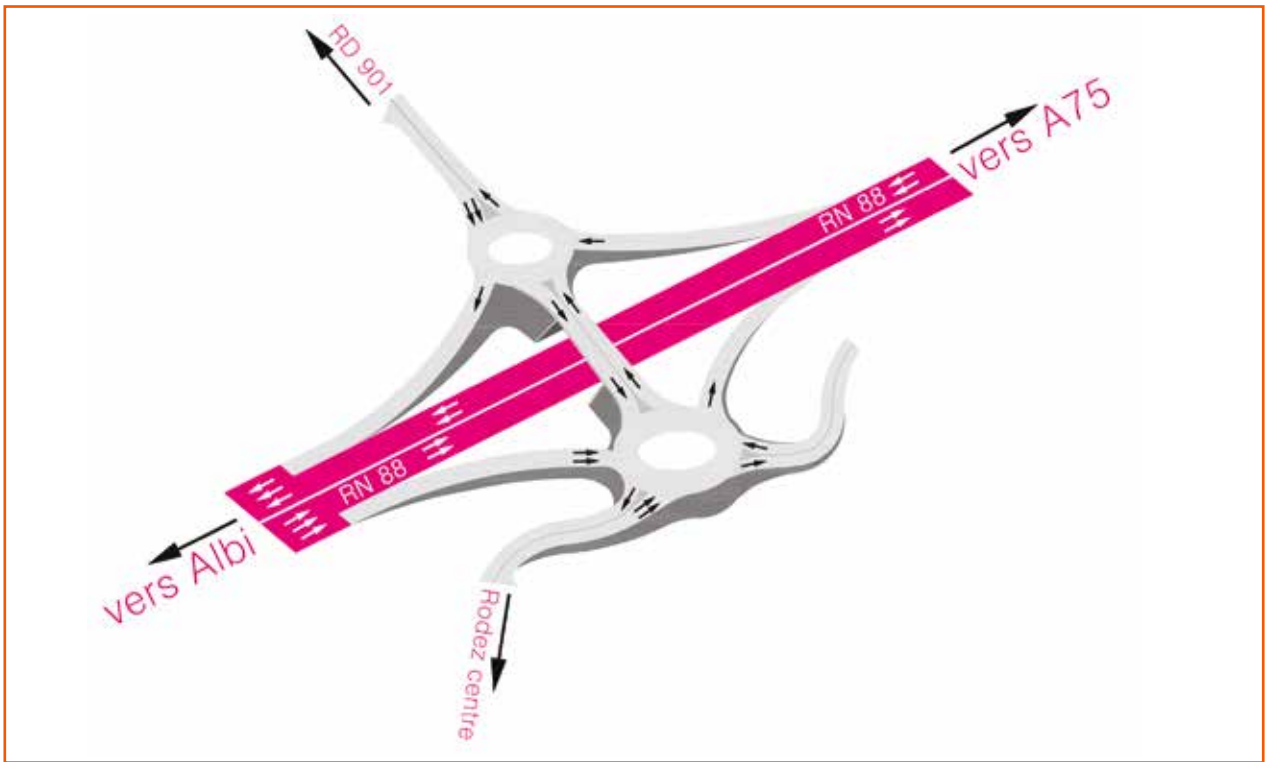


Figure 6 : Schéma de l'aménagement du giratoire des Moutiers



Figure 7 : Schéma de l'aménagement du giratoire de Saint-Marc

1.3.3. PLANNING ET PHASAGE

Le planning de l'opération, intégrant la phase de concertation, est détaillé dans la figure ci-dessous.



Concernant le phasage des aménagements, le diagnostic partagé avec les collectivités a démontré que la priorité était de traiter dans un premier temps le système Saint-Félix / Les Moutiers, et, afin de délester une partie de la circulation du giratoire de Saint-Félix pendant les travaux, de commencer par le shunt de la Gineste. Le carrefour de Saint-Marc étant traité dans une deuxième phase. Les simulations de trafic ont démontré que la réalisation de Saint-Marc en priorité provoquerait une congestion des Moutiers et de Saint-Félix inacceptable pour l'utilisateur.

1.3.4. COUT PREVISIONNEL

Le coût prévisionnel des scénarios étudiés et proposés à la concertation varie de 38 à 45 millions d'euros. Cette opération d'aménagement de la RN 88 au niveau de la rocade de Rodez a été inscrite dans le Contrat du Plan État-Région 2015-2020 à hauteur de 10 millions d'euros cofinancés par l'État (40%), Rodez Agglomération (40%), ainsi que la Région et le Département (20%). Ce financement sera à compléter pour un traitement intégral des trois carrefours.

Giratoires de Saint-Félix et des Moutiers :

Coût du scénario 1 : 26 M€

Coût du scénario 2 : 25 M€

Coût du scénario 3 : 29 M€

Giratoire de Saint-Marc :

Coût du scénario A : 13 M€

Coût du scénario B : 14 M€

Coût du scénario C : 16 M€

1.4. LA CONCERTATION, MOMENT CLE DE LA CONCEPTION

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. Les études techniques occupent une part importante dans le déroulement du projet.

Elles contribuent à une connaissance de plus en plus précise du projet, afin de permettre les arbitrages, validés ensuite par les autorisations administratives.

Les études d'opportunité permettent d'apprécier la faisabilité de l'opération, de préciser ses principales caractéristiques et d'apprécier son intérêt en regard des enjeux socio-économiques et des impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui lui sont associés.

Les études d'opportunité de l'aménagement de la Rocade de Rodez se sont déroulées en 2016-2017. Elles ont été conduites en concertation étroite avec les collectivités locales.

Les études de conception visent à arrêter les caractéristiques techniques, maîtriser le foncier et mener les autres procédures réglementaires préalables aux travaux (étude d'impact, dossier « Loi sur l'eau », etc.). Elles sont suivies d'une enquête publique et se concluent par les arrêtés correspondants.

Les conclusions de la concertation permettent d'engager les études sur la variante privilégiée, pour en préciser les éléments techniques et financiers. Le projet fera l'objet d'une enquête publique et se conclura par une Déclaration d'Utilité Publique prononcée par arrêté préfectoral ou décret ministériel selon le projet. Dans le cadre de la présente opération, la décision sera prise par arrêté préfectoral.

1.5. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Il s'agit d'un temps dédié pour informer le public, écouter son avis et répondre à ses interrogations. Par la suite, le projet pourra être adapté en fonction des observations recueillies et un scénario sera choisi dans le but d'être approfondi et soumis à l'enquête publique.

2. PRINCIPES GENERAUX DE LA CONCERTATION

2.1. LE COMITE DE PILOTAGE (COPIL)

Un Comité de Pilotage (COPIL) a permis d'ancrer les choix successifs et d'assurer un consensus tant technique que politique autour des études d'aménagement engagées.

Ce COPIL est présidé par M. le Préfet de l'Aveyron par délégation de M. le Préfet de Région. Il réunit :

- la Présidente du Conseil Régional d'Occitanie,
- le Président du Conseil Départemental de l'Aveyron,
- le Président de Rodez Agglomération,
- le Maire de Rodez,
- le Maire d'Onet-le-Château,
- les représentants des services de l'Etat : DREAL Occitanie (Maître d'Ouvrage), DIRSO (gestionnaire de la RN 88), Direction Départementale des Territoires de l'Aveyron.

Le COPIL de l'étude s'appuie sur le travail des comités techniques (COTECH) réunissant les services de Rodez Agglomération, du Conseil Départemental, du Conseil Régional, des communes de Rodez, d'Onet-le-Château et de l'Etat, ainsi que les bureaux d'étude. Les comités techniques sont réunis périodiquement tout au long de l'étude.

Le Comité de Pilotage s'est réuni à plusieurs reprises :

- le 28 janvier 2015 : validation du cahier des charges de l'étude de dénivellation,
- le 13 novembre 2015 : présentation de l'équipe d'étude et de la méthodologie proposée,
- le 6 janvier 2016 : démarrage de l'opération et présentation du planning prévisionnel,
- le 29 mars 2016 : présentation du diagnostic et des scénarios d'aménagement,
- le 18 juillet 2016 : présentation et comparaison des variantes.

A la suite de cette étape majeure, les organismes de contrôle de l'État ont apporté des demandes complémentaires, nécessaires à la poursuite des études. Elles consistaient à garantir le fonctionnement des voiries internes à Rodez, pour mieux prendre en compte les dysfonctionnements. Cette démarche a été explicitée aux élus lors du COPIL du 9 mars 2017.

Le diagnostic exhaustif du fonctionnement de la rocade et de ses abords a été mené notamment avec les communes d'Onet-le-Château et de Rodez, les services de Rodez Agglomération et du Conseil Départemental lors de 4 ateliers. Ils ont conduit à de nouvelles simulations de trafic qui ont permis de faire émerger un programme d'aménagement et des priorités d'action garantissant une meilleure fluidité de la zone. En particulier, il est apparu essentiel de traiter les carrefours de Saint-Félix et des Moutiers, avant celui de Saint-Marc pour ne pas aggraver encore plus la situation actuelle.

Suite à la validation de celui-ci par les services centraux de l'État, un COPIL s'est réuni le 27 juillet 2017 afin de choisir les scénarios présentés à la concertation ainsi que le scénario préférentiel.

Le COPIL du 14 novembre 2017 a acté le lancement de la concertation.

2.2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

2.2.1. DATES

La concertation s'est déroulée du 23 novembre 2017 au 5 janvier 2018, soit sur 6 semaines.

2.2.2. CONSULTATION DU DOSSIER

Durant cette période, un dossier de concertation a été mis à disposition du public :

- en Mairie de Rodez,
- en Mairie d'Onet-le-Château,
- au siège de Rodez Agglomération (Place Adrien Rozier),
- à l'Hôtel du Département,
- en ligne sur le site internet à l'adresse : www.rn88rocaderodez.fr

2.2.3. PERMANENCES

Des permanences ont été organisées par demi-journée :

- Mairie d'Onet-le-Château : 28 novembre et 19 décembre de 15h à 18h
- Mairie de Rodez : 5 et 21 décembre de 15h à 18h

2.2.4. REUNIONS PUBLIQUES

Des réunions publiques ont été organisées :

- le 6 décembre à 18h30 à la salle de la Panchoterie (route d'Espalion), Onet-le-Château.
- le 11 décembre à 18h30 à la salle des fêtes de Rodez.

2.2.5. RECUEIL DES AVIS

Les avis du public ont été recueillis dans des registres mis à disposition dans les lieux de consultation du dossier de concertation, ainsi que sur le site internet cité ci-avant, ou par courrier adressé à la :

DREAL DT/DMoRn
Cité administrative Bât. C
1 rue de la Cité administrative
CS 80002
31074 TOULOUSE cedex 9.

3.DISPOSITIFS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

3.1. LES SUPPORTS DE PRESENTATION DU PROJET

3.1.1. LE DOSSIER DE CONCERTATION

Un dossier de présentation de 56 pages au format A4 paysage a été mis à la disposition du public en mairie de Rodez, en mairie d'Onet-le-Château, au siège de Rodez Agglomération (Place Adrien Rozier), à l'hôtel du Département et en ligne sur le site internet à l'adresse : www.rn88rocaderodez.fr. Ce document a également été transmis aux collectivités, grands élus, administrations et chambres consulaires (liste en annexe).

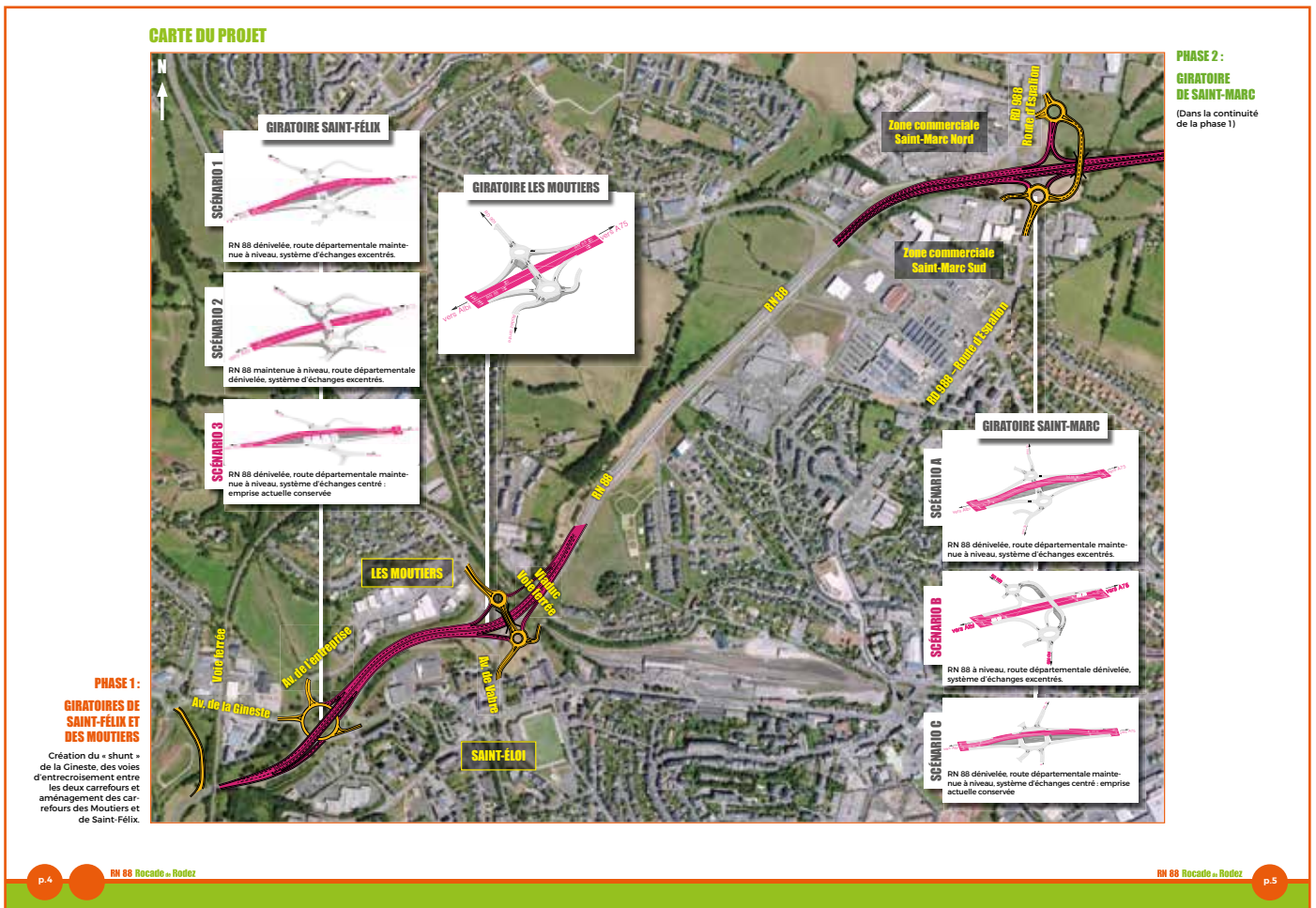
Il présente la concertation, le contexte du projet et ses objectifs, les principaux enjeux environnementaux et les principes d'aménagement soumis à la concertation. Il intègre dans la section 4, le projet d'aménagement préférentiel proposé.

Ce document richement illustré présente de manière synthétique les éléments ayant présidé aux scénarios proposés.



3.1.2. LA PLAQUETTE D'INFORMATION

Une plaquette d'information de 8 pages a été éditée à 3 500 exemplaires et confiée aux deux communes qui l'ont mise à disposition dans les lieux publics (hôtel de ville, lieux culturels, comités de quartier, MJC...) ainsi qu'à l'accueil des réunions publiques. De format A4, elle synthétise les données clés du projet et les temps de la concertation.



Extrait de la plaquette de synthèse : carte centrale

3.1.3. LES EXPOSITIONS

Quatre panneaux présentant les objectifs, enjeux et partenaires du projet (panneau 1), les scénarios préférentiels et variantes proposées (panneaux 2 et 3), les modalités de la concertation et le calendrier du projet (panneau 4) ont été exposés à divers endroits.

5 jeux de 4 panneaux ont été exposés en Marie d'Onet-le-Château, Mairie de Rodez, Rodez Agglomération, au Conseil Départemental de l'Aveyron, à la DREAL. Une exposition a également été installée à chaque réunion publique.



Exposition installée à l'accueil de la réunion publique d'Onet-le-Château le 6 décembre 2017

3.1.4. LE DIAPORAMA DE PRESENTATION

Le diaporama présenté en réunions publiques comprend 41 diapositives et donne les principaux éléments de compréhension de :

- L'objet, les objectifs et les suites de la concertation
- L'avancement de l'opération et son contexte
- Les objectifs et enjeux de l'aménagement
- Les principes retenus et les scénarios envisagés pour le secteur Saint-Félix - Les Moutiers et le secteur Saint-Marc.
- Le projet d'aménagement préférentiel proposé avec la présentation de l'analyse multicritères.



Extrait du diaporama diffusé à la réunion publique d'Onet-le Château le 6 décembre 2017

3.2. LES OUTILS D'ACCOMPAGNEMENT

3.2.1. LES AFFICHES DE CAMPAGNE

Ces affiches (format A3 et A4) sont destinées à informer et mobiliser le public avant les événements de la concertation. Cinquante affiches ont été diffusées aux acteurs institutionnels pour affichage dans les lieux publics et chez des commerçants riverains du projet avant l'ouverture de la concertation.

Affiche annonçant les rendez-vous de la concertation

RN 88
Rocade de Rodez

Aménagement des carrefours de Saint-Félix,
des Moutiers et de Saint-Marc

CONCERTATION

23 NOV. 2017 > 5 JANV. 2018

Se concerter pour mieux avancer

MISE À DISPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION ET D'UN REGISTRE DE RECUEIL DES AVIS en mairie de Rodez, d'Onet-le-Château, dans les locaux de Rodez Agglomération et à l'hôtel du Département

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

- > **le 6 décembre à 18h30**
à la salle de la Penchoterie d'Onet-le-Château
- > **le 11 décembre à 18h30**
à la salle des fêtes de Rodez

UN SITE INTERNET : www.rn88rocaderodez.fr

4 PERMANENCES

- > **28 novembre et 19 décembre de 15h à 18h**
Mairie d'Onet-le-Château
- > **5 et 21 décembre de 15h à 18h**
Mairie de Rodez

3.2.2. LES FLYERS

24000 flyers recto/verso ont été distribués dans les boîtes aux lettres des habitants des d'Onet-le-Château et Rodez et déposés chez les commerçants riverains du projet.

RN 88
Rocade de Rodez
Aménagement des carrefours de Saint-Félix,
des Moutiers et de Saint-Marc

CONCERTATION

23 NOV. 2017 > 5 JANV. 2018
www.rn88rocaderodez.fr

Se concerter pour mieux avancer

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

le 6 décembre à ONET-LE-CHÂTEAU
18h30 - Salle de la Penchoterie
(route d'Espalion)

le 11 décembre à RODEZ
18h30 - Salle des fêtes

AMÉLIORER LA CIRCULATION SUR LA ROCADE DE RODEZ

Du **23 novembre 2017** au **5 janvier 2018** se déroule la concertation publique sur l'aménagement des carrefours de **Saint-Félix, des Moutiers** et de **Saint-Marc**, tous trois à la source depuis quelques années de problèmes de circulation sur la **RN 88** en traversée de Rodez ainsi que sur les voiries locales.

Selon des **études réalisées en 2016 et 2017**, aménager ces trois points d'échanges contribuerait à **fluidifier le trafic** sur la rocade de Rodez et plus largement sur la RN 88, élément structurant du réseau routier national en continuité de l'A68 et axe stratégique à l'échelle de la région Occitanie.

Une analyse multicritères d'éléments techniques, économiques et environnementaux permet aujourd'hui de **proposer à la concertation** des **variantes** d'aménagement de ces **trois carrefours**.

UN PROJET PARTAGÉ

L'État, maître d'ouvrage et les collectivités locales partagent et cofinancent ces réalisations.

Informez-vous, exprimez-vous.

A ce stade rien n'est figé, chacun est le bienvenu pour **échanger** sur les caractéristiques du projet.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

MISE A DISPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION ET D'UN REGISTRE DE RECUEIL DES AVIS en mairie de Rodez, d'Onet-le-Château et dans les locaux de Rodez Agglomération aux heures d'ouverture du public.

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

- > le **6 décembre à 18h30** à la salle de la Penchoterie (route d'Espalion), Onet-le-Château.
- > le **11 décembre à 18h30** à la salle des fêtes de Rodez

UN SITE INTERNET avec possibilité de consultation en ligne du dossier complet du projet et présence d'un espace d'expression : www.rn88rocaderodez.fr

4 PERMANENCES

- > Mairie d'Onet-le-Château : **28 novembre** et **19 décembre** de **15h à 18h**
- > Mairie de Rodez : **5** et **21 décembre** de **15h à 18h**

www.rn88rocaderodez.fr

23 NOV. 2017 > 5 JANV. 2018

Flyer recto/verso annonçant les rendez-vous de la concertation

3.2.3. LES MEDIAS, RELAIS D'INFORMATION

Un communiqué de presse a été envoyé aux médias locaux à l'approche du lancement de la concertation pour diffuser largement l'information aux citoyens et acteurs du territoire.

Plusieurs articles ont été publiés par la presse locale. Voici quelques extraits de titres parus :

Concertation publique pour désengorger la rocade de Rodez (La Dépêche du Midi, 22 novembre 2017)

Le grand public peut donner son avis sur les travaux à venir de la rocade de Rodez (Radio Totem, 8 décembre 2017)

RN 88 : les grands ruthénois invités à s'exprimer sur les aménagements des futurs carrefours (La Dépêche du Midi, 21 décembre 2017)

Rocade de Rodez : vous avez jusqu'à vendredi pour donner votre avis (Centre Presse, 3 janvier 2018)

3.2.4. L'ANIMATION DES RESEAUX SOCIAUX ET LES SITES DES COLLECTIVITES

La DREAL Occitanie a relayé l'information sur son site Internet dans lequel un lien permettait également d'accéder au site de la concertation.



Extrait du site internet de la DREAL Occitanie, page « A la Une »

Plusieurs messages ont été diffusés par les acteurs institutionnels territoriaux via leur site internet (information en page d'accueil ou dans les pages d'actualité) et leur compte Facebook tout au long de la concertation :

- Préfecture de l'Aveyron,
- Direction des routes du Sud-Ouest,
- Conseil départemental de l'Aveyron,
- Grand Rodez Agglomération,
- Villes de Rodez et d'Onet-le-Château



Extraits de comptes Facebook de collectivités locales



Extraits de sites internet d'acteurs institutionnels

3.3. LES MOYENS D'EXPRESSION

3.3.1. LES REGISTRES DE CONCERTATION

4 registres de concertation ont été mis à disposition en mairie de Rodez, en mairie d'Onet-le-Château, au siège de Rodez Agglomération (Place Adrien Rozier) et à l'hôtel du Département.

Au total, seulement 13 contributions ont été enregistrées sur les registres, moyen délaissé au profit des outils numériques.

3.3.2. LES AUTRES FORMES DE CONTRIBUTION ECRITE

4 courriers ont été adressés à DREAL DT/DMORN, Cité administrative Bât. C, 1 rue de la Cité administrative, CS 80002, 31074 TOULOUSE cedex 9.

Ils émanent d'acteurs très différents mais relativement avertis :

- La CCI Aveyron.
- Les établissements de la zone d'activités de la Penchoterie à Onet-le-Château (Boutique Eliane Bras, Buffalo grill, Kalao, Leader price et Saint-Maclou).
- Madame Michèle Garrigues, riveraine de l'opération, concernée en particulier par les travaux sur le giratoire de Saint-Félix.
- Jean-Louis Bugarel, ex-président de l'association Action Environnement qui n'existe plus à ce jour.

3.3.3. LES AVIS EXPRIMES LORS DES REUNIONS PUBLIQUES

Lors des deux réunions publiques, après la présentation commentée par les équipes de la DREAL, le public présent était invité à prendre la parole. Les personnes souhaitant intervenir étaient alors invitées à prendre le micro et à se présenter.

Au total, 23 interventions (questions et avis) ont été recueillies. Les réponses aux questions posées ont été apportées par la DREAL, les bureaux d'étude et les élus présents. Des comptes rendus ont été formalisés.



Nicolas MERY, représentant de la DREAL Occitanie s'exprime au cours de la réunion publique d'Onet-le-Château le 6 décembre 2017

3.4. LE SITE INTERNET DU PROJET

Le site internet de la concertation publique est à la fois un outil d'information accessible à tous et un support d'expression. Il présente :

- le projet (contexte, enjeux, objectifs, délibérations et avis du préfet, scénarios proposés...);
- les modalités de la concertation ;
- le dossier de concertation ;
- les principaux supports d'information (plaquette et panneaux) ;
- une foire aux questions ;
- les diaporamas et comptes rendus de réunions de concertation ;
- le bilan de la concertation.

Un formulaire en ligne/boîte mail dédiée permet au public de s'exprimer depuis le site internet. 60 expressions ont été enregistrées via ce site. Des réponses génériques sur les thèmes les plus évoqués ont été publiées sur le site internet, il a été apporté une réponse individuellement à chacune des questions posées.

Le site internet sera maintenu jusqu'au 1er septembre 2018, puis intégré au site internet de la DREAL.



Extrait de la page d'accueil du site dédié à la concertation

3.5. LES REUNIONS DE CONCERTATION

3.5.1. LA CONCERTATION INSTITUTIONNELLE EN AMONT (COTECH, COPIL ET ATELIERS)

Le COPIL (voir plus haut) a permis d'ancrer les choix successifs et d'assurer un consensus tant technique que politique autour des études d'aménagement engagées. Présidé par M. le Préfet de l'Aveyron par délégation de M. le Préfet de Région, il a réuni 7 fois les élus et les représentants des services de l'Etat entre janvier 2015 et juillet 2017.

Le COPIL de l'étude s'appuie sur le travail des comités techniques (COTECH).

Le diagnostic exhaustif du fonctionnement de la rocade et de ses abords a été mené notamment avec les communes d'Onet-le-Château et de Rodez, les services de Rodez Agglomération et du Conseil Départemental lors de 4 ateliers qui ont abouti à l'émergence d'un programme d'aménagement et de priorités d'action.

3.5.2. LES 2 REUNIONS PUBLIQUES

3.5.2.1. REUNION PUBLIQUE DU 6 DECEMBRE A ONET-LE-CHATEAU



La première réunion publique organisée dans le cadre de la concertation a eu lieu le mercredi 6 décembre 2017 à la salle de la Penchoterie d'Onet-le-Château.

La réunion a commencé à 18h45 et s'est terminée à 20h35.

130 personnes étaient présentes pour des échanges avec les élus du territoire, représentés par M. Braley, adjoint au Maire d'Onet-le-Château.

Réunion publique d'Onet-le-Château

Après une introduction sur l'objet de la réunion et les objectifs de la concertation par la secrétaire générale de la préfecture de l'Aveyron, la DREAL a présenté le projet, les enjeux environnementaux, les différents scénarios étudiés et l'analyse comparative qui a permis de dégager un scénario préférentiel.

Les principaux sujets abordés par le public concernent l'évolution des trafics, l'intégration des enjeux environnementaux (paysage, hydraulique et risque d'inondation, modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle), le phasage des travaux et les nuisances associées (trafic, bruit, pollution de l'air, ...) et le devenir du projet de grand contournement de Rodez.

3.5.2.2. REUNION PUBLIQUE DU 11 DECEMBRE A RODEZ

La seconde réunion publique a été organisée à la salle des fêtes de Rodez le lundi 11 décembre 2017.

La réunion a commencé à 18h40 et s'est terminée à 20h45.

160 personnes étaient présentes pour des échanges avec les élus du territoire, représentés par M. Teyssède, Président de Rodez Agglomération et Maire de Rodez.

Le Président de Rodez Agglomération a introduit la réunion et rappelé les grands enjeux liés à l'opération d'aménagement de la RN 88 (mobilité, sécurité et développement du territoire).

La secrétaire générale de la Préfecture de l'Aveyron, a explicité le déroulé des études menées jusqu'à présent sur le projet d'aménagement de la RN 88, et présenté la phase de concertation, engagée depuis le 23 novembre 2017. Elle rappelle que le projet est porté par une Maîtrise d'Ouvrage État et inscrit au Contrat de Plan État Région.

La DREAL a présenté le projet, les enjeux environnementaux, les différents scénarios étudiés et l'analyse comparative qui a permis de dégager un scénario préférentiel.

Les interventions du public ont principalement porté sur des préoccupations liées aux conditions de trafic, au bruit, à la pollution de l'air et à la sécurité des déplacements doux. La majorité des questions ne portaient pas sur le projet objet de la concertation : grand contournement, mise à 2x2 voies de la RN 88 jusqu'à Séverac, l'échangeur de Saint-Cloud.



Réunion publique de Rodez





Réunion publique de Rodez

3.5.3. LES 4 PERMANENCES

Des permanences ont été organisées par demi-journée avant et après les réunions publiques :

- Mairie d'Onet-le-Château : 28 novembre et 19 décembre de 15h à 18h
- Mairie de Rodez : 5 et 21 décembre de 15h à 18h.

En moyenne 3 personnes se sont présentées à chaque permanence, sollicitant des explications sur les objectifs de la concertation et le projet présenté.

4. BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

La concertation pour le projet de dénivellation des giratoires de Saint-Félix, des Moutiers et de Saint-Marc sur la rocade de Rodez (RN 88) a été plutôt bien suivie par le public notamment sur le site internet.

4.1. MOYENS D'EXPRESSION RETENUS PAR LE PUBLIC

4.1.1. LES REUNIONS PUBLIQUES

Les deux réunions publiques de début décembre ont réuni environ 290 participants qui ont pu directement intervenir dans les débats.

Réunions publiques	Nombre de présents
Réunion publique à Onet-le-Château le 6 décembre 2017	130
Réunion publique à Rodez le 11 décembre 2017	160
Total	290

Au total, 23 interventions ont animé les échanges avec la DREAL et les élus présents :

- Réunion publique du mercredi 6 décembre 2017 à Onet-le-Château : 15 questions et avis exprimés oralement.
- Réunion publique du lundi 11 décembre 2017 à Rodez : 8 questions et avis exprimés oralement et un débat sur les orientations d'aménagement entre l'ancien et l'actuel maires de Rodez.

4.1.2. LE SITE INTERNET

Le site dédié à la concertation a reçu 3 649 visites effectuées par 2 953 visiteurs différents.

15 618 pages ont été vues au total, soit 4,28 pages en moyenne par visite.

La durée moyenne de chaque visite est de 3'59".

Le site internet dédié au projet www.rn88rocaderodez.fr a fait l'objet de nombreuses visites, témoignage d'un site visible et bien identifié qui a joué un rôle important en matière d'information pour le public.

4.1.3. LES REGISTRES DE CONCERTATION

Seulement 13 expressions ont été recueillies dans les 4 registres mis à disposition.

Implantation du registre	Nombre d'avis
Rodez Agglomération	3
CD12	2
Mairie d'Onet-le-Château	1
Mairie de Rodez	7
Total	13

Le registre de Rodez a été le plus utilisé.

4.1.4. LES COURRIERS

4 courriers ont été envoyés à la DREAL Occitanie entre le 19 décembre 2017 et le 2 janvier 2018.

Ils émanent d'acteurs très différents :

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aveyron.
- Les établissements de la zone d'activités de la Penchoterie à Onet-le-Château (Boutique Eliane Bras, Buffalo grill, Kalao, Leader price et Saint-Maclou).
- Madame Michèle Garrigues, riveraine de l'opération, concernée en particulier par les travaux sur le giratoire de Saint-Félix.
- Jean-Louis Bugarel, ex-président de l'association Action Environnement qui n'existe plus à ce jour.

4.1.5. SYNTHÈSE DES SOURCES D'EXPRESSION

On compte 102 expressions au total. Le formulaire du site internet a été très majoritairement utilisé pour poser des questions et exprimer les avis.

Mode d'expression	Nombre d'expressions du public			
	A Rodez	A Onet-le-Château	Autre (DREAL, Agglo, CD12, site internet...)	Total
Intervention orale en réunion publique	8	15	--	23
Registre de concertation	7	1	5	13
Formulaire sur site dédié	--	--	60	60
Mail	--	--	2	2
Courrier postal	--	--	4	4
Total	15	16	71	102

4.2. PERSONNES AYANT CHOISI DE S'EXPRIMER

La ville la plus représentée est Rodez qui accueille 2 des 3 giratoires concernés par le projet. Au moins 28% des personnes qui ont donné un avis (hors réunions publiques) sont originaires d'une commune autre que Rodez ou Onet-le-Château.

Commune	Nombre d'expressions (hors réunions publiques)
Rodez	35
Onet-le-Château	10
Olemps	3
Agen d'Aveyron	2
Rignac	2
Cassagnes	2
Druelle	2
Auribail	1
Albi	1
Sebazac	1

Capdenac	1
Saint-Geniez d'Olt	1
Moyrazes	1
Flavin	1
Montpeyroux	1
Saint-Juliette-sur-Viaur	1
Brommat	1
La Loubière	1
Non précisé	12

4.3. AVIS SUR LE PROJET

La majorité des expressions comportait un avis sur le projet ou sur les scénarios proposés.

L'autre principale motivation pour intervenir était le besoin d'obtenir réponse à une ou plusieurs questions.

Toutefois de nombreuses personnes ont également formulé des propositions en vue d'améliorer le projet ou d'y trouver des alternatives. Une même contribution pouvant regrouper avis, propositions et questions, le décompte détaillé dans le tableau ci-dessous est indépendant du nombre total de contributions reçues.

Mode d'expression	Avis	Propositions	Questions
Intervention orale en réunion publique	0	8	15
Registre de concertation	6	5	4
Formulaire sur site dédié	45	19	19
Mail	1	1	0
Courrier postal	3	3	3
Total	55	36	41

4.3.1. AVIS SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

Parmi les personnes qui ont explicitement donné leur avis sur l'opportunité de ce projet, 29 y sont favorables et 16 sont contre. Il faut néanmoins remarquer que la majorité des participations ne mentionnait pas être pour ou contre le projet.

Avis	Nombre d'avis du public
Favorable à l'opportunité du projet	29
Défavorable	16
Total	45
Ne se prononce pas explicitement	57

4.3.2. AVIS SUR LES SCÉNARIOS

22 avis portaient sur les scénarios à privilégier :

- 7 personnes ont donné leur avis sur le scénario à retenir pour le secteur Saint-Félix-Les Moutiers seul.
- 7 personnes ont donné leur avis sur les scénarios à retenir pour le secteur Saint-Félix-Les Moutiers et le secteur Saint-Marc.
- 3 personnes ont donné leur avis sur les scénarios retenus pour l'ensemble du projet (Saint-Félix-Les Moutiers, Saint-Marc et la Gineste).
- 3 personnes ont donné leur avis sur le shunt de la Gineste uniquement.
- 1 personne a donné son avis sur le giratoire Saint-Marc seul.
- 1 personne a donné son avis sur l'ensemble Saint-Félix et la Gineste.

Giratoire	Scénario	Nombre d'avis du public
Saint-Félix / Les Moutiers	Scénario 1	5
	Scénario 2	3
	Scénario 3 (préférentiel)	10
Saint-Marc	Scénario A	0
	Scénario B (préférentiel)	9
	Scénario C	2
La Gineste	pour	7
	contre	0

Chaque fois qu'un avis a porté sur le shunt de la Gineste, il a été favorable.

Les autres personnes ayant souhaité s'exprimer n'ont pas donné d'avis spécifique ou sont contre le projet dans sa globalité. Seul un participant se positionne contre le projet mais pour le shunt de la Gineste.

4.4. AVIS THEMATIQUES

4.4.1. SECTEURS GEOGRAPHIQUES

Secteur	Nombre de mentions
Saint-Félix / Les Moutiers	32
Saint-Marc	21
La Gineste	11

C'est le secteur Saint-Félix-Les Moutiers qui a été spécifiquement mentionné le plus souvent dans les expressions du public. C'est notamment au niveau de ce secteur que le public exprime le plus de préoccupations quant à la sécurité des piétons et cyclistes.

4.4.2. THEMATIQUES

Thématique	Nombre d'avis du public
Trafic, fluidité	52
Sécurité	23
Circulations douces	23
Financement , coût du projet	15
Hydraulique, inondation	15
Géométrie	14
Bruit	13
Pollution, qualité de l'air	9
Impact visuel	9
Calendrier de l'opération	9
Emprise, foncier	7
Développement économique, visibilité des enseignes	7
Nuisances en phase chantier	6
Patrimoine naturel, biodiversité, arbres	4
Vibrations	2
Concertation	2
Consommation d'énergies fossiles	1

Parmi les sujets évoqués lors de la phase de concertation, 3 thématiques fortes ont émergé :

- La problématique de la **circulation actuelle** sur les tronçons concernés, pour 25 % (52 avis) des personnes qui se sont exprimées.
- La question de la **sécurité**, en lien direct avec les **circulations douces**, pour 22 % (46 avis) des personnes qui se sont exprimées.

Les autres thématiques fréquemment abordées concernent les nuisances provoquées par le projet pour les riverains et l'environnement (risque d'inondation, bruit, pollution de l'air, impact visuel) et les caractéristiques du projet (financement, coût, géométrie, calendrier).

4.4.3. AUTRES SUJETS ABORDES (HORS PROJET)

Mention d'un autre projet	Nombre de mentions
Grand contournement (total)	21
Développer les alternatives à la voiture (transports en communs, déplacements doux...)	5
Giratoire de la Gineste	3
Avenue de la Gineste	2
Boulevard urbain	2
Desserte de l'aéroport	2
Parc relais Saint-Marc	1
Accès direct à la zone de la Penchoterie	1
Autres projets sur le tracé de la RN 88	13
Autres projets hors RN 88	11

Pour 20,6% des personnes qui se sont exprimées, le devenir du projet de grand contournement de Rodez pose question.

Plusieurs questions et/ou propositions portent sur des secteurs hors périmètre de la concertation.

4.4.4. AVIS SUR LA CONCERTATION

Thématique	Nombre d'avis
Décision déjà prise	2
Demande d'être associé pour la suite	3
Total	5

Peu de remarques ont été faites sur l'organisation de la concertation. Quelques personnes souhaitent être associées pour la suite des études de conception (SMBV2A et des particuliers).

4.5. CHIFFRES CLES

- 26 000 documents diffusés
- 3 649 visites et 15 618 pages vues sur le site internet de la concertation
- 102 expressions enregistrées

5. SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS ET RÉPONSES APPORTÉES

5.1. REMARQUES PRÉLIMINAIRES

La concertation est l'opportunité pour le grand public de donner son avis sur un projet.

La concertation a permis au public de s'exprimer sur le projet de dénivellation des giratoires de Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc à différentes échelles :

- L'opportunité globale du projet, c'est-à-dire évaluer l'adhésion de la population aux objectifs visés par le projet et à son utilité générale.
- La nature du projet.
- Les scénarios proposés par secteur.

Dans cette partie, un résumé des observations et des thématiques abordées lors de la concertation est proposé, associé aux réponses formulées par la Maîtrise d'ouvrage et les bureaux d'étude.

5.2. UNE OPPORTUNITÉ DU PROJET

Toutes les personnes qui se sont exprimées s'accordent sur le constat de conditions de circulation et de sécurité très dégradées et sur la nécessité d'intervenir pour :

- Fluidifier les trafics.
- Sécuriser les déplacements.
- Offrir des infrastructures accueillantes et sécurisantes pour les cyclistes et les piétons.

Si ces objectifs sont partagés, les moyens proposés pour y parvenir diffèrent et le grand contournement de Rodez est encore bien présent dans les esprits. Pour certains, il s'agirait même de la seule solution efficace et acceptable (voir ci-dessous).

5.3. DES CONTRE-PROPOSITIONS

5.3.1. LE GRAND CONTOURNEMENT

Le grand contournement de Rodez est un sujet récurrent dans les remarques formulées par le public, faisant référence au dossier d'enquête publique relative au projet de RN 88 de 1996. Pour ceux qui l'invoquent, cette solution permettrait d'écarter le trafic de l'agglomération ruthénoise.

Les interrogations portent principalement sur le devenir de ce projet alternatif et sur l'intérêt de le maintenir en complément ou de le substituer au projet de dénivellation des trois giratoires.

Plusieurs itinéraires sont évoqués pour ce grand contournement :

- partant des environs d'Olemps en direction de la proximité de l'aéroport et rejoignant les sorties d'Espalion et Laissac par le côté Nord d'Onet-le-Château.
- par le Nord.
- par le Sud.

Réponse apportée

Cette solution n'a pas été retenue à l'issue des études d'opportunité car la proportion du trafic de transit traversant Rodez de part en part est relativement faible (inférieure à 10%), les études d'opportunité ont conclu que l'aménagement d'un contournement routier ne permettrait pas de résoudre les problèmes de congestion actuelle de la Rocade, qui sont majoritairement liés au trafic local.

Ce projet de grand contournement n'a pas été inscrit au programme du contrat de plan État-Région pour la période 2015-2020.

5.3.2. BOULEVARD URBAIN

Les partisans du grand contournement souhaitent que la rocade soit dans le même temps aménagée en boulevard urbain.

Réponse apportée

Dans la mesure où l'hypothèse d'un grand contournement n'est pas retenue à l'issue des études d'opportunité, la question d'aménager la RN 88 en boulevard urbain ne se pose plus. Toutefois, l'environnement de l'aménagement sera réalisé au mieux pour une bonne intégration urbaine.

5.4. DES OPTIONS ET VARIANTES DISCUTEES

5.4.1. CHOIX DES SCÉNARIOS

18 personnes ont donné leur avis sur le scénario à retenir pour le secteur Saint-Félix/Les Moutiers. 10 sont favorables à la mise en œuvre du scénario 3 qui était affiché comme la solution préférentielle.

11 personnes ont donné leur avis sur le scénario à retenir pour le secteur Saint-Marc. 9 ont préféré le scénario B, scénario préférentiel.

C'est donc le scénario préférentiel qui ressort comme favori dans les expressions.

5.4.2. GEOMETRIE DU PROJET

Certains intervenants sont revenus sur le choix d'exclure les dénivellations en souterrain.

Réponse apportée

Le passage des voies en « souterrain » a été écarté pour les raisons suivantes :

- Les 3 giratoires sont situés en zone inondable ; la création d'infrastructures souterraines qui se retrouveraient sous plusieurs mètres d'eau en cas d'inondation n'est pas concevable (augmentation de la vulnérabilité des voies concernées et donc de leurs usagers, impossibilité d'accès en cas d'inondation, pour les véhicules de secours notamment). Un tel aménagement serait par ailleurs non conforme au règlement du Plan de Prévention des Risques Inondation qui n'autorise les travaux d'équipement et d'infrastructure d'intérêt public que s'ils n'offrent qu'une vulnérabilité restreinte.
- Les 3 giratoires sont situés dans des secteurs où la nappe se trouve à faible profondeur, ce qui constitue une contrainte importante puisque cela nécessite de mettre en œuvre des aménagements conséquents de rabattement de la nappe sous le niveau inférieur du projet (complexité technique et impact important sur le coût de l'opération).
- Les giratoires de Saint-Félix et de Saint-Marc sont situés sur ou à proximité immédiate d'ouvrages de franchissement de l'Auterne ; un passage en souterrain de la RN 88 conduirait à abaisser le profil en long sur un linéaire de l'ordre de 200 mètres, ce qui rendrait impossible le franchissement de ce cours d'eau au niveau de ces deux giratoires.
- Sur Les Moutiers, le maintien de la RN à niveau est la seule solution pertinente compte tenu de la proximité du viaduc de Canac ; le passage des voies secondaires en souterrain n'est pas envisageable compte tenu de l'altimétrie de celles-ci de part et d'autre du giratoire.

5.4.3. LARGE CONSENSUS POUR LE SHUNT DE LA GINESTE... MAIS INCOMPREHENSION QUANT A L'INSERTION VERS ALBI

Parmi les avis exprimés, la création de la bretelle de la Gineste recueille un avis favorable. Pour certains, l'inquiétude porte plutôt sur la capacité du giratoire de la Gineste lui-même à supporter le trafic futur, ainsi que sur le calendrier de la mise en service de ce barreau.

A la lecture des plans, plusieurs personnes ont compris que l'insertion sur la RN 88 vers Albi n'était plus possible depuis le giratoire de Saint-Félix.

Réponse apportée

La bretelle d'insertion depuis le carrefour de Saint-Félix vers Albi n'est aujourd'hui pas techniquement réalisable du fait de la présence proche de l'ouvrage SNCF de Salabru. Aussi, le choix de créer une bretelle d'accès déconnectée du carrefour, qui reliera l'avenue de la Gineste depuis le giratoire de la Gineste à la RN 88 à l'ouest de l'ouvrage de Salabru, a été fait (cf page 28 du dossier de concertation).

L'insertion vers Albi depuis le centre-ville de Rodez sera donc bien possible, mais la signalisation invitera les usagers à emprunter le carrefour des Moutiers pour aller en direction d'Albi.

5.5. LES CRAINTES EXPRIMEES

5.5.1. LE TRAFIC

Tous les avis s'accordent sur le constat d'un trafic difficile et d'une saturation des infrastructures qui nécessitent une intervention et un projet d'ampleur.

Réponse apportée

La circulation sur la RN 88 en agglomération de Rodez devient, au fil des années, de plus en plus problématique. Cette portion de route nationale supporte un trafic de 35.000 véhicules par jour dans la section la plus chargée comprise entre Saint-Félix et Les Moutiers, arrivant ainsi en limite de capacité. Cette route assure à la fois la traversée de Rodez (trafic de transit) et la desserte locale (trafic d'échange). Les études d'opportunité réalisées en 2016 et 2017 ont démontré que la capacité de fonctionnement de ces 3 carrefours est dépassée aux heures de pointe et que c'est la configuration des systèmes d'échange qui ralentit l'écoulement du trafic aux abords de ces échangeurs.

A chaque carrefour, le fait d'extraire le trafic qui reste sur la rocade de la zone d'échange permet de limiter les conflits.

Le diagnostic conduit en 2016 a montré qu'un aménagement des 3 carrefours aurait des impacts positifs, à la fois sur le fonctionnement de la RN 88 et sur les voiries locales à proximité de la rocade.

Les études de trafic réalisées ont testé différents scénarios dans un objectif de fluidification. Elles intègrent les aménagements sur les voiries locales, qui ont été étudiés dans le cadre d'un travail collaboratif avec les collectivités (Rodez Agglomération, Conseil Départemental).

Les scénarios préférentiels ont été proposés en fonction de plusieurs critères afin de répondre le mieux à l'ensemble des objectifs fixés pour cet aménagement.

5.5.2. LES VITESSES

La question des vitesses de circulation a surtout été abordée dans le cadre de remarques sur la sécurité et sur le bruit.

5.5.3. DEPLACEMENTS DOUX : PLACE DANS LES AMENAGEMENTS ET SECURITE

Après les trafics, la sécurité et la prise en compte des modes doux font partie des thématiques dominantes abordées lors de la concertation.

Aujourd'hui, le public considère que la traversée de la RN 88 et des giratoires est dangereuse ; il y a déjà eu plusieurs victimes.

La gestion des trafics locaux passe aussi par le développement et la facilitation des modes de déplacement alternatifs à la voiture, conditionnés par l'existence d'infrastructures adaptées, confortables et sécurisées.

Les supports de la concertation semblent avoir manqué de clarté sur la façon dont cette question essentielle (objectif du projet) était prise en compte.

Réponse apportée

Il est bien prévu la création de voies spécifiques dédiées aux circulations douces, isolées de la circulation des véhicules motorisés. La route nationale ne sera ainsi plus physiquement accessible aux piétons et cycles, ce qui constitue une amélioration significative en regard de la situation actuelle.

La traversée des voies d'accès à la route nationale sur Saint-Félix et Les Moutiers sera aménagée pour un franchissement dans les meilleures conditions de sécurité. Sur Saint-Marc, le franchissement du carrefour pourra se faire sans aucune traversée de voies. La continuité des itinéraires pourra être assurée par les collectivités.

La possibilité de créer des ouvrages souterrains dédiés aux modes doux a été évoquée avec Rodez Agglomération mais finalement n'a pas été retenue, compte tenu du caractère inondable du secteur et de la nature de ces ouvrages, jugés peu sécuritaires.

5.5.4. LE BRUIT

Le bruit est une préoccupation majeure en lien avec ce projet sur un axe particulièrement fréquenté, notamment pour les riverains et usagers. Les demandes les plus fréquentes concernent :

- La réalisation d'une étude sur les nuisances acoustiques induites.
- La prise en compte des objectifs du PPBE du Grand Rodez.
- La mise en œuvre de dispositifs de protection (panneaux anti-bruit, végétation, ...) ou de réduction du bruit (revêtements phoniques, adaptation des vitesses, ...).

La rocade est considérée comme un axe déjà bruyant et il s'agit d'anticiper les évolutions générées par la modification des carrefours, de la physionomie de la RN 88 et par l'augmentation attendue des trafics.

Réponse apportée

Une étude acoustique détaillée avec modélisation a été réalisée dans le cadre du projet, pour chacun des scénarios étudiés. Les éléments de compréhension et les conclusions de cette étude seront repris dans l'étude d'impact et présentés dans les dossiers d'enquête publique.

Les objectifs de niveau de bruit définis pour le projet de dénivellation sont ceux habituellement imposés aux infrastructures nouvelles alors qu'il s'agit ici de la modification d'une infrastructure existante. Ils vont donc dans le sens d'une protection supplémentaire des riverains.

Sur le secteur Saint-Félix / Les Moutiers, des protections acoustiques sont prévues le long de la RN 88 et des voies d'accès afin de respecter ces objectifs.

5.5.5. LES EFFETS SUR LA QUALITE DE L'AIR ET LA SANTE PUBLIQUE

La qualité de l'air est une préoccupation importante en lien avec ce projet sur un axe particulièrement fréquenté, notamment pour les riverains et usagers. Le public s'interroge sur la bonne prise en compte de cette thématique dans le projet.

Réponse apportée

Une étude qualité de l'air a été réalisée dans le cadre de la modification des giratoires Saint-Félix, Les Moutiers et Saint-Marc sur la RN 88 sur les communes de Rodez et d'Onet-le-Château, suite aux études d'opportunités réalisées en 2016.

Cette étude, réalisée conformément à la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, est de type II. Elle consiste en :

- une qualification de l'état initial par des mesures in-situ,
- une estimation des émissions des polluants au niveau de l'aire d'étude,
- une estimation des concentrations dans le domaine d'étude,

- l'analyse des coûts collectifs de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances et des avantages/inconvénients induits pour la collectivité,
- l'évaluation de l'exposition des populations par le calcul indicateur sanitaire simplifié, l'IPP (Indice Pollution Population).

Les conclusions de cette étude seront présentées dans les dossiers d'enquête publique

5.5.6. LES IMPACTS SUR LE RISQUE D'INONDATION

Le caractère inondable de la zone est bien connu et fait l'objet du Plan de Prévention du Risque inondation Aveyron Auterne (PPRI) adopté en décembre 2006.

Les inquiétudes de la population portent sur les risques, induits pas le projet, d'aggravation des inondations.

Réponse apportée

L'impact hydraulique des aménagements est bien pris en compte dans le projet, l'objectif étant de ne pas aggraver le risque d'inondation conformément aux dispositions du PPRI.

Les ouvrages hydrauliques nécessaires sont donc dimensionnés en conséquence, tout en conservant l'équilibre amont / aval afin de ne pas dégrader la situation actuelle. Il n'est en effet pas possible de modifier le gabarit des ouvrages actuels au niveau des giratoires en les augmentant si l'ouvrage aval au niveau de Salabru n'est pas également recalibré. Cela pourrait en effet entraîner un surplus d'inondation sur le secteur de Saint-Félix et n'est donc pas concevable, ni réglementairement acceptable par les Services de l'État. Des zones de compensation d'occupation du champ d'expansion des crues seront recherchées si nécessaire.

Par ailleurs, le projet est soumis aux obligations réglementaires du Code de l'Environnement relatives à la gestion des eaux, et le dossier de demande d'autorisation sera soumis à enquête publique.

5.5.7. IMPACT VISUEL ET PAYSAGE

Les réflexions du public sur cette thématique portent essentiellement sur l'intégration des ouvrages dénivelés et la crainte de la création d'une « barrière » visuelle.

Réponse apportée

Il est prévu une insertion paysagère du projet prenant en compte le caractère plus urbain sur Saint-Félix et plus agricole côté Saint-Marc. Un architecte et un paysagiste interviennent sur l'opération pour proposer les solutions les plus adaptées au contexte local.

En outre, l'Architecte des Bâtiments de France est associé aux réflexions puisque le projet s'inscrit dans ou en limite du périmètre de deux monuments historiques.

Enfin, le projet sera soumis à l'architecte conseil et au paysagiste conseil de la DDT de l'Aveyron.

La contribution de ces différents acteurs permettra de converger vers les solutions les plus favorables en termes d'insertion paysagère. Celles-ci seront présentées dans les dossiers qui seront soumis à enquête publique.

5.5.8. VISIBILITE COMMERCIALE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

L'axe considéré dans le cadre de ce projet est important pour la desserte des zones d'activités de la Gineste, Bel Air, Les Moutiers et Saint-Marc et pour un grand nombre d'entreprises.

Les acteurs économiques demandent à ce que soit maintenue la visibilité des enseignes ou qu'une signalétique adaptée soit mise en place en compensation pour ne pas fragiliser les activités.

Réponse apportée

La thématique de la visibilité des commerces a été prise en compte dans l'analyse multicritère réalisée ayant conduit au choix des scénarios préférentiels. C'est donc bien une préoccupation prise en compte dans les réflexions liées au projet.

La solution d'une desserte directe de la zone de la Penchoterie depuis le rond-point Nord de Saint-Marc (scénario B) n'a toutefois pas été retenue car trop impactante pour les zones humides et les espèces protégées.

5.5.9. LE MILIEU NATUREL

Les incidences du projet sur le patrimoine naturel n'ont pas fait l'objet de beaucoup de remarques au cours de la concertation. Toutefois, il s'agit d'un sujet important qui a présidé significativement au choix des scénarios.

Réponse apportée

Dans la logique éviter / réduire / compenser, la solution de moindre impact a été recherchée tout en intégrant les autres dimensions environnementales du projet, parfois contraignantes. Pour les impacts résiduels pouvant persister sur les espèces protégées et les habitats humides, le dossier réglementaire nécessaire sera produit (demande de dérogation espèces protégées, autorisation au titre de la Loi sur l'Eau).

Dans ce cadre, toutes les mesures de compensation et de suivi nécessaires seront prises, en concertation avec les services de l'Etat.

5.5.10. CALENDRIER ET PHASAGE

Quand la question du calendrier est apparue dans les observations du public, elle portait sur les délais de réalisation du projet. Plusieurs intervenants considèrent que le projet doit se faire au plus vite et que les délais annoncés sont trop longs.

Réponse apportée

La concertation actuellement menée permet de recueillir l'avis du public sur les différentes hypothèses d'aménagement. Le choix du scénario d'aménagement sera acté à l'issue de cette concertation. La solution qui sera retenue fera l'objet d'études de projet en 2018, dans la perspective d'une enquête publique en 2019.

Ces temps sont nécessaires à la réalisation des études, à la tenue de l'enquête publique et à l'instruction des différents dossiers réglementaires.

Concernant le phasage du projet, il est acté que le secteur Saint-Félix / Les Moutiers sera aménagé avant le secteur de Saint-Marc. Toutefois, l'organisation des travaux n'est pas connue de façon détaillée pour l'instant. Les études techniques en cours prennent en compte l'enjeu de minimiser la gêne aux usagers, les impacts sur les riverains et sur l'environnement en phase chantier.

5.5.11. LE COUT DU PROJET

Le coût du projet a parfois été jugé très important par rapport à l'aménagement à réaliser et mis en rapport avec le coût d'un éventuel grand contournement.

Réponse apportée

Le projet consiste à transformer trois carrefours giratoires en trois échangeurs dénivelés, il comprend en particulier la construction de trois ouvrages d'art importants. Les coûts annoncés sont estimatifs (38 à 45 M€) et feront l'objet de précisions dans les phases ultérieures d'études. Ils restent sans commune mesure avec ceux d'un grand contournement (de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros).

5.6. DES DEMANDES QUI VONT PARFOIS AU-DELA DU PROJET

5.6.1. AMENAGEMENT ENTRE OLEMPES ET LE PONT SUR L'AVEYRON

Le public s'interroge sur les délais et les conditions de réalisation de l'aménagement entre Olemps et le pont sur l'Aveyron.

Réponse apportée

Les aménagements des 3 giratoires ont pour principal objectif de fluidifier la circulation sur la RN 88 et le réseau des voiries adjacentes, sur des secteurs actuellement engorgés. Ils ont été étudiés en relation avec les collectivités territoriales afin d'intégrer les données de développement urbain de l'agglomération, les réseaux de transports en commun, et les modes de déplacement alternatifs.

Cette section pourra faire l'objet d'un aménagement ultérieur.

5.6.2. BARREAU DE SAINT-MAYME

Les personnes souhaitent connaître les modalités de réalisation du « barreau de Saint-Mayme » qui doit alléger la circulation sur la RD988.

Réponse apportée

Les travaux sont en cours de réalisation, sous maîtrise d'ouvrage Conseil Départemental de l'Aveyron.

Le barreau de Saint-Mayme se raccordera sur la RN 88 à l'Est du giratoire de Saint-Marc. Cet aménagement est pris en compte en termes de trafic induit dans les aménagements des carrefours giratoires.

5.6.3. ROND POINT DE LA GINESTE

Plusieurs interventions ont mentionné le rond-point de la Gineste sur la RD 840. L'ouvrage apparaît comme saturé et génère des inquiétudes quant à l'aggravation des difficultés de circulation suite à la construction de la bretelle d'entrée sur la RN 88 à partir de ce rond-point.

Réponse apportée

L'avenue de la Gineste est une route départementale très circulée, la bretelle d'accès vers Albi à partir de ce giratoire devrait améliorer la circulation vers Saint-Félix. D'autre part, les automobilistes venant du centre de Rodez et souhaitant aller vers Albi, seront guidés vers le carrefour des moutiers.

5.6.4. VOIE FERREE DE LA GINESTE

Le franchissement du passage à niveau sur l'avenue de la Gineste est délicat.

Réponse apportée

L'avenue de la Gineste est une route départementale très circulée, la bretelle d'accès vers Albi à partir de ce giratoire devrait diminuer la circulation entre Le giratoire de la Gineste et le centre-ville. D'autre part, les automobilistes venant du centre de Rodez et souhaitant aller vers Albi, seront guidés vers le carrefour des Moutiers, donc le trafic dans le sens centre-ville vers l'extérieur ne sera pas augmenté. La dénivellation de ce passage à niveau ne fait pas partie de ce projet et ne relève pas de la compétence maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

5.6.5. CARREFOUR DE SAINT-CLOUD

Le carrefour de Saint-Cloud est mal conçu et accidentogène.

Réponse apportée

Cette section fera l'objet d'un aménagement ultérieur dont le phasage reste à déterminer.

5.6.6. AUTRES CARREFOURS

Plusieurs carrefours situés dans l'environnement des 3 giratoires considérés ont fait l'objet d'interrogations spécifiques et notamment :

- Sur l'opportunité de transformer le rond-point du bowling en créant deux voies de « tourne à droite », l'une en venant de La Roquette vers Sébazac et l'autre en venant des 4 saisons vers la Roquette.
- Sur l'opportunité d'utiliser les giratoires de la Gineste et de Saint-Eloi comme points d'échange.

Réponse apportée

Compte tenu des études de trafic réalisées, le giratoire de la Gineste est déjà grandement sollicité actuellement en termes de flux de trafic. L'ajout de trafic supplémentaire sur ce giratoire conduirait à une augmentation des remontées de files sur l'avenue de la Gineste déjà importantes. De plus, cela augmenterait le trafic traversant le passage à niveau, ce qui n'est pas souhaitable pour des raisons de sécurité.

L'utilisation de ces deux giratoires déportés (Gineste et Saint-Eloi) augmenterait également les distances de trajet de manière importante puisqu'ils ne situent pas à proximité de l'échangeur.

5.6.7. ZONE D'ACTIVITE D'ARSAC

Le carrefour qui débouche sur la RN 88 est dangereux.

Réponse apportée

La zone d'activité est raccordée sur une route départementale, ce point est à traiter par la collectivité gestionnaire de la voie.

5.6.8. ARRIVEE DE LA PRIMAUBE SUR LA RN 88 A HAUTEUR DE OLEMPES

Certains intervenants ont fait part de leur questionnement quant à l'opportunité de traiter dans le même temps que le projet l'arrivée de La Primaube sur la RN 88 à hauteur de Olemps.

Réponse apportée

L'objet de la concertation est le choix de scénarios destinés à traiter les carrefours générateurs de congestion et de danger sur la rocade de Rodez. Le point cité pourra faire l'objet d'une programmation ultérieure.

5.6.9. L'ÉLARGISSEMENT DE LA RN88 SOUS LE VIADUC FERROVIAIRE EST-IL ENVISAGÉ ?

Réponse apportée

Le viaduc ferroviaire du Salabru limite l'élargissement de la route nationale. Le traitement du passage sous le viaduc ferroviaire du Salabru a été examiné, toutefois le gain apporté par son traitement n'apparaît pas significatif, à moyen terme, sur les conditions d'écoulement de la circulation.

Le viaduc ferroviaire de Salabru constitue un point dur qui ne permet pas l'élargissement de la route nationale, de ce fait, la mise à 2 x 2 voies et le raccordement d'une bretelle d'accès depuis Saint-Félix vers Albi ne sont pas possibles sans intervention sur cet ouvrage.

Afin de ne pas grever les délais de réalisation des carrefours, il a été décidé de reporter à une phase ultérieure l'intervention sur cet ouvrage.

5.6.10. PARC RELAIS DE SAINT-MARC

Un projet de parc relais pour les voitures aurait été envisagé par Rodez Agglomération à proximité du giratoire de Saint-Marc.

Réponse apportée

Cette hypothèse sera à intégrer dans les données du projet. Rodez Agglomération est partenaire associé aux aménagements de la RN 88.

5.6.11. RAMENER LES COMMERCES EN CENTRE-VILLE

Certaines remarques et réflexions remettent en cause la stratégie plus globale de maintenir des centres commerciaux à la périphérie et les déplacements automobiles inhérents plutôt que de faire revenir les commerçants dans les centres villes.

Réponse apportée

Cette réflexion sera portée à connaissance des collectivités.

5.6.12. ACCES A L'HABITATION DE MME GARRIGUES

L'habitation de Madame Garrigues est proche du giratoire de Saint-Félix. Des questions subsistent sur les modalités d'accès à sa propriété dans le cadre du projet.

Réponse apportée

Madame Garrigue a été rencontrée, son accès est sur la route départementale (avenue de la Gineste), son accès est préservé et l'aménagement sera réalisé en prenant au mieux en considération les conditions de sécurité de son accès.

5.6.13. ACCES A LA RN 88 PAR LES VEHICULES AGRICOLES

Une des questions posées concerne l'accessibilité du site aux véhicules agricoles.

Réponse apportée

La clarification du traitement des véhicules agricoles, et des usagers non autorisés en général, devra être examinée avec l'exploitant, les collectivités territoriales et la préfecture, au regard des nouvelles conditions d'exploitation de la route.

6.CONCLUSION ET PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

La concertation a été bien suivie et conclut à une absence de remise en cause du scénario préférentiel.

En conséquence, la Maîtrise d'ouvrage propose de poursuivre le projet sur la base du scénario préférentiel.

Les thématiques circulations douces, sécurité et gestion hydraulique qui ont été l'objet d'observations, feront l'objet d'une analyse approfondie et de propositions spécifiques dans le cadre des études préalables.

ANNEXES

1. COMPTE RENDU RÉUNION PUBLIQUE

6 DÉCEMBRE 2017

COMPTE RENDU

LA LISTE DES INTERVENANTS

PRÉFECTURE 12 : MME LUGRAND

DREAL : M GODILLON, M MERY, M LAGARDE,

DIRSO : MME VANEL

ARTELIA : MME VALENTIN

SORMEA : M REVEILLERE

RURAL CONCEPT : MME BOUTIN M BIAIS

INTRODUCTION DE LA REUNION

Monsieur Fournier, secrétaire général de la mairie d'Onet le Château, introduit la réunion et passe la parole à Monsieur Braley adjoint au maire d'Onet le Château, qui souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et rappelle les objectifs de l'opération d'aménagement de la RN88.

Madame Michèle Lugrand, secrétaire générale de la Préfecture de l'Aveyron, explique ensuite le déroulé des études menées jusqu'à présent sur le projet d'aménagement de la RN88, et présente la phase de concertation, engagée depuis le 23 novembre 2017.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA DREAL

La DREAL Occitanie, par l'intermédiaire de Nicolas Méry, Chef de la Division Ouest Maîtrise d'Ouvrage Routes Nationales, et de Gérard Lagarde, responsable de l'opération, présente le contexte du projet, les enjeux du territoire, les différents scénarios étudiés et l'analyse comparative qui a permis de dégager un scénario préférentiel.

INTERVENTIONS DU PUBLIC

1/ Question : Comment va se dérouler le phasage des travaux ? Dans quel ordre entre les giratoires et la RN ?

Réponse (DREAL / DIRSO) : Au-delà du phasage prévu entre Saint-Félix / Les Moutiers d'une part et Saint-Marc d'autre part, le déroulement des travaux n'est pas connu de façon détaillée pour l'instant. Les études techniques en cours doivent proposer le phasage le plus adapté pour minimiser la gêne aux usagers.

2/ Question : Où en est le projet de grand contournement de Rodez ?

Réponse (DREAL) : Le projet de grand contournement de l'agglomération de Rodez n'a pas été inscrit au programme du contrat de plan Etat région pour la période 2015-2020. Dans l'immédiat, c'est l'aménagement des carrefours de la rocade RN88 qui est étudié.

3/ Intervention : il est important que le projet prenne bien en compte trois enjeux : le paysage (ne pas créer une barrière), l'hydraulique (ne pas créer d'impact compte tenu du risque inondation), le Développement Durable (réfléchir aux solutions de transport en commun, les intégrer dans l'aménagement)

Réponse (DREAL) : La contrainte hydraulique est bien prise en compte dans le projet, et les ouvrages seront dimensionnés afin de ne pas créer d'impact sur l'amont et sur l'aval, conformément aux dispositions du PPRi Aveyron Auterne

La question des transports en commun a été intégrée à la réflexion menée dans le cadre des études d'opportunité du projet ; la circulation des bus est notamment prise en compte dans les profils en travers des routes départementales.

4/ Question : Le giratoire de la Gineste ne va-t-il pas être saturé avec l'ajout d'une voie d'insertion sur la RN88 (vers Albi) ?

Réponse (SORMEA) : Sur ce giratoire, il est ajouté une bretelle de sortie mais pas de bretelle d'entrée. Lorsque l'usager vient du centre-ville de Rodez, il sera invité à passer par les Moutiers pour s'insérer vers Albi plutôt que par Saint-Félix.

5/ Intervention : Compte tenu de l'importance du trafic local empruntant ces giratoires, il serait préférable de développer plutôt les transports en commun (voie spécifique ?) et privilégier les autres moyens de déplacement (par exemple 2 roues).

Réponse (DREAL) : Le projet est mené en collaboration avec Rodez Agglomération responsable du développement des transports en commun dans l'agglomération ruthénoise

Réponse (Préfecture) : Les transports en commun ne sont pas uniquement liés aux aménagements routiers, ils peuvent se développer par d'autres moyens. Indépendamment du développement des transports en commun, l'aménagement de la rocade est nécessaire compte tenu de l'augmentation attendue du trafic routier.

6/ Question : l'avenue de la Gineste est-elle prévue à 4 voies ?

Réponse (DREAL) : La mise à 4 voies de l'avenue de la Gineste n'est pas prévue dans le projet soumis à la concertation.

7/ Intervention : Les usagers venant de St Eloi peuvent désormais rejoindre le carrefour des Moutiers en empruntant le nouveau giratoire du carrefour Avenue du Maréchal Joffre – Avenue du 8 mai 1945, ce qui entraîne une augmentation du trafic sur l'Avenue du Maréchal Joffre alors même qu'un arrêt de bus sur cet axe crée déjà des congestions (1 seule voie de circulation au droit de l'arrêt de bus).

Réponse (DREAL) : Les études de trafic réalisées ont testé différents scénarios dans un objectif de fluidification. Elles intègrent les aménagements sur les voiries locales, qui ont été étudiés dans le cadre d'un travail collaboratif avec les collectivités (Rodez Agglomération, Conseil Départemental).

8/ Intervention : En novembre 1991, la plaine des Balquières a été inondée mais il y avait peu d'enjeux à l'époque sur les terrains. Beaucoup plus d'enjeux seraient sans doute aujourd'hui affectés par un tel épisode.

9/ Question : Serait-il possible de faire une retenue d'eau pour éviter les inondations ?

Réponse (DREAL) : Dans le cadre des études, il est regardé l'impact hydraulique du projet ; des zones de compensation seront recherchées pour compenser les remblais en zone inondable.

10/ Question : qu'en est-il d'un aménagement à 2x2 voies après Saint-Félix et dans la descente d'Olemps ?

Réponse (DIRSO) : Un aménagement à 2x2 voies n'est pas justifié par les trafics (pas de congestion à l'horizon 2035).

Réponse (SORMEA) : Le projet de dénivellation des trois carrefours permet en effet de résorber les congestions sur ce secteur.

Réponse (DREAL) : Sur ce tronçon, ce sont les conflits aux points d'échanges qui posent problème, et non la circulation en section courante.

11/ Question : Le scénario 3 de Saint-Félix est une solution intéressante car elle impacte peu le foncier, pourquoi sur Saint-Marc, la solution C n'est pas la solution préférentielle ?

Réponse (DREAL) : Le choix de la solution préférentielle vient de l'analyse comparative spécifique à chaque carrefour

L'absence de contrainte spatiale sur saint Marc permet de privilégier les critères modes doux et gêne à l'usager pour dégager le scénario B comme préférentiel à Saint Marc.

12/ Question : Sur le scénario C de Saint-Marc, pourquoi ne pas ouvrir le remblai pour donner plus de visibilité sur les commerces ?

Réponse (DREAL) : Ce choix n'a pas été fait pour optimiser les coûts.

13/ Intervention : Le lit de l'Auterne passe sous le giratoire de Saint-Félix, il ne faut pas que le projet crée davantage d'obstacles aux écoulements, compte tenu des enjeux en présence.

Réponse (DREAL) : Les ouvrages hydrauliques nécessaires au projet seront dimensionnés pour ne pas avoir d'impact sur les écoulements en crue de l'Auterne. Le projet devra se conformer au Plan de Prévention des Risques Inondation et sera examiné par la DDT de l'Aveyron.

14/ Question : Un aménagement des modes doux séparé de la RN88 a-t-il été envisagé ?

Réponse (DREAL) : La possibilité de créer des ouvrages souterrains dédiés aux modes doux a été évoquée avec Rodez Agglomération mais n'a finalement pas été retenue, compte tenu du caractère inondable du secteur et de la nature de ces ouvrages, jugés peu sécuritaires par les collectivités locales. Dans le cadre du scénario préférentiel sur Saint-Marc, une voie sécurisée sans traversée est prévue.

15/ Question : Concernant l'insertion vers Albi depuis le giratoire de la Gineste, n'y aura-t-il pas un problème de visibilité et de sécurité, compte tenu du passage de 2 voies à 1 voie et de la présence de l'ouvrage de Salabru ?

Réponse (DREAL) : La voie d'insertion sera faite selon les normes règlementaires et nécessitera vraisemblablement un raccordement à distance de l'ouvrage de Salabru.

CONCLUSION

Madame Michèle Lugrand conclut la réunion en remerciant les participants de leur présence et en rappelant les prochaines étapes de la concertation.

COMPTE RENDU

RN88 Rocade Rodez

Réunion publique du 11 Décembre 2017 – Rodez

LA LISTE DES INTERVENANTS

PREFECTURE 12 : MME LUGRAND

DREAL : M BURTE, M MERY, M LAGARDE,

DIRSO : MME VANEL

ARTELIA : MME VALENTIN

SORMEA : M REVEILLERE

RURAL CONCEPT : MME BOUTIN M BIAIS

INTRODUCTION DE LA REUNION

Le Président de Rodez Agglomération et Maire de Rodez, Monsieur Christian Teyssède, introduit la réunion et rappelle les grands enjeux liés à l'opération d'aménagement de la RN88 (mobilité, sécurité et développement du territoire).

Madame Michèle Lugrand, secrétaire générale de la Préfecture de l'Aveyron, explicite ensuite le déroulé des études menées jusqu'à présent sur le projet d'aménagement de la RN88, et présente la phase de concertation, engagée depuis le 23 novembre 2017. Elle rappelle que le projet est porté par une Maîtrise d'Ouvrage Etat et inscrit au Contrat de Plan Etat Région.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA DREAL

La DREAL Occitanie, par l'intermédiaire de Nicolas Méry, Chef de la Division Ouest Maîtrise d'Ouvrage Routière, et de Gérard Lagarde, responsable de l'opération, présente le contexte du projet, les enjeux du territoire, les différents scénarios étudiés et l'analyse multicritère ayant conduit au choix de scénarios préférentiels.

INTERVENTIONS DU PUBLIC

1/ Intervention : Le giratoire Saint-Félix est aujourd'hui saturé avec seulement 10 % de trafic de transit. Compte tenu de l'augmentation attendue des trafics à l'horizon 2035 (+10%), la situation de congestion sera donc la même dans le futur.

Réponse (DREAL) : Si le trafic de transit (traversant Rodez de part en part sans sortir de l'axe) représente moins de 10% du trafic, la RN88 est majoritairement utilisée par du trafic d'échange (en provenance ou à destination de l'agglomération) ou du trafic local (qui reste à l'intérieur de l'agglomération). Cette part principale de trafic utilise les carrefours giratoires pour entrer ou sortir de la RN88. La dénivellation des carrefours permettra de limiter les conflits entre trafic local/d'échange et trafic de transit au niveau des points d'échanges et permettra la fluidification de la circulation sur la RN88 et sur la voirie locale.

2/ Intervention : La dénivellation au-dessus du terrain naturel va entraîner des nuisances sonores, il serait préférable de déniveler en passage inférieur.

Réponse (DREAL) : Le passage des voies en « souterrain » a été écarté pour les raisons suivantes :

- Les 3 giratoires sont situés en zone inondable ;
- Les 3 giratoires sont situés dans des secteurs où la nappe se trouve à faible profondeur (complexité technique et impact important sur le coût de l'opération) ;
- Les giratoires de Saint-Félix et de Saint Marc sont situés sur ou à proximité immédiate d'ouvrages de franchissement de l'Auverne ;
- Sur Les Moutiers, le maintien de la RN à niveau est la seule solution pertinente compte tenu de la proximité du viaduc de Canac.

Concernant l'acoustique, une étude détaillée a été réalisée pour évaluer l'impact de l'aménagement en regard des seuils règlementaires. Des protections phoniques sont prévues sur les carrefours de Saint-Félix et des Moutiers.

3/ Intervention : Le projet nécessite des traversées de routes et donc ne résoudra le problème actuel de sécurité des déplacements doux.

Réponse (DREAL) : Il est bien prévu la création de voies spécifiques dédiées aux circulations douces, isolées de la circulation des véhicules motorisés. La route nationale ne sera ainsi plus accessible aux piétons et cycles, ce qui constitue une amélioration significative en regard de la situation actuelle.

4/ Question : Où en est le projet de grand contournement de Rodez ? Comment sont pris en compte la pollution de l'air et les nuisances sonores liées à ce futur aménagement ?

Réponse (Rodez Agglomération) : Le projet de grand contournement de l'agglomération de Rodez a été abandonné avec le principe d'aménagement de la rocade en boulevard urbain. En tout état de cause, le trafic de transit ne représentant que 6% du trafic global, un grand contournement ne capterait que cette part de trafic et ne permettrait pas de résoudre les congestions actuelles de la Rocade contrairement au projet d'aménagement présenté et soumis à la concertation.

Concernant la pollution de l'air, la station ORAMIP surveille quotidiennement la qualité de l'air ruthénoise. Une réduction des pollutions liées à certains paramètres a été constatée. Les mesures réalisées sont en-deçà des normes autorisées.

Concernant les modes doux, c'est bien une préoccupation quotidienne de l'Agglomération. Des aménagements de sécurisation sont d'ailleurs régulièrement réalisés par la collectivité (ex : avenue de la Gineste).

Réponse (Préfecture) : La part de trafic traversant les giratoires est essentiellement locale, le grand contournement ne résoudra donc pas les problèmes actuels de congestion. Il n'est par ailleurs pas inscrit au contrat de Plan Etat Région.

5/ Question : Le giratoire de la Gineste ne va-t-il pas être saturé avec l'ajout d'une voie d'insertion sur la RN88 (vers Albi) ?

Réponse (Préfecture) : Ce giratoire a bien été pris en compte dans les études de trafic.

Réponse (SORMEA) : Sur ce giratoire, il est ajouté une bretelle de sortie mais pas de bretelle d'entrée. Lorsque l'utilisateur vient du centre-ville de Rodez, il sera invité à passer par les Moutiers pour s'insérer

vers Albi plutôt que par Saint-Félix.

6/ Question : Où en est le projet de la RN88 à 2x2 voies jusqu'à Séverac ?

Réponse (Rodez Agglomération) : L'aménagement se fait au fur et à mesure en fonction des financements possibles et du déblocage des crédits. Rodez Agglomération, le Conseil Départemental de l'Aveyron et l'Etat ont travaillé de concert pour que l'axe Albi-Rodez soit inscrit au Contrat de Plan Etat Région et puisse être réalisé. Il est désormais opportun de travailler sur l'aménagement de la rocade de Rodez dans la continuité des travaux en cours.

Réponse (DREAL) : L'aménagement de l'axe RN88 se fait progressivement. La priorité actuelle est l'aménagement de la rocade de Rodez, l'objectif de la concertation est de recueillir l'avis du public sur ce projet. Une étude d'itinéraire est par ailleurs en cours sur la section Rodez-Séverac.

7/ Question : la zone de Saint-Cloud est-elle prise en compte dans l'étude de trafic ? Comment sont traités les volets « Pollution de l'air » et « Acoustique » ?

Réponse (DREAL) : L'étude de trafic comprend une modélisation de toute une partie de l'agglomération de Rodez, dont le secteur de l'échangeur de Saint-Cloud. L'analyse réalisée s'est concentrée sur la zone congestionnée des 3 giratoires.

Concernant la pollution atmosphérique et l'acoustique, les impacts sont étudiés dans le cadre d'études spécifiques. Les résultats seront présentés dans l'étude d'impact qui sera soumise à enquête publique.

8/ Question : L'insertion des véhicules dans les giratoires ne posera-t-elle pas problème ?

Réponse (SORMEA) : La dénivellation permettra de séparer les flux et de faciliter les insertions sur les giratoires.

CONCLUSION

La DREAL conclut la réunion en remerciant les participants de leur présence et en rappelant les modalités de participation du public mises en place jusqu'au 5 janvier.

2. ARRÊTÉ PRÉFECTORAL



Arrêté n° 2017 E 161

**organisant la concertation du public pour l'opération RN88 rocade de Rodez
Dénivellation des giratoires de St Felix, les Moutiers, St Marc**

LE PREFET DE L'AVEYRON
Chevalier de la légion d'honneur
Chevalier de l'ordre national du mérite

Vu l'article L.130-2 du code de l'urbanisme,

Vu l'article L.121-8 du code de l'environnement,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements,

Vu le décret du 24 septembre 2015 portant nomination de monsieur Louis LAUGIER, préfet de l'Aveyron,

Vu le courrier référencé DEP 2007-771 du 4 août 2016 du ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer demandant à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie d'engager les études et procédures administratives concernant le projet,

Considérant qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de concertation,

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations ou propositions,

Sur proposition du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie

ARRÊTE

Adresse postale : Place Charles de Gaulle, BP 715, 12007 RODEZ CEDEX – Accueil du public : centre administratif Foch – Accès place Foch

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil disponibles sur le site : <http://www.aveyron.gouv.fr>

Téléphone : 05 65 75 71 71 Courriel : prefecture@aveyron.gouv.fr Site internet : <http://www.aveyron.gouv.fr>

Article 1er – Objectifs du projet

Le projet « RN88-rocade de Rodez, dénivellation des giratoires de Saint Felix, Les Moutiers et Saint Marc, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie vise les objectifs suivants :

- fluidifier le trafic sur la rocade de Rodez dans une logique d'itinéraire de l'axe RN88,
- garantir la fonctionnalité des voiries locales,
- contribuer au développement économique

Article 2 – Modalités de la concertation

La concertation concerne les communes de Onet le Château et Rodez.

La concertation se déroulera du 23 novembre 2017 au 5 janvier 2018.

Durant cette période, le dossier sera consultable :

- à la mairie d'Onet le Château
- à la mairie de Rodez
- dans les locaux de Rodez Agglomération
- à l'hôtel du département
- en ligne sur le site www.rn88rocaderodez.fr

Durant cette période, deux réunions publiques seront organisées le 6 décembre 2017 à 18h30 à Onet le Château et le 11 décembre 2017 à 18h30 à Rodez.

Durant cette période 4 permanences d'accueil du public seront mises en place :

- le 28 novembre 2017 à Onet le Château entre 15 et 18 heures
- le 5 décembre 2017 à Rodez entre 15 et 18 heures
- le 19 décembre 2017 à Onet le Château entre 15 et 18 heures
- le 21 décembre 2017 à Rodez entre 15 et 18 heures

Le public pourra s'exprimer :

- sur les registres mis à disposition sur les lieux de consultation des dossiers
- via le formulaire d'expression sur le site : www.rn88rocaderodez.fr
- par courrier à l'adresse : DREAL Occitanie, Direction transports, 1, rue de la cité administrative – CS 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9

Article 3 – Exécution et publication

La Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Aveyron, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de l'Aveyron .

Les modalités de concertation seront portées à la connaissance du public par voie de presse et affichage dans les communes mentionnées à l'article 2.

Rodez, le **17 NOV. 2017**

Le préfet,


Louis LAUGIER

Adresse postale : Place Charles de Gaulle, BP 715, 12007 RODEZ CEDEX – Accueil du public : centre administratif Foch – Accès place Foch

Horaires d'ouverture et modalités d'accueil disponibles sur le site : <http://www.aveyron.gouv.fr>

Téléphone : 05 65 75 71 71 – Courriel : prefecture@aveyron.gouv.fr – Site internet : <http://www.aveyron.gouv.fr>



RN 88 **Rocade de Rodez**

**Aménagement des carrefours de Saint-Félix,
des Moutiers et de Saint-Marc**

DREAL DT/DMORN
Cité administrative Bât. C
1 rue de la Cité administrative
CS B0002
31074 TOULOUSE cedex 9.

www.RN88rocauderodez.fr

BILAN DE LA CONCERTATION

MARS 2018

23 NOV. 2017 > 5 JANV. 2018



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**