

Synthèse de la réunion publique

Olemps

1^{er} juin 2026

Concertation préalable (30 avril – 15 juillet 2026)

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



Introduction

La réunion publique de concertation préalable relative au projet d'aménagement de la liaison routière entre la RN88 et la RD911 s'est tenue le 1er juin 2026 à Olemps, organisée par le Département de l'Aveyron. Elle constituait la 4^e réunion publique organisée dans le cadre de cette démarche, après celles tenues à Luc-la-Primaube, Flavin et au Monastère.

La séance a été animée par Antoine Chardonny, chargé d'accompagner le déroulement de la réunion et de veiller au respect du cadre des échanges. Cette réunion a pour objectif de présenter la démarche de concertation, les modalités de participation ouvertes au public, les problématiques de circulation constatées sur le secteur, ainsi que le projet de liaison comme envisagé à ce stade par le Département. Elle vise également à permettre aux participants de formuler leurs questions, avis et contributions.

L'animateur précise que la soirée s'organisera autour de deux grands temps d'échange :

1. La présentation des problématiques circulatoires, suivie d'un temps de questions-réponses avec la salle.
2. La présentation du projet, également suivie d'un temps d'échange.

La concertation préalable est placée sous l'égide d'un garant de la Commission nationale du débat public (CNDP), M. Campagne. Cette concertation se déroule du 30 avril au 15 juillet 2026. Elle comprend plusieurs modalités de participation :

- quatre réunions publiques,
- deux ateliers de travail,
- des stands d'information tenus par le Département,
- 5 permanences dans les mairies des communes concernées par le projet ;
- ainsi que des rencontres de proximité en mairie.

La démarche doit se conclure par une réunion publique organisée à Flavin le 2 juillet.

La réunion rassemble plus de 260 personnes. Parmi elles figurent une quinzaine d'élus, plusieurs représentants associatifs, ainsi qu'une majorité d'habitants d'Olemps. Une partie importante de la salle indique avoir déjà participé à l'une des précédentes réunions publiques. Des habitants de Flavin, Luc-la-Primaube, Sainte-Radegonde, Rodez et du Monastère sont également présents.

Mot d'accueil des élus

Danièle KAYA-VAUR - Maire d'Olemps

Danièle Kaya-Vaur, maire d'Olemps, ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants. Elle remercie le Département d'avoir ajouté cette quatrième réunion publique à Olemps, estimant qu'il était important que les habitants de la commune puissent échanger directement sur le projet, compte tenu de son impact sur le secteur du Lachet et sur Olemps.

Elle remercie également les services du Département, ainsi que les participants venus nombreux pour prendre part à ce temps de concertation.

Arnaud VIALA – Président du Département de l'Aveyron

Arnaud Viala, président du Département de l'Aveyron, remercie la maire d'Olemps, son conseil municipal, ainsi que les participants venus nombreux. Il indique avoir conscience que le projet présenté suscite des résistances importantes dans la salle.

Il rappelle que le Département a pour mission d'assurer un réseau d'infrastructures permettant le désenclavement et l'ouverture du territoire, qu'il s'agisse des routes, de la fibre, des réseaux de communication ou encore de l'aéroport de Rodez-Aveyron. Concernant les routes, il souligne que le Département est responsable d'environ 6 000 km de routes départementales, constituant le réseau structurant du territoire, connecté aux infrastructures nationales que sont notamment l'A75 et l'A20.

Il précise que l'entretien, la viabilité et la modernisation de ce réseau font l'objet d'investissements importants, inscrits dans des plans pluriannuels. Ces choix sont, selon lui, guidés par l'observation des trafics, des besoins de déplacement et des dynamiques économiques et démographiques du territoire. Dans ce cadre, la RD911 est présentée comme un axe structurant, supportant à la fois du trafic de transit et des déplacements locaux liés au développement de l'agglomération ruthénoise.

Le président revient ensuite sur la démarche de concertation. Il rappelle que celle-ci était souhaitée par le Département dès la reprise du projet et qu'elle se déroule désormais sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) à la suite d'une saisine portée par des associations. Il confirme que la réunion d'Olemps a été ajoutée afin que les habitants de la commune, directement concernés, puissent disposer de l'information et exprimer leurs remarques.

Arnaud Viala insiste sur le fait que la concertation doit permettre à chacun d'être entendu. Il indique que le Département présente un projet travaillé et argumenté, mais que le dossier n'est pas considéré comme « clos » ou « ficelé ». Les échanges peuvent, selon lui, contribuer à alimenter la réflexion du Département, à répondre aux inquiétudes exprimées et, si nécessaire, à reconsidérer certaines positions.

Il conclut en appelant à poursuivre les débats dans un climat respectueux et apaisé, malgré les désaccords possibles. Les présentations techniques sont assurées par les équipes du pôle Développement des Territoires (PDT) du Département, en charge notamment des mobilités, des routes, des infrastructures et des autres formes de déplacements.

Le cadre de la concertation préalable

Jean-Luc Campagne garant désigné par la CNDP

Jean-Luc Campagne, garant désigné par la Commission nationale du débat public fin 2025, présente le cadre de la concertation préalable. Il rappelle que la CNDP est une autorité administrative indépendante chargée de défendre le droit à l'information et à la participation du public, comme prévu par le Code de l'environnement.

Il précise intervenir en toute neutralité et indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et du projet. Le rôle du garant n'est pas de se prononcer pour ou contre le projet, mais de veiller à la qualité de l'information délivrée, au bon déroulement de la participation du public et à la prise en compte des arguments exprimés.

Jean-Luc Campagne rappelle les grands principes CNDP qui encadrent la concertation :

- l'indépendance du garant vis-à-vis du maître d'ouvrage ;
- la neutralité à l'égard du projet ;
- l'attention portée aux arguments, au-delà des seules positions favorables ou défavorables ;

- l'égalité de traitement entre toutes les prises de parole ;
- l'inclusion de tous les publics, grâce à une diversité de modalités de participation.

Il indique que la concertation préalable doit permettre de questionner plusieurs dimensions du projet. Elle doit d'abord porter sur son opportunité, c'est-à-dire sur sa pertinence au regard des besoins identifiés. Elle doit également permettre d'examiner les alternatives possibles, ainsi que les impacts du projet, ses caractéristiques et ses conditions d'insertion dans le territoire.

À l'issue de la concertation, le garant rédigera un bilan présentant la synthèse des arguments exprimés et son appréciation sur le respect du droit à l'information et à la participation du public. Ce bilan devra être remis dans le mois suivant la clôture de la concertation. Le Département disposera ensuite de deux mois pour indiquer les enseignements qu'il retire de la démarche, préciser la suite donnée au projet et répondre aux éventuelles recommandations formulées.

Séquence sur le diagnostic

Présentation du diagnostic et des constats par le Département de l'Aveyron

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

Le Département de l'Aveyron présente les principaux constats issus du diagnostic circulatoire.

Il rappelle que le sud de l'agglomération ruthénoise connaît une hausse du trafic routier supérieure à la moyenne nationale, portée par le développement économique, l'implantation d'entreprises, la croissance de l'habitat et l'attractivité de la RN88 depuis la mise en service de la déviation de Baraqueville. Cette dynamique concerne à la fois les véhicules légers et les poids lourds, avec des niveaux de circulation importants sur les axes La Primaube-Olemps, la RD911 entre La Primaube et Flavin, ainsi que la RD62, qui supporte des reports de trafic alors qu'elle n'est pas configurée pour cela.

Le diagnostic met particulièrement en avant les difficultés liées à la part des poids lourds en zone urbaine, notamment à Flavin, La Primaube et Olemps, ainsi que les phénomènes de saturation aux heures de pointe sur certains carrefours. En l'absence d'aménagement, les projections à horizon 2048 font état d'une aggravation des conditions de circulation. Le Département présente donc trois enjeux principaux :

- sécuriser les déplacements,
- fluidifier le trafic
- et adapter les infrastructures, tout en permettant le développement de modes de déplacement alternatifs et en tenant compte de l'attractivité du territoire.

Échange avec le public sur le diagnostic

Pour faciliter la retranscription synthétique des échanges de la soirée, les questions et réponses ont été regroupées par les thématiques principales abordées.

Le trafic actuel sur le secteur

Une habitante d'Olemps, riveraine de la RD62, demande si le Département dispose de chiffres sur la situation avec aménagement, en complément des chiffres présentés sur la situation actuelle et sur la situation projetée sans aménagement.

Un habitant de Malan revient sur le diagnostic présenté. Selon lui, les principaux problèmes sont situés au niveau du Lachet, où plusieurs flux se concentrent, ainsi que sur les reports de circulation vers La Primaube lorsque la RN88 est congestionnée. Il estime que le projet présenté semble contourner ces difficultés par l'est, sans traiter directement les points d'engorgement existants. Il demande quelles sont les projections de trafic avec aménagement et combien de véhicules emprunteraient réellement la nouvelle liaison.

Le Département précise que la première partie de la présentation portait uniquement sur les éléments de diagnostic, c'est-à-dire sur les constats ayant conduit à proposer un aménagement. Les chiffres relatifs aux effets attendus du projet, notamment les trafics projetés avec aménagement, doivent être présentés dans la seconde partie de la réunion consacrée au projet lui-même.

Un habitant de Sainte-Radegonde interroge le Département sur ce que deviendraient les difficultés identifiées si la RN88 et la traversée de Rodez étaient traitées prioritairement.

Concernant la RN88 et la traversée de Rodez, le Département reconnaît que cet axe doit également être traité ; et rappelle avoir repris la gestion de l'itinéraire RN88 dans sa traversée de l'Aveyron, entre le secteur du Lachet et Sévérac-d'Aveyron, avec un financement de 80 millions d'euros déjà mobilisé sur certains tronçons. Il est précisé que l'aménagement de la rocade de Rodez constitue un sujet complexe, car cette infrastructure supporte à la fois du trafic local et du trafic de transit. Des études fines sont en cours afin d'analyser les flux par carrefour, par sens de circulation et selon les temporalités, avant de définir les aménagements à réaliser.

Le Département indique que le projet de liaison RN88-RD911 ne doit donc pas être considéré isolément, mais comme un élément d'une stratégie plus globale d'amélioration des conditions de circulation au sud de l'agglomération ruthénoise. D'autres concertations pourront être organisées sur les aménagements de la RN88.

Le comptage sur les axes concernés

Un habitant du Lachet interroge le Département sur les horaires des analyses fines de trafic. Il demande à quels moments de la journée ont été réalisés les comptages correspondant aux points de congestion présentés.

Une habitante d'Olemps, résidant dans le secteur de la Mouline, conteste la perception d'une surcharge de poids lourds. Elle indique avoir compté une vingtaine de poids lourds entre Flavignac et Millau lors d'un trajet et estime que les chiffres présentés ne correspondent pas à son observation.

Le Département précise que les chiffres présentés correspondent à des trafics moyens journaliers. Les données de trafic et de poids lourds proviennent de compteurs routiers installés sur les axes, permettant de mesurer les passages de véhicules et de distinguer les catégories de véhicules, notamment par comptage des essieux.

Une autre habitante interroge le Département sur les projections à horizon 2048. Elle demande si celles-ci tiennent compte de l'évolution du prix du pétrole, du développement du télétravail et de la fréquentation des chemins par les marcheurs et cyclistes.

Concernant l'horizon 2048, le Département rappelle qu'il ne s'agit pas de comptages, mais de projections établies à partir des tendances observées, des évolutions de trafic et des hypothèses de développement du territoire. Il reconnaît qu'il n'est pas possible d'anticiper précisément certains paramètres, comme le prix du pétrole en 2048, même si les projections cherchent à intégrer le plus de données possibles.

Sur les chemins de randonnée, les chemins ruraux et les cheminements utilisés par les piétons ou les cyclistes, le Département indique que ces éléments seront pris en compte dans la présentation du projet. Il précise qu'aucun chemin rural, de randonnée ou d'exploitation ne doit être interrompu et que leur continuité devra être assurée.

Sécurité et cadre de vie

Une habitante du secteur de la Mouline alerte sur les difficultés actuelles de circulation dans ce secteur, où cohabitent véhicules, engins agricoles, vélos, trottinettes et piétons. Elle craint un effet d'entonnoir et un risque de report de circulation supplémentaire vers la Mouline si des automobilistes cherchent à éviter certains carrefours ou giratoires.

Le Département indique avoir conscience de la sensibilité du secteur de la Mouline. Il affirme que ce point n'est pas occulté et qu'il devra être traité afin d'éviter d'y envoyer davantage de trafic. La Mouline apparaîtra dans la présentation du projet.

Plus largement, le Département rappelle que l'un des objectifs du projet est de sécuriser les déplacements et de réduire les nuisances liées aux volumes de trafic, en particulier dans les traversées urbaines et les secteurs où les poids lourds cohabitent avec d'autres modes de déplacement.

Les enjeux agricoles

Une habitante d'Olemps estime que le projet fragilise l'activité agricole et menace le plateau agricole concerné. Elle souligne l'importance de défendre les terres agricoles et les jeunes agriculteurs.

Un agriculteur de Malan déplore l'absence de dialogue avec les exploitants agricoles concernés. Il indique que le dossier de concertation qualifie l'agriculture de « marginale » sur son territoire, ce qu'il conteste.

Le Département explique que la question agricole est prise au sérieux par le Département et l'agriculture constitue une activité essentielle pour le territoire aveyronnais. La limitation de la consommation des espaces agricoles est un objectif recherché. Il précise qu'un travail est engagé avec la SAFER afin de constituer des réserves foncières permettant d'organiser des échanges, et indique qu'une soixantaine d'hectares seraient disponibles à cette fin.

Le Département précise que le dialogue avec la profession agricole et les propriétaires fonciers a commencé avec les personnes concernées afin d'échanger sur le projet et ses impacts. Le tracé présenté est moins consommateur d'espace.

Les enjeux économiques

Un habitant de Malan interroge également la logique d'aménagement du territoire. Il estime qu'il serait préférable d'implanter les zones d'activités à proximité des infrastructures routières existantes plutôt que de créer des zones en pleine campagne, puis de justifier ensuite de nouvelles routes pour les desservir.

Une habitante interroge enfin le Département sur le développement de nouvelles zones d'activités, alors que certaines semblent être vacantes.

Concernant les zones d'activités, le Département précise qu'il n'est pas à l'origine de leur création. Ces zones relèvent des choix des communes, des intercommunalités ou de l'agglomération, compétentes en matière de développement économique. Le Département indique qu'il constate l'existence de ces zones, leur développement et les flux qu'elles génèrent, mais qu'il ne les crée pas lui-même. Son rôle, dans le cadre du diagnostic présenté, est d'intégrer ces flux dans l'analyse des besoins de circulation.

Les alternatives discutées

Un habitant d'Olemps interroge le Département sur l'opportunité de consacrer environ 20 millions d'euros à la création d'une nouvelle infrastructure routière, alors que d'autres solutions de mobilité pourraient être développées. Il cite notamment les propos de Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, sur la nécessité d'améliorer l'interconnexion entre les trains, les bus et les communes voisines.

Selon lui, il faudrait d'abord réfléchir à d'autres manières de circuler avant d'engager un projet susceptible d'avoir des impacts environnementaux et de reporter les flux d'une commune vers une autre.

Sur le coût du projet, le Département rappelle qu'il s'inscrit dans un programme pluriannuel d'investissement routier et qu'il n'est pas présenté comme se faisant au détriment d'autres politiques publiques, comme l'éducation, l'accompagnement des personnes âgées ou l'aéroport. Des arbitrages budgétaires sont réalisés dans le cadre de ses différentes compétences, mais que ce projet ne conduirait pas à minorer les autres politiques départementales.

Un autre habitant d'Olemps demande s'il ne serait pas possible de créer de grands parkings relais permettant aux automobilistes de laisser leur voiture pour utiliser les bus gratuits mis en place par l'agglomération.

Le Département indique partager l'objectif d'une meilleure complémentarité entre les modes de transport. Ces solutions ne répondraient pas à l'ensemble des enjeux identifiés, notamment au trafic de transit et au trafic poids lourds. Pour certains déplacements, par exemple entre le sud du département et Toulouse ou Albi, la voiture ou la route restent difficilement substituables à court et moyen terme. Les parkings relais pourraient être envisagés, mais ne concernent pas les flux qui ne se rendent pas nécessairement vers le centre-ville de Rodez ou vers un point desservi par les transports collectifs.

Séquence sur le projet

Présentation des caractéristiques du projet par le département de l'Aveyron

Voici une synthèse des grands sujets évoqués durant la présentation, l'ensemble des éléments présentés en réunion sont disponibles sur le site du Département de l'Aveyron.

Les équipes techniques du Département présentent la seconde partie de la réunion consacrée aux caractéristiques du projet étudié, les options de tracé, les solutions retenues à ce stade et les principales caractéristiques techniques.

Le Département explique qu'une nouvelle infrastructure est nécessaire pour dévier les centres-bourgs de Flavins et de La Primaube et pour se connecter à la RN88 via les échangeurs existants : au sud, les Molinières, au nord, le Lachet.

Deux alternatives principales ont été comparées :

- une option nord-est, actuellement privilégiée,
- et une option sud.

Les projections indiquent un gain de trafic dans les traversées des bourgs. La variante nord-est est détaillée en quatre séquences correspondant aux différentes phases du tracé. Le calendrier prévoit la fin de la concertation à la mi-juillet 2026, une conclusion du processus à l'automne, une enquête publique courant 2027 et un démarrage potentiel des travaux à l'horizon 2028.

Intervention de l'association à l'origine du droit d'initiative

Intervention de Mme Claudine BONHOMME – CPTAR / FNE / Comité Causse Comtal

Un temps de parole spécifique est accordé au CPTAR et au Comité Causse Comtal, à l'origine de la saisine ayant conduit à la désignation d'un garant par la CNDP.

Le collectif estime que le projet ne répond pas aux difficultés de circulation identifiées, mais risque au contraire de les déplacer, voire de les aggraver. Il considère que faire converger de nouveaux flux vers le secteur du Lachet, déjà présenté comme un point d'engorgement, ne permet pas de résoudre les problèmes existants. Il interroge également le choix d'aménager le demi-échangeur du Lachet, alors qu'un échangeur complet existe déjà aux Molinières.

Le collectif revient ensuite sur la délibération de 2019, qui mentionnait une phase préalable et obligatoire portant sur la transformation du demi-échangeur du Lachet en échangeur complet. Il relève que cette formulation aurait disparu des documents récents, au profit d'une expression plus générale d'« aménagement préalable de l'échangeur du Lachet ». Le collectif demande si les aménagements envisagés sur la RN88 ont été soumis pour avis aux services de l'État, notamment à la DREAL, et indique avoir lui-même alerté les préfets de région et la DREAL sur ce point.

Plusieurs critiques techniques sont également formulées sur le fonctionnement futur de l'échangeur du Lachet. Le collectif pointe notamment le rayon de giration de certaines bretelles, les risques liés aux dénivelés pour les poids lourds, les conditions d'insertion vers le giratoire du Lachet, ainsi que les modalités de retournement des véhicules en provenance de Flavin vers Albi. Il estime que les explications fournies sur ces points sont insuffisantes.

Le collectif élargit ensuite son propos à la RN88 et à la rocade de Rodez. Il met en garde contre l'idée selon laquelle la mise à deux fois deux voies constituerait une solution évidente aux engorgements actuels. Selon lui, un tel aménagement prendrait de nombreuses années, avec un coût très élevé, sans garantir une résolution durable des difficultés de circulation. Le collectif estime au contraire qu'il pourrait renforcer l'attractivité de l'axe pour le trafic de transit poids lourds, créer un effet de « couloir à camions » gratuit entre de grands itinéraires nationaux et générer du trafic induit.

Face à ces risques, le collectif défend d'autres solutions de mobilité : parkings relais aux entrées de l'agglomération, pôles multimodaux, covoiturage, transports collectifs cadencés par la route ou le rail, pistes cyclables et adaptation du réseau de transports collectifs. Ces solutions sont présentées comme plus rapides à mettre en œuvre, moins coûteuses pour les usagers, plus sécurisées, moins fatigantes et créatrices d'emplois locaux.

Le collectif alerte enfin sur les impacts potentiels des infrastructures routières sur le cadre de vie, les pollutions, les riverains, les terres agricoles et les communes voisines. Il appelle les participants à prendre en compte le fait qu'un report de tracé ou une nouvelle infrastructure impacte nécessairement d'autres habitants. Il demande également que le registre de contribution en ligne permette de consulter les contributions déposées par les autres participants, afin de favoriser le débat public, l'intelligence collective et la transparence de la concertation.

Échanges avec le public sur le projet

Pour faciliter la lecture, les échanges sont classés selon trois thématiques : les caractéristiques du projet, ses impacts, ainsi que les alternatives et l'opportunité du projet.

Les caractéristiques du projet

Une habitante de la Mouline interroge le fonctionnement futur de l'échangeur du Lachet. Elle rappelle qu'il existe aujourd'hui un demi-échangeur et estime que le projet prévoit en réalité un second demi-échangeur, sans résoudre la question du retournement vers Albi. Elle demande comment les véhicules, et notamment les poids lourds, pourront rejoindre la RN88 dans ce sens.

Le Département reconnaît que l'échangeur du Lachet constitue un point névralgique du projet. Les études sur ce secteur ne sont pas finalisées et doivent se poursuivre, notamment sur les conditions de retournement vers Albi, la Mouline et les effets de report possibles. Le Département indique souhaiter être en mesure de présenter des éléments plus précis d'ici la fin de la concertation, car ce sujet est identifié comme essentiel pour l'acceptabilité du projet.

Une habitante d'Olemps interroge le fonctionnement du giratoire du Lachet, en particulier le choix de prévoir des entrées à deux voies alors que certaines sorties resteraient à une seule voie. Elle craint que cette configuration ne renforce l'engorgement d'un giratoire déjà saturé.

Le Département indique que le fonctionnement du giratoire du Lachet fait partie des points qui doivent encore être étudiés plus finement. Le projet présenté n'est pas techniquement arrêté sur ce secteur. Les remarques exprimées pendant la concertation doivent alimenter les études en cours afin d'éviter de créer de nouveaux points de blocage ou des effets de bord sur les secteurs voisins.

Un habitant du Monastère estime que l'aménagement proposé ne traite pas nécessairement le bon sens de circulation. Il souligne que les flux les plus importants semblent venir davantage de l'ouest, en amont de La Primaube, et demande si les difficultés ne devraient pas être traitées plus en amont de la RD911 ou de la RN88.

Le Département répond que la variante présentée a été retenue à la suite d'analyses comparatives entre plusieurs hypothèses, notamment une variante sud et une variante nord. La variante nord-est présentée comme plus courte, moins consommatrice d'espace, nécessitant moins d'ouvrages et impactant moins de villages que la variante sud. Le Département estime également que cette variante offre davantage de garanties en matière de report de trafic et d'efficacité pour soulager certains axes existants.

Un participant demande pourquoi la variante sud étudiée présente un tracé aussi long et s'il n'aurait pas été possible d'imaginer un itinéraire plus court, depuis La Primaube vers les Molinières, plutôt que de retenir un tracé qui rend mécaniquement la variante nord plus favorable.

Le Département rappelle que les réflexions sur ces variantes s'inscrivent dans une politique routière de long terme. Les deux hypothèses figuraient déjà dans les réflexions antérieures, avant que la variante nord soit retenue comme la plus pertinente. Le Département indique que la variante sud aurait nécessité un linéaire plus important, davantage d'ouvrages et une consommation foncière supérieure. Il ajoute qu'une variante sud plus courte ne permettrait pas de traiter la hausse de trafic observée sur la RD62 entre Flavins et Le Monastère et risquerait de maintenir des reports sur cet axe, déjà jugé inadapté.

Un participant s'étonne que le coût de l'aménagement du secteur du Lachet soit évalué dans une fourchette de 2 à 4 millions d'euros. Il considère que cet écart, du simple au double, montre que le projet n'est pas suffisamment affiné.

Le Département confirme que cette fourchette traduit le fait que les études ne sont pas achevées. Le montant dépendra du niveau d'ambition retenu pour les travaux sur le giratoire et ses abords. Le Département indique avoir choisi d'afficher cette estimation large par souci de transparence, en précisant que le projet n'est pas encore complètement arrêté sur le plan technique ni financier.

Un habitant de Flavin demande si des calculs de temps de parcours ont été réalisés pour mesurer concrètement les ralentissements et les bouchons aux giratoires de l'Étoile et du Lachet. Il interroge aussi la justification d'un projet de 20 millions d'euros pour un report estimé à quelques milliers de véhicules par jour.

Le Département indique que les temps de parcours n'ont pas encore été calculés, notamment parce que les études sur le giratoire du Lachet ne sont pas finalisées. Il précise que ce travail pourra être réalisé pour la réunion de restitution. Sur le coût du projet, le Département reconnaît que 20 millions d'euros représentent un montant important, mais rappelle que les aménagements routiers sont aujourd'hui coûteux. Il assume ce choix au nom de la vitalité du territoire, de la nécessité d'entretenir et d'adapter les infrastructures, et de la conviction que ce secteur nécessite des corrections.

Les impacts du projet

Une agricultrice revient sur la concertation avec le monde agricole. Elle estime que le dialogue n'a pas été engagé suffisamment tôt et que les agriculteurs ne se sentent pas réellement associés. Elle conteste également l'idée que le tracé s'impose au Département et considère que les chiffres présentés ne démontrent pas que le projet répondra aux objectifs annoncés, notamment le désengorgement de La Primaube et de Flavin.

Le Département affirme que des échanges ont bien eu lieu avec des agriculteurs et des propriétaires concernés, y compris sur des situations particulières. Il rappelle que la question agricole est prise en compte dans les études et que le choix du tracé présenté s'explique aussi par une volonté de limiter la consommation foncière par rapport à d'autres hypothèses. Sur l'intérêt général, le Département indique que l'objectif est bien de démontrer que l'aménagement répond à des enjeux collectifs de sécurité, de circulation et de cadre de vie.

Un second agriculteur demande des chiffres précis sur l'accidentologie, afin de vérifier si l'argument de sécurité repose sur des données objectives.

Le Département indique ne pas disposer, à ce stade, de données suffisamment précises pour présenter des chiffres détaillés d'accidentologie en réunion. Il précise toutefois que l'argument de sécurité repose sur les niveaux de trafic observés, leur hausse, ainsi que sur la part importante des poids lourds dans des secteurs urbains ou sur des axes qui ne sont pas adaptés à ces volumes.

Une habitante du Monastère craint que l'ouverture ou l'aménagement du secteur du Lachet entraîne un report de circulation vers le haut de la Mouline et vers Le Monastère, deux secteurs qu'elle juge inadaptés à un afflux supplémentaire de trafic.

Le Département indique avoir pleinement conscience de ce risque. Il précise que les études sur le Lachet, la Mouline et les effets de report sont en cours et que l'objectif n'est pas de déplacer les difficultés vers Le Monastère. Le Département affirme vouloir éviter les effets de report redoutés par les habitants.

Un participant demande si les transporteurs routiers ont été interrogés pour savoir s'ils emprunteraient réellement le nouvel itinéraire. Il s'interroge notamment sur les choix que pourraient faire les poids lourds en fonction des bretelles, des giratoires et des risques de congestion.

Le Département indique que les transporteurs n'ont pas été interrogés directement. Le Département s'appuie plutôt sur l'expérience d'autres aménagements routiers : selon lui, pour les poids lourds, le facteur déterminant n'est pas seulement la distance, mais surtout le temps de parcours, la fluidité et la déclivité de l'itinéraire.

Une habitante de la Mouline demande si le projet est réellement encore ouvert à la discussion. Elle indique avoir le sentiment que, malgré les remarques formulées, le Département défend systématiquement le tracé présenté et que les autres hypothèses sont écartées.

Le Département affirme que le projet n'est pas bouclé. Il explique que la concertation préalable porte nécessairement sur un projet déjà suffisamment avancé pour être présenté et discuté, mais que plusieurs études restent à finaliser, notamment sur les aspects environnementaux, techniques, financiers et sur le secteur du Lachet. Le Département précise que les remarques du public sont prises en compte et doivent alimenter la suite des études.

Alternatives et opportunité du projet

Une agricultrice interroge l'intérêt général du projet. Elle estime que les chiffres présentés ne démontrent pas que l'aménagement permettra d'atteindre les objectifs annoncés, notamment l'amélioration du cadre de vie à La Primaube et à Flavin. Elle demande comment le projet pourrait être déclaré d'utilité publique s'il ne résout pas les problèmes identifiés.

Le Département affirme que l'objectif est bien de démontrer l'intérêt général du projet. Il s'appuie notamment sur des exemples d'autres aménagements routiers réalisés en Aveyron, comme Espalion, Pont-de-Salars ou Sébazac, où les déviations auraient permis de réduire fortement le trafic, en particulier le trafic poids lourds, dans les traversées urbaines. Le Département indique poursuivre le même objectif : améliorer la sécurité et le cadre de vie dans les secteurs actuellement traversés par des flux importants.

Un habitant du Monastère estime que les flux devraient être traités plus en amont, notamment du côté de Baraqueville ou de la RN88, plutôt que par une liaison nouvelle entre la RN88 et la RD911.

Le Département indique que le projet s'inscrit dans une stratégie plus large d'amélioration des circulations au sud de l'agglomération ruthénoise. Il rappelle que la RN88 et la rocade de Rodez font l'objet d'études spécifiques, mais que ces sujets dépassent le périmètre de la réunion. Le Département considère néanmoins que le projet présenté contribue à amorcer une gestion plus positive de la traversée de l'agglomération et à mieux organiser les flux.

Un participant demande si le tracé ne pourrait pas être raccourci en partant de La Primaube, afin d'éviter un itinéraire plus long et de réduire les impacts.

Le Département répond que cette logique a été étudiée dans le cadre des variantes. Il considère toutefois qu'un tracé plus court au sud ne permettrait pas de répondre aux objectifs de report de trafic attendus,

notamment sur la RD62 et dans le secteur de Flavin. Selon le Département, la variante nord offre davantage de certitudes quant à sa capacité à capter les flux et à améliorer la situation sur les axes existants.

Une habitante du Monastère interroge la nécessité même de créer une nouvelle infrastructure routière au regard des enjeux environnementaux, de l'artificialisation des sols et de l'évolution nécessaire des mobilités. Elle estime que les routes créent un appel d'air et contribuent à augmenter le trafic. Elle regrette que les transports en commun, le covoiturage et les alternatives à la voiture individuelle ne soient pas davantage développés.

Le Département reconnaît que cette question est centrale et qu'elle se pose pour chaque politique publique d'aménagement. Il estime toutefois que l'Aveyron doit trouver un équilibre entre préservation de la qualité de vie et maintien de l'attractivité du territoire. Selon le Département, les espaces ruraux ne connaissent pas les mêmes contraintes que les grandes métropoles, mais ils peuvent perdre en attractivité si les déplacements, l'accès aux emplois, aux services et aux activités économiques deviennent trop difficiles. Le Département assume donc le choix de continuer à aménager les infrastructures, sans chercher à reproduire un modèle métropolitain.

Concernant Le Monastère, le Département ajoute que l'absence d'aménagement ne ferait pas diminuer le trafic. Au contraire, il estime que les flux locaux et les reports liés aux difficultés de circulation continueraient d'augmenter. Il précise enfin que la rocade de Rodez n'a pas vocation à être intégralement mise à deux fois deux voies, mais à faire l'objet d'aménagements ciblés, étudiés carrefour par carrefour, afin d'améliorer la circulation de manière progressive et adaptée.

Conclusion

Le Département remercie l'ensemble des participants pour leur présence et pour les échanges tenus tout au long de la soirée. Il remercie également la commune d'Olemps et Madame la Maire, Danièle Kaya-Vaur, pour l'accueil de cette réunion publique, ainsi que pour l'appui apporté afin de résoudre les aléas techniques rencontrés pendant la séance.

Les participants sont invités à poursuivre leur contribution dans le cadre des prochains temps de concertation, notamment lors des deux ateliers organisés les **11 et 24 juin**, ainsi qu'à travers les registres disponibles en mairie et le registre en ligne. La démarche se conclura par une réunion publique de restitution organisée à **Flavin le 2 juillet 2026**.