

Synthèse de la réunion publique

Flavin

4 mai 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 est organisée par le Département de l'Aveyron sur la commune de Flavin. Elle constitue la première des trois réunions prévues initialement dans le cadre du lancement de cette démarche. Son objectif est d'informer le public sur le projet, de présenter les éléments de diagnostic et les aspects techniques, puis d'ouvrir un temps d'échange afin de recueillir les avis et les questions des participants.

Environ 250 personnes sont présentes. Un sondage à main levée en début de séance permet de préciser la composition du public : une large majorité d'habitants de Flavin, ainsi que des participants venus d'Olemps, du Monastère, de Sainte-Radegonde, de Luc-La-Primaube et quelques habitants de Rodez. La plupart assistent à la réunion en tant qu'habitants du territoire, aux côtés de quelques élus et représentants associatifs. Une part importante de l'assistance avait déjà participé à la réunion organisée par l'association Protection Environnementale Rodez Sud (PERS) à Olemps le 29 avril.

Mot d'accueil des élus

Stephane FOURY - Maire de Flavin

Monsieur le maire souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. La réunion a été déplacée au dernier moment de la salle des festivités vers la salle polyvalente pour accueillir l'affluence dans de bonnes conditions. Il salue l'initiative du département de l'Aveyron d'organiser cette concertation et appelle à des échanges dans un esprit de bienveillance et d'écoute.

Arnaud VIALA – Président du Département de l'Aveyron

Le Président du Département ouvre la réunion en saluant la présence des participants, des élus locaux concernés ainsi que des représentants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), dont l'implication garantit un cadre de concertation exigeant et transparent. Il remercie le vice-président André AT, en charge des routes, des mobilités et des finances, Jean-Philippe SADOUL et Dominique GOMBERT, élus départementaux du canton Nord Lévézou, dont les communes d'Olemps, Flavin, Luc – La Primaube et Sainte Radegonde sont concernées par le projet., ainsi que M. CAMPAGNE garant de la concertation préalable, représentant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Il rappelle que le Département s'inscrit depuis plusieurs années dans une stratégie globale de planification des infrastructures, structurée autour d'un programme pluriannuel d'investissement. Cette approche vise à prioriser les projets dans un contexte de ressources publiques contraintes, tout en laissant le temps nécessaire à leur maturation, à leur explication et à leur appropriation. Dans ce cadre, la concertation engagée autour du projet n'est pas perçue comme une contrainte mais comme une étape essentielle du processus décisionnel. Elle vise à garantir à chacun un accès à une information complète, à offrir un espace d'expression et à permettre d'enrichir le projet afin qu'il puisse progresser dans le respect des procédures réglementaires.

Il rappelle les données structurelles du territoire : l'Aveyron est le 5ème plus grand département de France, avec une faible densité de population, ce qui rend les déplacements indispensables. Le Département gère 6 000 km de routes départementales, qui permettent un maillage du territoire permettant une connexion vers

toute la voirie communale et intercommunale. Si le réseau est bien entretenu, sa structuration présente encore des angles morts. Chaque année,

35 à 40 M€ sont consacrés aux routes et aux mobilités, y compris aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Il présente les projets structurants en cours de réflexion, le projet du grand axe dit RN88 qui doit assurer la liaison entre Rodez et l'A75 avec un passage de 2x2 voies, la rocade de Rodez pour assurer une meilleure gestion du trafic, ainsi que le projet de la RD911 et sa jonction sur la RN88.

Depuis plusieurs années, une réflexion porte sur la déviation de Flavin et de La Primaube par l'itinéraire dit Flavin-Le Lachet. Il y a un peu plus d'un an, ce projet a été hissé en tête des priorités par les élus Départementaux, en raison de problèmes de sécurité, d'une augmentation continue du trafic et d'un enjeu d'aménagement territorial. Le Département souhaite accompagner l'arrivée de cette infrastructure et d'anticiper les incidences qu'elle pourrait avoir sur le foncier, un travail est engagé avec la SAFER afin de permettre la mise en place de compensation pour le monde agricole. Des réunions ont déjà été tenues avec les propriétaires et des consultations des communes concernées ont eu lieu, avec l'engagement de les renouveler auprès des équipes municipales nouvellement élues.

Le Président reconnaît qu'une nouvelle infrastructure génère inévitablement des inquiétudes et des nuisances pour certains riverains. Le département s'engage à réduire au maximum les impacts humains, paysagers et environnementaux, pour que l'aménagement satisfasse le plus grand nombre.

Cadre de la concertation préalable

Il est rappelé le cadre réglementaire de la concertation préalable, qui s'inscrit dans le code de l'environnement, sous le nom de concertation préalable. Elle a été initiée par une délibération du Département de juillet 2025, puis renforcée par une saisine auprès de la préfecture par les associations FNE Occitanie-Pyrénées et le Comité Causse Comtal, aboutissant à la désignation d'un garant par la CNDP. La concertation s'étend du 30 avril au 15 juillet 2026 avec différentes modalités exposées en détail sur le site du Département de l'Aveyron.

Les modalités prévues sont les suivantes :

- Trois réunions publiques d'ouverture (Flavin, La Primaube, Le Monastère), une quatrième a été rajouté à Olemps.
- Deux ateliers participatifs en sous-groupes le 11 juin et le 24 juin
- Des registres papier dans chaque mairie concernée et un registre en ligne sur le site du Département
- Deux stands d'information dans l'espace public à Olemps et à La Primaube
- 5 rencontres de proximités en mairies, sous forme de permanences ont été ajoutées.
- Une réunion de restitution début juillet

Jean-Luc Campagne garant désigné par la CNDP

Désigné garant fin 2025, M. CAMPAGNE se présente comme quelqu'un familier du territoire aveyronnais. Il rappelle que la CNDP est une autorité administrative indépendante qui défend le droit à l'information et à la participation du public. Il intervient en toute indépendance, neutralité et transparence, sans lien avec le Département et sans intérêt à ce que le projet se fasse ou non.

Son attention portera sur la dimension qualitative des échanges, les arguments avancés par chacun pour soutenir, questionner ou s'opposer au projet et sur l'inclusion de tous les publics.

Il précise les objectifs de la concertation préalable :

- Discuter de l'opportunité du projet : répond-il à un besoin réel ?
- Explorer les alternatives : autres façons de répondre au besoin, ou d'adapter le projet.
- Examiner les conditions d'insertion du projet dans son environnement.
- S'inscrire dans une dynamique de dialogue sur la durée.

M. CAMPAGNE rédigera un bilan à l'issue de la concertation (un mois après sa clôture). Le département disposera ensuite de deux mois pour y répondre et préciser comment il intègre les recommandations formulées. Il précise être disponible directement par mail pour tout retour sur le dispositif de concertation.

Présentation du projet

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

Les équipes techniques du Département ont présenté le projet d'aménagement de la liaison routière entre la RD911 et la RN88. Ils sont revenus sur la genèse du projet et le diagnostic de trafic, ainsi que sur l'analyse des variantes ayant conduit au choix du tracé retenu. La présentation a également détaillé les grandes caractéristiques du projet (sections d'aménagement, traitement du secteur du Lachet), les principaux enjeux environnementaux (agricoles, acoustiques, qualité de l'air, biodiversité) et le calendrier prévisionnel de l'opération.

Un temps de parole a été donné au collectif à l'origine du droit d'initiative.

Intervention de Mme Claudine Bonhomme – CPTAR / Comité Causse Comtal

Le CPTAR (Collectif pour la Préservation des Terres Agricoles du Rouergue), actif depuis fin 2020, milite pour la préservation des terres agricoles, de la biodiversité et des ressources en eau, et contre l'artificialisation des sols. Mme BONHOMME rappelle que le dépôt d'un droit d'initiative auprès de la préfecture (avec FNE Occitanie-Pyrénées) a permis d'obtenir la nomination d'un garant CNDP, renforçant le dispositif initial de concertation prévu par le département. Elle souligne l'intérêt de la concertation engagée, tout en rappelant son caractère obligatoire au regard du montant du projet, et insiste sur son rôle potentiel dans l'évolution, voire la remise en question du projet.

Elle questionne la pertinence du projet au regard des problématiques de trafic identifiées. Les difficultés observées résultent principalement de dynamiques globales (augmentation du trafic liée à la RN88, effet de trafic induit, mobilités pendulaires), auxquelles la création d'une nouvelle infrastructure routière ne permettrait

pas de répondre durablement, voire risquerait d'accentuer à terme. Elle met également en avant les impacts potentiels du projet, en particulier pour la commune de Flavin, qu'elle considère comme la plus fortement affectée alors qu'elle est moins concernée par les problèmes observés : consommation de terres agricoles, atteintes à l'environnement et au cadre de vie, augmentation des nuisances et risques de perte d'attractivité du territoire. Pour elle, l'alternative de l'axe Millau-Albi par Saint-Sernin-sur-Rance n'a pas été suffisamment explorée, alors que le gain de temps est plus avantageux. Enfin, elle plaide pour l'exploration d'alternatives reposant sur le développement des mobilités collectives (covoiturage, transports en commun, parkings relais, mobilités douces), afin de répondre de manière plus globale et durable aux enjeux de déplacement.

Echange avec le public

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

Les problèmes de circulation (gestion du trafic, poids lourds et échangeur Le Lachet)

Le président de l'association Protection Environnementale Rodez Sud s'interroge sur la cohérence du projet au regard des flux de circulation existants et futurs. Il demande si la création de la nouvelle infrastructure entraînera réellement une diminution du trafic entre La Primaube et Flavin, et souhaite connaître les volumes actuels et projetés de véhicules sur cet axe. Il questionne aussi la capacité d'améliorer les points de congestion autour de Rodez, en particulier les zones déjà critiques, et demande comment ces "points noirs" seront effectivement résolus.

Une habitante de Flavin, s'interroge sur l'absence de comptage entre Baraqueville et La Primaube, alors que le problème semble venir de la jonction RN88/RD888 au Lachet.

Le Département indique que le projet s'appuie sur des observations de trafic et des modèles de projection intégrant l'évolution démographique et économique du territoire. L'objectif est de fluidifier l'axe sud de Rodez et de limiter la saturation future de secteurs comme La Primaube et Flavin. Les cartes présentées correspondent au scénario « fil de l'eau » (sans aménagement), sur deux horizons : 2028 et 2048. Les projections sont basées sur des relevés de terrain réalisés en 2024, intégrés à un modèle mathématique calibré sur les évolutions observées depuis 2019. Avec l'aménagement, environ 4 000 véhicules seraient reportés sur la nouvelle liaison.

Un habitant de Flavin, demande si les poids lourds régionaux et en transit seront interdits sur Flavin.

Un habitant d'Olemps, prolonge cette question : si les poids lourds Millau-Albi sont renvoyés sur Flavin, ne vont-ils pas ensuite repasser par le Lachet et donc par Olemps ?

Réponse du Département : Un arrêté d'interdiction serait difficile à mettre en œuvre : en agglomération, il relèverait du pouvoir de police du maire, et surtout son application nécessiterait une présence permanente des forces de l'ordre, générant par ailleurs des difficultés pour l'activité économique. La stratégie retenue est celle des aménagements incitatifs, rendant l'itinéraire de déviation plus attractif que la traversée des agglomérations. Sur le demi-échangeur du Lachet : il ne permet effectivement pas de repartir vers Albi sans passer par Olemps. Dans le cadre plus global d'une réflexion menée avec Rodez Agglo sur la rocade, nous réfléchissons à la reconfiguration de cet échangeur en échangeur complet.

Une habitante d'Olemps, alerte sur la situation à Olemps, déjà point de convergence des flux de Flavin et La Primaube. Elle s'inquiète de l'accessibilité piétonne entre La Mouline, encadrée par une route et une voie ferrée, et les commerces.

Le premier adjoint au maire d'Olemps (s'exprimant à titre personnel) exprime le sentiment que sa commune est oubliée de la concertation (pas de réunion publique sur la commune), alors qu'elle sera fortement impactée par les flux. Il décrit Olemps comme « le bout de l'entonnoir » et estime qu'il serait plus judicieux de régler l'évacuation de cet entonnoir avant d'y envoyer davantage de trafic. Il interpelle le CD12 sur le secteur de La Mouline, déjà très accidentogène et peu aménagé depuis 30 ans, vers lequel déboucherait la bretelle proposée. Il demande que l'on avance sur ce dossier avant d'augmenter le flux sur ce secteur.

Réponse du Département : Le Lachet est un point noir crucial pour Olemps et pour l'ensemble du territoire. Le Département a obtenu le transfert par l'Etat de la gestion de la rocade et de la RN88 au 1er janvier 2024 mais des difficultés avec les partenaires financiers ont bloqué certains chantiers (rond-point du Bowling notamment), .Le Département fait tout ce qui est en son pouvoir, mais ne peut pas s'engager ce soir sur un calendrier précis.

Les mobilités douces sont intégrées au projet. Des espaces piétons et vélos sécurisés et conformes aux standards actuels seront aménagés, avec des traversées sécurisées, y compris dans les zones contraintes.

Nb : : Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi de différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification (loi 3DS), le conseil départemental de l'Aveyron est maître d'ouvrage des opérations d'aménagement de la RN 88 entre Rodez (Le Lachet) et l'A75, suite au transfert de l'État.

Les caractéristiques du projet (aspects techniques)

Un habitant de Flavin (maison proche du projet) s'interroge sur le stade d'avancement réel du projet. Il relève que des délibérations semblent avoir déjà entériné certaines décisions. Il souligne surtout le manque d'informations techniques précises à ce stade, notamment sur le profil en long de la route, les remblais et tranchées, la largeur de la plateforme, ainsi que les ouvrages de rétablissement des chemins existants (comme celui de la Vayssière). Il attend des éléments concrets pour comprendre réellement l'impact du projet sur son environnement immédiat.

Un habitant de Flavin, fait le constat que la 2x2 voies crée un effet entonnoir à l'entrée de la rocade. Concernant le projet, il demande si les talus et haies bordant la RD62 seront détruits, et quelle sera l'emprise réelle.

Le Département précise que le projet est encore en phase d'études et que les éléments techniques ne sont pas encore stabilisés car ils dépendent des études en cours, mais une attention particulière est faite pour limiter l'impact notamment environnementaux et paysagers.

Un agriculteur à Flavin, estime que le problème se situe à La Primaube et au Lachet, pas à Flavin. Il demande si la nouvelle route sera accessible aux engins agricoles, et quelle sera l'emprise totale si une voie spécifique doit être prévue pour eux.

Un agriculteur demande si des tournes-à-gauche sont prévus sur la RD911 pour sécuriser les accès, compte tenu de l'accidentologie déjà importante sur ce secteur.

La réponse du département : Les engins agricoles pourraient être admis sur la route projetée. La cohabitation avec les autres usagers est précisément l'une des raisons qui justifient les créneaux de dépassement. L'infrastructure projetée sera compatible avec les usages agricoles. (Le terme infrastructure intègre à la fois la route, les chemins et OA).

Les impacts du projet (environnement, cadre de vie, mobilités douces)

Une habitante de Flavin/Sainte-Radegonde explique qu'elle réside aujourd'hui à 80 m de la route principale et se retrouvera à 200 m de la nouvelle route. Elle ne comprend pas pourquoi Flavin doit supporter les conséquences d'un trafic provenant d'Albi sans en tirer aucun bénéfice. Elle se questionne sur l'impact de cette infrastructure sur les circuits de randonnées très fréquentés aujourd'hui.

Une habitante de Flavin s'interroge sur le coût estimé à 20 M€ dans un contexte d'inflation (lié notamment aux conflits internationaux). Elle soulève l'impact sur les circuits de randonnée, les fermes, le centre équestre et les cyclistes, et s'inquiète des nuisances acoustiques et de la pollution.

Le Département est attentif à la préservation des usages de randonnée. Un précédent sur la RD911 (secteur Lévézou) montre que des raccordements de sentiers, avec passages sécurisés pour chevaux et piétons, ont été réalisés avec succès. La même philosophie sera appliquée ici.

Concernant le coût, le chiffre présenté de 18 millions d'euros est une estimation, avec toutes les précautions d'usage compte tenu du stade préliminaire des études. Le Département reconnaît que les coûts augmentent pour toutes les infrastructures et s'engage à les contenir au mieux, sans pouvoir aller au-delà à ce stade.

Un habitant de Flavin s'inquiète de l'impact sonore pour Flavin, qui se retrouverait encadré par deux routes. Il s'interroge sur la pertinence de créer des axes rapides à proximité immédiate du village.

Le Département précise qu'il ne s'agit pas d'une voie rapide, mais d'une route départementale limitée à 90 km/h. Il indique que les impacts acoustiques sont intégrés dans les études et feront l'objet de modélisations précises. Des mesures de réduction des nuisances seront étudiées dans la conception finale du projet.

Alternatives et opportunité du projet

Une habitante (en limite sud du projet), constate qu'elle subira une augmentation de trafic quelle que soit l'issue. Elle demande pourquoi les flux ne seraient pas redirigés vers d'autres routes départementales existantes menant à Rodez, ce qui impliquerait d'améliorer ces axes sans créer de nouvelle infrastructure.

Le Département explique que plusieurs projets d'amélioration des axes existants ont déjà été réalisés (comme sur la RD29) mais leurs impacts sur la RD911 restent limités.

Un participant demande directement au Président ce qui pourrait l'amener à abandonner le projet.

Le Département porte cette ambition pour des raisons de sécurité, de trafic et d'aménagement du territoire qu'il considère fondées. Le Département estime que cet aménagement est nécessaire. Si nous conduisons la concertation telle qu'elle vous est proposée, c'est parce que nous voulons l'amender, l'améliorer, le parfaire le plus possible pour que les impacts soient le moins importants possibles et qu'il ait à l'arrivée le moins de mécontents possibles. Il n'exclut pas d'évoluer si les échanges apportent des éléments déterminants, mais réaffirme la conviction que cet aménagement est nécessaire. Il exprime sa confiance dans la capacité de la concertation à faire converger les points de vue.

Conclusion

Le Président du Département M. Viala remercie les participants pour la qualité des échanges et le respect dont chacun a fait preuve, soulignant un dialogue globalement respectueux. Il indique avoir tenté de fournir l'ensemble des informations disponibles à ce stade du projet, en réponse aux attentes exprimées, même si certaines données restent encore en cours d'élaboration.

Il rappelle que tout nouvel aménagement génère des inquiétudes légitimes, qu'il convient d'entendre et d'apaiser.

A ce stade, même si la concertation a vocation à explorer des alternatives, le Département maintient son ambition à poursuivre afin de répondre aux enjeux exposés en séance.

Mais, il réaffirme que l'ensemble des remarques formulées sera pris en compte dans la suite des études, sous le pilotage du garant de la concertation, afin de faire évoluer sa réflexion et le projet au plus près des attentes exprimées. L'objectif affiché est de parvenir, in fine, à une solution la plus acceptable possible pour le territoire et ses habitants.