AVEYRON
LE DÉPARTEMENT

Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public CNDP



RN88
RODEZ — A75

CONCERTATION PRÉALABLE
sur l'aménagement de la RN88
entre Rodez et l'A75

28 SEPTEMBRE 2026
→ 28 DÉCEMBRE 2026

DOSSIER DE CONCERTATION

Sommaire

Édito 4

L'Édito des garants 5

1. Le contexte de la concertation préalable 6

1.1. L'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75 : un projet historique 6
1.1.1. La RN88, un projet d'axe structurant étudié de longue date 6
1.1.2. Le Département de l'Aveyron, maître d'ouvrage du projet 9
1.1.3. Cohérence entre les infrastructures existantes et en projet 9

1.2. La concertation préalable, une étape-clé du projet 10
1.2.1. La place de la concertation dans le projet 10
1.2.2. Le cadre légal de la concertation 10
1.2.3. Une concertation sous l'égide de deux garants indépendants 11

2. Les acteurs du projet 12

2.1. Un projet initié par l'État, désormais porté par le Département 12
2.2. Un projet inscrit au Contrat de plan État-Région 12

3. Les objectifs du projet 13

3.1. Présentation du territoire 13
3.2. Les enjeux de mobilité, de désenclavement et de développement du territoire 14
3.3. Un territoire organisé autour de pôles structurants 15
3.4. Un territoire où la route demeure le mode de déplacement dominant 16
3.4.1. La RN88 entre Rodez et L'A75 : des caractéristiques hétérogènes, peu cohérentes avec son rôle d'axe structurant 17
3.4.2. Des trafics importants au regard de la typologie actuelle de la RN88 18
3.4.3. Une forte accidentologie, surtout entre Rodez et Laissac 19

4. Les alternatives et caractéristiques techniques du projet 20

4.1. Les variantes étudiées au fil du temps 20
4.1.1. Plusieurs variantes envisagées depuis la naissance du projet 20
4.1.2. Les deux alternatives approfondies par le Département 22

4.2. L'alternative « aucun aménagement » 23
4.3. L'alternative « aménagement sur place » 24
4.3.1. Caractéristiques générales 24
4.3.2. Contournements des bourgs 24

4.4. Caractéristiques du projet de 2x2 voies en tracé neuf tel qu'envisagé à ce stade 26
4.4.1. Généralités 26
4.4.2. Tronçon 1 : du giratoire de Saint-Marc au giratoire de Saint-Mayme 27
4.4.3. Tronçon 2 : du giratoire de Saint-Mayme à l'échangeur du Causse Comtal 28
4.4.4. Tronçon 3 : de l'échangeur du Causse Comtal à l'échangeur de Laissac (RD28) 29
4.4.5. Tronçon 4 : de l'échangeur de Laissac à l'échangeur de Recoules (RD582) 30
4.4.6. Tronçon 5 : déviation de Recoules 30
4.4.7. Tronçon 6 : de la déviation de Recoules à Lapanouse 31
4.4.8. Tronçon 7 : de Lapanouse à l'A75 31

4.5. Des critères multiples pour comparer les options 32
4.6. Coût, financement, phasage 34
4.6.1. Le financement du projet 34
4.6.2. Le calendrier prévisionnel du projet 35

5. Les enjeux et impacts du projet 36

5.1. La méthodologie employée 36
5.1.1. La séquence « éviter-réduire-compenser » 36

5.2. Les premiers enjeux et impacts identifiés 37
5.2.1. Le foncier 37
5.2.2. La biodiversité 37
5.2.3. L'agriculture 43
5.2.4. L'eau 44
5.2.5. Le cadre de vie, la qualité de l'air, le bruit 45
5.2.6. Le paysage 46
5.2.7. Trafics routiers 47
5.2.8. Multimodalité et modes doux de déplacements 47

6. Les modalités de concertation 48

6.1. De multiples thèmes ouverts à la discussion 48
6.2. Les modalités d'information et de participation 49
6.2.1. Des modalités continues pendant toute la concertation 49

6.3. Une concertation organisée en deux grandes phases 50
6.4. Après la concertation 51



Édito

La RN88 relie Toulouse à Lyon en traversant sept préfectures. Sur cet axe structurant, une section reste aujourd'hui à aménager entre Rodez et l'A75, sur 42,5 kilomètres.

Ce projet a une longue histoire. Déclaré d'utilité publique en 1997, il a été étudié pendant de nombreuses années par l'État. Depuis le 1er janvier 2024, le Département de l'Aveyron en assume pleinement la maîtrise d'ouvrage.

Nous héritons donc d'un projet déjà largement étudié, mais dont il nous appartient désormais d'écrire la suite. Cette responsabilité, nous voulons l'exercer avec détermination, méthode et transparence : en partageant les connaissances disponibles, en actualisant ce qui doit l'être et en associant le territoire aux choix qui restent à approfondir. La nécessité d'agir repose sur des réalités concrètes. La sécurité de cet itinéraire demeure une préoccupation majeure : entre 2018 et 2024, 46 accidents se sont produits sur cette section, dont 13 mortels, un taux près de deux fois supérieur à la moyenne nationale des routes à deux voies. Cette section joue également un rôle essentiel dans les déplacements quotidiens, l'accès à l'emploi, aux soins et aux services, ainsi que dans les liaisons de l'Aveyron avec les territoires voisins. Ces réalités ne clôturent pas le débat : elles l'ouvrent.

Plusieurs solutions ont été étudiées, de l'aménagement de la route existante à la réalisation d'un tracé neuf. Le Département souhaite les présenter avec leurs bénéfices, leurs limites et leurs impacts, sans éluder les interrogations ni les arguments contraires.

La concertation préalable, conduite sous l'égide de deux garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), ne sera ni une formalité ni la simple présentation d'une opération définitivement arrêtée. Elle doit permettre à chacun de comprendre l'histoire du projet, d'examiner les solutions envisagées, de faire connaître ses attentes et de contribuer à la suite des études.

Certaines données sont encore en cours d'actualisation. Nous dirons clairement ce qui est aujourd'hui connu, ce qui doit être approfondi et la manière dont les contributions recueillies éclaireront les décisions à venir. La section entre Rodez et l'A75 constitue un maillon essentiel de la RN88. Estimé entre 340 et 420 millions d'euros, avec un premier financement de 80 millions d'euros inscrit au Contrat de Plan État- Région, ce projet ne peut être dissocié des exigences de notre époque : préserver l'environnement, les activités agricoles et les paysages, réduire les impacts et apporter des garanties dans la durée. Il ne s'agit pas de choisir entre mieux relier l'Aveyron et préserver l'Aveyron. Notre responsabilité est de tenir ensemble ces deux ambitions.

Cette concertation constitue le premier rendez-vous d'un dialogue appelé à se poursuivre. Le Département écoutera les contributions, y répondra et rendra compte des enseignements qu'il en tire.

Arnaud Viala
Président du Département de l'Aveyron

L'Édito des garants

Garantir le droit à l'information et à la participation du public à l'élaboration des décisions publiques.

Comme garants de cette concertation préalable, notre rôle est de veiller au respect d'un droit individuel : le droit à l'information et à la participation du public à l'élaboration des décisions publiques. Indépendants des porteurs de projet et de toute partie-prenante, et neutres, nous ne donnons aucun avis sur le fond d'un projet. Nous portons notre regard sur la qualité de l'information diffusée par le maître d'ouvrage et des modalités de participation proposées. La CNDP émet des prescriptions sur différents points :

- La qualité de l'information diffusée au travers des différents documents et outils proposés : une information complète, sincère, et accessible à tous les publics concernés.
- Les modalités de diffusion de cette information : veiller à ce qu'elle permette d'atteindre la diversité des publics.
- La pertinence et la diversité des modalités de participation, au regard des enjeux à aborder et des publics concernés.
- Les conditions de participation : veiller à ce que tous ceux qui le souhaitent puissent exprimer leur point de vue et questionner le maître d'ouvrage ; veiller à la transparence des débats ; s'assurer de la possibilité concrète et réelle pour les populations concernées de participer aux évènements organisés.

L'ampleur du projet (plus de 40 km de tracé), et son importance en termes de décision d'aménagement du territoire qui engagera le maître d'ouvrage sur plusieurs années, nous ont conduit à proposer une concertation sur une durée de 3 mois, afin de permettre à chacune et chacun de prendre connaissance du projet et d'échanger avec le Maître d'Ouvrage pour faire valoir son point de vue et ses questionnements. Ce projet résulte d'une réflexion menée depuis de longues années sur le territoire : la concertation préalable est l'occasion de le réinterroger, avant de s'y engager concrètement, au regard de l'évolution du territoire et des enjeux d'aujourd'hui.

Ce temps de la concertation vous appartient ; une concertation préalable intervient en amont d'une décision sur la poursuite d'un projet, son éventuelle adaptation. À vous de vous saisir des possibilités proposées.

Sophie GIRAUD
et Jean-Luc CAMPAGNE
Garants de la concertation

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

Pour contacter les garants :
garants.concertation.rn88@garant-cndp.fr

Adresse postale :
Commission Nationale du Débat Public
À l'attention de Sophie Giraud
et Jean-Luc Campagne - RN88 A75 - Rodez
244, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

1. Le contexte de la concertation préalable

1.1. L'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75 : un projet historique

1.1.1. La RN88, un projet d'axe structurant étudié de longue date

Dès les années 1990, des décisions fondamentales

La réflexion sur la mise à 2x2 voies de la RN88 a émergé dès les années 1990. Le réseau routier français s'est historiquement structuré autour des liaisons entre Paris et les principales villes régionales, notamment grâce au développement du réseau autoroutier. Dans ce contexte, le désenclavement du Massif central, longtemps situé à l'écart de ces grands axes, s'est progressivement imposé comme un enjeu national. Si les autoroutes A20 et A75 ont contribué à ce désenclavement, le réseau routier manque encore d'une liaison transversale performante, permettant de relier l'A68 et l'A75.

À ce titre, la RN88 constitue un axe transversal majeur. Elle relie Toulouse, Albi, Rodez, Mende, Le Puy-en-Velay, Saint-Étienne et Lyon, soit sept chefs-lieux de département. Elle dessert en effet un bassin de vie d'environ un million d'habitants, auquel s'ajoutent les populations des métropoles de Toulouse et de Lyon. Elle constitue également un itinéraire privilégié pour les échanges économiques entre ces territoires.

Le caractère structurant de la RN88 est reconnu de longue date. Ainsi, le Schéma Directeur Routier National, approuvé par décret n° 92-379 du 1er avril 1992 l'inscrit en tant que Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) dont la fonction est notamment d'assurer une armature structurante du territoire national au sud du Massif central, en reliant sept Préfectures entre Lyon et Toulouse. En juillet 1993, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) réuni à Mende classe la RN88 parmi les priorités routières nationales. Aujourd'hui, la RN88 fait partie des routes à grande circulation (RGC), qui regroupent les principaux itinéraires assurant la continuité des grands déplacements sur le territoire. Elle est aussi inscrite au Réseau d'Importance Européenne (RIE) ainsi qu'au Réseau routier Transeuropéen de Transport (RTE-T) dans sa composante globale, confirmant son rôle dans les échanges à l'échelle européenne.



La section de la RN88 entre Rodez et l'A75 est le seul tronçon majeur manquant à 2x2 voies du réseau routier national structurant entre Toulouse et l'A75.

GLAT : Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire, définies par le Schéma directeur routier national de 1992.

RTE-T : Réseau TransEuropéen de Transport, le réseau d'infrastructures prioritaires défini par l'Union européenne afin de faciliter les déplacements et les échanges entre les États membres.

RGC : Routes à Grandes Circulations : classement national qui identifie les principaux itinéraires structurants du réseau routier français.

RIE : Réseau d'Importance Européen, réseau soumis aux dispositions concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

La mise à 2x2 voies, déclarée d'utilité publique en 1997

À la suite des premières études engagées au début des années 1990, l'aménagement à 2×2 voies de plusieurs sections de la RN88, entre Albi et Rodez d'une part, et entre Rodez (Le Lachet) et l'autoroute A75 d'autre part, a été déclaré d'utilité publique par décret du 20 novembre 1997. Afin de permettre la poursuite des études et des ouvrages induits par le classement de route express, cette déclaration a été prorogée pour une durée de cinq ans par décret du 15 novembre 2007. Cette déclaration d'utilité publique s'inscrit dans la politique nationale de modernisation de la RN88 et répond à plusieurs objectifs :

- désenclaver le Sud du Massif central et faciliter les relations entre ses pôles économiques : l'aménagement améliorerait la continuité des déplacements sur des liaisons structurantes telles que Toulouse – Mende (Lozère) et Toulouse – Aveyron. Il permettrait une meilleure connexion du reste de l'Occitanie à Toulouse.
- desservir de manière fine les territoires traversés, par un maillage efficace avec les principaux axes départementaux intersectés ;
- connecter le réseau autoroutier entre les grandes liaisons Nord-Sud que constituent l'autoroute A20 à l'Ouest et l'autoroute A75 à l'Est, avec au-delà, une connexion vers la vallée du Rhône ;
- offrir un itinéraire de « délestage » vers l'Espagne pour répondre partiellement à la saturation du sillon rhodanien.

Cette déclaration d'utilité publique constitue une étape importante de l'histoire du projet. Si les études et le contexte territorial ont évolué depuis 1997, elle a permis de définir un tracé de référence, dont la quasi-totalité des emprises foncières a été progressivement acquise par l'État, à travers des opérations d'aménagement foncier et des expropriations avant leur transfert au Département de l'Aveyron en 2024.

Mobilités durables, désenclavement des villes moyennes : de nouveaux enjeux, pour un engagement maintenu

Depuis la déclaration d'utilité publique de 1997, les politiques nationales en matière de mobilité et d'aménagement des infrastructures ont évolué. Plusieurs textes et rapports ont ainsi conduit à réinterroger les priorités d'investissement et les modalités d'aménagement des réseaux routiers.

En 2007, le Grenelle de l'environnement a ainsi conduit l'État à réinterroger les projets d'infrastructures, notamment routières, sous l'angle des « mobilités durables » et à intégrer plus systématiquement les enjeux environnementaux dans la conception des projets de transport. Les projets routiers sont désormais appréciés au regard de plusieurs critères : développement des mobilités alternatives, consommation d'espace, émissions de gaz à effet de serre, effets sur l'environnement local et bénéfices socio-économiques attendus.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 rappelle la nécessité de désenclaver les villes moyennes tout en privilégiant, lorsque cela est pertinent, des aménagements ciblés sur les infrastructures existantes permettant une mise en œuvre plus rapide.

Ces évolutions montrent que les projets routiers sont désormais appréciés selon des critères plus larges que les seules performances de circulation. Les enjeux environnementaux, climatiques, fonciers, économiques et de mobilité sont désormais examinés conjointement, ce qui conduit à réévaluer régulièrement les projets au regard des objectifs des politiques publiques.

Dans ce contexte, l'État a souhaité en 2018 réexaminer les modalités d'aménagement de la RN88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay, en étudiant notamment la possibilité de privilégier des aménagements sur place lorsque cela paraissait pertinent.

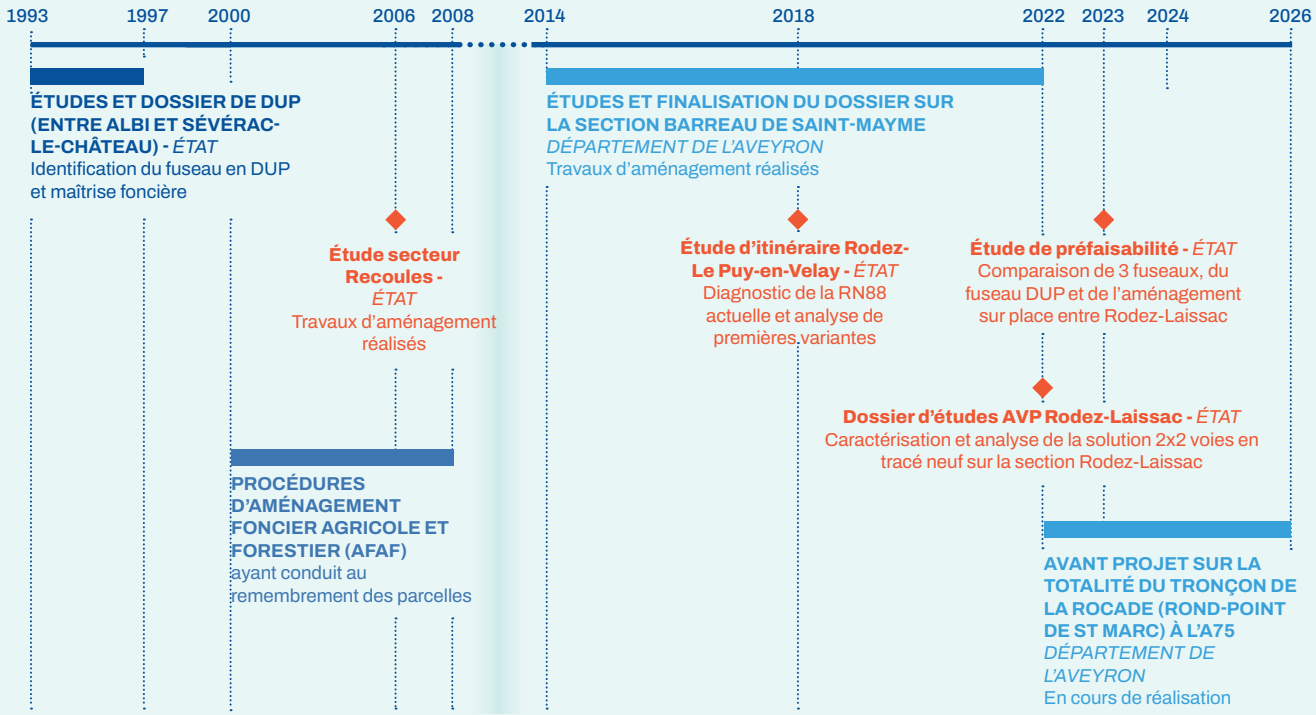
En 2023, le Conseil d'orientation des infrastructures a publié un rapport consacré aux priorités d'investissement en matière de mobilité, qui réaffirme la nécessité de hiérarchiser les projets au regard de leurs bénéfices attendus et des moyens disponibles. L'État initie une nouvelle étude d'avant-projet (AVP) entre Rodez et Laissac. Dans le cadre de cette étude, au regard des enjeux environnementaux, des hypothèses de tracés alternatifs ont été étudiées (voir pages 20 et 21).

À l'issue de ces différentes étapes, l'État a confirmé la poursuite de plusieurs opérations d'aménagement de la RN88. Les études et les travaux ont ainsi continué sur différents tronçons de l'itinéraire. Pour l'aménagement à 2X2 voies en tracé neuf de la section entre Rodez et l'A75, cette volonté s'est notamment traduite par l'inscription de crédits au Contrat de plan État-Région 2021-2027, pour la poursuite des études et des travaux sous maîtrise d'ouvrage départementale.

Plus récemment, les conclusions de la conférence Ambition France Transports « financer l'avenir des mobilités » ont défini des axes prioritaires pour le financement des infrastructures de mobilités à l'échelle nationale. La proposition n°5 issue de la concertation des acteurs nationaux est la suivante : « réseau routier national non concédé [...] : améliorer la sécurité routière, désenclaver les villes moyennes et les régions rurales, notamment lorsqu'il y a peu ou pas d'alternative à la mobilité individuelle.»

Historique des études menées sur l'axe Rodez-A75

L'axe Rodez-A75 de la RN88 a fait l'objet de plusieurs études depuis les années 1990. Voici un résumé des réflexions menées, abouties et non abouties, en cours et à venir.



Études et procédures envisagées

- → Les études techniques phase AVP (études socioéconomiques, mise à jour de l'étude de trafic)
- → Une note contextuelle sur l'attractivité du territoire et sur le développement économique
- → Les études du dossier d'autorisation environnementale (état initial environnemental, étude agricole, dossier Natura 2000, Mesures Compensatoires Environnementales, dossier loi sur l'eau, etc.)
- → Le dossier d'enquête publique
- → L'approfondissement technique du projet en phase PRO

Des aménagements déjà réalisés sur la RN88

À ce jour, plusieurs sections de la RN88 ont été aménagées à 2x2 voies, notamment en créant une infrastructure complète entre Albi et Rodez. Le tronçon entre Rodez et l'A75 constitue aujourd'hui la principale section restant à aménager dans la continuité de cet itinéraire.

D'autres opérations sont actuellement en préparation, notamment en Haute-Loire, où des travaux sont engagés, et en Lozère, où plusieurs scénarios d'aménagement sont soumis à concertation.

En Lozère, une concertation en cours concerne la liaison A75 - Barjac direction Mende, avec trois scénarios soumis à concertation : un aménagement sur place, et deux scénarios de tracé neuf à 2x1 voie sur 14 km entre l'A75 et Barjac.

DES AMÉNAGEMENTS DÉJÀ RÉALISÉS SUR LA RN88 EN AVEYRON

Depuis la déclaration d'utilité publique de 1997 entre Rodez et l'A75, 6 sections ont été créées à 2x2 voies notamment de Tanus à la Rocade de Rodez (avec le contournement de Baraqueville) ainsi que la déviation de Recoules. Puis de Saint-Marc au Causse-Comtal (barreau de Saint-Mayme), un aménagement a été réalisé en 2x1 voie compatible avec une mise en 2x2 voies ultérieure.

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

Par décision ministérielle du 4 janvier 2023, prise en application de l'article 38 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022, dite loi « 3DS », l'État a transféré au Département de l'Aveyron la section de la RN88 comprise entre l'échangeur du Lachet (commune d'Olemps) et l'autoroute A75 (commune de Sévérac-d'Aveyron). Ce transfert est effectif depuis le 1er janvier 2024.

Depuis cette date, le Département assure la gestion et l'exploitation de la route actuelle. Il est également devenu maître d'ouvrage du projet d'aménagement.

Le périmètre transféré comprend :

- La rocade de Rodez (près de 10 km)
- La section entre Rodez et l'A75, pour laquelle l'État portait un projet d'aménagement à 2x2 voies (42,5 km), conformément à la déclaration d'utilité publique.

L'ambition d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN88 est réaffirmée dans le projet départemental 2021-2028.

Dans ce nouveau cadre institutionnel, le Département a engagé la reprise des études et l'organisation de la concertation préalable afin d'éclairer les décisions à venir sur le projet.

1.1.3 Cohérence entre les infrastructures existantes et en projet

Le projet d'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75 permettrait une continuité de maillage entre l'A68 et l'A75, dans une logique d'itinéraire inter-régional et européen. Il s'inscrit par ailleurs dans un ensemble plus large d'opérations visant à améliorer les déplacements autour de l'agglomération ruthénoise et à assurer la continuité de l'itinéraire RN88. La compréhension de ces différentes opérations est importante pour situer le projet soumis à concertation.

Parmi les opérations déjà réalisées figure notamment le barreau de Saint-Mayme, aménagé en 2022 à 2x1 voie avec créneaux de dépassement et conçu comme évolutif vers une configuration à 2x2 voies. Cet aménagement constitue une première étape concrète de l'aménagement de l'itinéraire entre Rodez et l'A75.

Le projet d'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75 doit être mis en perspective avec plusieurs opérations engagées ou à l'étude, notamment :

- les réflexions relatives à l'évolution de la rocade de Rodez ;
- le projet de liaison entre la RN88 et la RD911.

La rocade de Rodez constitue un cas particulier. Elle s'inscrit dans la continuité de la section Albi-Rodez et assure l'articulation avec le projet d'aménagement envisagé entre Rodez et l'A75. Les évolutions d'infrastructures envisagées devront permettre d'assurer la continuité de l'itinéraire dans des niveaux de service équivalents, et également de prendre en compte les enjeux d'accès à l'agglomération ruthénoise et de mobilités. Néanmoins, son évolution relève d'un projet distinct, qui a déjà fait l'objet d'une concertation spécifique. L'aménagement des carrefours de Saint-Félix, des Moutiers et de Saint-Marc a été déclaré d'utilité publique le 9 avril 2021. À ce stade, les études se poursuivent afin de préciser les modalités d'aménagement de l'ensemble de la rocade.

Ces projets ne relèvent pas tous du même périmètre de concertation ni des mêmes calendriers opérationnels. Ils répondent toutefois à des objectifs communs et complémentaires : améliorer la sécurité routière, faciliter les déplacements, assurer la continuité de la RN88, mieux répartir les flux de circulation et accompagner le développement du territoire.

La présente concertation porte exclusivement sur le projet d'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75, dont le financement a été inscrit au Contrat de plan État-Région. Elle constitue néanmoins l'occasion d'expliquer les liens entre ce projet et les autres opérations en cours ou à l'étude, d'en préciser les périmètres, les compétences et les calendriers, ainsi que d'éclairer leurs interactions éventuelles.

1.2. La concertation préalable, une étape-clé du projet

1.2.1 La place de la concertation dans le projet

La déclaration d'utilité publique (DUP) prononcée en 1997 a constitué une étape importante dans l'histoire du projet. Elle a été précédée d'une enquête publique, qui avait permis au public de s'exprimer sur le projet tel qu'il était présenté à cette époque.

Depuis, le contexte a évolué : les politiques de mobilité se sont transformées, le projet a été transféré au Département de l'Aveyron et les études ont été reprises afin de préparer les décisions à venir.

Dans ce nouveau cadre, le projet est soumis aux dispositions du Code de l'environnement relatives à la participation du public. La réalisation des travaux est conditionnée à l'obtention des autorisations requises, après évaluation environnementale et avis de l'Autorité environnementale. Cela suppose une saisine préalable de la Commission nationale du débat public (CNDP). La concertation préalable organisée sous l'égide de la CNDP permet ainsi d'informer le public, de débattre du projet, de ses enjeux, de ses impacts et des solutions alternatives avant la poursuite de la procédure.

Si le projet est poursuivi à l'issue de cette concertation, d'autres étapes d'information et de participation du public interviendront conformément aux procédures applicables.

La concertation préalable menée du 28 septembre au 28 décembre 2026 représente ainsi une étape importante, pour replacer les réflexions dans le contexte d'aujourd'hui : Les problématiques identifiées historiquement sont-elles toujours d'actualité ? D'autres ont-elles émergé ? Comment prendre en compte les alternatives déjà étudiées, et celles qui pourraient être imaginées ? Le projet porté par le Département répond-il aux problématiques d'aujourd'hui ? Avec qui construire l'avenir de cet axe ?

Elle intervient alors que le Département dispose d'éléments suffisants pour informer le public et ouvrir le débat, mais avant que toutes les études soient terminées et que tous les choix soient arrêtés. Tout ne sera donc pas figé, et toutes les réponses ne pourront pas être apportées immédiatement. Toutes les questions seront entendues et consignées ; soit elles recevront une réponse pendant la concertation, soit elles seront identifiées comme des points à approfondir dans la suite du projet.

Pour le Département, cette concertation permettra de mieux appréhender les attentes du territoire, d'identifier les points d'attention, de recueillir des propositions et de préciser les conditions de poursuite éventuelle du projet. À l'issue de la concertation, le Département devra répondre aux enseignements tirés du débat et, en motivant ses choix, expliquer les propositions qu'il retient ou non, ainsi que les points qu'il souhaite approfondir ou modifier.

1.2.2 Le cadre légal de la concertation

Le projet est soumis à concertation préalable au titre de l'article L121-8 du code de l'environnement. Celui-ci précise que « La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État. »

D'une longueur supérieure à 40 km, le projet de mise à 2x2 voies en tracé neuf de la RD 888 (ex-RN 88) entre Rodez et l'A75 correspond à de tels critères. Le Département de l'Aveyron a donc saisi la Commission nationale du débat public (CNDP). Celle-ci a décidé, le 12 janvier 2026, de l'organisation par le Département d'une concertation préalable, placée sous la supervision de deux garants désignés par la Commission.

> La Commission a rappelé les objectifs d'une telle concertation dans la lettre de saisine du Président de la CNDP aux garants nommés, en date du 16 février 2026.
>
> Elle ***« doit permettre de débattre :***
>
> - ***de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;***
> - ***des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;***
> - ***des solutions alternatives (pas seulement techniques), y compris de l'absence de mise en œuvre ;***
> - ***des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable. »***

La concertation préalable intervient en amont de toute décision sur la poursuite du projet. Elle vise à informer le public, à recueillir ses observations et à éclairer les choix du maître d'ouvrage avant les étapes ultérieures de la procédure.

LA commission nationale du débat public CNDP

MA PAROLE A DU POUVOIR

LA CNDP, UNE AUTORITÉ INDÉPENDANTE

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Ses principes sont l'indépendance, la transparence (toute l'information disponible doit être accessible) et la neutralité (elle ne prend jamais parti sur les projets).

Dans le cas présent, la CNDP a désigné les garants de la concertation. Par décision du 12 janvier 2026, la CNDP décide de l'organisation d'une concertation préalable et désigne M. Jean-Luc CAMPAGNE et Mme Sophie GIRAUD garants de la concertation préalable.

LE DOSSIER-SUPPORT DE LA CONCERTATION

Le présent dossier retrace l'historique de ce projet, précise les enjeux de mobilité et de développement du territoire, expose les solutions étudiées ainsi que les raisons qui ont conduit le Département à poursuivre les études sur l'hypothèse d'un aménagement à 2x2 voies en tracé neuf. Il en présente les principales caractéristiques et précise ses incidences dans différents domaines (biodiversité, eau, agriculture, cadre de vie...) et les méthodes envisagées à ce stade pour la séquence éviter, réduire, et compenser.

Ce document a été rédigé à partir des données actualisées et en cours d'actualisation de l'avant-projet réalisé par Egis, maîtrise d'œuvre du Département de l'Aveyron et plus précisément des pièces suivantes :

- Rappel des études et des décisions antérieures, version 1 du 20 mars 2026
- Contexte général de l'opération, version 1 du 24 avril 2026
- Étude comparative entre l'option tracé neuf et l'option aménagement sur place, version 1 du 24 avril 2026
- Caractéristiques principales de la variante proposée, version 1 du 6 mai 2026

À ce stade du projet, certains éléments ne sont pas encore disponibles et seront partagés au cours de la concertation, notamment les compléments techniques (mises à jour de l'étude trafic et de l'étude socio-économique) ou encore l'état initial environnemental.

1.2.3 Une concertation sous l'égide de deux garants indépendants

La concertation est supervisée par deux garants nommés par la CNDP, Mme Sophie GIRAUD et M. Jean-Luc CAMPAGNE (décision CNDP du 12 janvier 2026). Les garants sont des personnalités neutres et indépendantes désignées par la CNDP pour, comme leur nom l'indique, garantir la qualité et l'équité des procédures de concertation.

Pour cela, les garants suivent la préparation de la concertation et en prescrivent même les modalités. Au cours de leur mission, il leur appartient de formuler toute préconisation qu'ils jugent nécessaire. À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois à compter de la clôture de la concertation, ils rédigent un bilan qui doit être rendu public et qui rend compte en synthèse d'une part de la manière dont le droit à l'information et à la participation du public a été exercé et respecté, et d'autre part, de tous les arguments et contributions qui ont été exprimés, sans jugement et sans analyse quantitative.

2. Les acteurs du projet

2.1. Un projet initié par l'État, désormais porté par le Département

Jusqu'au 31 décembre 2023, la RN88 relevait de la compétence de l'État. À ce titre, les services de l'État ont conduit les travaux d'aménagement entre Albi et Rodez, les études et les procédures engagées depuis les années 1990 en vue de l'aménagement de cet itinéraire. Le Département de l'Aveyron et la Région Occitanie ont également participé au financement des différents tronçons déjà aménagés.

Depuis le 1er janvier 2024, en application de la loi « 3DS », la section de la RN88 entre Rodez et l'A75 a été transférée au Département de l'Aveyron, qui en est désormais le maître d'ouvrage. Il lui appartient de poursuivre les études, d'organiser la concertation préalable et, le cas échéant, de conduire les travaux.

L'achèvement de la mise à 2x2 voies de cette section figure parmi les priorités du projet départemental 2021-2028. La conduite du projet s'inscrit dans une gouvernance associant l'État, la Région Occitanie et les collectivités concernées, notamment pour le financement, la coordination des études et le suivi des procédures.

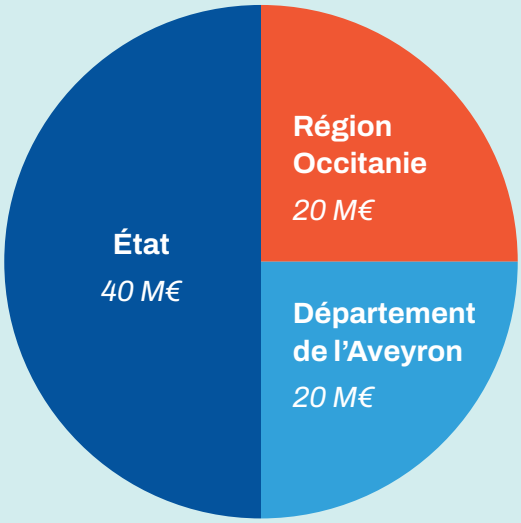
2.2. Un projet inscrit au Contrat de plan État-Région

L'aménagement à 2x2 voies de la RN88 entre Rodez et l'A75 figure parmi les opérations inscrites au Contrat de plan État-Région (CPER) Occitanie 2021-2027. Le CPER fixe les engagements financiers de l'État et de la Région pour la réalisation de projets structurants. Selon les opérations concernées, d'autres collectivités peuvent également contribuer à leur financement.

L'avenant n° 1 « Mobilités » du CPER, signé le 4 avril 2025, prévoit une enveloppe prévisionnelle de 80 M€ HT consacrée à ce projet. L'État, la Région Occitanie et le Département de l'Aveyron se sont accordés sur une répartition prévisionnelle de ce financement. Une convention d'application a été signée par les partenaires au début 2026, afin de préciser les modalités de versement des participations de chacun.

L'inscription du projet au CPER traduit la mobilisation financière des partenaires. Elle ne préjuge toutefois pas des décisions qui seront prises à l'issue de la concertation préalable et des procédures réglementaires qui suivront.

Répartition prévisionnelle de l'enveloppe de 80 M€ inscrite au volet mobilités du CPER



3. Les objectifs du projet

Les éléments présentés ci-après traduisent les objectifs poursuivis par le Département en tant que maître d'ouvrage. La concertation doit permettre au public d'en débattre, de les compléter ou de les discuter au regard d'autres enjeux du territoire.

3.1. Présentation du territoire

Le projet concerne neuf communes (Onet-le-Château, Sébazac, La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Palmas d'Aveyron, Gaillac d'Aveyron, Sévérac d'Aveyron). Celles-ci sont incluses dans les périmètres de Rodez Agglomération, de la communauté de communes Comtal, Lot et Truyère et de la communauté de communes Des Causses à l'Aubrac.

Il s'agit de communes essentiellement rurales, à l'exception d'Onet-le-Château, catégorisée comme semi-urbaine. La densité moyenne de population des communes du territoire est de 91 hab/km² (contre 106,5 hab/km² en moyenne en France métropolitaine en 2021). Même si certaines communes (Palmas et Sévérac) enregistrent une légère baisse de population entre 2015 et 2021, la plupart voient leur population croître, signe d'un dynamisme démographique certain. La plus importante croissance concerne Montrozier (+9,4% sur cette période).

Le pourcentage de population active ayant un emploi est lui aussi en hausse entre 2015 et 2021 pour atteindre 69 à 77 % selon les communes. La répartition sectorielle de l'emploi est marquée par la prédominance du tertiaire, une forte présence de l'industrie dans certaines communes et un rôle notable de l'agriculture selon les spécificités locales. Cette agriculture apparaît résiliente et dynamique, avec le maintien des surfaces, du cheptel et de l'emploi agricole. Dominée par l'élevage et fortement appuyée sur des signes de qualité reconnus, elle reste toutefois dépendante d'acteurs extérieurs pour la transformation et exposée aux risques économiques, sanitaires, climatiques et à la concentration des filières.

Laissac, en tant que 1er marché aux bestiaux de France, accueille tous les mardis acheteurs et vendeurs du Sud de la France. Ce marché à vocation européenne représente un enjeu fort pour l'itinéraire.

Plusieurs zones d'activités économiques (Lioujas, Comtal, Pla d'Aveyron, Planes, Marteliez, Onet-le-Château, Sévérac) sont implantées sur et à proximité du fuseau DUP historique. L'hébergement touristique est quant à lui dominé par les gîtes, surtout à Sévérac-d'Aveyron et Bozouls. Les principales activités touristiques et de loisirs sont majoritairement localisées dans les communes d'Onet-le-Château et Sévérac-le-Château ainsi que Gages (commune de Montrozier) avec ses deux parcs animaliers.

En matière d'occupation des sols, le secteur est principalement couvert de prairies et surfaces en herbes à usage agricoles, ainsi que de terres arables hors périmètre d'irrigation. De plus, environ la moitié des surfaces agricoles est couverte par des prairies permanentes. Le reste des surfaces agricoles est réparti entre productions fourragères et céréalières, prairies temporaires et estives et landes.



3.2. Les enjeux de mobilité, de désenclavement et de développement du territoire

Pour le Département de l'Aveyron, le projet d'aménagement de la RN88 entre Rodez et l'A75 répond d'abord à un enjeu de sécurité, de désenclavement, d'interconnexion, de cohérence interterritoriale et d'amélioration du cadre de vie par l'apaisement de l'axe routier actuel, notamment dans les bourgs traversés.

La RD888, (ex-RN88), assure aujourd'hui à la fois des fonctions de transit, de desserte locale, de circulation agricole, d'accès aux bourgs et de déplacements du quotidien. Cette superposition des usages, sur une infrastructure hétérogène et ponctuée de traversées urbaines, de carrefours, passages à niveau et de sections aux caractéristiques variables, contribue à dégrader les conditions de circulation et de sécurité. Ces difficultés peuvent également se reporter sur d'autres itinéraires empruntés pour éviter les secteurs les plus chargés, avec des conséquences sur la circulation dans les communes voisines.

Le projet s'inscrit dans la continuité des objectifs retenus lors de la déclaration d'utilité publique de 1997, qui visait notamment à améliorer la continuité de l'itinéraire et les liaisons entre les principaux pôles du Massif central. Depuis les premières décisions d'aménagement de l'itinéraire, de nombreux tronçons ont été réalisés ou modernisés à 2x2 voies. La section entre Rodez et l'A75 constitue aujourd'hui l'un des principaux maillons restant à aménager pour assurer une continuité de niveau de service sur cet axe. Son achèvement doit permettre de mieux connecter l'Aveyron et le nord du Tarn aux grands axes nationaux, de répondre aux enjeux identifiés lors de la DUP d'un itinéraire de dimension européenne, constituant un axe économique sécurisé drainant une population d'un million d'habitants en renforçant la liaison entre l'agglomération ruthénoise et l'A75, et d'améliorer la fiabilité des temps de parcours pour les habitants, les entreprises, les usagers réguliers et les flux de transit.

Ce désenclavement porte des bénéfices socio-économiques très concrets : mieux connecter l'Aveyron aux métropoles proches (Clermont-Ferrand, Montpellier, Lyon…), c'est raccorder plus efficacement le territoire et ses habitants à des pôles universitaires, médicaux, économiques et administratifs des grandes agglomérations voisines. Il améliorerait également les liaisons inter-régionales et européennes. La Lozère, confrontée à des enjeux de desserte comparables, pourrait également bénéficier d'une amélioration de la continuité de l'itinéraire entre Mende, Rodez et Albi.

Enfin, cet aménagement constitue un levier d'accompagnement du développement territorial. Dans un département marqué par des temps de trajets importants, un maillage et une offre ferroviaire limités, l'amélioration de la liaison Rodez–A75 est présentée par le Département comme un facteur de désenclavement, d'attractivité économique et touristique, et de confortement du rôle de Rodez Agglomération comme pôle d'emploi, de services et d'équipements. Le projet doit ainsi être débattu non seulement comme une infrastructure routière, mais aussi au regard de ses effets attendus sur l'organisation des mobilités, la desserte des territoires, les conditions de vie des riverains de l'axe actuel, les activités économiques et les équilibres d'aménagement du territoire. Par exemple, l'amélioration de l'infrastructure pourrait également bénéficier aux services réguliers d'autocars, en améliorant la régularité des temps de parcours et, le cas échéant, les conditions d'exploitation des lignes.

UNE ÉTUDE D'ATTRACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL EN COURS

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Aveyron réalise actuellement une étude consacrée aux effets économiques du projet sur l'attractivité et le développement du territoire. Les résultats de cette étude n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent dossier. Ils seront portés à la connaissance du public et discutés au cours de la concertation.

3.3. Un territoire organisé autour de pôles structurants

Les documents de planification (SCoT, PLUi et autres documents de planification intercommunaux) confirment une organisation territoriale fortement polarisée, caractéristique du fuseau de la RN88 entre Rodez et l'A75. Le corridor Rodez-A75 s'organise principalement autour de quatre pôles :

- Rodez Agglomération, principal pôle démographique, économique et de services du territoire,
- Mende, préfecture de la Lozère, pôle intermédiaire à dominante administrative,
- Albi, préfecture du Tarn et principal pôle urbain à l'ouest de l'itinéraire,
- Sévérac-d'Aveyron et Laissac-Sévérac-l'Église, pôles intermédiaires en connexion avec l'A75.

Les documents d'urbanisme convergent vers un objectif commun : renforcer les centralités existantes et limiter une urbanisation diffuse, tout en améliorant l'accessibilité entre ces pôles. Les orientations des SCoT et PLUi concernant le corridor de la RN88 mettent ainsi en avant :

- un développement maîtrisé de l'habitat, prioritairement dans les espaces déjà urbanisés ou en extension immédiate,
- une concentration des zones d'activités économiques à proximité des échangeurs structurants et des axes majeurs,
- la volonté de réduire les conflits entre trafic de transit et usages locaux, notamment dans les traversées de bourgs.

Ces orientations montrent que les enjeux liés à la RN88 ne concernent pas uniquement la circulation routière. Ils s'inscrivent plus largement dans les politiques d'aménagement, de développement économique et d'organisation des mobilités portées par les collectivités du territoire.

Ces documents soulignent également l'importance des mobilités du quotidien, en particulier des déplacements domicile-travail. Dans un territoire peu dense, où l'offre de transports collectifs structurants reste limitée, les déplacements reposent aujourd'hui majoritairement sur l'automobile.

À l'échelle du corridor Rodez–A75, il n'existe pas de document unique de planification des mobilités. Les différents documents de planification et stratégies locales convergent toutefois sur plusieurs objectifs : améliorer la régularité et la fiabilité des temps de parcours sur les axes structurants, améliorer les conditions de sécurité, et développer les modes actifs dans les pôles urbains.

Les données de l'Insee montrent que la population du territoire d'étude a connu une croissance modérée entre 2006 et 2014 (+ 2,3 %). Les projections démographiques reprises dans les documents de planification territoriale anticipent la poursuite de cette évolution, avec une croissance principalement portée par les pôles urbains, tandis que les secteurs ruraux les plus éloignés devraient connaître une stabilité démographique, voire une légère diminution de leur population.

Dans ce contexte, les infrastructures routières contribuent à favoriser l'accessibilité et l'attractivité du territoire pour les entreprises et la population.

Ces évolutions démographiques sont susceptibles d'influencer les besoins de déplacement, notamment entre les principaux pôles d'emploi, de services et d'équipements.

UN TERRITOIRE QUI S'EST ORGANISÉ AUTOUR DU PROJET

Le projet d'aménagement de la RN88 a produit des effets sur l'aménagement du territoire avant même la construction de l'infrastructure. À compter de la déclaration d'utilité publique de 1997 et au cours des années qui ont suivi, les emprises foncières correspondant au tracé historique issu de la DUP de 1997 ont été acquises. Des travaux de remembrement ont permis aux agriculteurs d'optimiser le parcellaire, en adaptant leurs exploitations. Ces travaux ont été financés par l'État et le Département dans le cadre du projet. À l'heure actuelle, les emprises réservées pour le projet sont exploitées par des agriculteurs, dans le cadre de baux passés avec le Département. Sur le fuseau historique issu de la DUP se trouvent ainsi 70 exploitations, pour une surface de près de 350 hectares.

De la même manière, les élus locaux, les communes et intercommunalités ont pris en compte l'hypothèse de réalisation du projet dans leurs documents d'aménagement et de planification du territoire, notamment à travers la reprise de ces emprises et l'anticipation d'une évolution des déplacements et du développement du territoire.

3.4. Un territoire où la route demeure le mode de déplacement dominant

Territoire rural et enclavé, l'Aveyron est doté d'un réseau routier structuré autour de la RN88, la RD1088 / RD988, la RD840, la RD994 et la RD911. Cette ossature se complète d'un maillage de routes départementales et communales assurant la desserte locale. Or, les déplacements à l'échelle interdépartementale et interurbaine s'effectuent majoritairement sur ce réseau routier, faute d'alternatives multimodales suffisamment performantes.

Le réseau ferroviaire joue aujourd'hui un rôle limité pour les déplacements sur ce secteur. La ligne Rodez–Sévérac-le-Château, parallèle à la RN88, est fermée depuis 2017. La Région Occitanie avait prévu initialement des travaux en vue de sa réouverture au trafic voyageur. Au stade des études d'avant-projet, cette opération est estimée à environ 120 M€.

Des aménagements lourds seraient à initier pour accueillir du trafic de marchandises sur cette ligne ferroviaire : gares de ferroutage, coordination avec le trafic voyageur notamment, éventuel doublement de la voie pour absorber les flux dans les 2 sens. Le coût d'un tel projet, qui n'a pas été évalué à ce stade, serait vraisemblablement élevé.

Les réseaux de cars interurbains assurent une desserte complémentaire. Comme ils utilisent le même réseau routier que les autres véhicules, leurs temps de parcours sont eux aussi sensibles aux conditions de circulation.

Enfin, les aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes sont principalement développés dans les secteurs urbanisés. Compte tenu des distances concernées (l'Aveyron est le 5e plus grand département de France en superficie), ils répondent essentiellement aux déplacements de proximité.

Dans leurs domaines de compétence respectifs, les collectivités publiques poursuivent le développement des transports collectifs et des modes actifs. Dans le même temps, les données de mobilité montrent que la route demeure aujourd'hui le principal support des déplacements de personnes et du transport de marchandises à l'échelle du territoire. L'évolution de cette répartition constitue l'un des sujets pouvant être discutés dans le cadre de la concertation pour mettre en perspective l'évolution des modes de transport avec les caractéristiques et spécificités du département de l'Aveyron.

La concertation permettra notamment de débattre de la place respective des différents modes de transport et de leur complémentarité dans les réponses à apporter aux besoins de mobilité du territoire.



Photographie de l'échangeur existant de Laissac sur la RN 88

3.4.1 La RN88 entre Rodez et L'A75 : des caractéristiques hétérogènes, peu cohérentes avec son rôle d'axe structurant

La RN88 assure aujourd'hui deux fonctions complémentaires :

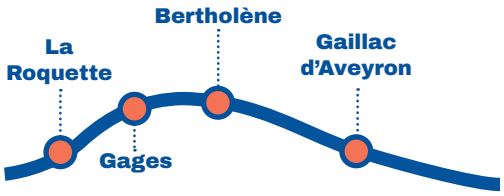
- une fonction d'itinéraire européen, national et interrégional reliant les principales agglomérations du sud du Massif central,
- une fonction de desserte quotidienne des territoires traversés.

Des enquêtes Origine–Destination (O/D) réalisées en 2017, au bord des routes auprès des véhicules légers et poids-lourds, ont été actualisées en 2026 dans un modèle de trafic interurbain, afin de tenir compte des évolutions démographiques et économiques. Ces enquêtes ont permis de cibler les flux des véhicules passant à un endroit précis afin d'identifier leurs origines et leurs destinations.

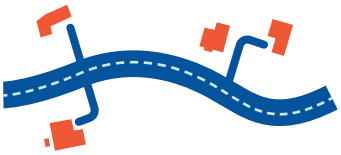
Pour les véhicules légers, les résultats montrent que la RN88 est principalement utilisée pour des déplacements de proximité, à hauteur de 80% : cela représente des flux de courte et moyenne distance (inférieurs à 100 km), liés en particulier aux déplacements domicile-travail et à la desserte des pôles urbains et des zones d'activités.

À l'inverse pour les poids-lourds, les flux de courte distance sont inférieurs à 50%. La RN88 joue un rôle de corridor national, voire européen, pour les trafics poids-lourds. Or ce trafic de transit représente un enjeu important, notamment du fait des nuisances que ce trafic génère lorsqu'il circule sur des routes inadaptées.

Or, sur le tronçon de 42,5 km entre Rodez et l'A75, cette fonction d'axe structurant se heurte à plusieurs caractéristiques problématiques :



Traversées d'agglomérations : Quatre agglomérations sont traversées (La Roquette - commune d'Onet-le-Château, Gages - commune de Montrozier, Bertholène, Gaillac-d'Aveyron), représentant un linéaire de 2,5 km auxquelles se rajoutent des traversées de hameaux. Les zones urbaines traversées se situent essentiellement sur la partie Ouest de l'itinéraire, entre Rodez et Laissac.



Multiples accès riverains : tout au long de son parcours, la route rencontre de multiples accès riverains et carrefours à niveau pour des voies adjacentes.



Franchissement de quatre passages à niveau ferroviaires (Gages, Bertholène, Lugans-Mézérac, Lapanouse), qui accroissent le risque d'accident par leur géométrie défavorable.



Hétérogénéité des sections : la route comporte peu de dénivelés, mais est en revanche sinueuse. L'offre de dépassement est limitée, et en grande partie composée de tronçons courts (de l'ordre de 400 m environ). Ceux-ci n'offrent pas de possibilités de dépassement sûres et suffisantes. Cela génère au quotidien des remontées de files derrière des poids-lourds, des véhicules lents, ou des engins agricoles. Outre l'insuffisance des possibilités de dépassement, avec une part de poids lourds importante, la sinuosité, l'étroitesse des accotements, et la mixité des trafics avec les engins agricoles nuisent grandement à la sécurité et au confort de la conduite.



Hétérogénéité des vitesses réglementaires et des temps de parcours : du fait des différentes typologies de routes rencontrées, la vitesse règlementaire sur ce tronçon peut être de 50, 70 ou 90 km/h. Les temps de parcours peuvent notablement varier, notamment aux heures de pointe et en été. En effet, les temps de parcours moyens sont compris entre 35 et 40 minutes entre Rodez et l'A75 (rond-point de Saint-Marc et l'A75). Ils peuvent atteindre +40 % à l'heure de pointe du soir entre Rodez et Laissac. Dans ce cas le trajet peu avoisiner les 50 min. La mise à 2x2 voies permettrait un gain de temps de parcours de près de 40%, soit un passage de 40 min à 25 min.

Au regard de ces constats, le Département estime que l'amélioration de la continuité fonctionnelle de l'itinéraire constitue l'un des principaux enjeux du projet. Cette analyse pourra être discutée au cours de la concertation.

3.4.2 Des trafics importants au regard de la typologie actuelle de la RN88

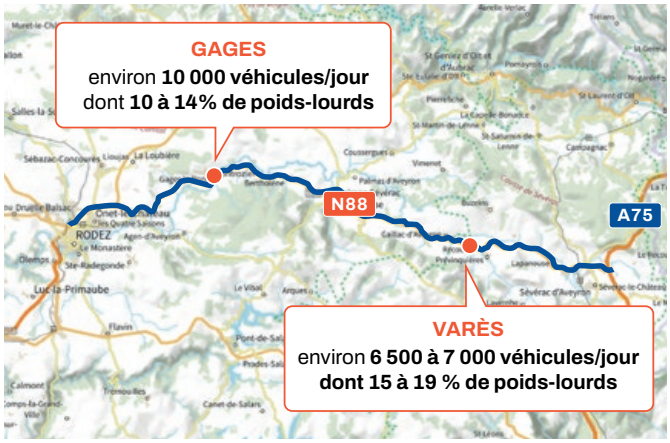
Les données issues des stations de comptage permanentes situées sur l'itinéraire, complétées par la campagne de comptages réalisée en janvier 2026 (source : avant-projet 2026), permettent de caractériser finement les trafics actuels, en mettant notamment en évidence des variations notables selon les secteurs. Les trafics moyens journaliers annuels observés sur la RN88 atteignent :

- **environ 10 000 véhicules/jour** à l'est immédiat de Rodez (secteur de Gages) dont 10 à 14% de poids-lourds,
- **environ 6 500 à 7 000 véhicules/jour** à Varès, dont 15 à 19 % de poids-lourds.

La RN88 en sortie de Rodez concentre les trafics les plus élevés, avec environ 13 000 véhicules/jour.

Ces volumes importants confirment le rôle de la RN88 dans le transit ainsi que dans la desserte économique et logistique du territoire. Mais pour les riverains et les usagers, ils se traduisent aussi par des répercussions concrètes en termes de pollutions, nuisances sonores et conditions de circulation.

Sur la période 2010-2019, les trafics automobiles sont à la hausse de + 7% sur la RN 88, entre Laissac et Sévérac et +6% entre Rodez et Laissac contre -6% sur le réseau routier national non concédé.



Des trafics pendulaires, avec une légère saisonnalité

Le fonctionnement horaire des trafics est caractérisé **par une forte pendularité, notamment** à l'ouest de Laissac :

- des **pointes marquées le matin (8h–9h)** et le soir (17h–18h), en semaine,
- une orientation des flux vers **Rodez le matin** et en sens inverse le soir, particulièrement nette sur la RN88 à la sortie de l'agglomération ruthénoise et au niveau de La Roquette.

À l'est de Laissac, la pendularité demeure présente mais est nettement moins marquée, traduisant un trafic davantage lié aux déplacements interurbains et de moyenne distance. Le trafic poids-lourds concerne quant à lui des distances plus longues.

Les données mensuelles montrent enfin une saisonnalité modérée : les trafics augmentent progressivement jusqu'à l'été, pour atteindre des pics en juillet-août. Sur certains secteurs, le trafic journalier estival peut ainsi être supérieur de 10 à 15 % au trafic moyen journalier annuel (TMJA).

Un axe très sensible aux perturbations

Les analyses montrent que les conditions d'écoulement du trafic sur la RN88 sont corrélées aux interruptions (véhicules lents, engins agricoles, événements divers).

Plusieurs secteurs apparaissent particulièrement sensibles aux phénomènes de congestion :

- la sortie est de Rodez, fortement marquée par les flux pendulaires,
- les traversées d'agglomération (La Roquette, Gages, Bertholène),
- les sections longues sans possibilité de dépassement entre Rodez et Laissac,
- certains carrefours et points singuliers (passages à niveau, giratoires).

Ces congestions sont généralement **temporaires**, mais se manifestent régulièrement :

- en heure de pointe du soir,
- lors des périodes estivales,
- en présence de trafic agricole ou poids-lourds.

S'agissant du trafic poids lourds, la RN88 présente une part de poids lourds comprise entre 10 % et 19 %, supérieure à la moyenne observée sur le réseau national (établie à 6 %). Combinée à des trafics élevés, à des possibilités de dépassement limitées, aux nombreux accès directs, aux traversées d'agglomération et à la circulation des engins agricoles, cette caractéristique contribue à dégrader fortement les conditions de circulation sur l'itinéraire.

PROJECTIONS DE TRAFIC À L'HORIZON 2030 ET 2050

Des projections ont été réalisées à l'horizon **2030** et **2050**, sur la base de modèles habituellement utilisés. Elles font apparaître :

- une croissance modérée à court et moyen terme ;
- une dynamique différenciée entre le trafic local (tendant à stagner voire à baisser à long terme) et le trafic longue distance (croissance positive).

Davantage qu'à un enjeu d'accroissement de capacité, le projet d'aménagement répond donc avant tout à des enjeux de sécurité routière, de qualité de service, de temps de parcours, de robustesse et de cohérence de l'itinéraire, ainsi que de hausse de qualité de vie pour les riverains. Des bénéfices sont aussi attendus en termes d'attractivité et de développement du territoire.

3.4.3 Une forte accidentologie, surtout entre Rodez et Laissac

Entre 2018 et 2024 (*2020 et 2021 n'ont pas été prises en compte dans les statistiques, du fait des particularités liées au Covid-19), 46 accidents se sont produits sur la RN88 entre Rodez et l'A75. Ils ont causé le décès de 15 personnes dans 13 accidents mortels. D'autres se sont encore produits depuis 2024.

Le taux d'accidents sur cette section de route s'établit à 6,2 accidents pour 100 millions de véhicules-kilomètres et le taux d'accidents graves (accidents mortels ou avec des blessés hospitalisés) à 4,5 accidents pour 100 millions de véhicules-kilomètres. Le pourcentage d'accidents mortels est de 28,3% et le pourcentage d'accidents graves est de 71,7%. La densité des accidents est de l'ordre d'un accident tous les 5 km chaque année.

Sur les routes nationales à 2 voies les taux moyens observés pour les années 2016-2018 (dernières valeurs publiées par le CEREMA) étaient respectivement de 3,5 (taux d'accidents), 2,7 (taux d'accidents graves), 18,5% (accidents mortels) et 77% (accidents graves), 0,11 (densité d'accidents, soit un accident tous les 11 km).

Il ressort de ces comparaisons que la RN88 entre Rodez et l'A75 est accidentogène : son taux d'accidents et la densité d'accidents sont très significativement supérieurs aux moyennes nationales.

Une section se distingue par une densité d'accidents particulièrement élevée, et est à ce titre qualifiée de Zone à accumulation d'accidents (ZAAc). Il s'agit d'une section à la sortie de la Roquette, longue de 1,3 km et sur laquelle 5 accidents se sont produits (dont 4 entre 2022 et 2024). Deux de ces accidents ont été mortels.

Année	Nombre d'accidents	Accidents mortels	% d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre d'accidents graves	% d'accidents graves	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés	Nombre indemnes
2018	10	3	30%	4	6	60%	10	9	5
2019	10	2	20%	2	6	60%	9	12	12
2022	6	2	33,3%	2	5	83,3%	3	7	6
2023	10	3	30%	4	9	90%	7	11	7
2024	10	3	30%	3	7	70%	6	10	6
Total	**46**	**13**	**28%**	**15**	**33**	**72%**	**35**	**49**	**36**

Egis - Avant-projet - Étude comparative des deux variantes, Avril 2026 - Département de l'Aveyron

L'OBTENTION DE DONNÉES SUPPLÉMENTAIRES SUR LE TRAFIC ACTUEL

Le présent dossier se base sur les données les plus récentes disponibles. Cependant, sur tous les aspects du projet, les études et travaux à venir continueront à inclure de la collecte de données, afin de se baser sur les éléments les plus précis et actualisés possible. C'est ainsi qu'une mise à jour de l'étude de trafic est prévue et sera disponible.

4. Les alternatives et caractéristiques techniques du projet

4.1. Les variantes étudiées au fil du temps

4.1.1 Plusieurs variantes envisagées depuis la naissance du projet

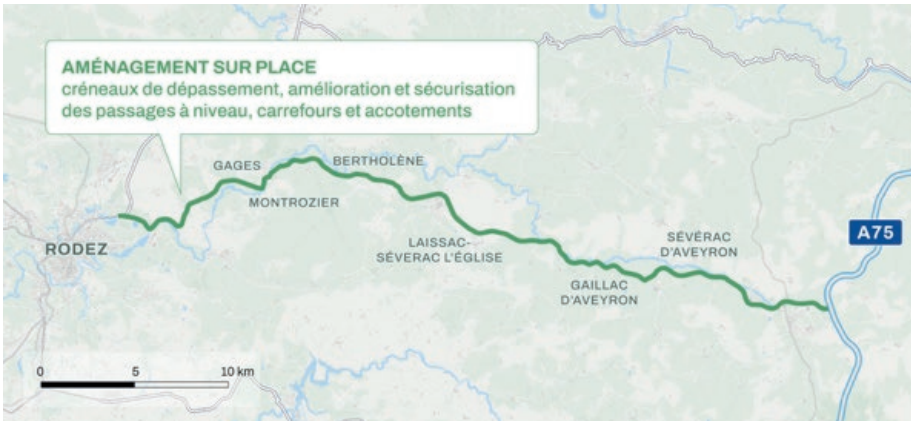
Plusieurs fuseaux ont été étudiés dans le cadre des études menant à la DUP de 1997 et repris, à ce stade, comme hypothèses de travail. Une analyse comparative a permis de retenir le fuseau préférentiel portant sur un aménagement en tracé neuf à 2x2 voies. Plusieurs autres variantes ont été étudiées depuis. Ces options sont ici rappelées afin de nourrir la concertation quant aux alternatives possibles au projet, à leurs critères de pertinence, et in fine quant à la solution qui paraît représenter le meilleur équilibre entre gains sociétaux et impacts environnementaux.

- Le **« scénario zéro »** correspond à l'absence de nouvel aménagement structurant de la RN88 ; il n'exclut pas les opérations courantes d'entretien et de maintenance ni les interventions ponctuelles de sécurisation.



Scénario zéro

- L'**aménagement sur place** consistant à créer des créneaux de dépassement, améliorer et sécuriser les passages à niveau, les carrefours et les accotements, dans une logique de traitement progressif de l'aménagement à 2x2 voies.



Aménagement sur place

- La **2x1 voie en tracé neuf,** consistant à réaliser une nouvelle infrastructure sur les emprises prévues pour le projet. Cette infrastructure bidirectionnelle (voies non séparées) incluant plusieurs créneaux de dépassement, à l'image du « barreau de Saint-Mayme » aménagé en 2022 était compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieurement.



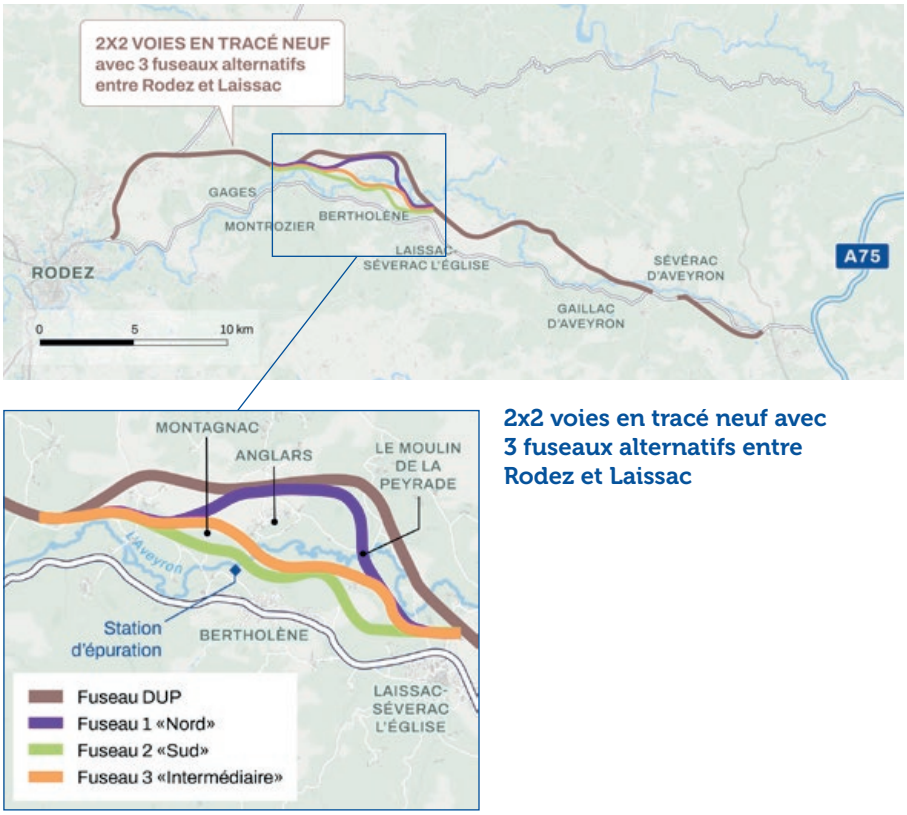
2x1 voie en tracé neuf

- **L'aménagement d'un premier tronçon Rodez-Laissac :** dans cette perspective, la première section en tracé neuf ne concernerait que le tronçon Rodez-Laissac. Celui-ci serait aménagé à 2x2 voies ou en 2x1 voie avec possibilité d'élargissement ultérieur.



Focus sur le tronçon Rodez-Laissac

- La comparaison de **plusieurs fuseaux de 2x2 voies entre Rodez et Laissac** autres que le tracé initialement prévu dans la bande DUP. **Ces hypothèses ont été étudiées dans le cadre de l'étude complémentaire de l'État en 2023 :**
  - **Fuseau alternatif 1 « Nord » : passe le long de la RD52 et contourne Les Anglars par le Nord, franchit l'Aveyron après le Moulin de la Peyrade**
  - **Fuseau alternatif 2 « Sud » : passe au sud de Montagnac en traversant l'Aveyron à hauteur de la station d'épuration, puis traverse le causse**
  - **Fuseau alternatif 3 « Intermédiaire » :** passe au nord de Montagnac en traversant l'Aveyron à hauteur de la station d'épuration, puis longe les coteaux est de l'Aveyron



2x2 voies en tracé neuf avec 3 fuseaux alternatifs entre Rodez et Laissac

UNE ÉTUDE INTERROMPUE MENÉE PAR L'ÉTAT EN 2023

En 2023, les services de l'État (DREAL Occitanie) ont conduit une étude de scénarios sur la section Rodez-Laissac, visant à étudier des alternatives de tracés y compris hors bande de DUP, afin de limiter les impacts, notamment environnementaux. Dans les premières conclusions de cette étude comparative multi-critères, la solution d'un tracé neuf dans la bande de DUP ressort comme la variante de moindre impact pour plusieurs critères : évitement des zones habitées, moindre impact agricole, moindre impact hydraulique. Si le fuseau alternatif 1 semble plus favorable sur le critère du milieu naturel, il se rapproche néanmoins des zones habitées de Zénières et de Montrozier, et implique un passage en zone inondable de l'Aveyron plus complexe.

Ces résultats ne constituent toutefois pas une conclusion définitive, l'étude ayant été interrompue lors du transfert de la maîtrise d'ouvrage RN88 au Département de l'Aveyron.

Qu'entend-on par **2x2 voies ?**

Dans ce dossier, la mention de 2x2 voies désigne une route dont les caractéristiques sont les suivantes :

- séparation des sens de circulation par un terre-plein central non franchissable ;
- absence de carrefours à niveau au profit de carrefours dénivelés (de type « échangeurs ») ;
- contournement des agglomérations ;
- vitesse maximale autorisée de 110 km/h (statut de « route express »)

4.1.2 Les deux alternatives approfondies par le Département

Devenu maître d'ouvrage du projet, le Département reprend les études préparatoires et non finalisées menées par l'État, et fournies dans le cadre du transfert, de manière à :

- disposer d'études et de données actualisées pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage et la concertation,
- permettre d'assurer un pilotage intégré de l'opération comprenant toutes les étapes et les productions d'étude à un même niveau,
- clarifier les différences d'approche entre les études préparatoires précédentes : les études de 2018 étaient centrées sur les alternatives à la mise à 2x2 voies, tandis que les premiers résultats de l'étude engagée en 2023 faisaient ressortir le tracé neuf dans la bande de la DUP comme la variante de moindre impact au regard des critères alors retenus,
- mettre à l'étude des scénarios objectivement comparables entre eux et poursuivant les mêmes enjeux de niveau de service sur tout le linéaire,
- disposer d'études sur l'ensemble de l'itinéraire Rodez-A75, afin de bénéficier d'une vision globale de l'ensemble de l'itinéraire et de déposer un seul dossier d'autorisation environnementale.

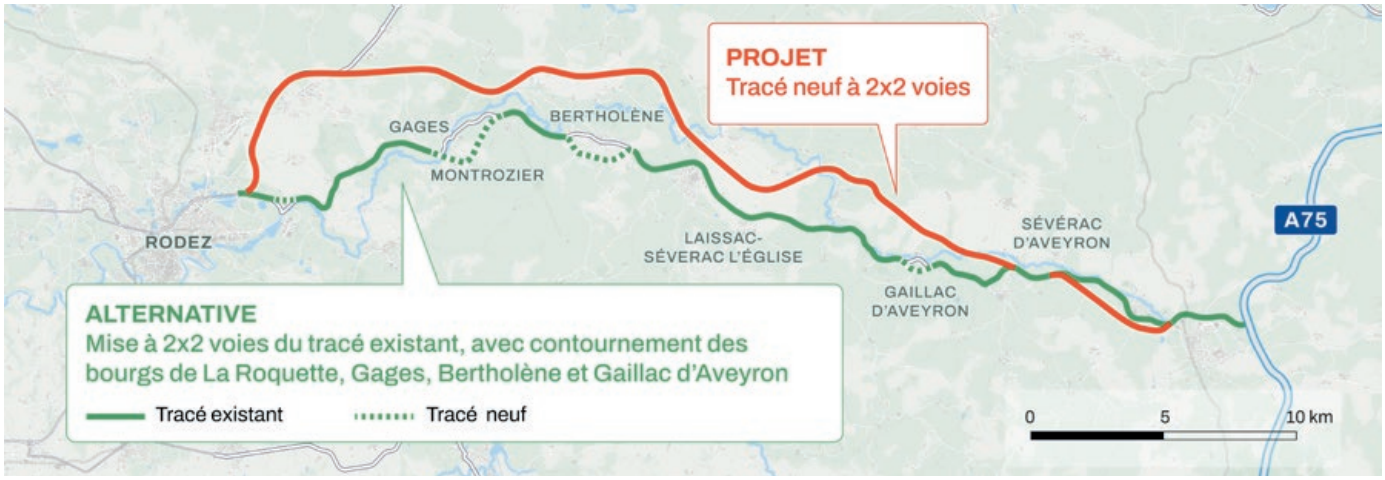
Le Département a fait le choix, à ce stade des études préparatoires, d'approfondir la comparaison entre deux scénarios à 2x2 voies offrant un niveau de service comparable : l'un en aménagement sur place de la RN88, l'autre en tracé neuf. Cette approche vise à disposer de données, de projections et d'analyses d'incidences établies sur des bases comparables.

- Renforcer la sécurité de l'infrastructure en :
  - › séparant les sens de circulation par la création d'un terre-plein central,
  - › supprimant les principaux points de conflit (traversées de bourgs, carrefours, passages à niveau).
- Améliorer la cohabitation des usages en :
  - › créant une voie de droite destinée à accueillir majoritairement le trafic de poids lourds, particulièrement important sur cet axe,
  - › créant des voies et des rétablissements agricoles afin de limiter l'utilisation de la RN88 par les engins agricoles.
- Fiabiliser les conditions d'exploitation de l'infrastructure en :
  - › facilitant son entretien, sa viabilité hivernale et sa gestion quotidienne,
  - › renforçant la résilience de l'itinéraire face aux incidents, aux travaux et aux aléas climatiques.
- Assurer la cohérence d'un itinéraire d'intérêt national, déjà largement aménagé en 2 × 2 voies selon les mêmes standards, en :
  - › prolongeant la continuité de l'aménagement existant entre Albi et Rodez afin d'offrir un itinéraire homogène,
  - › achevant le maillage structurant du réseau routier du nord de l'Occitanie.

Cet aménagement doit permettre de :

- sécuriser les déplacements de l'ensemble des usagers,
- apaiser les traversées de bourgs en réduisant le trafic,
- améliorer et fiabiliser les temps de parcours pour l'ensemble des usagers,
- renforcer l'accessibilité du territoire, y compris des secteurs aujourd'hui les plus éloignés des grands axes,
- soutenir le développement économique et résidentiel en favorisant l'implantation d'entreprises, l'accueil de nouveaux habitants et l'attractivité des territoires desservis.

L'approfondissement d'un aménagement neuf à 2x1 voies en site propre n'a pas été retenu sur l'ensemble de l'itinéraire Rodez-Sévérac, car cette variante entraînerait des impacts proches de ceux d'une mise à 2×2 voies, tout en offrant des bénéfices plus limités en matière de circulation, de sécurité et de temps de parcours. Par ailleurs, cette solution n'aurait pas permis de comparer deux scénarios reposant sur un même objectif d'aménagement, à savoir la réalisation d'une route à 2×2 voies.



Les alternatives étudiées

4.2. L'alternative « aucun aménagement »

L'option zéro correspond à l'absence de nouvel aménagement structurant de la RN88 entre Rodez et l'A75. Dans cette hypothèse, l'axe actuel continuerait d'assurer simultanément plusieurs fonctions : déplacements du quotidien, desserte locale, circulation agricole, trafic poids lourds, accès aux bourgs et flux de transit. Les caractéristiques actuelles de l'infrastructure seraient maintenues, avec des traversées d'agglomérations, des carrefours à niveau, des accès riverains, des passages à niveau, des sections sinueuses et une offre de dépassement limitée.

Cette option présenterait l'avantage de ne pas créer de nouvelle infrastructure et donc d'éviter les impacts directs associés à un tracé neuf : consommation foncière supplémentaire, artificialisation de milieux naturels ou agricoles, effets de coupure, impacts paysagers et besoins de compensation environnementale. Elle limiterait également les coûts d'investissement à court terme, en dehors des opérations d'entretien, de sécurisation ou d'aménagement ponctuel qui pourraient rester nécessaires sur l'axe existant.

En revanche, l'absence d'aménagement ne permettrait pas de répondre aux principales difficultés identifiées sur la RN88 actuelle. Les conditions de circulation resteraient marquées par l'hétérogénéité de l'itinéraire, la cohabitation entre trafics locaux et de transit, les contraintes liées aux véhicules lents et aux engins agricoles, ainsi que par des temps de parcours variables, notamment aux heures de pointe ou lors des périodes de forte circulation. Les enjeux de sécurité routière, particulièrement sensibles sur certaines sections entre Rodez et Laissac, ne seraient pas traités de manière structurelle.

L'option zéro ne permettrait pas non plus d'améliorer significativement le cadre de vie des bourgs aujourd'hui traversés par la RN88. Les nuisances liées au bruit, à la qualité de l'air, au trafic poids lourds et à l'insécurité ressentie par les riverains se maintiendraient. Les possibilités de requalification de l'axe actuel, de développement des cheminements piétons ou cyclables et d'apaisement des traversées urbaines resteraient limitées par le niveau de trafic.

Enfin, cette option ne répondrait pas à l'objectif de continuité fonctionnelle de l'itinéraire entre Rodez et l'A75, ni à l'enjeu de désenclavement et d'accessibilité porté par le Département. Elle constituerait donc un scénario de référence utile pour comparer les effets du projet et de ses alternatives, mais elle est considérée par le Département comme insuffisante au regard des objectifs poursuivis en matière de sécurité, de cadre de vie, de fiabilité des déplacements et de cohérence de l'axe RN88.

4.3. L'alternative « aménagement sur place »

4.3.1 Caractéristiques générales

L'« aménagement sur place » correspond à la réalisation, sur le tracé de la RN88 actuelle, d'une 2x2 voies avec vitesse maximale limitée à 110 km/h.

Selon les référentiels techniques en vigueur applicables aux routes express à 2x2 voies, ce type d'aménagement nécessite :

- Des rayons plus larges et des raccordements plus longs.
- Des carrefours dénivelés de type « échangeurs »
  - en Amont de Gages (autour du PR 36+000),
  - au niveau de Laissac (PR24+400, reprise de l'existant),
  - au niveau de Gaillac-d'Aveyron (autour du PR 14+000),
  - en aval de Lapanouse (autour du PR 3+500).
- Le rétablissement des voies transversales.
- La suppression des passages à niveau
  - à la sortie de Gages PR 33 +950
  - à la sortie de Bertholène : PR 27+100
  - en amont de Mézérac : PR 18+100
  - en amont de Lapanouse : PR 7 +750.
- Un itinéraire de substitution sur l'ensemble du trajet, assurant la desserte locale et le transit des véhicules interdits sur les voies express.

À noter qu'en plusieurs endroits, la RN88 franchit actuellement la voie ferrée selon un angle obtus (« en biais »). La suppression des passages à niveau exige que le franchissement se fasse par de nouveaux ouvrages, intersectant la voie à angle droit. Cela nécessiterait des modifications du tracé actuel à l'approche de ces franchissements.



Passage à niveau après Gages



Passage à niveau après Bertholène

4.3.2 Contournements des bourgs

La mise à 2x2 voies selon les caractéristiques d'une route express nécessiterait également de contourner les bourgs actuellement traversés par la RN88 : La Roquette, Gages, Bertholène et Gaillac-d'Aveyron.

À la Roquette, la RN88 est bordée au sud par l'Aveyron. La présence de l'Aveyron au sud du bourg imposerait des contraintes techniques particulièrement importantes. Au regard des premières analyses, un contournement par le nord est privilégié. Outre un rétablissement routier (chemin de Peyre Levade), ce tracé nécessiterait un déblai de grande hauteur (40 mètres), et impacterait des terres agricoles.

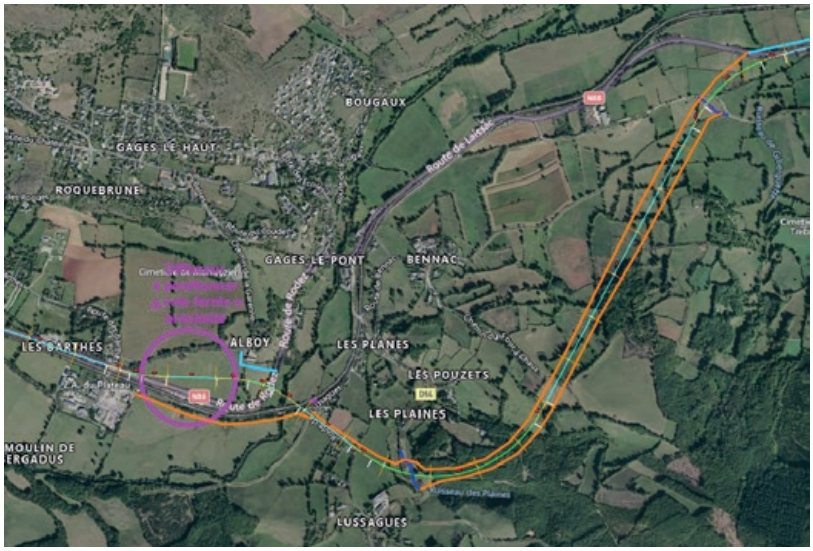


La Roquette - Vue en plan du contournement proposé

À Gages, la proximité de l'Aveyron conduit à privilégier un contournement par le sud du village. Ce tracé nécessiterait :

- 3 rétablissements routiers,
- un ouvrage non courant pour le franchissement de la voie ferrée et de l'Aveyron,
- Un ouvrage pour le franchissement du ruisseau des Plaines.

Ici encore, le contournement nécessiterait un déblai de grande hauteur (40 mètres). Il impacterait des terres agricoles, le paysage ainsi que des espaces naturels.



Gages - Vue en plan du contournement proposé

À Bertholène, le nord de la RN88 est contraint à la fois par la présence du ruisseau de Lugagnac et par la zone naturelle de l'agrosystème de Bertholène. Au regard de ces contraintes, les premières analyses conduisent à privilégier un contournement par le sud, en recherchant l'évitement des habitations situées à proximité de la RN88 actuelle.

Ce tracé nécessiterait :

- 3 rétablissements routiers.
- Un ouvrage non courant pour le franchissement du ruisseau des Balaures.
- Un ouvrage pour le franchissement du ruisseau du Riou del Mas.

Ce contournement présenterait des impacts de même nature que les deux précédents, notamment des déblais importants et des effets sur les espaces naturels et agricoles. S'y ajouterait le rescindement des ruisseaux des Balaures et du Riou del Mas.



Bertholène - Vue en plan du contournement proposé



Gaillac d'Aveyron - Vue en plan du contournement proposé

À Gaillac enfin, la RN88 longe l'Aveyron au sud de la rivière. Le village étant situé au nord de l'Aveyron, les premières analyses conduisent à privilégier un contournement par le sud.

Ce tracé nécessiterait :

- Un rétablissement routier.
- Un ouvrage pour le franchissement du ruisseau de la Garrigue au sud.

Il serait également contraint par la présence du dolmen de Lespinasse, dont la zone de protection englobe entièrement le périmètre d'études.

4.4. Caractéristiques du projet de 2x2 voies en tracé neuf tel qu'envisagé à ce stade

4.4.1 Généralités

Le projet privilégié par le Département et présenté à la concertation consiste à aménager une liaison à 2x2 voies reposant principalement sur un tracé neuf, tout en intégrant des sections existantes déjà aménagées ou susceptibles d'être adaptées. Cette route aurait le statut de route express, avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. Elle serait pourvue de quatre échangeurs dénivelés et d'un giratoire de raccordement :

- Giratoire Saint-Mayme (tronçon 1)
- Échangeur Causse-Comtal (tronçon 2)
- Échangeur de Laissac (tronçon 3)
- Échangeur de Recoules (tronçon 4)
- Échangeur de Lapanouse (tronçon 6).

Les caractéristiques présentées ci-après correspondent à l'hypothèse actuellement approfondie par le Département. Elles pourront évoluer au regard des études en cours et de la concertation.

Le tracé historique issu de la DUP de 1997, repris comme hypothèse de travail, se détacherait de la rocade au niveau de Saint-Mayme, (après le pont de Saint-Mayme), pour rejoindre directement le Causse-Comtal en direction du nord en passant entre Sébazac et Lioujas et retrouver la RD988. Un échangeur est prévu entre l'aménagement et la RD988.

Le tracé continuerait sur le Causse en direction de l'est, passe entre les villages de Grioudas et de Montrozier, contournerait les villages d'Anglars et de Puecy des Vignobres par le nord avant de s'orienter vers le sud-est pour rejoindre la RD28 au nord de Laissac (un échangeur est prévu avec la RD28).

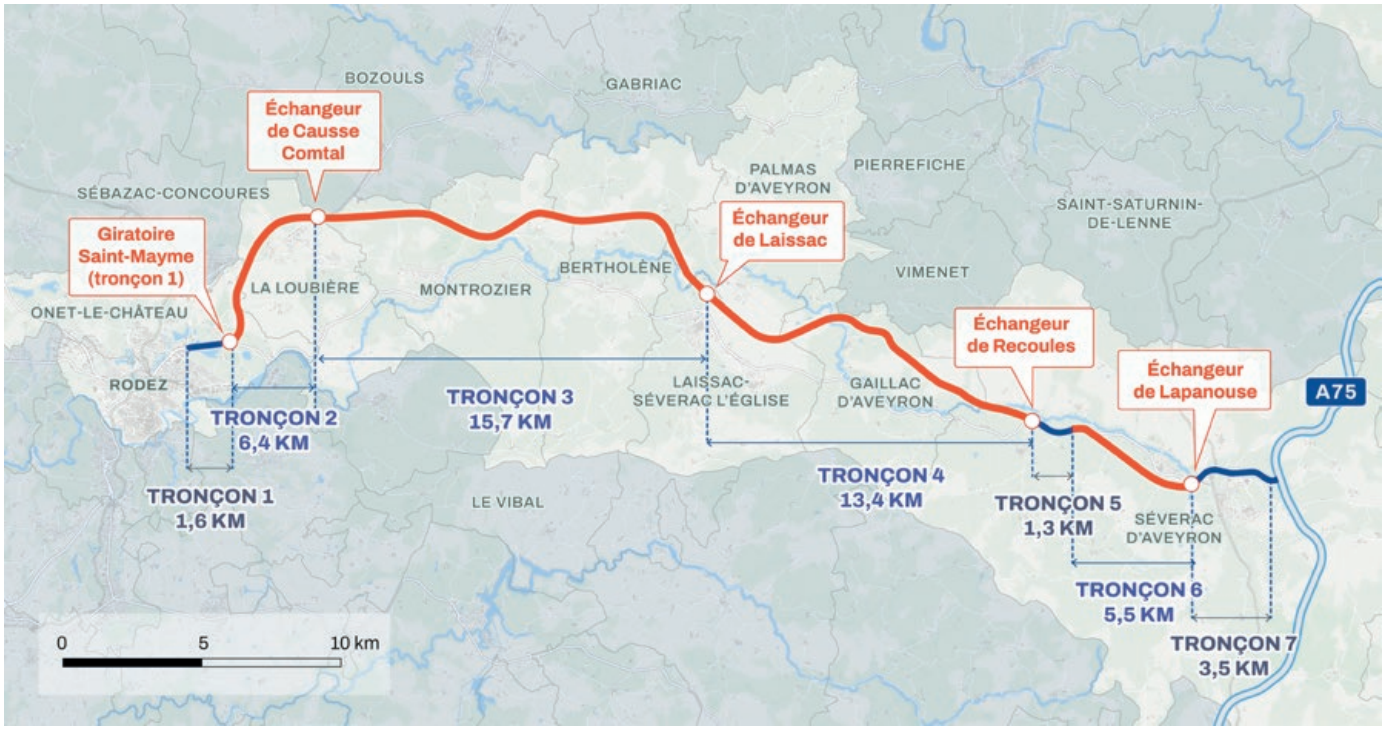
Les 8 premiers kilomètres correspondent au barreau de Saint-Mayme (incluant les tronçons 1 et 2), qui est réalisé par le Département de l'Aveyron par délégation de maîtrise d'ouvrage de l'État, à 2x1 voie aménageable.

Après Laissac, le tracé ayant fait l'objet de la déclaration d'utilité publique resterait sur le Causse tandis que la RN88 actuelle redescend dans la vallée de l'Aveyron. Le tracé à 2x2 voies contourne par le nord les principaux villages (Gagnac, Gaillac-d'Aveyron) avant de rejoindre la RN88 actuelle au niveau de la déviation de Recoules.

Après la déviation, contrairement à la route actuelle, le tracé à 2x2 voies ne franchirait pas la voie ferrée mais la longerait jusqu'à Lapanouse, bien que la DUP prévoie son dévoiement.

Au niveau de cette agglomération, le tracé s'écarterait de la voie ferrée pour pouvoir ensuite la franchir avec un biais limité. Il se raccorderait enfin sur la déviation de Sévérac-d'Aveyron jusqu'à l'A75.

Le linéaire total restant à aménager (hors tronçon 1, tronçon 5 et tronçon 7) est de 42,5 km.



4.4.2 Tronçon 1 : du giratoire de Saint-Marc au giratoire de Saint-Mayme

Cette section de 1,6 km, située dans la plaine, assurerait la liaison entre la rocade et le giratoire de Saint-Mayme. Le projet consisterait à adapter la section actuelle pour la porter à 2x2 voies.

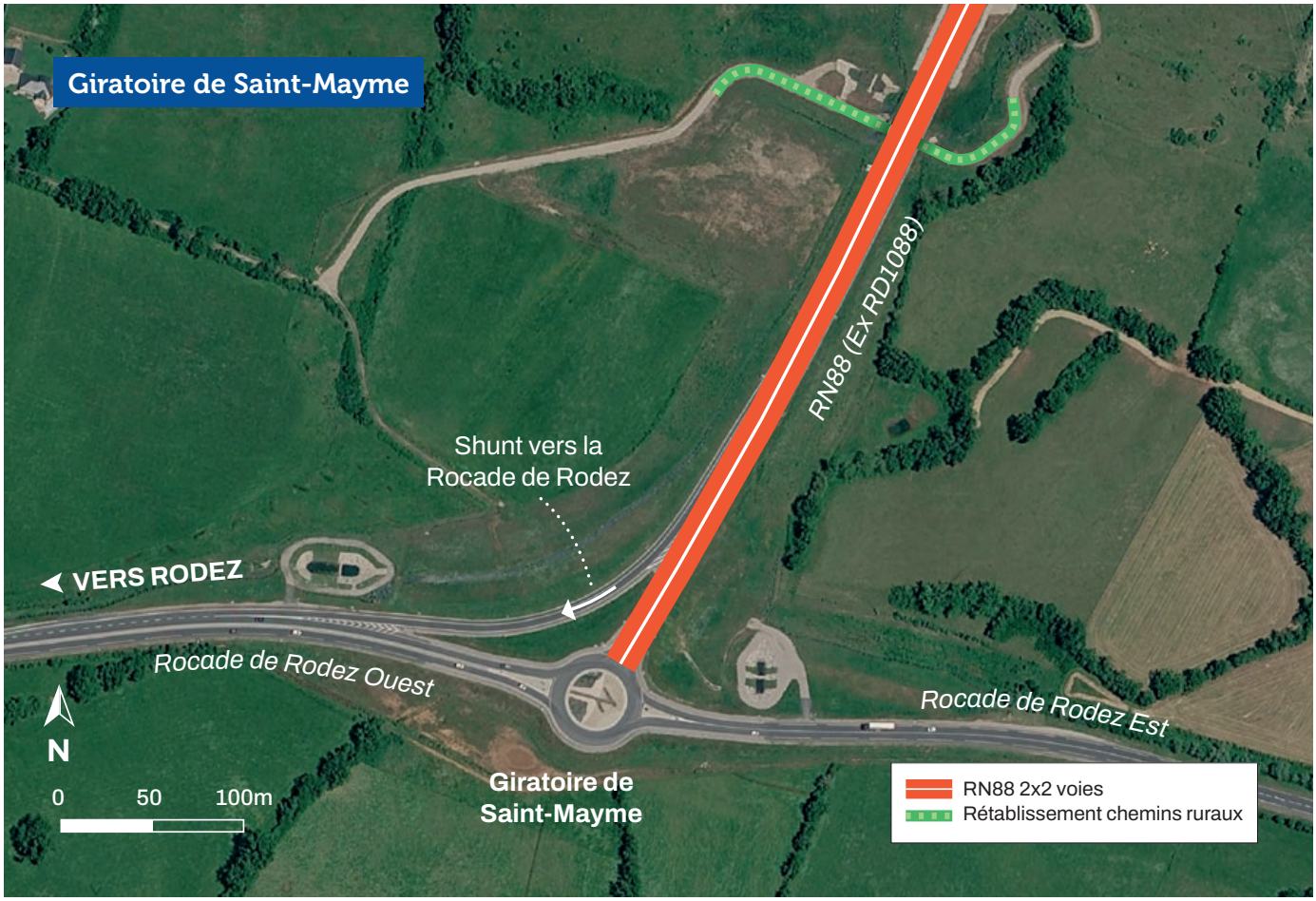
Le raccordement du Tronçon 2 à la voirie locale se fait par le carrefour giratoire existant de Saint-Mayme. Celui-ci assure la desserte des zones d'activités de ce secteur (Z.I. d'Arsac) et la liaison avec la route départementale 29 depuis la Rocade de Rodez.

Ce giratoire comporte 3 branches :

- Section courante du tronçon 2 (ex RD1088),
- Rocade de Rodez ouest,
- Rocade de Rodez est.

Il comporte également un shunt dans le sens ex RD1088 vers la Rocade de Rodez.

L'aménagement du giratoire serait à réaliser pour prendre en compte l'élargissement de l'actuelle RD1088 à 2x2 voies (futur tronçon 2), sans en modifier le fonctionnement général.

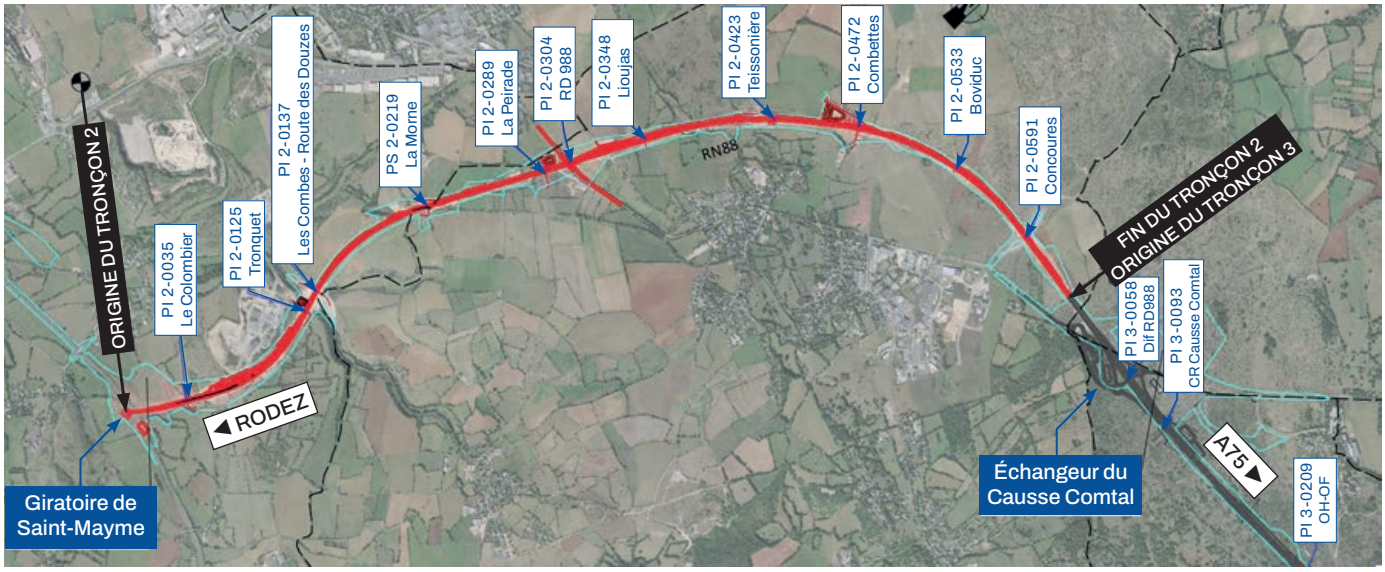


4.4.3 Tronçon 2 : du giratoire de Saint-Mayme à l'échangeur du Causse Comtal

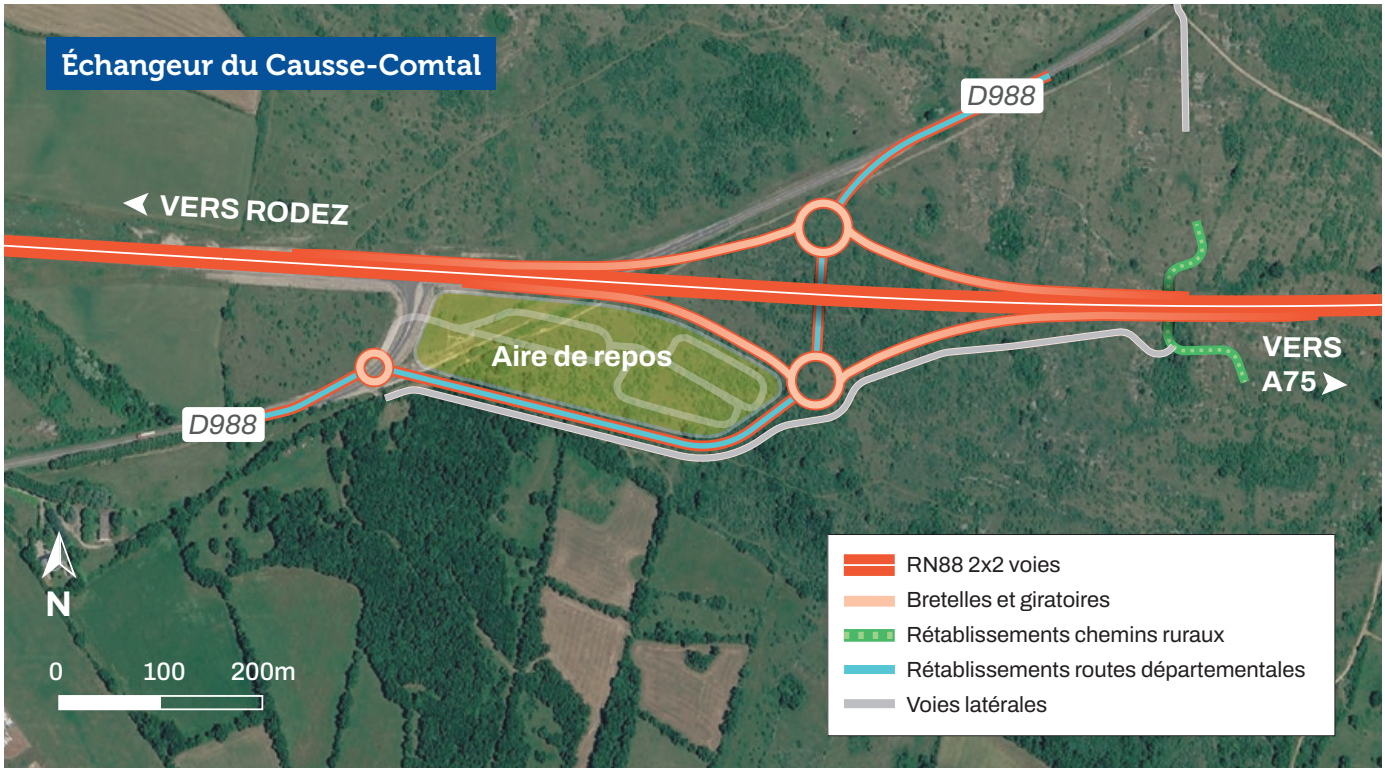
Ce tronçon de 6 400 m constitue le « barreau de Saint-Mayme », aménagé en 2022 par le Département de l'Aveyron. Cette section est actuellement une route à 2x1 voie comportant des créneaux de dépassement et déjà compatible avec la mise à 2x2 voies dans le cadre du projet.



État actuel du barreau de Saint-Mayme



L'échangeur du Causse Comtal serait de type « losange ». Il permettrait les échanges de la RN88 avec la RD1088 et la RD988. Trois giratoires seraient réalisés : l'un au nord, le second au sud, et le troisième comme accès à l'aire de repos. Cet échangeur a été optimisé pour limiter ses impacts fonciers et environnementaux.



4.4.4 Tronçon 3 : de l'échangeur du Causse Comtal à l'échangeur de Laissac (RD28)

Ce tronçon consiste en un tracé neuf à 2x2 voies, d'une longueur de 15,7 km. Il franchit 5 cours d'eau :

- le ruisseau des Bourines
- le ruisseau de Fontaine de Luc
- la rivière Aveyron, au niveau de Laissac
- le Grioudas
- le Mayroux

Le dossier historique de la DUP de 1997 prévoyait une aire de repos au niveau de l'échangeur du Causse-Comtal. Cet équipement est repris dans l'hypothèse présentée à ce stade.

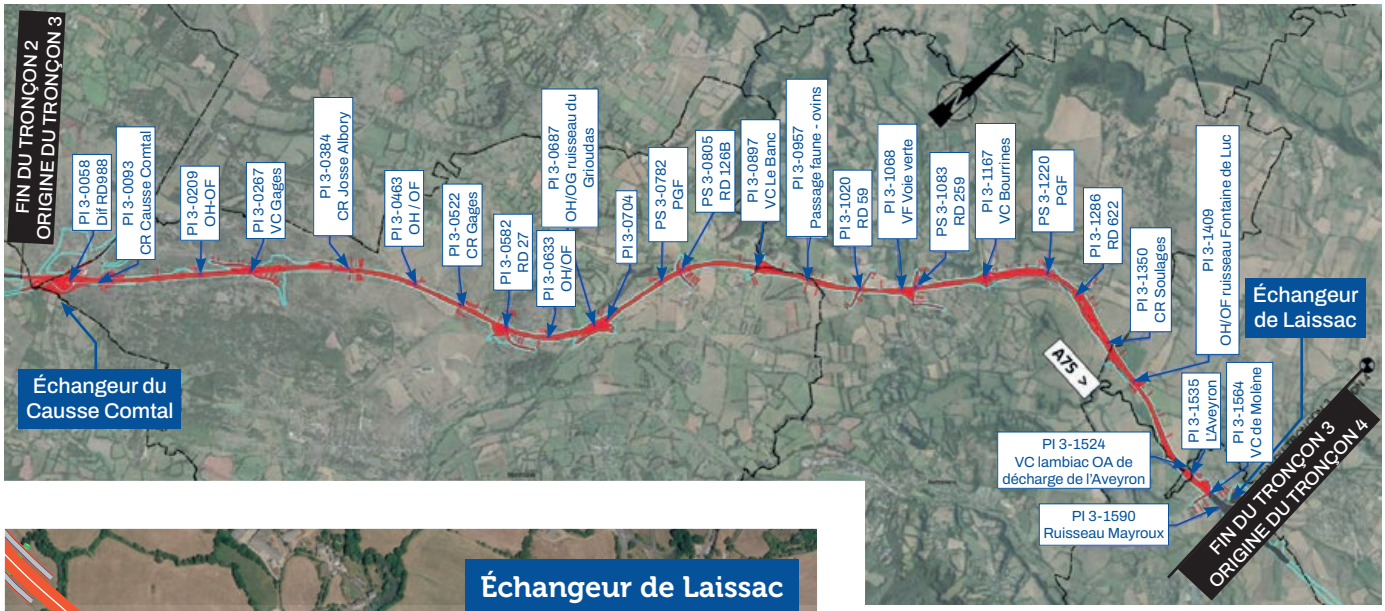
OUVRAGES ENVISAGÉS POUR LE FRANCHISSEMENT DES COURS D'EAU

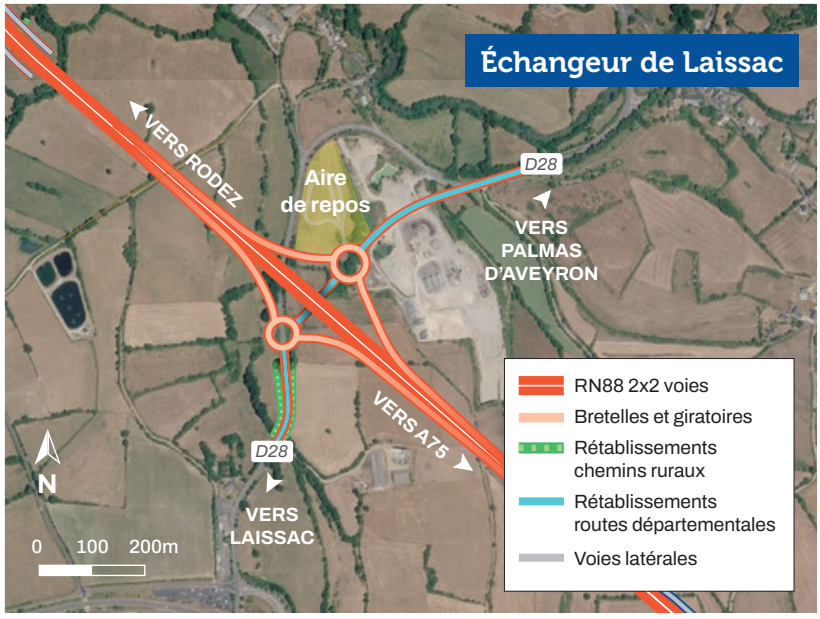
Différents types d'ouvrages sont étudiés pour permettre le franchissement des cours d'eau concernés par le projet, à savoir :

- La construction d'un conduit rigide permettant le passage de l'eau, appelé buse, sous le remblai de la RN 88. Les buses sont dimensionnées pour accueillir le débit de pointe centennal propre à chaque ruisseau. En complément, un fossé à ciel ouvert permet de guider les eaux. Cet ouvrage est notamment prévu pour le franchissement du Grioudas et à l'étude pour le Malrieu.
- La construction d'un viaduc permettant d'enjamber les cours d'eau. Cet ouvrage est notamment prévu pour le franchissement de la rivière de l'Aveyron au niveau de Gagnac et à l'étude pour le Malrieu.



Vue de viaduc à piles hautes



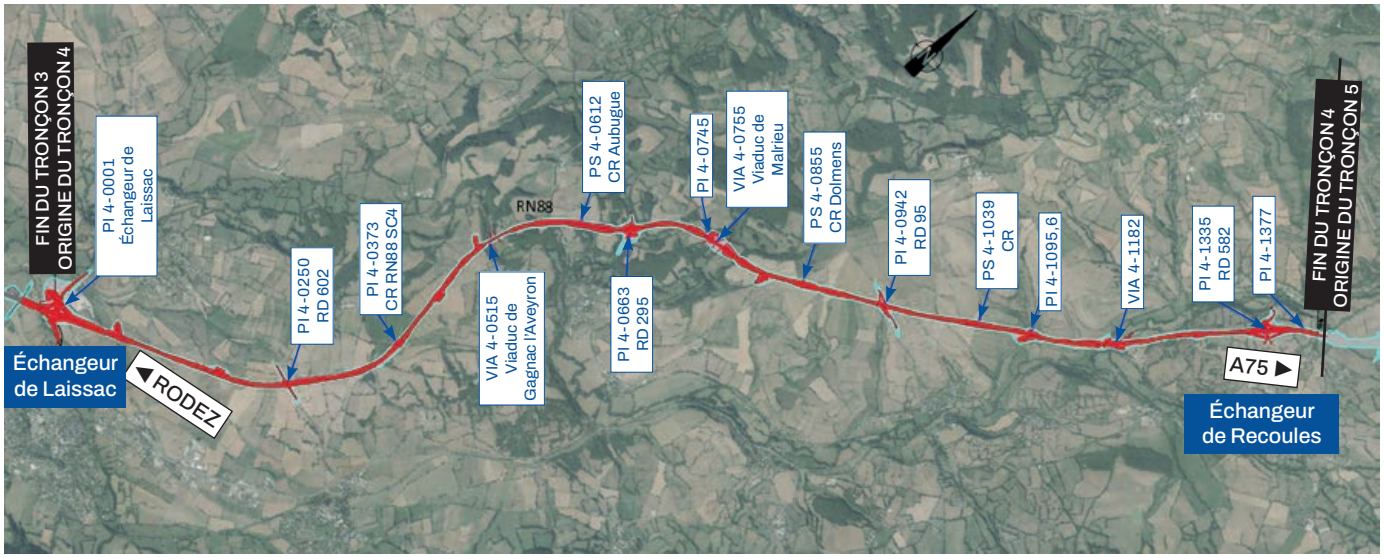


De type « losange », l'échangeur de Laissac assurerait la desserte du village, par une connexion avec la RD28. Un giratoire serait réalisé au sud et un second au nord, qui donnerait également accès à une aire de repos.

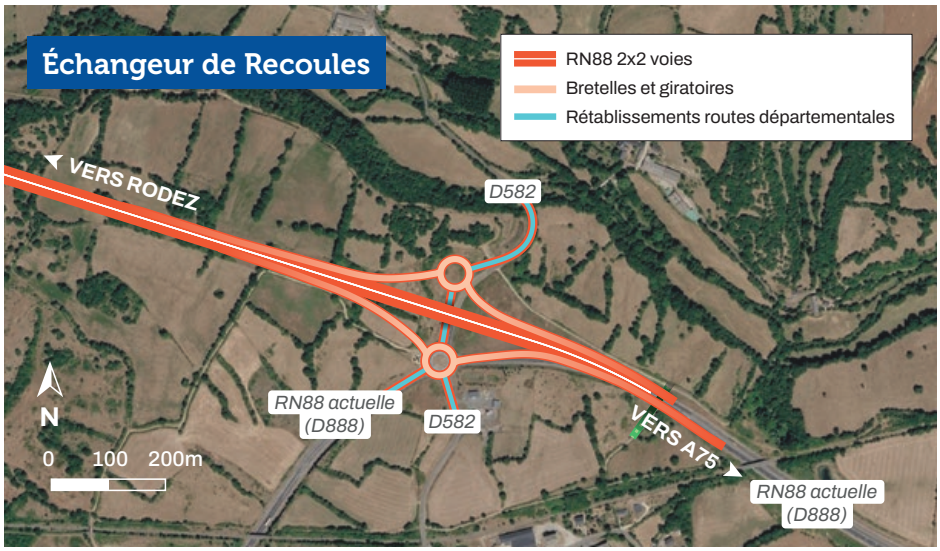
4.4.5 Tronçon 4 : de l'échangeur de Laissac à l'échangeur de Recoules (RD582)

Ce tronçon consiste en un tracé neuf à 2x2 voies, d'une longueur de 13,4 km. Il franchit 2 cours d'eau :

- la rivière de l'Aveyron au niveau de Gagnac
- le Malrieu



L'échangeur de Recoules serait également de type « losange », encadré par un giratoire au nord et un (déjà existant) au sud. Il desservirait la commune et serait connecté avec la RD582.



4.4.6 Tronçon 5 : déviation de Recoules

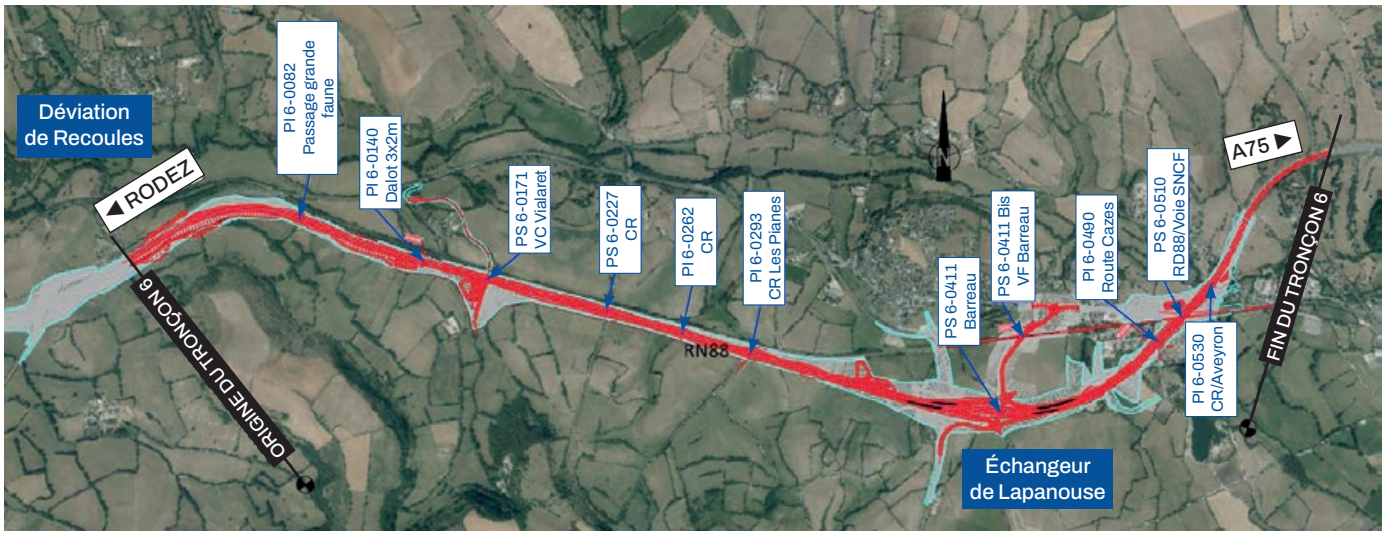
Ce tronçon de 1 300 mètres correspond à la déviation de Recoules, mise en service par l'État en 2007. Cette section est déjà aménagée à 2x2 voies : dans le présent projet, seuls les raccordements aux tronçons 4 et 6 sont intégrés.

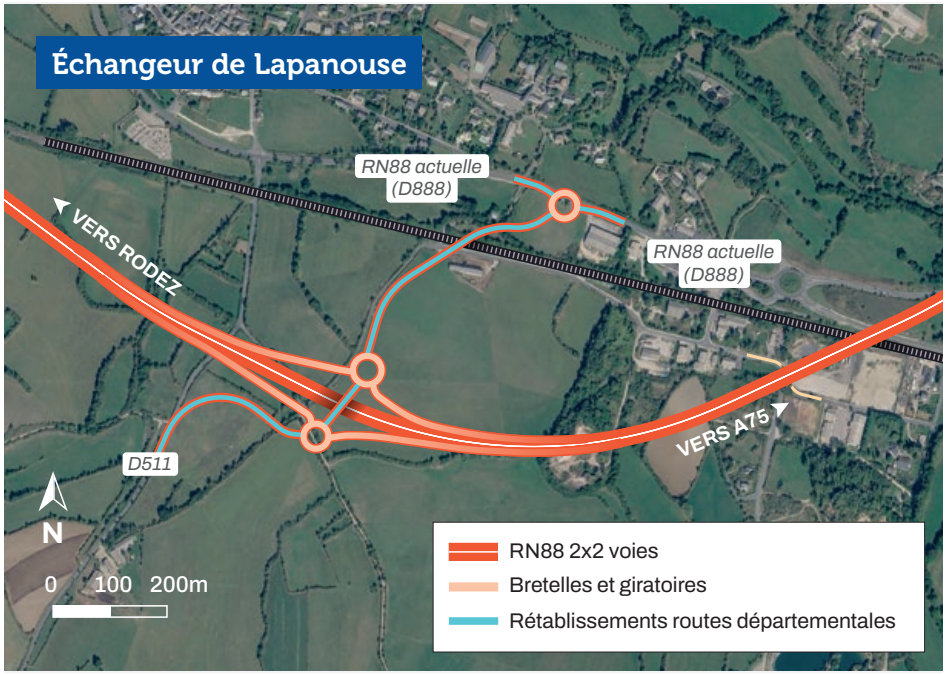


État actuel de la déviation de Recoules

4.4.7 Tronçon 6 : de la déviation de Recoules à Lapanouse

Ce tronçon consiste en un tracé neuf à 2x2 voies, d'une longueur de 5,5 km. Il comporte l'échangeur de Lapanouse.





L'échangeur de Lapanouse, de type « losange », permettrait de desservir Lapanouse et le secteur ouest de Sévérac-le-Château et améliorerait la desserte de Lavernhe-de-Sévérac.

Un giratoire serait créé au nord et un au sud, pour assurer la connexion avec la RD511-1. Plus au nord, un autre giratoire connecterait la RD511-1 à la RN88 actuelle. Cette solution intégrant des ajustements au niveau des rétablissements permet de s'affranchir de la réalisation d'un dévoiement en site propre de la voie ferrée.

4.4.8 Tronçon 7 : de Lapanouse à l'A75



État actuel de la 2x2 voies entre Sévérac d'Aveyron et l'A75

Ce tronçon de 3 500 mètres correspond au contournement de Sévérac-d'Aveyron, aménagé en 2x2 voies depuis 1997. Dans le cadre du présent projet, seul le raccordement au tronçon précédent est donc intégré.

4.5. Des critères multiples pour comparer les options

La démarche retenue pour les études vise en premier lieu à répondre à une question centrale, qui pourra également être débattue au cours de la concertation : **quelle solution permet de trouver le meilleur équilibre entre coût, impact environnemental et gain pour la société, par rapport à la situation actuelle ?** Il s'agit ainsi d'apprécier si les options d'aménagement envisagées permettent d'apporter une amélioration significative et durable, tant pour les usagers que pour les territoires traversés, au regard des enjeux identifiés.

Pour comparer les différentes options, le Département retient les critères suivants :



Tracé et sécurité
Niveau de service, sécurité et confort de l'usager, vitesse moyenne et temps de parcours, cohabitation des différents trafics (desserte locale, trafic poids lourds, véhicules lents, agricoles...)



Critères de conception
Critères géotechniques, terrassements nécessaires, nombre d'ouvrages d'art nécessaires



Procédures administratives
Poids des procédures administratives et foncières



Impact sur la ressource en eau
Eaux souterraines, eaux superficielles (quantité et qualité), ainsi que l'exposition au risque inondation



Impact sur le milieu naturel
Habitats remarquables et/ou protégés, flore et faune, zones humides



Impact sur le milieu humain
Agriculture, cadre de vie des populations, bruit, qualité de l'air, santé



Impact sur le paysage et le patrimoine
Insertion paysagère



Coût financier

Comme dans toute analyse multicritères, la manière dont les différents critères sont pris en compte et mis en regard conditionne l'appréciation des différentes options. Les éléments d'analyse présentés ci-après ne servent pas à clore la discussion, mais au contraire à la nourrir. Ils explicitent le cheminement qui conduit le Département, à ce stade, à privilégier l'approfondissement du tracé neuf. La concertation permettra de présenter plus en détail cette réflexion, de la confronter à des points de vue divers et de débattre des critères retenus, de leur importance respective ainsi que des avantages et des inconvénients de chaque option étudiée.

Dans l'approche retenue par le Département, ces critères ont tout d'abord été utilisés pour départager « l'option zéro » (laisser la situation en l'état) et le principe d'un aménagement.

Sur le plan des critères environnementaux, le « scénario zéro », correspondant à l'absence d'aménagement, présente globalement un impact moindre que les autres options. Il ne permettrait toutefois pas d'améliorer deux critères que le Département considère comme fondamentaux : la sécurité routière et le cadre de vie des populations riveraines. Sur ces critères, l'aménagement sur place à 2x2 voies comme le tracé neuf apporteraient des gains significatifs, notamment grâce à la séparation des sens de circulation, à la suppression des carrefours à niveau et au contournement des bourgs.

Le tracé neuf permettrait en outre de mieux distinguer les fonctions de transit et de liaison interurbaine de celles de desserte locale assurées par la RN88 actuelle. Pour ces raisons, le Département n'a pas retenu le scénario zéro pour la suite de l'analyse comparative. Cette option demeure néanmoins ouverte au débat dans le cadre de la concertation.

De même, le critère déterminant de la sécurité a conduit à ne pas étudier plus avant le principe d'un tracé neuf à 2x1 voie : celui-ci présenterait des impacts proches de ceux du tracé neuf à 2x2 voies, mais sans en permettre les mêmes gains en termes de sécurité et de fiabilité.

La suite de l'analyse a par conséquent porté sur les deux scénarios retenus : l'aménagement de la RN88 en 2x2 voies sur son tracé existant d'une part, la réalisation d'un tracé neuf à 2x2 voies d'autre part.

Le tracé neuf présente une particularité héritée de l'histoire du projet : il s'inscrit dans le fuseau issu de la DUP de 1997, dont la quasi-totalité des emprises foncières a déjà été acquise. Cette maîtrise foncière largement constituée facilite la poursuite du projet et représente, sur ce point, un avantage par rapport à un tracé neuf situé hors de ces emprises, qui supposerait de nouvelles acquisitions et serait plus complexe à mettre en œuvre.

Au regard des critères retenus par le Département et des études disponibles à ce stade, le tracé neuf apparaît comme l'option la plus favorable en matière de sécurité routière et de fiabilité des temps de parcours, ainsi que la plus cohérente sur le plan fonctionnel, en permettant de mieux répartir les usages entre les deux itinéraires : le nouvel axe assurerait principalement les fonctions de transit et de liaison interurbaine, tandis que la RN88 actuelle retrouverait un rôle de desserte locale, plus adapté aux déplacements du quotidien, aux engins agricoles et aux modes actifs. Cette appréciation doit toutefois être mise en regard des impacts environnementaux, agricoles, paysagers et financiers du tracé neuf et pourra être discutée au cours de la concertation. Le nouvel axe aurait une fonction assumée de transit et de liaison interurbaine : cela permettrait à la RN88 actuelle de retrouver un rôle de desserte locale, accueillant de manière plus harmonieuse les convois agricoles et les mobilités douces. Il permet aussi de mieux articuler le réseau national avec les projets portés par les collectivités (rocade, aménagement de l'agglomération ruthénoise, liaisons départementales structurantes).

Le tracé neuf présente par ailleurs des effets positifs sur le cadre de vie des communes traversées par l'itinéraire actuel, notamment avec un gain sur la sécurité des riverains et des modes de déplacements doux. Comme l'aménagement sur place, il permettrait de détourner le trafic des bourgs aujourd'hui traversés. Sa spécificité réside dans la création d'un axe distinct, principalement dédié au transit et aux liaisons interurbaines, qui permettrait à la RN88 actuelle de retrouver un rôle de desserte locale. Le report d'une part importante du trafic réduirait les nuisances sonores, les émissions polluantes et les situations d'insécurité dans les traversées de bourgs telles que La Roquette, Gages ou Bertholène. Des nuisances résiduelles persisteraient en traversée de lieux dits et de zones bâties isolées situées à proximité de l'infrastructure.

Quel que soit le type d'aménagement retenu, le contournement des bourgs ouvrirait des perspectives de requalification urbaine : apaisement des circulations, amélioration des cheminements piétons et cyclables, reconquête des espaces publics et meilleure intégration de la voirie dans le tissu local. Dans l'hypothèse du tracé neuf, ces perspectives pourraient s'étendre plus largement à la RN88 actuelle du fait du report du trafic vers un axe distinct. À l'échelle territoriale, cette option est cohérente avec les orientations des SCoT et PLUi, qui visent à renforcer les centralités existantes et à éviter l'urbanisation linéaire le long des axes structurants. Ainsi, cette option en tracé neuf ne se limite pas à la construction d'une infrastructure, mais est englobée dans un aménagement intégré du territoire combinant : requalification de l'ancienne RN 88, développement des infrastructures pour les mobilités douces, notamment pour relier les centres urbains aux aires de repos intégrant des aires de covoiturage et des arrêts de bus pour l'intermodalité, ainsi que le développement économique des communes concernées.

Moins exposé aux risques hydrauliques, le tracé neuf impacte davantage les espaces naturels (cf point 5.2).



4.6. Coût, financement, phasage

4.6.1 Le financement du projet

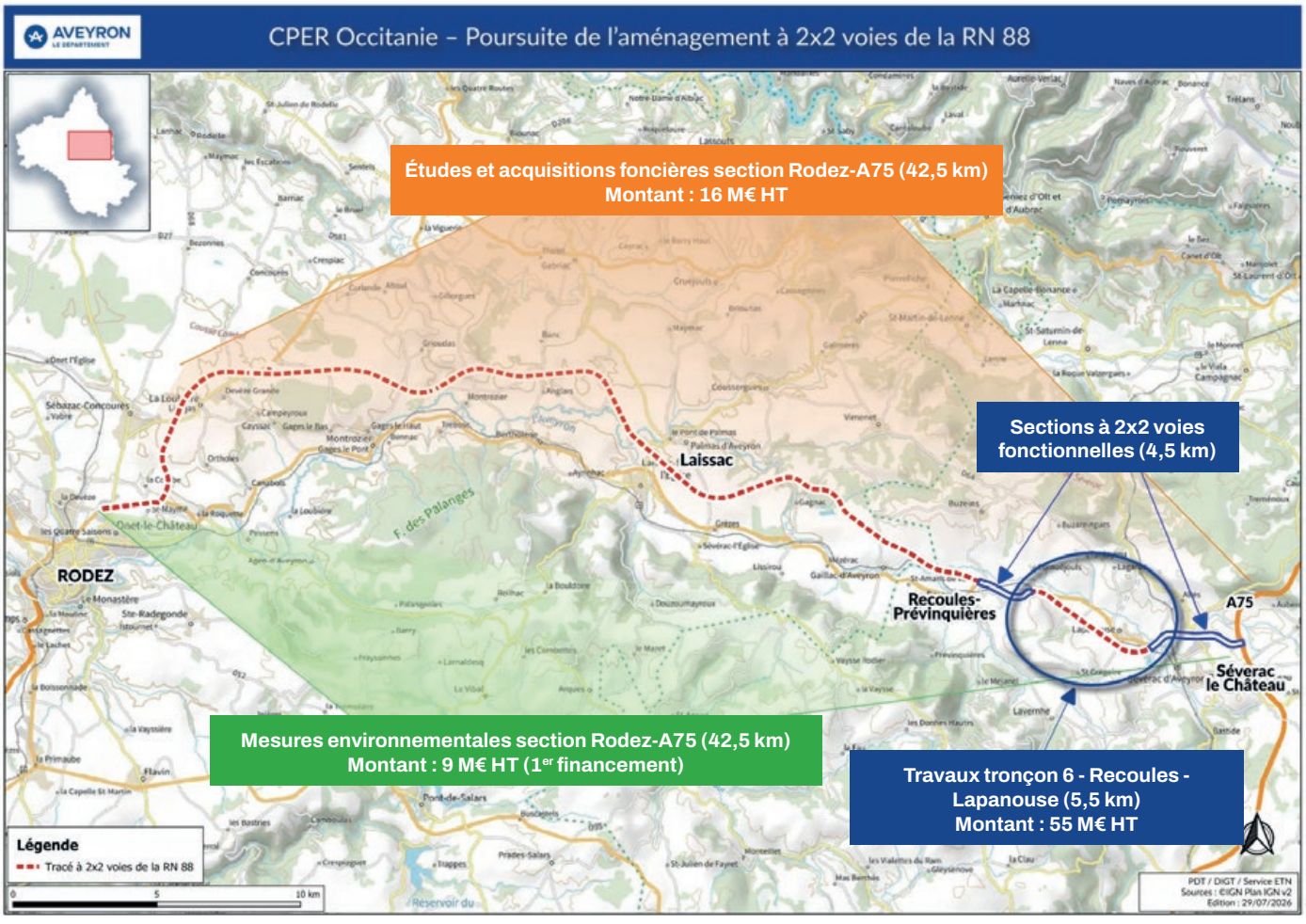
À ce stade, le coût du projet est estimé par le Département sur la base des études techniques disponibles et des approfondissements en cours. Les éléments de chiffrage actuellement travaillés situeraient le coût prévisionnel de l'opération entre 340 et 420 M€ HT. Cette estimation a vocation à être consolidée avec l'avancement des études d'avant-projet, l'actualisation des prix, la précision des ouvrages à réaliser, les modalités de rétablissement des accès, les acquisitions foncières restant à finaliser, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation environnementale et agricole, ainsi que les éventuelles adaptations à l'issue de la concertation.

Le Département a inscrit sa participation dans son plan pluriannuel d'investissement 2022-2035, adopté le 17 juin 2022.

Le partenariat entre le Département de l'Aveyron, l'État et la Région Occitanie a connu une première formalisation dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2021-2027. Son avenant relatif aux mobilités prévoit une première enveloppe de 80 M€ HT, comprenant 16 M€ pour les études et acquisitions foncières sur la section Rodez-A75, 55 M€ pour les travaux du secteur Recoules-Lapanouse et 9 M€ pour les mesures environnementales sur la section Rodez-A75. Cette enveloppe est financée à hauteur de 50 % par l'État, de 25 % par la Région Occitanie et de 25 % par le Département, soit respectivement 40 M€, 20 M€ et 20 M€.

Opérations	Montant en M€ HT	Participation en M€ HT		
		État	Région	Département
Études et acquisitions foncières section Rodez-A75	16	8	4	4
Travaux tronçon 6 - Recoules - Lapanouse	55	27,5	13,75	13,75
Mesures environnementales section Rodez-A75 (1er financement)	9	4,5	2,25	2,25
Total HT	**80**	**40**	**20**	**20**

Cette enveloppe constitue une première étape de financement et ne couvre pas le coût prévisionnel global de l'opération. Le financement des phases suivantes reste à définir et à sécuriser avec les partenaires.

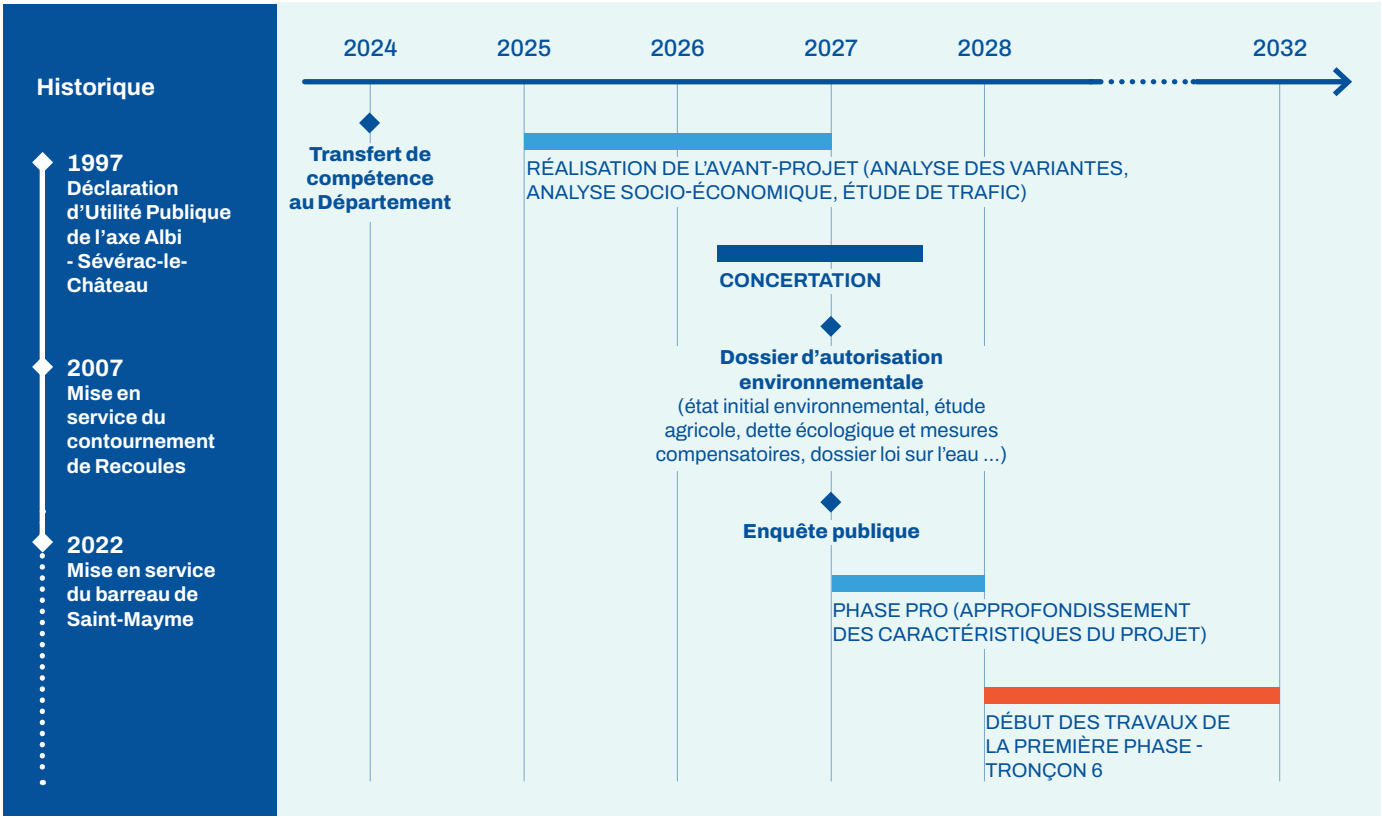


4.6.2 Le calendrier prévisionnel du projet

Sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires, les travaux de la première phase, portant sur le tronçon 6 entre Recoules et Lapanouse, pourraient être réalisés entre 2028 et 2032. Le calendrier des autres sections dépendra des études et des financements ultérieurs. Les modalités de financement du projet, et son calendrier, pourront être abordés et discutés dans le cadre de la présente concertation.

À ce stade, l'enveloppe financière définie dans le Contrat de plan État-Région permettrait de financer notamment la réalisation complète du tronçon n°6 entre la déviation de Recoules et Lapanouse. Dans le phasage envisagé par le Département, ce tronçon présente l'avantage de pouvoir être raccordé aux sections déjà aménagées et mis en service de manière autonome. Cette section est en effet la seule directement fonctionnelle (commencer par les autres sections reviendrait à construire des tronçons non raccordés au réseau routier).

L'ordre de réalisation des autres sections dépendra des financements disponibles et pourra être discuté dans le cadre de la concertation.



5. Les enjeux et impacts du projet

5.1. La méthodologie employée

5.1.1 La séquence « éviter-réduire-compenser »

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) constitue aujourd'hui un principe fondamental intégré dès la conception des projets d'aménagement. Elle vise, dans l'ordre :

- à éviter autant que possible les atteintes à l'environnement dès la conception du projet ;
- à réduire les impacts qui ne peuvent pas être totalement évités ;
- à compenser, en dernier recours, les impacts résiduels qui subsistent après évitement et réduction.

Les impacts environnementaux représentent bien sûr le premier sujet auquel on pense spontanément lorsqu'il est question d'un projet routier. Pour autant, les études qui sont conduites couvrent un champ thématique beaucoup plus vaste, et dont plusieurs aspects sont interdépendants. Par exemple, une nouvelle infrastructure peut à la fois générer un trafic routier supplémentaire, mais aussi reporter une partie des flux hors des voies existantes, au bénéfice de la qualité de vie des riverains. De même, les impacts socio-économiques du projet doivent aussi être examinés, notamment sur l'agriculture, un secteur économique essentiel du territoire, ainsi que sur le développement des entreprises et le maintien des emplois.

À ce stade, la concertation intervient pendant la phase d'avant-projet. Cette phase permet de comparer les grandes options d'aménagement à partir de plusieurs critères et notamment ceux des impacts sur les milieux naturels, l'eau, les paysages, l'agriculture et le cadre de vie.

Les études passées constituent un socle important pour cette analyse. Elles ont permis d'identifier de nombreux enjeux, notamment sur les tronçons déjà étudiés plus finement. Pour autant, le Département ne peut pas reprendre automatiquement l'ensemble des données, hypothèses ou mesures envisagées dans ces études antérieures. Celles-ci ont été produites à des dates différentes, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sur des périmètres parfois partiels et avec des niveaux de précision variables.

Depuis le transfert de maîtrise d'ouvrage, le Département souhaite donc replacer ces études dans une lecture cohérente à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire Rodez–A75. Il s'agit de disposer :

- d'un périmètre d'analyse stabilisé ;
- de critères homogènes de comparaison ;
- de données actualisées ;

À ce stade, le Département dispose donc d'éléments permettant d'identifier les grands enjeux et les principaux effets prévisibles du projet. En revanche, tous les impacts fins ne sont pas encore stabilisés. Ces éléments seront précisés dans les études en cours et à venir. L'état initial environnemental est en cours de consolidation grâce à des relevés fins réalisés sur l'ensemble du fuseau étudié. L'étude agricole est également en cours afin d'actualiser les données relatives aux exploitations, aux surfaces concernées, aux effets de coupure et aux besoins d'adaptation ou de compensation.

Les mesures compensatoires ne peuvent donc pas être arrêtées définitivement à ce stade. Elles dépendront du tracé final, des emprises précises, des résultats consolidés de l'état initial environnemental, des mesures d'évitement et de réduction retenues, puis des impacts résiduels identifiés. Elles seront précisées dans le dossier d'autorisation environnementale, qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et présenté au public dans le cadre de l'enquête publique, si le projet est poursuivi.

La concertation a précisément vocation à partager avec le public l'état des connaissances disponibles, à présenter les premiers enjeux identifiés, à recueillir les observations sur les secteurs sensibles et à nourrir les choix à venir. Elle permet de débattre non seulement du projet, mais aussi des conditions dans lesquelles ses impacts devront être évités, réduits ou compensés.

DES INFORMATIONS PLUS DÉTAILLÉES EN COURS ET APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE

Pendant la concertation, le Département partagera les éléments complémentaires disponibles, notamment les premiers résultats consolidés de l'état initial environnemental lorsque ceux-ci seront finalisés.

Après la concertation, si le Département décide de poursuivre le projet, les études seront approfondies dans le cadre de la finalisation de l'avant-projet et de la préparation du dossier d'autorisation environnementale. C'est à cette étape que seront précisés :

- les impacts détaillés par type de milieu ;
- les surfaces effectivement concernées ;
- les effets sur les espèces protégées et leurs habitats ;
- les mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet ;
- les impacts résiduels ;
- les besoins de compensation ;
- la localisation, la nature et le dimensionnement des mesures compensatoires.

5.2. Les premiers enjeux et impacts identifiés

5.2.1 Le foncier

Quelle que soit l'option retenue, les aménagements nécessiteraient la consommation de surfaces, tout en considérant que les tracés neufs consomment plus d'espace que les projets d'élargissement. La surface totale comprise dans le fuseau historique issu de la DUP de 1997 est estimée à près de 350 hectares. Cette superficie ne correspond pas à l'emprise qui serait effectivement consommée par le projet, laquelle sera précisée dans le cadre des études en cours.

Au sein de ce périmètre, l'emprise prévisionnelle des quatre échangeurs envisagés est estimée à environ 36 hectares. Cette emprise représenterait en moyenne neuf hectares environ par échangeur (Causse-Comtal : 9,6 ha, Laissac : 10,5 ha, Recoules : 8,5 ha, Lapanouse : 7,8 ha)

Dans le cadre du projet déclaré d'utilité publique en 1997, des opérations de remembrement ont été conduites dans les années 2000 afin d'adapter le parcellaire agricole au tracé historique. Un travail important s'est mis en place avec les acteurs du monde agricole pour se préparer à l'aménagement futur. Les conditions actuelles d'exploitation des terrains concernés et les effets du projet envisagé sont en cours d'actualisation dans le cadre de l'étude agricole.

5.2.2 La biodiversité

Le tracé neuf étudié à ce stade s'inscrit majoritairement dans des espaces naturels et peu urbanisés. Cette configuration limiterait l'exposition directe de certains riverains aux nuisances routières, mais entraînerait en contrepartie des impacts sur les milieux naturels et la biodiversité. Une attention particulière est donc portée aux diagnostics environnementaux, notamment aux inventaires de la faune, de la flore et des habitats.

Le projet traverse une zone naturelle protégée, au titre de la directive Natura 2000. Il s'agit de la ZSC « Vieux arbres de la haute vallée de l'Aveyron et des abords du Causse Comtal » (FR7302001), d'une superficie de 1630 ha. Son intérêt majeur repose sur sa population de coléoptérofaune liée aux vieux arbres d'intérêt exceptionnel, avec en particulier plus de 90 arbres occupés ou ayant été occupés récemment par notamment le Pique-prune (Osmoderma eremita). Il s'agit de la plus grosse population connue en ex-Midi-Pyrénées. Le site héberge également une population significative de Taupin violacé (Limoniscus violaceus) de France.





Nom de l'habitat	N° habitat	Superficie
Eaux oligomésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp.	3140	0,09 ha
Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition	3150	0,01 ha
Formations à Juniperus communis sur landes ou pelouses calcaires	5130	18,49 ha
Pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alysso-Sedion albi	6110	33,26 ha
Pelouses sèches semi-naturelles de faciès d'embuissonnement sur calcaires (Festuco-Brometalia) (*sites d'orchidées remarquables)	6210	346,13 ha
Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea	6220	42,86 ha
Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin	6430	2,82 ha
Prairies maigres de fauche de basse altitude (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)	6510	387,75 ha
Sources pétrifiantes avec formation de tuf (Cratoneurion)	7220	0,01 ha

Superficies des habitats d'intérêt communautaire recensés à l'échelle de la ZSC FR7302001

Egis - Avant-projet, contexte général de l'opération - 24 avril 2026 - Département de l'Aveyron - données en cours de consolidation

Taxons	Nom scientifique	Nom commun	N° Natura 2000
Mammifères	Myotis myotis	Grand Murin	1324
	Rhinolophus hipposideros	Petit Rhinolophe	1303
	Rhinolophus ferrumequinum	Grand Rhinolophe	1304
	Rhinolophus euryale	Rhinolophe euryale	1305
	Myotis blythii	Petit Murin	1307
	Barbastella barbastellus	Barbastelle d'Europe	1308
	Miniopterus schreibersii	Minioptère de Schreibers	1310
	Myotis emarginatus	Murin à oreilles échancrées	1321
	Myotis bechsteinii	Murin de Bechstein	1323
Invertébrés	Eriogaster catax	Laineuse du Prunellier	1074
	Limoniscus violaceus	Taupin violacé	1079
	Lucanus cervus	Lucane cerf-volant	1083
	Osmoderma eremita	Pique-prune	1084
	Rosalia alpina	Rosalie des Alpes	1087
	Cerambyx cerdo	Grand Capricorne	1088

Espèces d'intérêt communautaire de la ZSC FR7302001

Egis - Avant-projet, contexte général de l'opération - 24 avril 2026 - Département de l'Aveyron - données en cours de consolidation

Au-delà du site Natura 2000, présenté précédemment, le projet rencontre également sept zones naturelles d'intérêts écologique, faunistique et floristique de type 1 (ZNIEFF 1) et 2 ZNIEFF de type 2. Ces zonages d'inventaire signalent la présence d'enjeux écologiques à prendre en compte, sans préjuger à eux seuls de la nature ou du niveau des impacts du projet.

Les ZNIEFF 1 recoupées par l'aire d'étude sont les suivantes (d'est en ouest) :

- Pech Hiver, Bois de La Cayrousse et Pech de Triou (commune de La Loubière) ;
- Causse Comtal, bois de Vaysettes et de la Cayrousse (communes de La Loubière et de Montrozier) ;
- Agrosystème de Bertholène (commune de Bertholène) ;
- Rivière Aveyron (communes de Gaillac-d'Aveyron et de Sévérac d'Aveyron) ;
- Bois de l'Ombrette (communes de Gaillac-d'Aveyron et de Sévérac d'Aveyron) ;
- Prairies de Cornuéjouls (commune de Sévérac d'Aveyron) ;
- Zones humides du Puech Mousquet (commune de Sévérac d'Aveyron).

Le tracé actuel de la RN88 et le tracé projeté dans la DUP traversent la ZNIEFF de type II « Vallée de l'Aveyron ». La nouvelle RN88 traverse la ZNIEFF de type II « Causse Comtal ».

ZONAGES ZNIEFF

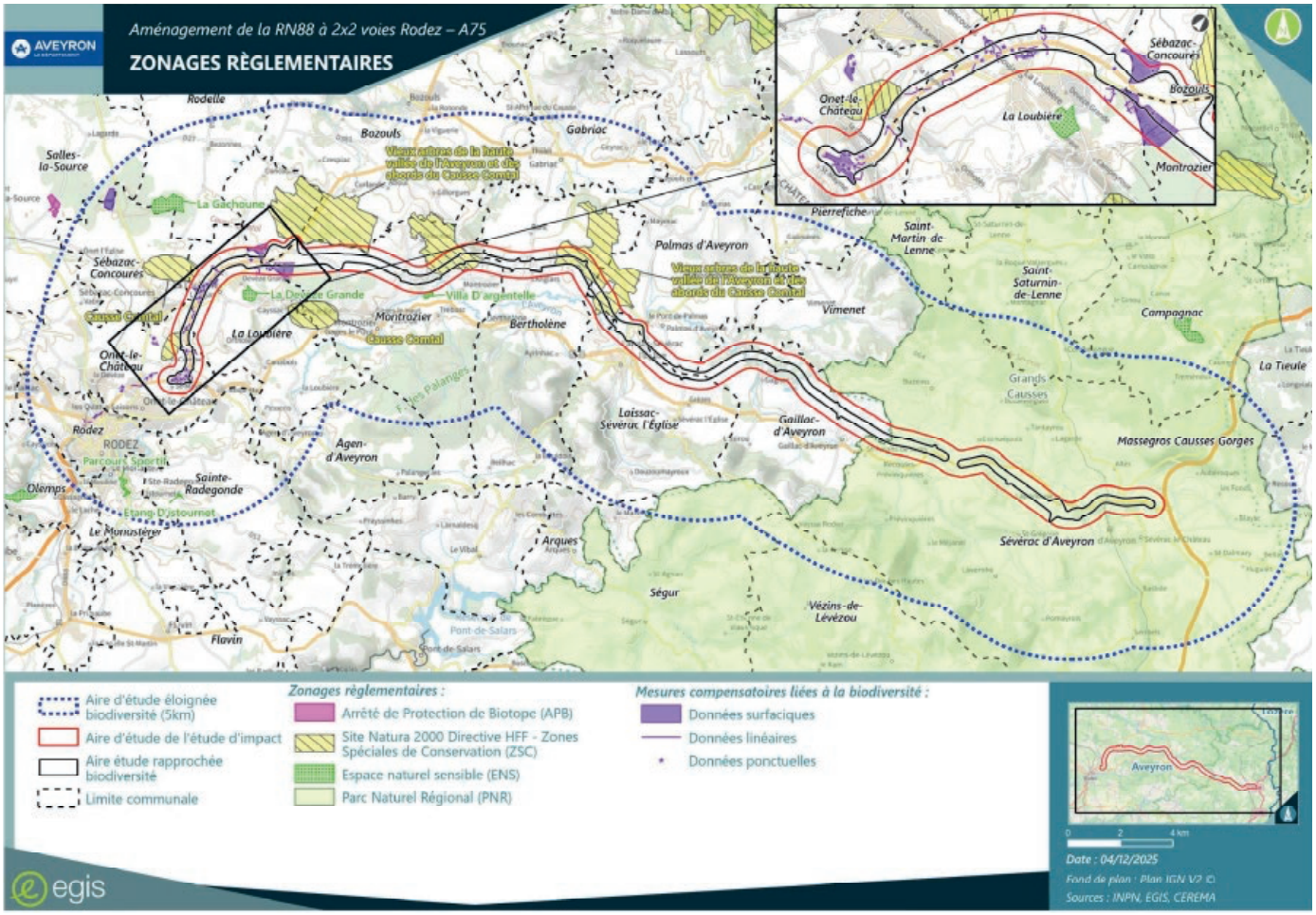
Lancé en 1982, l'inventaire des Zones naturelles d'Intérêts Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

On distingue 2 types de ZNIEFF :

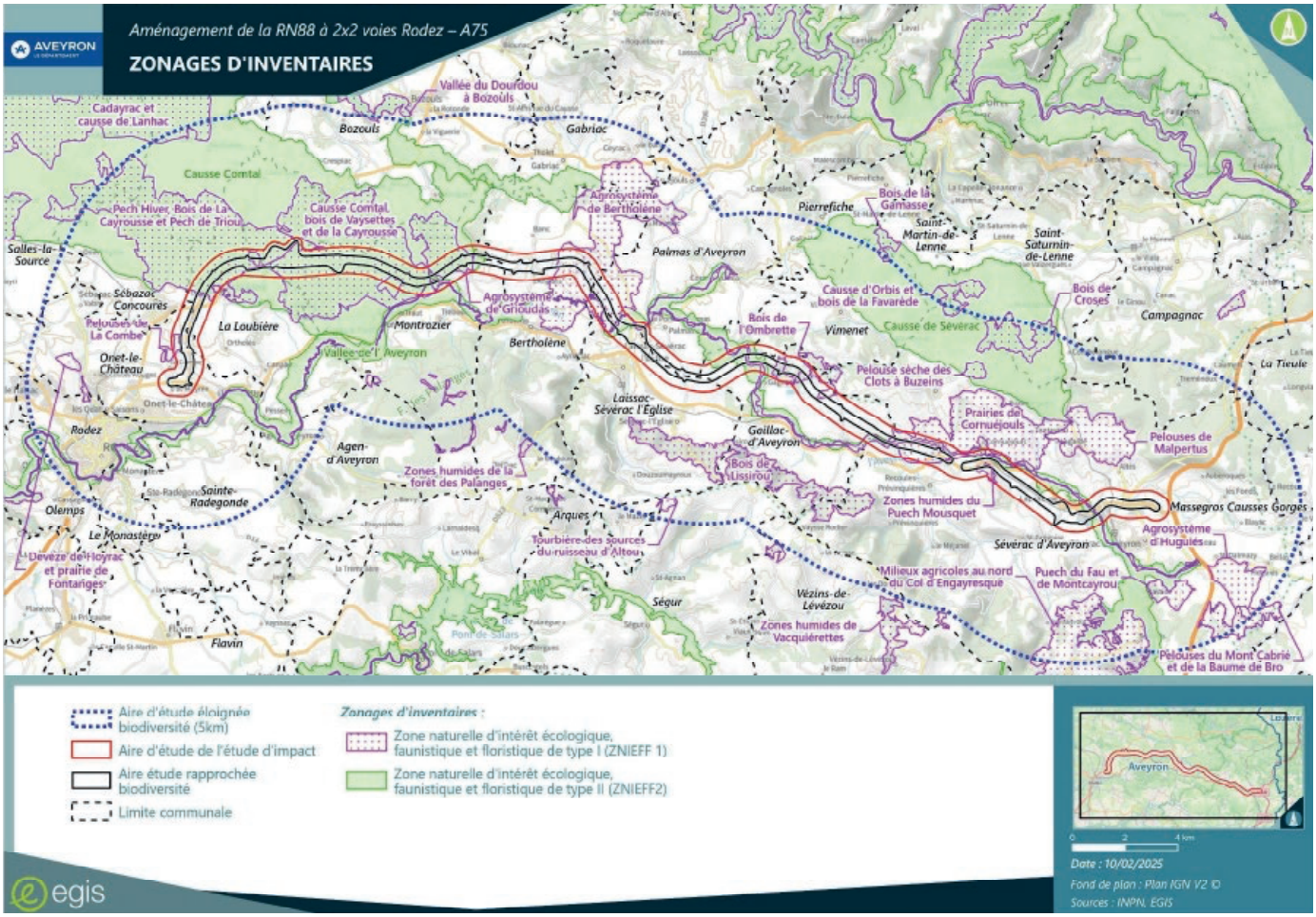
- les ZNIEFF de type 1 : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

L'aire d'étude écologique traverse des entités caussenardes et la vallée de l'Aveyron, dont résultent des ensembles naturels de plateaux calcaires et d'autres plus bocagers et affiliés au réseau hydrographique. À date, 74 habitats naturels ont été recensés. Six habitats patrimoniaux ont été inventoriés, dont cinq d'intérêt communautaire (inscrits à la Directive « Habitats-Faune-Flore ») : Mesobromion, Xerobromion, landes à genévriers, frênaies riveraines*, aulnaies-frênaies* et ripisylves. Ces données sont en cours de consolidation dans l'état initial environnemental.





Egis - Avant-projet, état initial écologique, 19 décembre 2025 - Département de l'Aveyron - données en cours de consolidation



Egis - Avant-projet, état initial écologique, 19 décembre 2025 - Département de l'Aveyron - données en cours de consolidation

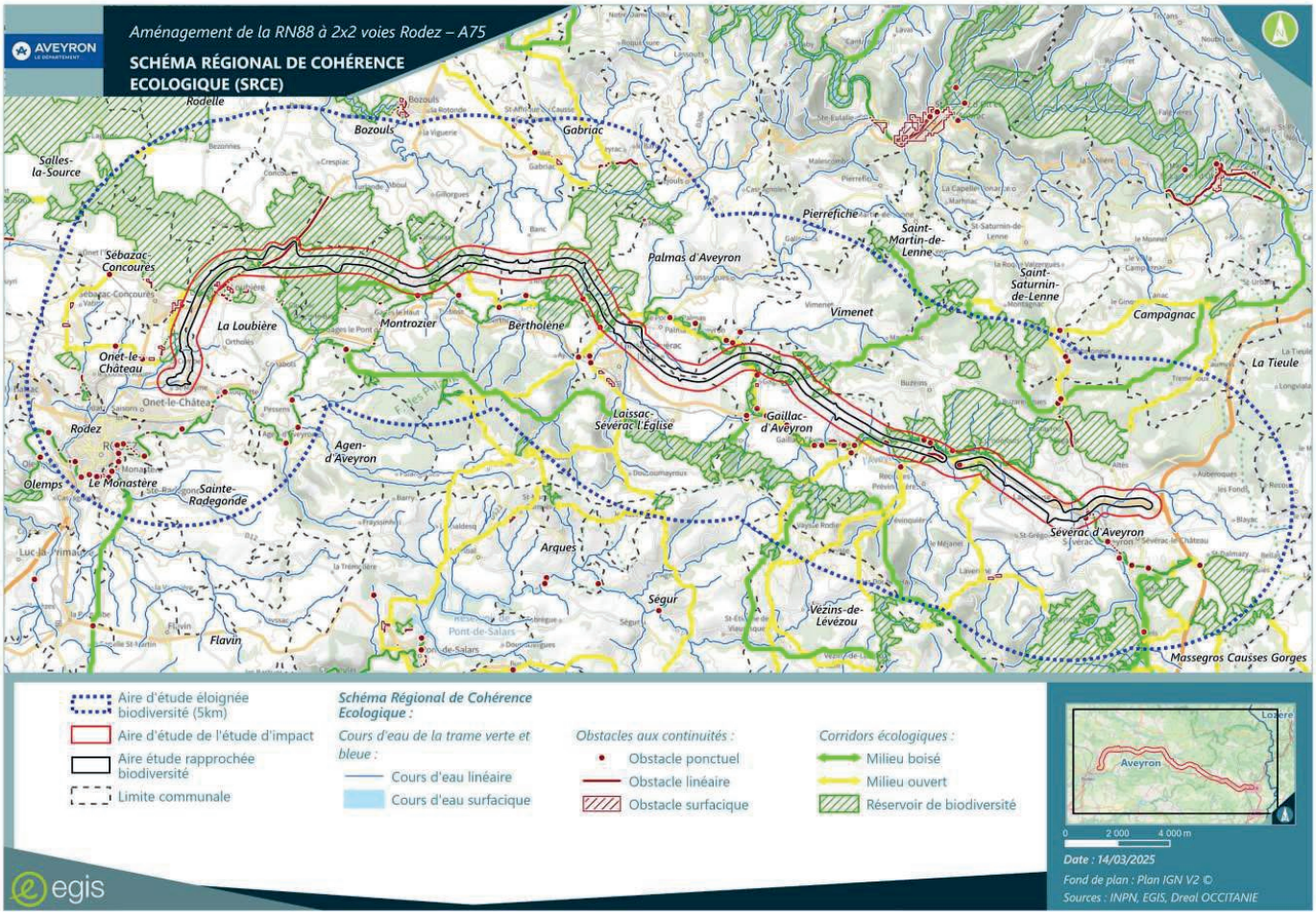


Schéma régional de cohérence écologique

Egis - Avant-projet, état initial écologique, 19 décembre 2025 - Département de l'Aveyron - données en cours de consolidation

Synthèse des enjeux écologiques

Dans l'état initial environnemental en cours de consolidation, le niveau d'enjeu d'une espèce permettra d'évaluer à quel point cette espèce est importante à prendre en compte sur un site, avant même d'analyser les impacts du projet. Le niveau d'enjeu est évalué selon plusieurs critères tels que le statut de protection ou de conservation de l'espèce, la rareté locale, la responsabilité territoriale (le territoire accueille-t-il une part importante des populations de cette espèce ?), la fonction du site pour l'espèce, etc.

Le tableau ci-contre permet de synthétiser les premiers enjeux identifiés.

Les plages de niveaux indiquées traduisent la diversité des espèces, des habitats et des secteurs rencontrés dans l'aire d'étude. Elles ne signifient pas que l'ensemble du tracé présente systématiquement le niveau d'enjeu le plus élevé mentionné.

Groupe		Niveau d'enjeu local	
Habitats naturels		Assez fort	
Flore		Modéré	à majeur
Mammifères terrestres		Modéré	à fort
Chiroptères		Modéré	à majeur
Oiseaux		Modéré	à fort
Amphibiens		Modéré	à assez fort
Reptiles		Modéré	à fort
Insectes	Lépidoptères	Modéré	à assez fort
	Odonates	Modéré	à assez fort
	Orthoptères	Modéré	à fort
	Coléoptères	Modéré	à majeur
Faune aquatique		Modéré	à très fort

Egis - avant-projet, contexte général de l'opération - 24 avril 2026 - Département de l'Aveyron, données en cours de consolidation

Impacts éventuels du projet

Par définition, les milieux situés sur le tracé direct du projet seraient artificialisés. Les espaces adjacents peuvent également être impactés, à commencer par la phase de chantier (il s'agit ici d'impacts possibles listés de manière « brute », c'est-à-dire en l'absence de toute mesure ERC) :

- Destruction et dégradation des habitats naturels recensés dans l'état initial environnemental.
- Érosion des berges et des talus en bord de cours d'eau.
- Destruction ou dégradation de la végétation à proximité immédiate des emprises :
  - par introduction d'espèces exotiques envahissantes ;
  - par écrasement, débroussaillage, passages d'engins de chantier, mise en œuvre d'installations de chantier ;
  - par pollution chronique : poussières de chantier, déchets et gravats, gaz d'échappement, etc.
- Risque d'altération des habitats aquatiques par pollution accidentelle.

Ces impacts peuvent être évités ou réduits par un ensemble de mesures applicables lors de la phase de chantier :

- Sensibilisation des entreprises et des personnels, obligation pour les entreprises de présenter un plan d'actions environnemental détaillant les mesures qu'elles entendent mettre en œuvre.
- Réduction des emprises au strict nécessaire (infrastructure, échangeurs, aires de repos), et balisage préventif signalant la proximité d'espèces ou d'habitats sensibles.
- Dispositifs de réduction des émissions de poussières et de limitation du bruit des engins.
- Dispositif préventif de lutte anti-pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux de ruissellement de chantier.
- Transfert de graines d'espèces floristiques protégées lorsque cela est possible ; identification et destruction des espèces exotiques envahissantes, prévention pour éviter tout apport extérieur.
- Débroussaillage, défrichement et abattage d'arbres en dehors des périodes sensibles de la faune, afin d'éviter le dérangement ou la destruction d'espèces.
- Adaptation de l'éclairage en phase chantier et en phase d'exploitation.
- Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu après les travaux.

En phase d'exploitation, les impacts sur les milieux, sans mesures d'évitement ou de réduction peuvent être les suivants :

- Altération de la végétation :
  - par introduction accidentelle d'espèces exotiques envahissantes ;
  - par écrasement, débroussaillage ;
  - par pollution chronique (gaz d'échappement, particules fines et déchets jetés depuis les véhicules) ;
  - par incendie (mégot, étincelles, accident routier, déchets en verre, etc.).
- Risque d'altération des habitats aquatiques par pollution accidentelle.

Pour les mammifères terrestres, les impacts peuvent également porter sur la destruction d'individus (risque de collision ou d'écrasement en phase chantier ou en exploitation), ou leur dérangement (chantier, exploitation, puis travaux d'entretien). Il existe également un risque de dégradation et de rupture des continuités écologiques. Les déplacements de la petite et de la grande faune pourraient se trouver altérés, en phase exploitation et en phase travaux.

Les impacts sur les chiroptères sont à considérer avec une attention particulière : l'abattage d'arbres pourrait induire la réduction du nombre de gîtes favorables, tandis que l'infrastructure, pendant les travaux puis une fois mise en service, risquerait d'altérer les couloirs de chasse et de transit des chauves-souris. En exploitation, le risque de collision est également présent.

L'impact sur les oiseaux concerne surtout, pendant les travaux, le dérangement en période de nidification, pendant laquelle les individus sont peu mobiles, la perte de zones de chasse ou de transit. En exploitation, les collisions et le dérangement d'espèces sont les principaux risques.

Concernant les amphibiens, les risques concernent la destruction d'habitats favorables, la destruction d'individus, et la fragmentation des corridors de migration (d'où un impact sur la reproduction).

Pour éviter ou réduire les impacts sur la faune et les milieux naturels, les études menées à ce jour ont déjà conduit à plusieurs premières optimisations du projet :

- Optimisation de l'échangeur de Saint-Mayme afin d'éviter une zone humide ainsi que des terrains faisant déjà l'objet de mesures compensatoires (nature et origine des mesures à préciser).
- Réduction de l'emprise de l'échangeur du Causse-Comtal par rapport à la configuration initialement étudiée, afin de limiter les effets sur le milieu caussenard et sur des stations de Sabline des chaumes.
- Franchissement du ruisseau de Malrieu en viaduc et non en remblai (évitement de zones humides et d'un corridor écologique notamment).
- Repositionnement d'aires de repos.

Si le projet se poursuit, le calendrier du chantier sera adapté aux cycles de vie des espèces terrestres et aquatiques. Les secteurs sensibles à proximité des travaux seront mis en défens via des clôtures et dispositifs adaptés pour empêcher l'installation de certaines espèces (œdicnème criard, le petit gravelot, le pipit rousseline, le lézard ocellé, amphibiens...) et pour limiter les zones de travaux.

Des mesures de réduction sont également envisagées pour les phases de chantier et d'exploitation :

- adaptation de l'éclairage, protection de la faune contre l'éclairage routier et les feux des véhicules ;
- mise en défens des secteurs sensibles à proximité des travaux ;
- réalisation de passages à faune supérieurs et inférieurs et de portiques à chiroptères ;
- mise en œuvre de dispositifs anticollision au droit des ponts et des passages à faune ;
- mise en œuvre de clôtures limitant les risques d'intrusion de la grande et de la petite faune ;
- gestion écologique des habitats ;
- mise en œuvre de dispositifs de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes (bassins de rétention) ;
- adaptation des périodes d'entretien en fonction des cycles de vie des différentes espèces.

À noter qu'en amont de la phase de chantier et tout au long des travaux, un coordonnateur environnemental du projet, assisté par un ingénieur écologue, assurera le suivi de la bonne mise en œuvre des mesures environnementales et écologiques prévues par le maître d'ouvrage et listées dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

PREMIÈRES PISTES DE COMPENSATION ÉCOLOGIQUE

Si les emprises totales et les règles de compensation seront précisées au moment du dossier d'autorisation environnementale, plusieurs actions compensatoires sont d'ores et déjà envisagées :

- plantation de linéaires de haies champêtres multi-stratifiées ;
- création de mares ;
- conversion d'une culture/prairie artificialisée en prairie naturelle voire pelouse sèche ;
- replantation, restauration de haies existantes mais dégradées ;
- réouverture du milieu par débroussaillage d'espèces ligneuses, abattage d'arbres, etc. pour recréation milieux ouverts/agricoles ;
- restauration de zone humide ;
- restauration de boisement ;
- rétablissement de zones humides et de haies ;
- création ou agrandissement de zones boisées ;
- aménagement ponctuel (abris ou gîtes artificiels pour la faune) complémentaire à une autre mesure ;
- densification et restauration de ripisylves existantes mais dégradées ;
- modification des modalités de fauche et/ou de pâturage ;
- gestion du couvert végétal et des modalités de gestion spécifique à une espèce ciblée.

La localisation et les modalités de mise en œuvre de ces mesures seront précisées dans la suite des études, en tenant compte de leurs effets éventuels sur les activités agricoles et la consommation foncière.

5.2.3 L'agriculture

L'agriculture occupe une place majeure sur le territoire concerné par le projet. Entre 2010 et 2020, elle a mieux résisté aux évolutions que dans le reste de l'Aveyron. Le nombre d'exploitations a diminué, mais de façon plus limitée que la moyenne départementale. Dans le même temps, les exploitations se sont agrandies et les surfaces agricoles représentent aujourd'hui près de 70 % du territoire. Le cheptel est resté globalement stable, témoignant du maintien d'une activité d'élevage importante. Si le nombre d'actifs agricoles a légèrement baissé sur l'ensemble de la zone d'étude, il a progressé dans les communes directement concernées par le projet.

Le territoire est avant tout un territoire d'élevage. Les prairies et les estives couvrent près des trois quarts des surfaces agricoles et alimentent des productions reconnues pour leur qualité. Plusieurs filières bénéficient de labels officiels, comme les AOP Roquefort et Bleu des Causses ou encore les IGP Agneau de l'Aveyron, Veau d'Aveyron et du Ségala et Génisse Fleur d'Aubrac. L'élevage bovin viande constitue la principale activité, aux côtés des productions ovines et caprines destinées notamment à la fabrication des fromages de Roquefort. Ces filières représentent un enjeu économique et identitaire fort pour le territoire.

Cette activité agricole s'appuie sur un réseau de coopératives, de négoces agricoles et de CUMA qui accompagnent les exploitants dans leur activité quotidienne. Les produits sont ensuite collectés et transformés par plusieurs entreprises implantées à proximité, contribuant au dynamisme économique local. La préservation du potentiel agricole et le maintien des conditions d'exploitation constituent ainsi des enjeux importants pris en compte dans la conception du projet de liaison à 2 × 2 voies entre Rodez et l'A75.

Dans le fuseau issu de la DUP de 1997, 70 exploitations agricoles sont actuellement concernées, pour une surface totale de près de 350 hectares.

Le projet présente une particularité importante : il s'inscrit dans un fuseau issu de la déclaration d'utilité publique de 1997, dont les emprises foncières ont été acquises en grande majorité par l'État avant leur transfert au Département. Cette situation a permis d'anticiper une partie des effets du projet sur l'agriculture. Au cours des années, un important travail foncier a été conduit, notamment à travers des opérations de remembrement et des échanges fonciers, afin d'adapter progressivement l'organisation agricole du territoire à l'arrivée possible de l'infrastructure.

Ainsi, pour une grande partie des exploitations concernées par le fuseau DUP, les principales adaptations foncières ont déjà été engagées. Depuis plusieurs années, le territoire s'est en partie organisé autour de cette perspective dans le cadre d'opérations d'aménagement foncier qui ont conduit à : des réorganisations et échanges parcellaires, des aménagements de chemins latéraux ou de rétablissement afin de maintenir les conditions d'exploitation.

À l'heure actuelle, les parcelles situées dans les emprises du tracé historique restent exploitées selon des conventions d'occupation précaire. Ces conventions avaient été signées entre l'État et les exploitants dans l'attente de la réalisation du projet. Depuis le transfert de la maîtrise d'ouvrage, le Département a signé à son tour des conventions d'occupation. Cela permet aux agriculteurs de continuer à exploiter les parcelles et de maintenir leurs productions jusqu'à une éventuelle phase de travaux.

Les impacts agricoles du projet ne sont donc pas appréhendés de la même manière que sur un projet entièrement nouveau. Les effets fonciers ont été anticipés, notamment à travers les 6 opérations d'aménagement foncier. Pour autant, cela ne signifie pas que tous les impacts soient définitivement traités. L'étude agricole en cours doit permettre de disposer d'une vision plus précise de la situation actuelle des exploitations concernées et des effets du projet sur leurs conditions de fonctionnement. Elle permettra notamment :

- de vérifier l'état des compensations et adaptations foncières déjà réalisées ;
- d'identifier les éventuels impacts nouveaux ou insuffisamment traités ;
- de préciser les besoins complémentaires de compensation, le cas échéant ;
- de recenser les besoins de rétablissements agricoles ;
- de localiser les passages nécessaires pour les engins, les troupeaux et les circulations agricoles ;

De nombreux échanges se sont déjà tenus avec le monde agricole. Ils ont notamment permis d'identifier des besoins de rétablissement de chemins agricoles interceptés. Le Département poursuit ce travail d'accompagnement en lien avec le Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN), la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER), la Chambre d'agriculture et les acteurs agricoles concernés, afin d'actualiser l'analyse et de préciser les adaptations encore nécessaires.



5.2.4 L'eau

L'Aveyron se caractérise par des systèmes aquifères libres, alimentés par les eaux de pluie. Les principaux réservoirs souterrains sont constitués par les Causses.

L'aménagement de la RN88 à 2x2 voies est localisé au niveau de 4 masses d'eau souterraines :

- « Calcaires et dolomies des Avant-Causses du bassin versant de l'Aveyron » (masse d'eau FRFG059B)
- « Socle du Bassin Versant de l'Aveyron » (masse d'eau FRFG008) qui alimente de nombreuses sources captées dans le Massif des Palanges au Sud de Laissac
- « Les calcaires des Grands Causses du bassin versant de l'Aveyron » (masse d'eau FRFG059A).
- Calcaire des Grands-Causses et Avant-Causses du bassin versant du Lot – partie ouest (masse d'eau FRFG058B)

L'ensemble des masses d'eau concernées par le projet présente un bon état quantitatif et un bon état chimique depuis au moins 2015, sauf la masse d'eau FRFG008 (socle du bassin versant de l'Aveyron, en mauvais état chimique à cause du Métachlore ESA). L'ensemble des nappes sont libres et donc vulnérables aux potentielles pollutions. À noter qu'aucun captage d'eau potable n'est présent dans l'aire d'études (source : avant-projet 2026).

Entre Onet-le-Château et l'A75, le réseau hydrographique s'articule autour de l'Aveyron dont la vallée est empruntée par la RN88 entre Onet-le-Château et Sévérac-le-Château. Le tracé neuf franchirait les cours d'eaux suivants :

- ruisseau du Grioudas ;
- ruisseau de Malrieu ;
- l'Aveyron (à plusieurs reprises) ;
- ruisseau des Bourines ;
- ruisseau de la Fontaine de Luc ;
- ruisseau du Mayroux ;
- ruisseau de Grone.



La majorité de ces cours d'eau affichent un état écologique moyen ou bon, avec des objectifs d'atteinte du bon état fixés principalement pour 2015 ou 2027. L'état chimique est globalement bon, à l'exception de l'Aveyron entre la Briane et l'Alzou, classé en mauvais état.

Le chantier serait organisé de manière à limiter l'impact des travaux sur le débit et la qualité de ces cours d'eau. (travail à sec à l'aide de batardeaux et en période d'étiage par exemple) mais également l'impact des travaux sur le sol et les eaux souterraines (système d'assainissement provisoire avec traitement avant rejet, aucun pompage dans les aquifères, procédure d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle, ravitaillement et entretien des engins dans des zones prévues et équipées à cet effet, stockage des matériaux et des produits dans des zones prévues et équipées à cet effet, etc...).

En phase d'exploitation, l'enjeu majeur réside dans l'évitement des pollutions chroniques ou accidentelles liées à la route. Pour cela, le principe de base consiste à séparer les eaux des bassins versants naturels des eaux provenant de la plate-forme routière. Ces dernières seraient recueillies dans des bassins multifonctions, équipés de dispositifs d'obturation afin d'éviter tout déversement dans le milieu naturel. Ces dispositifs permettraient de confiner les eaux potentiellement polluées et de les traiter avant leur restitution au milieu naturel.

Le rôle de tels bassins est également de réguler le débit des cours d'eau, en leur restituant les eaux de manière contrôlée afin de limiter les effets du ruissellement liés à l'imperméabilisation des sols. Cela permet de limiter l'impact du ruissellement dû à l'imperméabilisation des sols.

Par ailleurs, le projet doit assurer la transparence hydraulique : les ouvrages devront être réalisés de sorte à éviter que la route ne constitue une « barrière » face aux écoulements naturels. De tels ouvrages doivent permettre à ces écoulements diffus d'être captés et réorientés vers les cours d'eau naturels, toujours selon le principe de collecte séparée.

Enfin, l'aménagement de la route et des ouvrages associés devra prendre en compte le risque d'inondation. Pour ce faire, les études se fondent sur les plans de prévention du risque inondation et la cartographie du risque inondation de la zone de projet. Ainsi, les ouvrages de franchissement des cours d'eau seront dimensionnés pour assurer la continuité hydraulique et écologique de chaque cours d'eau et ne pas aggraver le risque inondation.



5.2.5 Le cadre de vie, la qualité de l'air, le bruit

Sur les questions liées au cadre de vie, l'impact du projet est à examiner sous deux angles : d'une part, les impacts négatifs induits par le tracé neuf, et d'autre part les impacts positifs induits par la réduction du trafic sur les routes existantes.

La qualité de l'air fera ainsi l'objet d'une étude détaillée lors de la demande d'autorisation environnementale.

S'agissant des nuisances sonores, un effort particulier sera porté à la limitation du bruit des engins de chantier. L'arrêté préfectoral portant réglementation du bruit de voisinage et les éventuels arrêtés municipaux ad hoc seront respectés.

Il est également prévu que les riverains des travaux fassent l'objet d'une information régulière.

En phase d'exploitation, il est prévu que des dispositifs acoustiques soient installés dans les cas où les volumes sonores dépasseraient les seuils réglementaires au droit des zones habitées. Leur nature et leur localisation seraient précisées dans la suite des études.

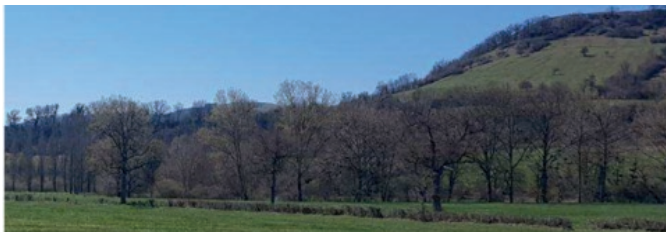
Le report attendu d'une partie du trafic de la RN88 actuelle vers le tracé neuf ouvrirait également des perspectives de requalification de l'itinéraire existant. La diminution du trafic, dont l'ampleur sera précisée par les études en cours, devrait réduire les nuisances sonores et les émissions de polluants auxquelles sont exposés les riverains. Dans les agglomérations concernées, ces évolutions peuvent représenter l'occasion d'ouvrir des réflexions sur l'aménagement urbain des centres-bourgs, les mobilités locales, les commerces de proximité, etc. Si ces enjeux ne sont pas strictement liés au projet de 2x2 voies proprement dit, ils lui sont étroitement liés : à ce titre, ils ont toute leur place dans la concertation.

5.2.6 Le paysage

Le site de projet met en évidence une extrême diversité paysagère le long de la future RN88 entre Rodez et Sévérac. Cette diversité résulte de la rencontre entre plateaux calcaires, vallées fluviales, avant-causses, reliefs boisés et espaces agricoles bocagers.

Le projet traverse 4 séquences paysagères aux identités marquées :

- Le Causse Comtal : vaste plateau calcaire, pelouses sèches, genévriers, friches boisées, panoramas lointains, patrimoine en pierre sèche (dolmens, cazelles), ambiance très « causse ».
- La Vallée de l'Aveyron : vallée verdoyante, ripisylve, méandres, bocage dense, villages perchés, alternance de vues lointaines et de séquences intimistes.
- La zone de transition Causse Comtal ↔ Causse de Sévérac : relief vallonné, puechs, haies, prairies bocagères, vues vers les massifs d'Aubrac et des Palanges.
- Les Avant-Causses et Grands Causses : espaces ouverts, prairies et reliefs ondulés, présence marquée de formations géologiques emblématiques, panoramas très larges.



Bosquet au pied du puech des Vignobres



Boisements constituant le coteau du Causse-Comtal

Egis - Avant-projet, contexte général de l'opération - 24 avril 2026 - Département de l'Aveyron

Le tracé neuf étudié à ce stade recoupe par ailleurs plusieurs périmètres de protection, au sein desquels son insertion devra tenir compte des enjeux paysagers et patrimoniaux identifiés :

- Site Patrimonial Remarquable commune d'Onet-Le-Château (Rodez Agglomération)
- Site Patrimonial Remarquable commune de Sébazac-Concourès (Rodez Agglomération)
- Plusieurs périmètres de protection de monuments historiques
  - MH Église d'Anglars
  - MH Château des Bourines et ses dépendances
  - Site archéologique du dolmen 1 des Bourines
  - Site archéologique du dolmen de Saplous II
  - Dolmen de la Vernhiette
  - MH Château de Loupiac
  - MH Eglise paroissiale de Lapanouse

Ainsi, tous travaux situés dans le périmètre de protection d'un monument historique ou d'un SPR doit faire l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sur les mesures d'insertion architecturale et paysagère proposées par le maître d'ouvrage au droit de ces sites et périmètres de protection.

Les aménagements paysagers devront ainsi répondre à plusieurs objectifs. Il s'agira en premier lieu de satisfaire aux obligations réglementaires, ainsi que de mettre en valeur le patrimoine paysager du territoire, tout en limitant les covisibilités de l'infrastructure avec les riverains.

La topographie de l'infrastructure sera donc étudiée en ce sens (modelés paysagers, déblais et remblais en harmonie avec le terrain naturel).

Le choix des végétaux et des essences à planter sera adapté aux quatre séquences paysagères traversées, en privilégiant des essences locales et compatibles avec les caractéristiques écologiques du territoire.



Création de fosses de plantation avec apport de terre végétale pour assurer la croissance des arbres plantés exceptionnellement sur certains talus de remblais

Exemple d'aménagement

Egis - Avant-projet, caractéristiques de la variante proposée - 6 mai 2026 - Département de l'Aveyron

5.2.7 Trafics routiers

Des modèles de prévision de trafic ont été déployés pour évaluer les effets d'une nouvelle infrastructure sur le réseau routier départemental. Il s'agit bien évidemment de prévoir le niveau de trafic qui emprunterait la 2x2 voies, mais aussi les effets induits sur les autres routes, à commencer par l'actuelle RN88. Ces modèles donnent les résultats suivants, à l'horizon 2030.

Les trafics moyens journaliers (dans les deux sens cumulés), sur la nouvelle infrastructure à 2×2 voies sont estimés à :

- **17 000 à 20 000 véhicules/jr** sur la section ouest, correspondant à la continuité de la RD1088 et à l'entrée de l'aménagement depuis Rodez,
- **environ 8 000 à 11 000 véhicules/jr** jusqu'au secteur de Laissac,
- **5 000 à 8 000 véhicules/jr** à l'est de Laissac jusqu'au raccordement à l'A75.

Ces valeurs traduisent une forte captation des flux structurants, en particulier ceux issus de la RN88 actuelle et de la RD911.

Réciproquement, la mise en service de l'aménagement entraînerait selon les mêmes modèles une diminution très marquée du trafic sur la RN88 existante, avec :

- un trafic résiduel de l'ordre de 1 500 véhicules/jr entre Rodez et Laissac,
- des volumes encore plus faibles à l'est de Laissac, inférieurs à **500 véhicules/jr**.

Selon ces modélisations, la diminution du trafic sur la RN88 actuelle ouvrirait des possibilités de requalification de l'itinéraire et d'intégration ponctuelle des modes actifs. Elle devrait également améliorer les conditions de circulation et de sécurité pour les usages locaux et réduire les nuisances sonores ainsi que les émissions de polluants dans les bourgs aujourd'hui traversés. Ces bénéfices devront être mis en regard des effets susceptibles d'être générés pour les habitations et les secteurs situés à proximité du tracé neuf, analysés dans le cadre des études environnementales et présentés au point 5.2.5.

5.2.8 Multimodalité et modes doux de déplacements

Le projet interagit avec le réseau cyclable départemental et les réseaux locaux de deux manières :

- Les intersections avec les itinéraires existants et projetés ;
- Les opportunités offertes par l'aménagement.

Hors échangeur, sur les voies présentant un faible niveau de trafic (inférieur à 1 000 véhicules/jr), une circulation des cycles en voie partagée pourrait être retenue, sous réserve de vérifier au cas par cas les conditions de sécurité et de confort des usagers. Lorsque le trafic ou les vitesses le justifient, la réalisation d'une bande ou d'une piste cyclable serait privilégiée.

Dans le cas d'un trafic plus important, l'aménagement d'une bande cyclable (largeur minimale de 1,50 m) ou d'une piste cyclable (site propre - avec une largeur minimale de 3 m) suivant le niveau de trafic est à privilégier.

La circulation des cycles au niveau des échangeurs n'est pas souhaitée du point de vue sécuritaire. Il est donc recherché la mise en place d'itinéraires permettant de franchir la 2x2 voies en s'appuyant sur des voies adjacentes aux échangeurs afin d'éviter la présence de cycles dans les giratoires de l'échangeur et sur le barreau de liaison entre giratoires.

Les aires de repos pourraient par ailleurs être reliées aux centres bourgs par des liaisons en mobilités douces. De manière générale, ces aires de repos pourraient se prêter à de l'intermodalité (transports en commun, mobilités douces...)

Une autre question concerne le devenir de la RN88 actuelle. À ce jour, les documents de planification cyclable départementaux et locaux ne prévoient pas d'itinéraire cyclable continu le long de cet axe, notamment en raison de son niveau de trafic. Si le tracé neuf était réalisé et si le report de trafic prévu par les modélisations se confirmait, de nouvelles possibilités d'aménagement cyclable pourraient être étudiées sur certaines sections de l'itinéraire actuel. Elles pourraient répondre à des usages quotidiens, touristiques ou de loisirs et contribuer à améliorer la continuité entre les itinéraires existants ou projetés. Ces aménagements nécessiteraient toutefois des études complémentaires et relèveraient de décisions ultérieures associant les collectivités compétentes. La concertation peut contribuer à identifier les besoins et à poser les premières orientations sur ce sujet.

6. Les modalités de concertation

6.1. De multiples thèmes ouverts à la discussion

La concertation est placée sous l'égide de deux garants indépendants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle constitue un temps d'échange et de dialogue permettant à chacun d'exprimer son point de vue, de formuler des propositions, de questionner les choix envisagés, d'éclairer les décisions à venir et les évolutions éventuelles du projet. La concertation est structurée autour de quatre grandes questions :

1. Faut-il poursuivre l'aménagement ?

Cette question invite à débattre du diagnostic actuel : conditions de circulation, sécurité, accidentologie, traversées de bourgs, temps de parcours, poids lourds, usages quotidiens, attractivité du territoire et historique du projet.

2. Quelle solution répond le mieux aux besoins ?

Cette question ouvre la comparaison des différentes options : absence de nouvel aménagement, aménagement sur place à 2x2 voies, tracé neuf à 2x2 voies ou autres alternatives susceptibles d'être proposées au cours de la concertation.

3. Si le projet est poursuivi, comment l'adapter ?

Cette question porte sur le tracé, les échangeurs, les raccordements, les rétablissements agricoles et routiers, les mobilités douces, les accès locaux, les services associés, le devenir de l'actuelle RD888, ainsi que les impacts sur l'eau, la biodiversité, les terres agricoles, le paysage, le bruit et le cadre de vie.

4. Quelles conditions pour la suite ?

Cette question aborde le coût, le financement, le phasage, les impacts des travaux, les prochaines étapes, l'enquête publique et les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

Certains sujets, tels que les lignes ferroviaires ou les transports collectifs, ne relèvent pas exclusivement de la compétence du Département. Ils pourront néanmoins être abordés afin d'éclairer la cohérence d'ensemble des politiques de mobilité. Les acteurs compétents seront invités à contribuer aux échanges et les propositions qui relèvent de leurs compétences pourront leur être transmises.

6.2. Les modalités d'information et de participation

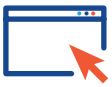
Le Département souhaite engager une concertation élargie à la hauteur des enjeux du projet. Le dispositif proposé combine des modalités physiques et numériques, des temps d'information, des espaces de débat, des formats d'approfondissement et des démarches d'aller-vers. Il poursuit quatre objectifs :

- ouvrir le débat sur l'opportunité du projet, ses alternatives, ses impacts et ses conditions de réalisation ;
- permettre une progression des échanges, depuis la compréhension des grands enjeux jusqu'à l'approfondissement des solutions et des caractéristiques du projet ;
- donner la parole à une diversité de publics, habitants, riverains, usagers, agriculteurs, jeunes, acteurs économiques, associations, élus, collectivités et personnes intéressées par les enjeux de mobilité et d'aménagement sur l'ensemble de l'itinéraire Toulouse-Lyon ;
- assurer la traçabilité des contributions, grâce à la mise à disposition des comptes rendus, supports, contributions, cahiers d'acteurs et réponses apportées au fil de la démarche.

Que vous habitiez à proximité de la RN88, que vous l'utilisiez régulièrement, que vous soyez concerné·e par le tracé neuf, riverain de l'axe actuel, exploitant agricole, acteur économique, représentant associatif ou simplement intéressé·e par l'avenir des mobilités en Aveyron et sur cet axe RN88, vous êtes invité·e à participer.

La concertation se déroulera du 28 septembre au 28 décembre 2026. Elle sera précédée d'une phase d'information à partir du 14 septembre 2026.

6.2.1 Des modalités continues pendant toute la concertation



Le site internet de la concertation

Le site **www.2x2rn88.aveyron.fr** permettra de consulter :

- la présentation du projet ainsi que le présent dossier de concertation et sa synthèse ;
- les études et ressources complémentaires disponibles, ainsi que les nouveaux éléments mis à disposition au cours de la concertation ;
- les actualités de la concertation et l'agenda des rencontres ;
- les comptes-rendus des rencontres de la concertation

Le site propose aussi deux modalités contributives complémentaires :

- un parcours en ligne permettant de découvrir les grands enjeux du projet et de se faire un avis ;
- un registre contributif libre



Les registres papier

Des registres seront à disposition du public dans les mairies des neuf communes directement concernées par le projet (Onet-le-Château, Sébazac, La Loubière, Montrozier, Bertholène, Laissac, Palmas, Gaillac d'Aveyron, Sévérac d'Aveyron). Ces registres papier permettent au public de déposer un avis et/ou une question sur le projet et/ ou la concertation.



Les cahiers d'acteurs

Les organisations et collectifs qui le souhaitent pourront produire un cahier d'acteur. Ce format est destiné aux collectivités, associations, représentants économiques, organisations professionnelles, syndicats ou collectifs citoyens souhaitant formuler une contribution argumentée.

Les cahiers d'acteurs seront mis en page selon un format commun et diffusés dans les mêmes conditions que les autres documents de la concertation, afin de favoriser la pluralité et l'équité des points de vue. Ils seront téléchargeables sur le site de la concertation.



Les stands mobiles

Sept stands mobiles seront organisés dans des lieux de vie du territoire : marché aux bestiaux de Laissac, marché de Rodez, zone commerciale de Sébazac, aire de repos de Sévérac, marché d'Espalion, marché de Baraqueville, sortie d'école de Gages. Ils permettront d'aller directement à la rencontre des habitantes et habitants du territoire pour les informer et recueillir leurs avis.

6.3. Une concertation organisée en deux grandes phases

Le dispositif est organisé selon une progression simple : d'abord comprendre et discuter les grands enjeux, puis approfondir les solutions, les caractéristiques et les impacts.

PHASE 1
Découvrir, comprendre et réagir aux grands enjeux

DU 28 SEPTEMBRE À MI-NOVEMBRE 2026

Cette première phase permettra de poser le cadre du débat, de présenter le projet, son historique, les raisons de la concertation, les principaux enjeux identifiés et les grandes questions ouvertes au public.

3 réunions publiques de lancement pour présenter le projet et le dispositif de concertation, recueillir les premières questions et ouvrir les échanges sur les grands enjeux :

- **Lundi 28 septembre 2026 à Laissac**
- **Jeudi 1er octobre 2026 à Sévérac d'Aveyron**
- **Lundi 5 octobre 2026 à Onet-le-Château**

3 webinaires thématiques organisés en visioconférence, chacun destiné à approfondir un sujet de débat en croisant des expertises et des points de vue pluralistes autour des sujets suivants :

- **Mobilités d'aujourd'hui et de demain**
- **Attractivité, aménagement et économie**
- **Impacts environnementaux**

Un atelier spécifique jeune, organisé en partenariat des étudiants.

Une visite de site à Bertholène dédiée aux enjeux liés à la circulation, à l'accidentologie, aux traversées de bourgs, à la cohabitation des usages et au devenir de l'actuelle RN88/RD888.



PHASE 2

Approfondir les solutions alternatives, les caractéristiques et les impacts

DE MI-NOVEMBRE AU 28 DÉCEMBRE 2026

Cette seconde phase permettra d'entrer davantage dans le détail des solutions envisageables, des caractéristiques du projet, des alternatives, des impacts et des conditions de réalisation.

Un atelier dédié aux alternatives, pour mettre en discussion les différentes options étudiées au fil du temps, dont les deux solutions à 2x2 voies approfondies à ce stade par le Département.

Une visite de site dédiée aux enjeux environnementaux permettra d'aborder sur le terrain certains secteurs sensibles, les impacts potentiels du tracé et les premières réflexions en matière d'évitement et de réduction.

Trois ateliers territoriaux, organisés à Onet-le-Château, Laissac et Sévérac-d'Aveyron. Ils permettront d'approfondir les caractéristiques du projet secteur par secteur : tracé, échangeurs, raccordements, accès locaux, rétablissements routiers et agricoles, impacts territoriaux, coût, phasage et adaptations possibles.

Un atelier sur les enjeux économiques, organisé avec les acteurs du monde économique

Un atelier agricole, organisé avec les acteurs du monde agricole.

Il portera sur les emprises foncières, les effets de coupure, les accès aux parcelles, les rétablissements, les passages pour les engins agricoles et les troupeaux, les compensations et les conditions de poursuite des exploitations.

Une réunion publique de synthèse
→ le 17 décembre 2026 à Laissac

Elle permettra de restituer les premiers enseignements de la concertation, les principales questions posées, les sujets de controverse identifiés et les points nécessitant des approfondissements.

La concertation et l'ensemble des dispositifs de contribution resteront ouverts jusqu'au 28 décembre 2026.

Les dates, informations pratiques et modalités d'inscription seront précisées sur le site de la concertation :

www.2x2rn88.aveyron.fr

6.4. Après la concertation

À l'issue de la concertation, les garants rédigeront un bilan dans un délai d'un mois. Ce bilan rendra compte du déroulement de la concertation, des arguments exprimés, des questions posées, des contributions reçues et des principaux enseignements du débat.

Dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, le Département rendra publique sa réponse et précisera :

- la décision qu'il prend sur la poursuite ou non du projet et les raisons qui la motivent ;
- les enseignements qu'il tire de la concertation ;
- les éventuelles évolutions ou adaptations envisagées ;
- les points restant à approfondir dans les études ultérieures ;
- les modalités d'information et de participation du public prévues pour la suite.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Information préalable

À PARTIR DU 14 SEPTEMBRE 2026

PHASE 1

Découvrir, comprendre et réagir aux grands enjeux

28 SEPTEMBRE - MI-NOVEMBRE 2026

3 réunions de lancement

- Lundi 28 septembre à Laissac, Salle du Centre Administratif, 20h
- Jeudi 1er octobre à Sévérac d'Aveyron, Salle d'animations, 20h
- Lundi 5 octobre à Onet-le-Château, Salle de l'Athyrium, 20h

3 webinaires thématiques (exclusivement en ligne, sur le site de la concertation), chacun destiné à approfondir un sujet de débat en croisant des expertises et des points de vue pluralistes autour des sujets suivants :

- Mobilités d'aujourd'hui et de demain
- Attractivité, aménagement et économie
- Impacts environnementaux

1 atelier spécifique jeune

1 visite de site
sur l'enjeu spécifique de la circulation et de l'accidentologie et du devenir de la RN88 actuelle (à Bertholène)

PHASE 2

Approfondir les solutions alternatives, les caractéristiques et les impacts

MI-NOVEMBRE - MI-DÉCEMBRE 2026

1 visite de site
sur les enjeux environnementaux

1 atelier sur les alternatives

3 ateliers territoriaux organisés à Onet-le-Château, Laissac et Sévérac-d'Aveyron. Ils permettront d'approfondir les caractéristiques du projet secteur par secteur.

1 atelier sur les enjeux économiques avec les acteurs du monde économique

1 atelier sur les enjeux agricoles
avec le monde agricole

1 réunion publique de synthèse
Jeudi 17 décembre 2026 à Laissac

La concertation et les dispositifs de contribution resteront ouverts jusqu'au 28 décembre 2026.

Les modalités continues pendant toute la concertation

- Site internet de la concertation dédié
- Parcours numérique
- Espace de contribution en ligne
- Registres papier en mairie
- Cahiers d'acteurs
- Stands mobiles dans les lieux de vie

AVEYRON
LE DÉPARTEMENT

Les dates, informations pratiques et modalités d'inscription seront précisées sur le site internet de la concertation :
www.2x2rn88.aveyron.fr