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

SYNTHÈSE DU DOSSIER DE CONCERTATION

Aménager l'axe Rodez-A75 : un projet historique

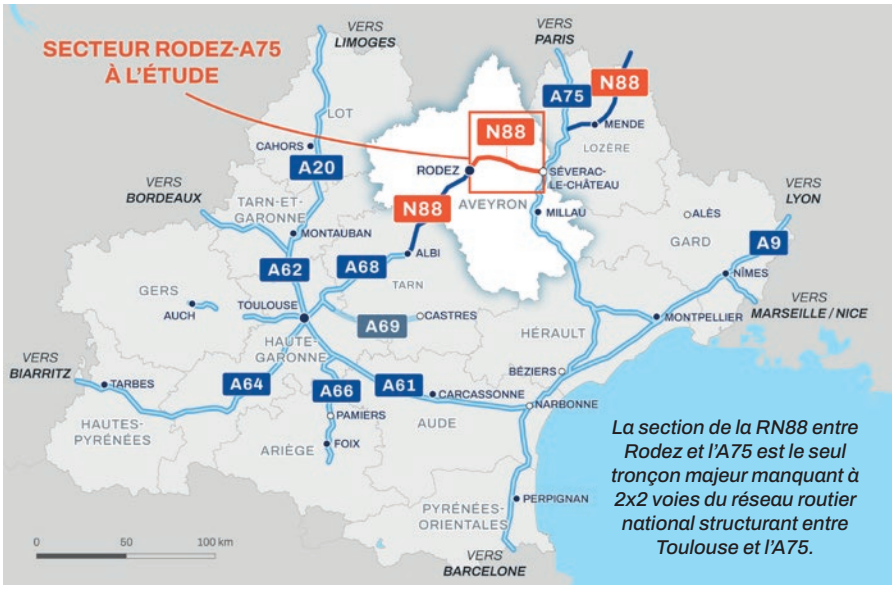
La RN88, un projet d'axe structurant étudié de longue date

La RN88 constitue un axe transversal majeur du sud du Massif central. Elle relie Toulouse, Albi, Rodez, Mende, Le Puy-en-Velay, Saint-Étienne et Lyon. À l'échelle de l'Aveyron, elle joue plusieurs rôles : elle assure des liaisons avec les territoires voisins, dessert Rodez et les autres pôles du département et supporte de nombreux déplacements quotidiens entre les communes situées le long de l'axe.

La mise à 2x2 voies entre Rodez et l'A75 est étudiée depuis les années 1990. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 1997 et plusieurs sections de la RN88 ont depuis été aménagées entre Albi et Rodez. Entre Rodez et l'A75, certaines parties ont également été réalisées ou préparées, notamment le barreau de Saint-Mayme en 2x1 voie et la déviation de Recoules.

Depuis le 1er janvier 2024, le Département de l'Aveyron est maître d'ouvrage du projet d'aménagement sur cette section. Il a repris les études antérieures et engagé leur actualisation.

Mais le contexte dans lequel le projet est aujourd'hui examiné n'est plus celui des années 1990. Les besoins de déplacement ont évolué, tout comme les politiques publiques de mobilité, les contraintes financières et les exigences en matière de climat, de biodiversité, de consommation d'espace, d'agriculture et de cadre de vie.

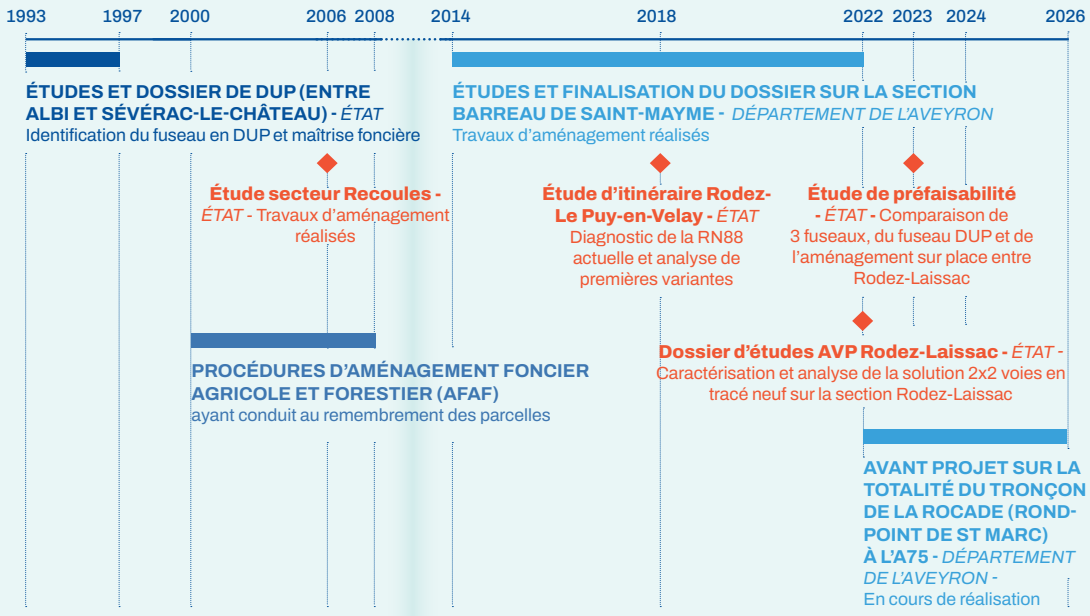


La section de la RN88 entre Rodez et l'A75 est le seul tronçon majeur manquant à 2x2 voies du réseau routier national structurant entre Toulouse et l'A75.

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.

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**

Les problématiques de l'axe actuel

13 000
véhicules par jour à la sortie de Rodez

10 000
véhicules par jour à Gages

6 500 à 7 000
véhicules par jour à Varès

Les poids lourds représentent jusqu'à
19%
du trafic selon les secteurs

46 accidents recensés entre 2018 et 2024, dont 13 mortels

Dans un département peu dense, marqué par des distances importantes entre les lieux d'habitat, d'emploi, de soins, de services et d'équipements, la route demeure le principal support des déplacements de personnes comme du transport de marchandises. La RN88 remplit ainsi une double fonction : elle relie l'Aveyron aux territoires voisins et à l'A75, mais elle sert aussi aux déplacements quotidiens.

Les déplacements en véhicules légers sont majoritairement locaux ou de moyenne distance : 80 % font moins de 100 km. Les poids lourds parcourent davantage de longues distances et représentent jusqu'à 19 % du trafic selon les secteurs, soit une part supérieure à la moyenne observée sur le réseau national (établie à 6 %). L'axe supporte environ 13 000 véhicules par jour à la sortie de Rodez, 10 000 à Gages et 6 500 à 7 000 à Varès.

Cette fréquentation s'exerce sur une infrastructure très hétérogène, alternant sections récentes et route bidirectionnelle ancienne, avec quatre bourgs traversés sur 2,5 km, de nombreux accès, carrefours et passages à niveau. Les flux sont fortement pendulaires vers Rodez et l'axe devient rapidement sensible aux véhicules lents, aux engins agricoles, aux poids lourds et aux heures de pointe. L'enjeu tient donc moins à une saturation permanente qu'à la fiabilité, à la mise en sécurité et à la robustesse des déplacements.

L'accidentologie confirme les limites de la configuration actuelle : 46 accidents ont été recensés 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), dont 13 mortels, causant 15 décès. Le taux d'accidents est presque deux fois supérieur à la moyenne nationale des routes à deux voies. , Ces difficultés concernent particulièrement la section la plus circulée, entre Rodez et Laissac, où se concentrent les traversées habitées, les conflits d'usage et les principaux flux domicile-travail.

Les objectifs du Département

Face à ces problématiques, le Département entend rechercher une solution permettant de :

- **améliorer la cohérence, la lisibilité et la sécurité de l'itinéraire**, en réduisant les ruptures de niveau de service et les conflits entre les différents usages de la route ;
- **fiabiliser et sécuriser les déplacements**, en améliorant leur régularité, leur confort et les temps de parcours sur l'axe ;
- **apaiser les traversées de bourgs et les secteurs habités**, en réduisant les nuisances, les risques et les effets de coupure liés au trafic routier ;
- **renforcer l'accessibilité de l'Aveyron et ses connexions avec l'A75 et les territoires voisins**, tout en répondant aux besoins de déplacements locaux et départementaux ;
- **améliorer la desserte des activités, des services et des pôles de vie**, afin de soutenir les dynamiques économiques et territoriales le long de l'axe ;
- **assurer une meilleure continuité avec les sections déjà aménagées de la RN88**, en recherchant un niveau de service cohérent à l'échelle de l'itinéraire

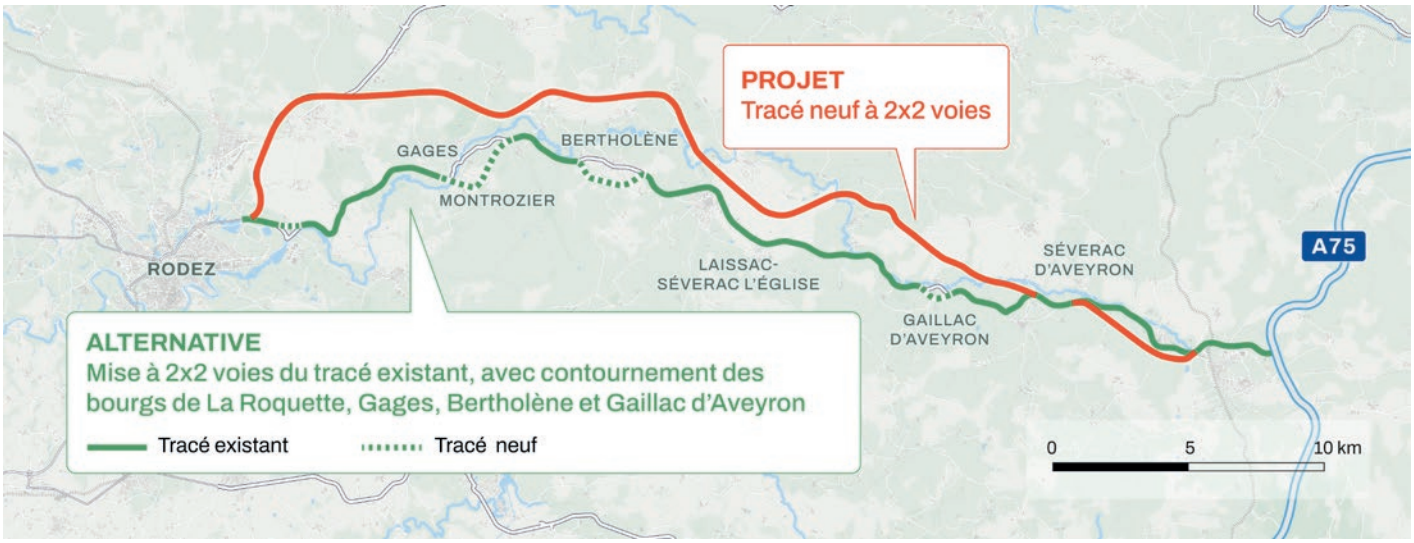


Les solutions étudiées et comparées

Plusieurs fuseaux ont été étudiés dans le cadre des études menant à la DUP de 1997. 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, elles ne présentent toutefois pas toutes le même niveau d'avancement, ni la même échelle de réflexion.

Le Département approfondit aujourd'hui deux scénarios d'aménagement à 2x2 voies, auxquels s'ajoute l'hypothèse de ne pas réaliser de nouvel aménagement structurant.

La mise à 2x2 voies en tracé neuf de la RN88

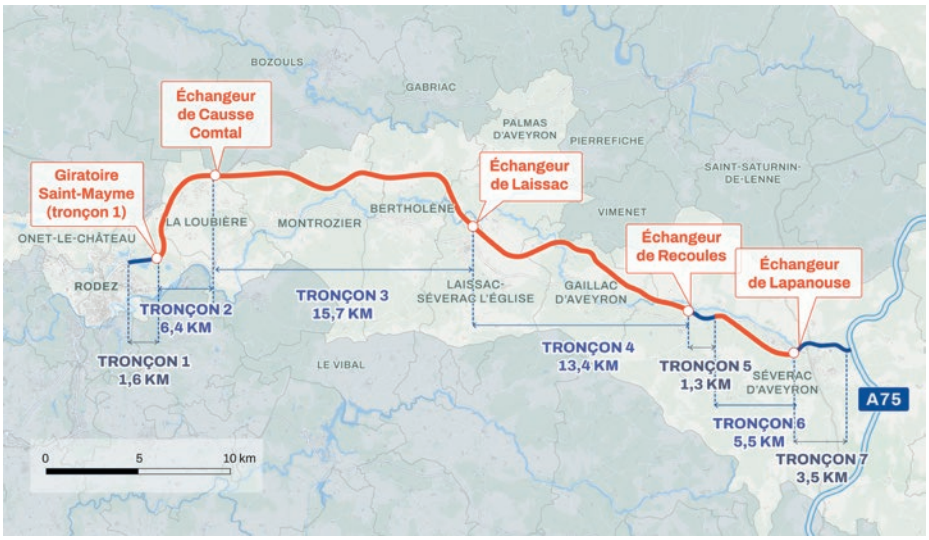


Ce scénario, privilégié de longue date, consiste à créer une route express à chaussées séparées dans le fuseau défini par la déclaration d'utilité publique de 1997. La RN88 actuelle serait conservée pour la desserte locale. Le tracé neuf permettrait de contourner les secteurs habités, de supprimer les carrefours et accès directs et de mieux séparer le trafic de transit, les déplacements locaux, les poids lourds et les engins agricoles. Les opérations d'aménagement foncier et les expropriations ont été menées principalement entre 2005 et 2010, et les acquisitions correspondant au tracé sont aujourd'hui réalisées en quasi-totalité. Au fil du temps, les documents d'urbanisme, les exploitations agricoles, les réseaux et certains projets locaux ont ainsi intégré la perspective de cette infrastructure. Elle nécessiterait toutefois d'artificialiser des terres, ce qui entraînerait des effets sur les milieux naturels, l'agriculture, l'eau et les paysages.

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 »)



- La création d'une route express à 2x2 voies avec une vitesse maximale de 110 km/h
- L'aménagement de 7 tronçons entre le giratoire de Saint-Marc, au nord de la rocade de Rodez, et l'A75.
- L'aménagement de quatre échangeurs principaux — Causse Comtal, Laissac, Recoules et Lapanouse —, le giratoire de Saint-Mayme, ainsi que des ouvrages destinés à rétablir les routes départementales, chemins ruraux, accès agricoles, itinéraires locaux, cours d'eau et continuités écologiques.
- Un coût estimé entre 340 et 420 M€ HT.

Les autres variantes approfondies par le Département

Une mise à 2x2 voies de la RN88 actuelle

Cette alternative consisterait à élargir et transformer en 2x2 voies la route existante. Des contournements des bourgs traversés seraient réalisés pour assurer un niveau de service continu à La Roquette, Gages, Bertholène et Gaillac-d'Aveyron. Cette solution réutiliserait davantage le corridor routier actuel, mais elle impliquerait des travaux complexes sous circulation, la suppression ou le rétablissement de nombreux accès et des interventions importantes à proximité des habitations, des activités et des réseaux.

Ne pas réaliser de nouvel aménagement structurant

Dans cette hypothèse, la RN88 resterait dans sa configuration actuelle. Des travaux d'entretien ou de sécurisation ponctuelle pourraient être réalisés, mais sans transformation globale de l'itinéraire. Cette option éviterait les impacts directs liés à la création d'une nouvelle infrastructure. Elle maintiendrait toutefois les principales difficultés actuelles : insécurité et inconfort pour l'ensemble des usagers, traversées de bourgs, hétérogénéité des sections, conflits entre usages, accès et carrefours à niveau, possibilités limitées de dépassement et accidentologie élevée.

Les variantes étudiées par le passé

D'autres solutions ont été examinées au cours de l'histoire du projet, sans être aujourd'hui approfondies au même niveau :

- l'amélioration ponctuelle de la route existante, avec des créneaux de dépassement, la sécurisation de carrefours et des interventions ciblées, dans une logique de traitement progressif de l'aménagement à 2x2 voies ;
- la création d'une route neuve à 2x1 voie, dotée de créneaux de dépassement et conçue pour pouvoir être élargie ultérieurement ;
- l'aménagement d'un premier tronçon entre Rodez et Laissac ;
- la recherche de fuseaux alternatifs, notamment entre Rodez et Laissac, afin de comparer leurs effets sur les zones habitées, l'agriculture, l'eau et les milieux naturels.

Comparer les variantes

Les différentes options doivent pouvoir être comparées à partir de plusieurs familles de critères (voir infographie ci-dessous). La démarche vise à rechercher le meilleur équilibre entre les gains attendus pour les usagers et le territoire, les impacts environnementaux et les moyens nécessaires à la réalisation. La manière dont les différents critères sont pris en compte conditionne l'appréciation des différentes options. Ces critères pourront être discutés dans le cadre de cette concertation.

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

Les impacts à prendre en compte

La méthode

Un projet d'aménagement doit être apprécié au regard des bénéfices attendus, mais aussi de ses effets sur l'environnement, les activités et le cadre de vie. La méthode Éviter – Réduire – Compenser impose d'abord de rechercher l'évitement des atteintes dès la conception, puis de réduire celles qui ne peuvent être supprimées et, en dernier recours seulement, de compenser les impacts résiduels. La concertation intervient au stade de l'avant-projet : les études passées et les investigations en cours permettent d'identifier les grands enjeux, mais les impacts détaillés ne sont pas encore tous stabilisés. L'état initial environnemental et l'étude agricole doivent encore être consolidés avant de préciser les emprises effectives, les mesures d'évitement et de réduction, puis les éventuels besoins de compensation dans le dossier d'autorisation environnementale.



Les premiers enjeux identifiés

> Le foncier et l'agriculture

La surface totale comprise dans le fuseau historique issu de la DUP de 1997 représente près de 350 hectares. Cette superficie ne correspond pas à l'emprise qui serait effectivement consommée par le projet, laquelle sera précisée dans la suite des études. Une grande partie des acquisitions et réorganisations foncières a déjà été engagée, mais l'étude agricole doit encore préciser les effets sur les exploitations, les chemins, les accès aux parcelles et les circulations des engins et des troupeaux.

> La biodiversité

Le territoire comprend des habitats remarquables, des zones humides, des espaces protégés ou inventoriés et des continuités écologiques. Les risques portent notamment sur la consommation et la fragmentation des milieux ainsi que sur les espèces protégées ; leur ampleur précise reste à déterminer.

> L'eau

Le projet concerne quatre masses d'eau souterraines, constituées notamment par les systèmes calcaires sensibles des Causses, et franchirait sept cours d'eau ou ensembles de cours d'eau, dont l'Aveyron à plusieurs reprises. Les enjeux portent sur la qualité de la ressource, le maintien des écoulements naturels, les risques de pollution et d'inondation.

> Le cadre de vie

Le tracé neuf pourrait réduire le trafic et les nuisances dans les bourgs traversés par la RN88 actuelle, mais créer de nouvelles expositions au bruit, à la pollution de l'air ou aux effets visuels pour les habitations proches. Les nuisances doivent donc être appréciées à la fois dans les secteurs délestés et le long de la nouvelle infrastructure.

> Les paysages et le patrimoine

Le site du projet se caractérise par une grande diversité paysagère le long du tracé neuf étudié entre Rodez et Sévérac d'Aveyron. Cette diversité résulte de la rencontre entre plateaux calcaires, vallées fluviales, avant-causses, reliefs boisés et espaces agricoles bocagers. Le projet modifierait la perception des paysages des Causses et de la vallée de l'Aveyron, avec des enjeux de covisibilité depuis les habitations, les itinéraires de promenade et plusieurs sites patrimoniaux.

> Trafic routier

Les trafics moyens journaliers sur la nouvelle infrastructure à 2×2 voies sont estimés à : 17 000 à 20 000 véhicules/jr sur la section ouest, environ 8 000 à 11 000 véhicules/jr jusqu'au secteur de Laissac et 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.

> Multimodalité et modes doux

Le projet modifierait la répartition des trafics et devrait maintenir les continuités routières, agricoles, cyclables et piétonnes interceptées. Hors échangeur, sur les voies présentant un faible niveau de trafic (inférieur à 1000 véhicules/jr), une circulation des cycles en voie partagée pourrait être retenue.

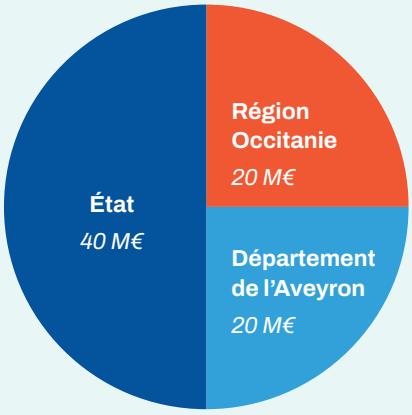
Une autre question concerne le devenir de la RN88 actuelle. À ce jour, les documents de planification cyclable départementaux et locaux ne prévoient pas d'itinéraire cyclable continu le long de cet axe, notamment en raison de son niveau de trafic. Si le tracé neuf était réalisé et si le report de trafic prévu par les modélisations se confirmait, de nouvelles possibilités d'aménagement cyclable pourraient être étudiées sur certaines sections de l'itinéraire actuel.

Calendrier et financement

Le financement du projet

À ce stade, le Département estime 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. Une première enveloppe de 80 M€ HT est inscrite au Contrat de plan État–Région 2021-2027. Les financements se répartissent de la manière suivante :

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

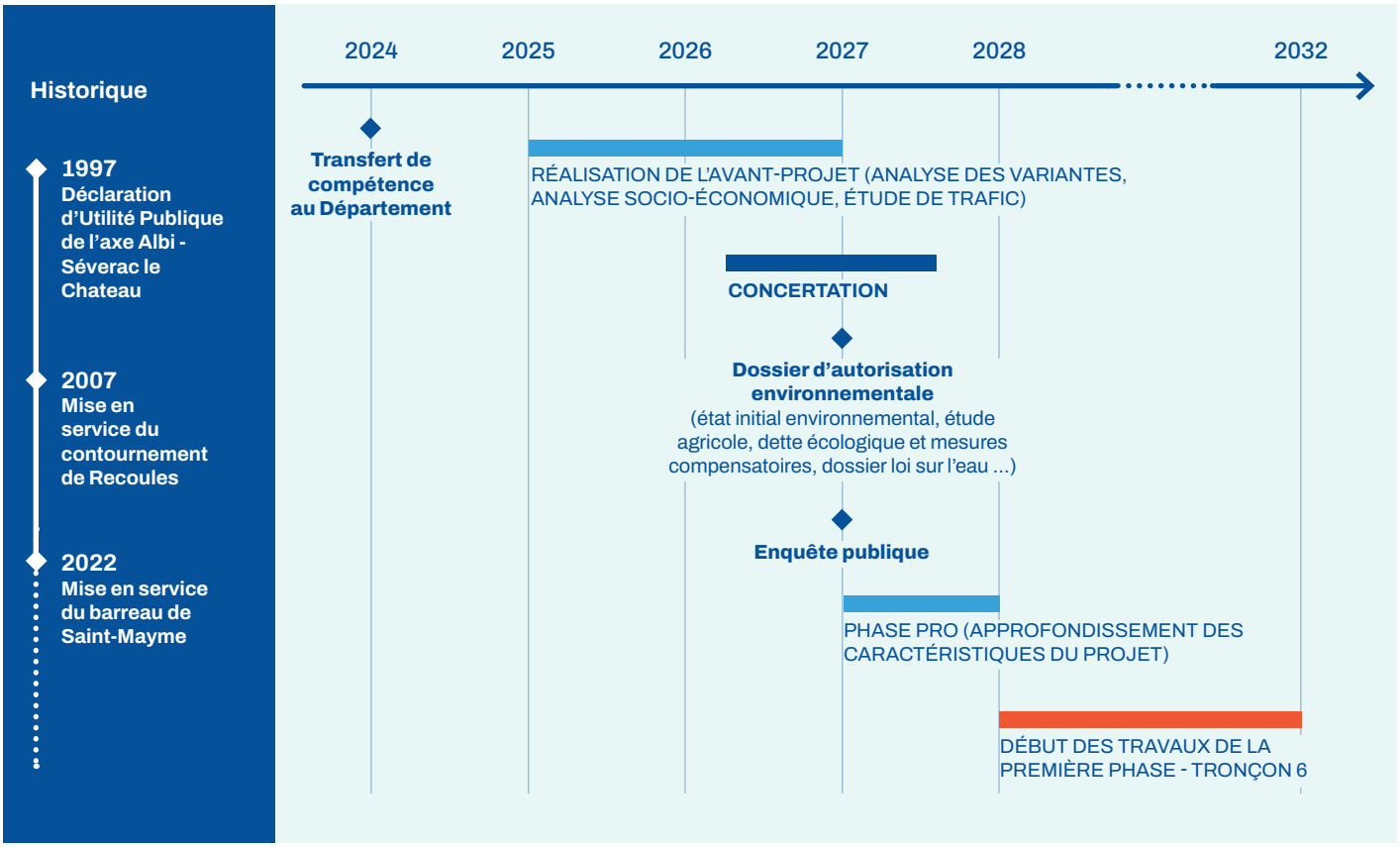


Cette enveloppe couvre :

- 16 M€ pour les études et acquisitions foncières sur la section Rodez-A75 ;
- 55 M€ pour les travaux de la section Recoules–Lapanouse ;
- 9 M€ pour les mesures environnementales sur la section Rodez-A75.

Elle permettrait notamment sur la section Rodez-A75 de réaliser intégralement le tronçon n°6 entre la déviation de Recoules et Lapanouse, première section pouvant être raccordée directement au réseau existant. En revanche, le financement de l'ensemble du projet n'est pas encore sécurisé. La réalisation complète supposerait donc de nouveaux engagements financiers.

Calendrier prévisionnel du projet



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