

Concertation préalable Aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac

Réunion Publique du 03/06/2026
Chanac

Synthèse

Version 1 du 16/07/2026

SOMMAIRE

1	<i>Préambule</i>	3
2	<i>Introduction.....</i>	3
3	<i>Objectifs et cadre de la concertation</i>	3
4	<i>Présentation du projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac</i>	4
4.1	Contexte territorial et diagnostic	4
4.2	Objectifs du projet.....	4
4.3	Scénarios présentés.....	5
5	<i>Temps d'échanges.....</i>	6
5.1	Cadre de la concertation et origine de la relance du projet	6
5.2	Opportunité du projet, attractivité de Mende et alternatives	6
5.3	Trafics, poids lourds et rôle de transit de l'itinéraire	7
5.4	Scénarios, coûts, faisabilité et option de ne pas aménager.....	8
5.5	Sécurité, cadre de vie, nuisances et modes actifs.....	9
5.6	Environnement, foncier agricole et insertion locale	10
5.7	Gouvernance locale et suites de la concertation	11
6	<i>Clôture et suites</i>	12

Ce compte-rendu se lit en complément du diaporama de présentation diffusé en séance.
Pour chaque partie, les numéros des diapositives concernées sont rappelés en **vert**.

1 Préambule

La présente synthèse restitue les échanges de la réunion publique qui s'est tenue le 3 juin 2026 à Chanac dans le cadre de la concertation préalable sur l'aménagement de la RN 88 entre l'A75 et Barjac.

Cette réunion s'est déroulée dans la salle communale de Chanac entre 20h et 22h45 et a réuni autour de 130 participants.

Le support de présentation partagé en séance est disponible sur le site du projet conjointement à la présente synthèse.

2 Introduction

Diapositives 2 à 8

Blandine PÉRICHON, du cabinet Nicaya, en charge de l'animation de la réunion, remercie les participants pour leur présence et rappelle les modalités d'information et de participation mises à disposition du public.

Elle présente le déroulé de la réunion publique :

- introduction et accueil des participants ;
- présentation du projet ;
- temps d'échanges en plénière ;
- séquence de contributions sur les scénarios et les objectifs du projet.

Noël LAFOURCADE, maire de Chanac, accueille les participants au nom de la commune. Il remercie la DREAL Occitanie pour l'organisation de cette réunion, indique que le projet est susceptible d'avoir des effets sur le territoire, la vie économique et touristique locale, et souligne l'importance de ce temps d'échange pour la vie démocratique locale.

3 Objectifs et cadre de la concertation

Diapositives 9 à 22

Christophe GAMET, directeur adjoint des transports à la DREAL Occitanie, présente le rôle de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

(DREAL), service déconcentré de l'État, et rappelle que le ministère des transports est notamment chargé de définir la politique de gestion et de modernisation du réseau routier national.

Il rappelle l'historique des réflexions sur la RN88 et indique que la concertation préalable constitue une étape importante du processus d'élaboration du projet. La DREAL vient à la rencontre du territoire afin de recueillir les avis, préoccupations et propositions des habitants et acteurs locaux, à un stade où aucun choix n'est arrêté.

Christophe GAMET précise que la concertation est organisée autour de trois questions principales :

- Les objectifs du projet répondent-ils aux attentes du territoire ?
- Les scénarios proposés répondent-ils aux objectifs annoncés ?
- Quelles améliorations pourraient être apportées aux scénarios présentés ?

Sophie GIRAUD, garante de la présente concertation, désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente son rôle. Elle rappelle que la concertation préalable vise à garantir le droit du public à l'information et à la participation. Elle précise que la DREAL a choisi volontairement de saisir la CNDP et d'organiser la concertation sous l'égide d'une garante.

Elle rappelle les principaux objectifs d'une concertation préalable et indique qu'à l'issue de la concertation, elle établira un bilan public auquel le maître d'ouvrage répondra, par un mémoire en réponse. L'ensemble de ces éléments seront rendus public.

4 Présentation du projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac

4.1 Contexte territorial et diagnostic

Diapositives 23 à 26

François GHIONE, chef de la division maîtrise d'ouvrage à la DREAL Occitanie, présente les principaux enjeux du territoire concerné par le projet. Il dresse un état des lieux du linéaire étudié concernant la RN88 entre l'A75 et Barjac, sur environ 16 km.

4.2 Objectifs du projet

Diapositive 27

François GHIONE présente les objectifs envisagés pour le projet d'aménagement :

- améliorer la desserte de Mende et soutenir le développement du territoire ;
- réduire et fiabiliser les temps de parcours ;
- améliorer les conditions de circulation, notamment par des possibilités de dépassement sécurisées ;
- renforcer la sécurité des usagers et des riverains ;
- améliorer le cadre de vie des habitants situés à proximité de la RN88.

La DREAL rappelle qu'à ces objectifs propres au projet, s'ajoute un objectif constant pour les projets d'infrastructures, à savoir de prendre en compte au mieux la préservation de l'environnement en limitant les impacts potentiels sur le foncier, notamment agricole, et l'environnement (humain et naturel).

4.3 Scénarios présentés

Diapositives 28 à 36

Béatrice TRINQUIER, responsable de l'opération à la DREAL Occitanie, présente les quatre scénarios étudiés.

Les scénarios relèvent d'un principe d'aménagement (route bidirectionnelle avec créneau de dépassement à 80km/h) selon deux approches : améliorer la RN88 actuelle ou créer une section de route neuve. Les scénarios présentés sont les suivants :

- un scénario d'aménagement sur place (ASP), portant sur l'aménagement de la RN88 actuelle ;
- un scénario Sud, en tracé neuf de 10,3 km ;
- un scénario Nord – variante A, combinant tracé neuf de 8,85 km et réaménagement de la RD808 sur 3,7 km ;
- un scénario Nord – variante B, combinant tracé neuf de 5,7 km et réaménagement de la RD808 sur 6,5 km.

Pour chacun des scénarios, la DREAL présente les principales caractéristiques, les points d'intérêt, les points de vigilance, les estimations financières, les temps de parcours et les enjeux d'insertion. La DREAL présente ensuite une synthèse comparative des scénarios. Elle indique qu'elle attend des avis sur les possibilités d'améliorations des scénarios et notamment concernant le scénario d'aménagements sur place qui est modulable. Les différentes propositions d'aménagement pouvant être complétées ou modifiées.

5 Temps d'échanges

À l'issue de la présentation, les participants ont été invités à intervenir et à poser des questions. Les échanges ont principalement porté sur les thématiques ci-dessous. Compte tenu de la durée des échanges en plénière, la séquence de contribution en ateliers initialement prévue n'a pas pu être conduite.

En vert, les contributions et questions de participants.

5.1 Cadre de la concertation et origine de la relance du projet

Plusieurs participants interrogent l'origine du projet, les raisons de la relance des études ainsi que les acteurs ayant demandé la reprise des réflexions. Ils questionnent également la prise en compte des attentes du territoire en amont de la présentation des scénarios.

- La DREAL indique que l'État a relancé une réflexion sur la modernisation de l'itinéraire à la demande d'acteurs politiques et institutionnels locaux, notamment dans le cadre d'échanges intervenus en 2021 associant la présidente de la Région, l'ancienne présidente du Département et l'ancien maire de Mende. Il précise que cette réflexion vise à étudier les possibilités d'amélioration de la desserte de Mende et de l'attractivité du territoire, et que les enseignements de la concertation seront pris en compte avant toute décision sur les suites du projet.

Un participant estime qu'une telle information aurait dû être portée à la connaissance du public avant les élections municipales.

5.2 Opportunité du projet, attractivité de Mende et alternatives

Plusieurs participants contestent l'opportunité du projet et estiment qu'il ne répond pas aux attentes prioritaires du territoire, notamment en matière d'emploi, de santé, de services ou de transports collectifs.

- La DREAL indique qu'une réunion spécifique aura lieu à Mende afin d'approfondir le lien entre mobilité, desserte et attractivité du territoire. Elle précise que cette séquence doit permettre aux acteurs mendois et aux participants d'exprimer en quoi l'amélioration des mobilités pourrait, ou non, contribuer au développement du territoire.
- La DREAL indique que l'objectif même de cette concertation est de mettre en débat, avec le public et les acteurs du territoire, l'opportunité du projet d'aménagement. Les enseignements de la concertation seront tirés à l'issue des six semaines de concertation, sans choix arrêté à ce stade.

Des participants interrogent la place du train et des transports collectifs, en considérant qu'une amélioration de la desserte ferroviaire ou des bus pourrait être plus pertinente qu'un projet routier.

- La DREAL rappelle l'existence d'une desserte ferroviaire et de liaisons en car, tout en soulignant les contraintes fortes qui pèsent sur le développement de l'offre en matière ferroviaire. L'infrastructure existante est vétuste et ne permet pas d'augmenter la fréquence des trains, qui roulent actuellement à une vitesse de 30km/h. Des investissements lourds, de l'ordre de 2 à 3M€ par km, seraient nécessaires pour permettre une vitesse d'exploitation qui soit concurrentielle avec d'autres modes.

La DREAL indique que les remarques relatives au train seront relayées à la Région, autorité en charge des trains régionaux. Elle précise que, dans le cadre de la commande reçue, la DREAL a été mandatée pour étudier des solutions routières sur la RN88.

Plusieurs participants considèrent que les gains de temps annoncés sont faibles au regard des coûts, des impacts et des nuisances potentielles.

- La DREAL rappelle que les gains de temps ne constituent qu'un des objectifs du projet. Les objectifs portent également sur la fiabilisation des temps de parcours, les conditions de circulation, la sécurité, la desserte de Mende et le cadre de vie des riverains. Elle indique que la concertation doit permettre d'apprécier si ces objectifs sont partagés par le territoire.

5.3 Trafics, poids lourds et rôle de transit de l'itinéraire

Un participant demande si une étude a été menée pour connaître le volume de poids lourds qui traversent le secteur sans s'arrêter.

- La DREAL indique qu'une enquête spécifique a été conduite sur la section étudiée, qui permet de conclure qu'une part importante des véhicules n'ont ni origine, ni destination sur cette portion de route entre l'A75 et Barjac. Cela représente 75 % du total des véhicules et 90 % des poids-lourds.

Un participant interroge le devenir des flux de poids lourds après Mende et estime que les volumes annoncés ne traduisent pas nécessairement une saturation de l'axe.

- La DREAL indique que le projet étudié porte sur une section précise de la RN88 et précise qu'aucun constat de congestion routière n'a été établi sur cette section. Les études ont été conduites par section afin d'identifier les possibilités d'aménagements en place de la RN88 ou de tracé neuf sur la portion entre l'A75 et Barjac. Les autres sections relèvent d'analyses distinctes ou d'autres réflexions d'aménagement.

Un participant évoque une réflexion de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur un autre itinéraire avec une déviation susceptible de reporter les poids lourds vers le nord.

- La DREAL rappelle que la Région Auvergne-Rhône-Alpes assure, dans le cadre de la loi 3DS¹, la maîtrise d'ouvrage de la RN88 sur son territoire à titre expérimental jusqu'en 2029. Elle précise que cette expérimentation porte sur plusieurs sections du réseau routier national transférées à la Région dont la RN88 et la RN102. La section Brioude-A75 de la RN102 a été mise à 2x2 voies récemment mais il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions sur les effets éventuels en matière de trafic ou de report de circulation. Elle rappelle que la concertation en cours porte spécifiquement sur la section de la RN88 entre l'A75 et Barjac.

5.4 Scénarios, coûts, faisabilité et option de ne pas aménager

Des participants demandent si un cinquième scénario, consistant à ne pas réaliser de nouvel aménagement, peut être pris en compte.

- La DREAL indique que plusieurs scénarios d'aménagements ont été étudiés et sont mis en débat dans le cadre de la concertation. Toutefois, la concertation portant sur l'opportunité même du projet, le « scénario zéro », consistant à ne rien faire, est une option qui reste ouverte. Ainsi, les contributions peuvent porter sur les scénarios, leurs améliorations, mais aussi sur l'opportunité même du projet.

Plusieurs participants estiment que certains scénarios semblent irréalistes, notamment au regard de la topographie, des coûts ou de la stabilité des terrains.

- La DREAL indique que les scénarios présentés sont considérés comme techniquement envisageables à ce stade d'étude, tout en reconnaissant l'existence de difficultés techniques importantes. Elle précise que les études ultérieures devraient approfondir les enjeux de géotechnique, de topographie, de pente, les conditions d'exploitation (notamment hivernales), de matériaux et d'insertion paysagère si un scénario devait être poursuivi.

Un participant rappelle l'ancien projet de 2006 et demande si les scénarios présentés aujourd'hui ne reviennent pas à reprendre un projet auparavant abandonné.

- La DREAL précise que le projet actuel ne reprend pas le parti d'aménagement de type 2x2 voies ou route express étudié antérieurement. La réflexion actuelle porte sur une route bidirectionnelle, avec des aménagements ciblés sur la route actuelle ou des propositions de tracés neufs de type bidirectionnel, sans élargissement ultérieur de voies.

¹ Loi 3DS est structurée autour de 4 points : Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification des collectivités locales (adoptée en février 2022).

Des participants demandent si les coûts présentés sont compatibles avec le contexte budgétaire public et si les économies publiques ont été prises en compte.

- La DREAL rappelle que l'abandon du parti d'aménagement de type 2x2 voies résulte notamment de son coût et de son manque de soutenabilité. Les scénarios présentés visent à examiner des partis d'aménagement plus ciblés. La concertation doit toutefois permettre de débattre de l'intérêt et de la proportionnalité de ces investissements.

5.5 Sécurité, cadre de vie, nuisances et modes actifs

Plusieurs participants contestent l'objectif de sécurité, considérant que la vitesse constitue le principal facteur de danger et que les passages à niveau jouent aujourd'hui un rôle de ralentisseur.

- La DREAL rappelle que les objectifs de sécurité portent sur l'ensemble des usagers et des riverains. Elle indique que le scénario d'aménagement sur place pourrait intégrer des propositions ciblées pour traiter certains points dangereux ou certains carrefours, si des besoins sont identifiés par le territoire.

Des participants évoquent également la situation du hameau du Bruel, en soulignant les enjeux de traversée du village, de circulation, de sécurité et de cadre de vie.

- La DREAL rappelle que le hameau du Bruel constitue un point de vigilance identifié dans les études. Elle indique que les différents scénarios présentent des effets différenciés sur ce secteur, notamment concernant le maintien ou le report des circulations, et que la concertation doit permettre d'identifier les attentes et points de vigilance liés à ce secteur.

Un participant demande si les différents scénarios offrent le même niveau de sécurité pour les piétons et les cyclistes, notamment pour les traversées.

- En ce qui concerne la traversée du Bruel, les scénarios comprenant des tracés neufs apparaissent comme étant les plus sécuritaires compte tenu du fait qu'ils conduiraient à réduire les trafics de la route actuelle (jusqu'à 75 % du trafic actuel) ;
- La DREAL indique que, sur les scénarios en tracé neuf, la circulation piétonne n'a pas vocation à se faire le long de la nouvelle route. En revanche, les continuités locales, les accès, les traversées, les routes secondaires et les accès aux parcelles seront rétablis, en passages supérieur ou inférieur selon les configurations. Si l'option d'aménagement sur place était retenue, des dispositifs pourraient également être étudiés pour améliorer les traversées en agglomération et sécuriser les usages locaux, par exemple au moyen de feux, de chicanes, de traitements de vitesse ou d'aménagements ponctuels adaptés.

Un participant alerte sur les nuisances potentielles du scénario Sud pour le hameau de Marijoulet et demande des précisions sur son passage.

- La DREAL indique qu'effectivement le scénario Sud qui traverse le hameau de Marijoulet sera source de nuisance pour des habitants moins impactés par la RN88 actuelle. Ce tracé nécessiterait la réalisation d'un viaduc de l'ordre de 40m de haut et 620m de long au niveau de ce quartier. Toutefois, à ce stade, le scénario présenté est à un niveau de schéma de principe et non un tracé exact. Les études ultérieures devraient préciser son insertion fine si ce scénario était poursuivi.

Des participants indiquent que les scénarios risquent d'augmenter les vitesses, le bruit et les nuisances plutôt que d'améliorer le cadre de vie.

- La DREAL rappelle que les effets sur le cadre de vie diffèrent selon les scénarios : certains peuvent réduire les nuisances le long de la RN88 actuelle, tandis qu'ils peuvent en créer ailleurs. La concertation doit permettre d'identifier les points de vigilance, les secteurs sensibles et les impacts à éviter ou réduire.

5.6 Environnement, foncier agricole et insertion locale

Des participants expriment des inquiétudes sur les impacts agricoles, environnementaux, paysagers et sur la biodiversité.

- La DREAL rappelle que les enjeux environnementaux, agricoles, paysagers et fonciers font partie des critères d'analyse des scénarios. Elle souligne que les impacts doivent être évités, réduits ou compensés dans les phases ultérieures, et que les contributions locales peuvent permettre d'identifier des enjeux qui ne seraient pas suffisamment pris en compte à ce stade. Elle précise que les scénarios neufs sont plus impactants que le scénario d'aménagement sur place.

Des participants demandent que soient mieux présentés les impacts visuels des suppressions de passages à niveau et des ouvrages, afin de comprendre les effets sur le paysage.

- La DREAL indique que les suppressions de passages à niveau impliqueraient la réalisation d'ouvrages de franchissement avec une route passant au-dessus de la voie ferrée. Elle prend note du besoin d'éléments visuels plus lisibles pour permettre aux participants de se représenter les impacts paysagers.

Des participants relèvent également qu'un éventuel changement de statut de la RN88 actuelle pourrait permettre certaines mesures de circulation aujourd'hui impossibles sur une route nationale, comme des aménagements de modération de vitesse.

Un participant estime qu'en cas de réalisation de nouveaux tronçons, les sections déclassées pourraient devenir des routes départementales ou communales, avec des charges de gestion supplémentaires pour les collectivités.

5.7 Gouvernance locale et suites de la concertation

Un participant demande quelle est la position de la commune de Chanac et de la communauté de communes sur le projet.

- Noël LAFOURCADE indique que la DREAL a présenté le projet aux maires du secteur en amont de la concertation, avec un niveau d'information similaire à celui présenté en réunion publique. Il précise que la commune n'a pas, à ce stade, arrêté de position officielle et qu'elle souhaite d'abord écouter les contributions des habitants et en débattre en conseil municipal.

Un participant demande si les contributions défavorables au projet seront réellement prises en compte ou si elles risquent d'être assimilées à une absence de contribution.

- Sophie GIRAUD rappelle que toutes les contributions seront prises en compte dans le bilan de la concertation, qu'elles soient favorables, défavorables ou qu'elles portent sur des améliorations. Le bilan de la garante rendra compte des arguments exprimés et sera rendu public. Le maître d'ouvrage devra ensuite publier un mémoire en réponse indiquant les enseignements tirés et les suites envisagées.

Un représentant du Département intervient pour rappeler l'ancienneté des réflexions sur la RN88 et la nécessité, selon lui, de débattre de la performance de l'axe et des besoins du territoire.

6 Clôture et suites

Diapositives 44 à 45

Blandine PÉRICHON remercie les participants pour leur présence et rappelle que la concertation préalable se poursuit jusqu'au 12 juillet 2026. Les participants peuvent continuer à contribuer via les différentes modalités déployées par le porteur du projet.

Elle rappelle que le bilan de la garante sera publié un mois après la fin de la concertation, puis que le maître d'ouvrage publiera un mémoire en réponse dans les deux mois suivant la publication de ce bilan.