

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

Réunion Publique du 10/06/2026
Grèzes

Synthèse

Version 1 du 16/07/2026

SOMMAIRE

1	<i>Préambule</i>	<i>3</i>
2	<i>Introduction.....</i>	<i>3</i>
3	<i>Objectifs et cadre de la concertation</i>	<i>4</i>
4	<i>Présentation du projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac</i>	<i>4</i>
4.1	Contexte territorial et diagnostic	4
4.2	Objectifs du projet.....	5
4.3	Scénarios présentés.....	5
5	<i>Temps d'échanges.....</i>	<i>6</i>
5.1	Cadre de la concertation et modalités de participation	6
5.2	Origine de la relance du projet et périmètre territorial concerné	7
5.3	Opportunité du projet, désenclavement et attractivité	8
5.4	Scénarios : option 0, coûts et faisabilité technique	9
5.5	Trafics, sécurité routière, modes actifs et rôle du Bruel.....	10
5.6	Impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie.....	11
5.7	Agriculture : consommation de foncier et compensations.....	12
5.8	Supports, méthode d'analyse et suites de la concertation.....	12
6	<i>Clôture et suites</i>	<i>14</i>
7	<i>Annexe</i>	<i>15</i>

*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 10 juin 2026 à Grèzes 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 Grèzes entre 20h et 23h et a réuni autour de 125 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 10

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 indique qu'un questionnaire papier et numérique est proposé aux participants afin de recueillir leurs avis sur la RN88 actuelle.

Elle présente le déroulé de la réunion publique :

- introduction et accueil des participants ;
- présentation du projet, comprenant le contexte territorial, le diagnostic, les objectifs et les scénarios ;
- temps d'échanges en plénière ;
- séquence de contributions sur les scénarios et les objectifs du projet, si le temps le permet ;
- suites et clôture.

Cédric CRESPIN, maire de Grèzes, accueille les participants au nom de la commune et souhaite la bienvenue à la DREAL Occitanie et à Sophie GIRAUD garante CNDP. Il rappelle que les communes de Grèzes, Saint-Bonnet-de-Chirac et Palhers sont directement concernées par les scénarios en tracé neuf et que le projet concerne plus largement le bassin de vie. Il souligne l'importance de permettre à chacun d'apporter un témoignage ou une contribution à la concertation.

3 Objectifs et cadre de la concertation

Diapositives 11 à 25

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. Il rappelle que le ministère des transports est notamment chargé de définir les orientations relatives au réseau routier national.

Il rappelle l'historique des réflexions sur la RN88 et précise que DREAL vient à la rencontre du territoire afin de recueillir les avis, préoccupations et propositions des habitants et acteurs locaux sur les études réalisées suite à la demande des collectivités territoriales présentes au COPIL d'août 2021. Il indique que la concertation préalable constitue une étape importante du processus d'élaboration du projet 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 26 à 29

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 30

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 31 à 40

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'aménagement 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 des participants.

5.1 Cadre de la concertation et modalités de participation

Plusieurs participants interrogent la manière dont les contributions seront prises en compte, notamment lorsque de nombreuses personnes expriment une même opposition ou un même argument. Ils demandent si l'absence de comptabilisation quantitative ne risque pas de sous-estimer une opposition locale forte.

- Sophie GIRAUD rappelle que le bilan de la concertation vise à rendre compte de la diversité des arguments exprimés. Elle indique qu'un argument exprimé par une seule personne sera pris en compte de la même manière que s'il l'était par plusieurs, notamment lorsqu'il renvoie à une situation particulière de riverain ou d'usager. Elle précise néanmoins que l'intensité des expressions et les oppositions formulées seront retracées dans le bilan.

Des participants demandent pourquoi le questionnaire proposé comporte des réponses de type « oui / non » alors que la concertation n'est pas présentée comme un vote.

- La DREAL et la garante précisent qu'à la suite de la réunion publique précédente, il a été décidé de proposer au public un questionnaire, disponible sous format papier et numérique, afin de recueillir des éléments de diagnostic sur l'état actuel de la RN88¹. Ce questionnaire vise à recueillir des éléments de diagnostic, des secteurs sensibles et des pistes d'amélioration. Elles rappellent que l'argumentation associée aux réponses reste essentielle pour comprendre les attentes, les craintes et les propositions du public.

¹ Le questionnaire est joint en annexe de la présente synthèse.

Des participants demandent si l'ensemble des avis, y compris les contributions défavorables au projet, seront bien pris en compte.

- Sophie GIRAUD rappelle que toutes les contributions seront prises en compte dans le bilan. Elle précise que la concertation porte sur l'opportunité du projet et que l'option de ne pas poursuivre peut donc être également exprimée.

5.2 Origine de la relance du projet et périmètre territorial concerné

Une participante interroge la formule selon laquelle le projet résulterait d'une « commande » des élus du territoire » et demande quel territoire est concerné par cette demande.

- La DREAL indique que la demande a été formulée dans le cadre du comité de pilotage des aménagements de la RN88, organisé par l'État en août 2021, auquel participaient notamment les cofinanceurs des projets routiers : Région, Département, la communauté de communes Cœur de Lozère et la commune de Mende. Elle précise que les interventions des partenaires portaient sur le désenclavement de la Lozère et de Mende.

Plusieurs participants estiment que le projet répond avant tout à l'intérêt de Mende, et non à celui des habitants directement concernés par les tracés envisagés.

- La DREAL rappelle que l'un des objectifs annoncés porte sur la desserte de Mende et le développement du territoire. La concertation en cours doit précisément permettre de vérifier si cet objectif est partagé, contesté ou à reformuler.

Des participants demandent pourquoi une réunion est organisée à Mende, alors que les tracés présentés impacteraient directement d'autres communes et hameaux.

- La DREAL indique que Mende est concernée par l'un des objectifs du projet, relatif à la desserte et à l'attractivité du territoire. Elle précise que la réunion de Mende doit permettre aux habitants et acteurs mendois de dire si les scénarios proposés répondent, ou non, à cet objectif.

Des participants considèrent que les anciens tracés, notamment au nord, ont déjà été contestés ou rejetés lors de précédentes concertations, et demandent pourquoi ces hypothèses sont à nouveau étudiées.

- La DREAL rappelle que le projet actuel ne reprend pas le parti d'aménagement en 2x2 voies étudié antérieurement, ce qui permet d'adapter certains aspects du projet, notamment en termes de géométrie. Les nouvelles études conduites par la DREAL avaient pour objectif de se réinterroger sur les solutions envisageables, à la lumière de ces changements. Elle précise toutefois que le territoire étant très contraint, notamment en termes de géologie et de topographie, les tracés identifiés restent proches de ceux étudiés par le passé.

La DREAL indique que le choix a été fait de ne pas écarter de solution à ce stade, afin de présenter à la concertation plusieurs options, techniquement envisageables, pour améliorer la desserte entre l'A75 et Barjac.

5.3 Opportunité du projet, désenclavement et attractivité

Plusieurs participants contestent l'opportunité du projet au regard des gains de temps annoncés, qu'ils jugent faibles par rapport aux coûts, aux impacts et aux besoins du territoire.

- La DREAL rappelle que le gain de temps ne représente qu'un des objectifs du projet. Elle indique que les objectifs portent également sur la desserte, la fiabilisation des temps de parcours, les conditions de circulation, la sécurité et le cadre de vie et que la concertation doit permettre d'apprécier l'opportunité du projet vis-à-vis du territoire.

Des participants estiment que les fonds publics mobilisés pour les études ou pour un éventuel aménagement pourraient être prioritairement affectés à d'autres besoins, notamment la santé, la justice, les services publics ou les transports collectifs.

- La DREAL indique que le choix des priorités d'investissement relève des pouvoirs publics. Elle précise que la présente concertation doit permettre de débattre de l'intérêt et de la proportionnalité du projet, au regard des bénéfices attendus, des impacts et des autres priorités exprimées par le territoire.

Des participants contestent l'idée selon laquelle la Lozère serait enclavée. Ils soulignent que des habitants, visiteurs ou touristes viennent en Lozère précisément pour ses paysages, sa qualité de vie et ses routes de moyenne montagne.

- La DREAL prend note de ces expressions. Elle rappelle que la concertation doit permettre de confronter les objectifs de désenclavement, de desserte et d'attractivité aux attentes exprimées localement, y compris lorsque ces attentes portent sur la préservation des paysages, du cadre de vie et du caractère rural du territoire.

Des participants demandent si l'attractivité d'un territoire peut réellement être renforcée par quelques minutes de gain de temps, et comment cet objectif sera objectivé.

- La DREAL indique que l'attractivité est un objectif à discuter dans le cadre de la concertation. Elle précise que les contributions pourront conduire à approfondir cette notion, à objectiver certains paramètres ou à réinterroger la hiérarchie des objectifs si les expressions du public le justifient.

5.4 Scénarios : option 0, coûts et faisabilité technique

Plusieurs participants demandent que l'option consistant à ne pas réaliser de nouvel aménagement soit considérée comme un scénario à part entière.

- Sophie GIRAUD rappelle que la concertation porte sur l'opportunité du projet et qu'elle permet donc aux participants d'exprimer leur opposition au projet, l'abandon des scénarios présentés ou d'autres priorités d'intervention.
- La DREAL précise que le scénario 0 n'a pas fait l'objet d'une présentation spécifique mais demeure une option ouverte dans le cadre de la concertation.

Des participants considèrent que l'aménagement sur place pourrait constituer une réponse suffisante, à condition de traiter quelques points de sécurité identifiés, notamment certains carrefours ou la traversée du Bruel.

- La DREAL indique que le scénario d'aménagement sur place vise précisément à sécuriser certains carrefours, à traiter plusieurs passages à niveau et à créer un créneau de dépassement. La concertation doit permettre d'identifier les points de vigilance, les secteurs sensibles et les impacts à éviter ou réduire. Il est également précisé que la liste des aménagements sur place n'est pas figée et que la concertation peut apporter un éclairage afin de la compléter ou d'enlever certains des aménagements envisagés.

Des participants jugent les scénarios en tracé neuf disproportionnés, notamment au regard des coûts annoncés, des emprises foncières et des effets sur les communes traversées.

- La DREAL rappelle que les estimations financières sont présentées à un stade amont et qu'elles permettent de donner des ordres de grandeur afin de comparer les scénarios entre eux. Elle indique que les scénarios en tracé neuf apportent une amélioration du niveau de service, mais comportent des impacts sur le foncier agricole, sur l'environnement, les paysages et sont techniques plus complexes.

Plusieurs participants contestent le diagnostic de trafic et d'accidentologie, estimant que la RN88 actuelle n'est pas saturée et que les difficultés ne justifient pas les scénarios les plus lourds.

- La DREAL rappelle que les études de trafic réalisées dans le cadre du projet sur la section entre l'A75 et Barjac font apparaître un trafic considéré comme modéré pour ce type de route, de l'ordre de 4 000 à 6 000 véhicules par jour, avec une part significative de véhicules en transit et de poids lourds. Elle précise que l'objectif n'est pas de répondre à une problématique de saturation, mais de traiter des facteurs de risque en termes de sécurité routière, de niveau de service pour les usagers (variations de vitesse, possibilités de dépassement) et de nuisances pour certains riverains.

Plusieurs participants expriment des doutes sur la faisabilité technique des tracés neufs, notamment sur les secteurs marqués par des pentes importantes, des glissements de terrain, des sols instables ou des contraintes hivernales.

- La DREAL indique que les scénarios présentés ont été jugés techniquement envisageables à ce stade d'étude, tout en reconnaissant l'existence de contraintes fortes. Elle précise que les études ultérieures devraient approfondir les enjeux de géotechnique, de pentes, de stabilité des terrains, de matériaux, de viabilité hivernale et d'insertion si un scénario devait être poursuivi.

Des participants demandent si les nouveaux tracés pourraient être utilisés pour les déplacements locaux en offrant des accès directs aux communes concernées.

- La DREAL souligne que les tracés neufs envisagés ont d'abord vocation à assurer la fonction de transit et ne prévoient pas de points d'entrée et de sortie intermédiaires. Les conditions de desserte locale, les rétablissements de voirie et les accès aux parcelles seraient étudiés plus finement dans les phases ultérieures si un scénario était poursuivi.

Un participant demande si les scénarios Nord et Sud ne constituent pas des « leurres » destinés à préparer ultérieurement un contournement plus large de Mende par le nord.

- La DREAL précise que les scénarios présentés ne sont pas des leurres et correspondent aux possibilités techniques identifiées sur la section entre l'A75 et Barjac. Elle exprime par ailleurs que des réflexions relatives à l'opportunité d'un contournement nord de Mende sont envisagées dans un cadre distinct même si elles peuvent s'articuler avec les réflexions plus larges sur l'aménagement de la RN88.

5.5 Trafics, sécurité routière, modes actifs et rôle du Bruel

Des participants demandent pourquoi les aménagements ne se concentrent pas sur les points les plus sensibles de la RN88 actuelle, en particulier le Bruel.

- La DREAL rappelle que le Bruel est bien identifié comme un point de vigilance et que le scénario d'aménagement sur place pourrait intégrer des propositions ciblées si des besoins étaient remontés par le territoire.

Une habitante du Bruel souligne les difficultés de traversée de la RN88 pour les familles et les piétons, et demande que des aménagements piétons sécurisés, voire une passerelle, soient étudiés.

- La DREAL prend note de cette proposition. Elle indique que les contributions relatives à des aménagements localisés, pourront alimenter la réflexion sur le scénario d'aménagement sur place si celui-ci devait être retenu.

Plusieurs participants évoquent la voie ferrée existante et demandent si elle pourrait être davantage mobilisée, voire transformée ou utilisée pour améliorer l'aménagement sur place.

- La DREAL indique que l'exploitation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire est une compétence de la Région, qui a une politique très volontariste en la matière. Elle précise que les caractéristiques actuelles de la voie imposent une vitesse d'exploitation réduite à 30km/h en moyenne et ne permettent pas d'augmenter la fréquence des trains. L'amélioration significative de la ligne nécessiterait des investissements importants, de l'ordre de 2 à 3M€ par kilomètre.

5.6 Impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie

De nombreux participants expriment de fortes inquiétudes sur les impacts des tracés neufs sur l'environnement (paysages, milieux naturels, zones boisées, biodiversité, ressources en eau)

- La DREAL rappelle que les enjeux environnementaux, paysagers et de cadre de vie font partie des critères d'analyse et de comparaison des scénarios. Elle indique que les impacts devront être évités, réduits ou compensés dans les phases ultérieures si un scénario était poursuivi. Elle précise que les contributions locales permettent de compléter la connaissance du porteur de projet en identifiant des secteurs sensibles et des enjeux qui devront être approfondis.

Des participants demandent si des études acoustiques ont été réalisées et alertent sur les nuisances sonores que les tracés neufs pourraient créer pour des hameaux aujourd'hui peu exposés.

- La DREAL indique qu'à ce stade du projet, certains impacts sont évalués avec une approche qualitative, qui est suffisante pour comparer les scénarios entre eux. Ce n'est que dans un second temps que des études spécifiques, telles que des études acoustiques ou sur la qualité de l'air, seront menées afin de quantifier et qualifier précisément les impacts pour définir les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation nécessaires.

Des participants estiment que l'attractivité touristique de la Lozère repose sur ses paysages, ses chemins, son calme et son patrimoine naturel, et non sur de nouvelles infrastructures routières.

- La DREAL prend note de ces expressions. Elle rappelle que les enjeux touristiques et paysagers sont intégrés dans l'analyse du territoire et que la concertation doit permettre de confronter les objectifs de desserte aux enjeux de préservation des qualités paysagères et du cadre de vie.

5.7 Agriculture : consommation de foncier et compensations

Plusieurs participants, dont des agriculteurs, expriment une opposition à la consommation de terres agricoles et aux impacts potentiels sur les exploitations, les parcelles, les accès, les bâtiments et les projets de transmission.

- La DREAL rappelle que les études menées sont à un stade amont et ne permettent pas encore d'identifier précisément les parcelles, exploitations ou bâtiments concernés. Elle indique que les emprises présentées restent des ordres de grandeur et que l'analyse parcellaire fine interviendrait dans une phase ultérieure, si un scénario était poursuivi. Elle précise que les besoins diffèrent selon les types d'exploitation et devront être étudiés avec les agriculteurs concernés.

Des agriculteurs demandent où pourraient être trouvées les surfaces de compensation en cas de perte de terres agricoles, dans un secteur où les réserves foncières sont jugées rares ou inexistantes.

- La DREAL indique qu'à ce stade la concertation porte sur l'opportunité et les principes d'aménagement, et non sur la réalisation d'un tracé précis. Elle mentionne, à titre d'exemple, les démarches pouvant être engagées sur d'autres opérations, comme la saisine des Départements sur l'opportunité d'un aménagement foncier et la mobilisation des SAFER pour provisionner des réserves foncières selon les opportunités sur le territoire.

Des participants rappellent les expériences passées liées à d'autres infrastructures, notamment l'A75 et le viaduc du Romardiès, et expriment une défiance quant aux garanties apportées aux agriculteurs et aux riverains.

- Un représentant du Département rappelle que des projets d'infrastructures précédents ont pu donner lieu à des démarches d'accompagnement foncier, même si les situations locales ont pu être particulières et parfois conflictuelles. Il souligne que les projets s'inscrivent dans des temps longs, permettant en principe de rechercher des solutions foncières, tout en rappelant que ces sujets restent à approfondir si un scénario devait être poursuivi.

5.8 Supports, méthode d'analyse et suites de la concertation

Des participants indiquent que plusieurs hameaux, lieux-dits et zones habitées ne sont pas suffisamment visibles sur les cartographies présentées, ce qui rend les impacts difficiles à comprendre pour les personnes n'ayant pas une connaissance fine du territoire.

- La DREAL indique que les cartes projetées ont été conçues pour présenter les principes de scénarios et assurer une lisibilité générale. Elle reconnaît que des cartes plus détaillées pourraient être utiles et indique qu'il sera possible

d'ajouter sur le site de la concertation des cartes comportant davantage de précisions sur la toponymie, les lieux-dits ou d'informations locales.

Un participant interroge la méthode d'analyse des scénarios et demande comment seront comparés les gains attendus avec les pertes de terres agricoles, les nuisances, les atteintes à la biodiversité, les impacts sur les riverains et les effets sur l'attractivité de Mende.

- La DREAL indique que la concertation intervient à un stade d'opportunité. Les impacts sont donc appréciés de manière macroscopique, à partir des études disponibles. Elle précise que certaines dimensions, comme l'environnement, ont déjà fait l'objet de premières reconnaissances, tandis que d'autres, comme l'air, le bruit, l'agriculture ou la géotechnique, seraient approfondies dans les phases ultérieures si un scénario était retenu.

Des participants demandent comment la décision sera prise à l'issue de la concertation, alors que les positions peuvent différer selon les communes ou les secteurs concernés.

- La DREAL rappelle que le bilan sera réalisé par la garante et l'analyse des contributions sera transmise au préfet de région puis au ministère, qui prendra les orientations sur les suites à donner. Elle précise que la décision à l'issue de la concertation ne sera pas forcément un choix définitif d'un scénario : elle pourrait aussi conduire à demander des approfondissements, à mixer certaines propositions, écarter certaines options ou à réinterroger l'opportunité du projet.

Des participants demandent pourquoi l'information sur la concertation n'a pas davantage été diffusée à l'ensemble des Lozériens, au-delà des communes directement concernées.

- La DREAL rappelle que les modalités d'information comprennent des annonces légales dans la presse locale, un communiqué de presse, des supports mis à disposition, des affiches et le site internet de la concertation afin de toucher le public le plus largement possible.

Des participants demandent que les contributions exprimées au cours de la réunion soient bien retranscrites et que la réunion à venir de Barjac permette de revenir sur les principaux sujets débattus.

- Blandine PÉRICHON rappelle que les échanges feront l'objet d'une synthèse et que la réunion de Barjac permettra d'enrichir les éléments issus des précédentes réunions publiques. La DREAL indique également que les participants peuvent compléter leurs interventions par une contribution écrite sur les registres ou le site internet de la concertation.

6 Clôture et suites

Diapositives 47 à 48

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 mises à disposition : registre numérique, registres papier, courriel, courrier, réunions publiques et permanences du maître d'ouvrage.

Elle rappelle que d'autres réunions publiques sont prévues, notamment à Mende, Esclanèdes et Barjac ainsi que des permanences du maître d'ouvrage.

Le bilan de la garante sera publié un mois après la fin de la concertation. Le maître d'ouvrage publiera ensuite un mémoire en réponse dans les deux mois suivant la publication de ce bilan, afin d'indiquer les enseignements tirés de la concertation et les suites envisagées pour le projet.

7 Annexe : Questionnaire de recueil des éléments de diagnostic sur l'état actuel de la RN88

Concertation préalable du 1^{er} juin au 12 juillet 2026
Réunion Publique – Juin 2026

Votre réponse en format papier (ci-dessous) ou numérique



Lieu de résidence :

Lieu de travail :

A quelle fréquence empruntez-vous la RN 88 ?

☐ Plusieurs fois par jour

☐ 1 fois par jour

☐ 2-3 fois par semaine

☐ Moins d'une fois par semaine

1. Dans vos déplacements du quotidien, quels aspects de la RN88, entre l'A75 et Barjac, vous donnent satisfaction ?

.....
.....
.....

2. Selon vous, quels points/secteurs sensibles de la RN 88 qui vous semblent constituer un frein à vos déplacements ?

Temps de parcours

☐ Oui

☐ Non

☐ Sans avis

Sinuosité de la route

☐ Oui

☐ Non

☐ Sans avis

Offre de dépassement

☐ Oui

☐ Non

☐ Sans avis

Sécurité des accès riverains / carrefours

☐ Oui

☐ Non

☐ Sans avis

Autre, veuillez préciser

Selon vous les passages à niveau constituent-ils aujourd'hui un point de difficulté pour la circulation ?

☐ Oui

☐ Non

☐ Sans avis

3. Quelles seraient les pistes d'amélioration que vous identifiez entre l'A75 et Barjac par rapport aux éventuelles difficultés sur cet itinéraire ?

.....
.....
.....



Merci de déposer vos réponses dans la boîte prévue à cet effet en fin de réunion

DREAL Occitanie