

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

Réunion Publique du 11/06/2026
Esclanèdes

Synthèse

Version du 15/07/2026

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	Origine de la relance du projet, périmètre et intérêt du projet.....	6
5.2	Scénarios : option 0 et impacts des tracés neufs	7
5.3	Trafics, poids lourds, nuisances et réglementation.....	8
5.4	Point sensible : la traversée du Bruel.....	9
5.5	Modes actifs et aménagements complémentaires	10
5.6	Agriculture, foncier et compensations	11
5.7	Financement et exploitation	11
5.8	Suites de la concertation.....	12
6	<i>Clôture et suites</i>	<i>13</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 11 juin 2026 à Esclanèdes 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 d'Esclanèdes entre 20h30 et 23h et a réuni autour de 75 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.

Fabrice VIDAL, maire d'Esclanèdes, accueille les participants au nom de la commune. Il remercie les participants, le président de la communauté de communes et les représentants de la DREAL pour leur présence. Il souligne l'importance de ce temps d'échanges pour l'avenir de la commune et appelle à un débat structuré, respectueux des prises de parole de chacun.

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 6,5km.

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 contributions en ateliers initialement prévue n'a pas pu être conduite.

En vert, les contributions et questions des participants.

5.1 Origine de la relance du projet, périmètre et intérêt du projet

Des participants souhaitent savoir qui est à l'initiative de la reprise des études et quel a été le coût des réflexions engagées depuis les années 1990.

- La DREAL indique ne pas disposer du coût cumulé des études conduites depuis les années 1990. Elle rappelle que la relance de la réflexion actuelle fait suite aux échanges intervenus en comité de pilotage en 2021 avec les partenaires territoriaux, notamment la Région, le Département, la commune de Mende et la Communauté de communes Cœur de Lozère. Cette dernière phase d'étude représente un investissement de 1M€ pris en charge à 50 % par l'État et 50 % par la Région.

Jean-Claude SALEIL, Président de la Communauté de Communes Aubrac Lot Causses Tarn, indique qu'un débat a été conduit avec les maires du territoire et qu'une position commune sur le projet est partagée par les élus. Il souligne l'importance des mobilités pour la Lozère, dans un contexte de baisse et de vieillissement de la population, avec des effets sur les écoles, les services et l'attractivité. Il indique que la communauté de communes n'est pas favorable aux scénarios Nord et Sud, compte tenu de leurs impacts importants pour des bénéfices jugés limités, et se prononce plutôt en faveur d'un aménagement sur place renforcé, intégrant des aménagements de sécurité, notamment au Bruel.

- La DREAL prend note de cette position. Sophie GIRAUD rappelle que les personnes morales, notamment les collectivités et associations, peuvent

également déposer une contribution écrite sur le registre numérique de la concertation.

Un participant demande pourquoi le projet s'arrête à Barjac alors que 75 % du trafic est présenté comme du transit et que les difficultés de circulation concernent également la traversée de Mende et d'autres sections de la RN88.

- La DREAL précise que les 75 % de véhicules en transit correspondent aux véhicules n'ayant ni origine ni destination sur la section étudiée entre l'A75 et Barjac. Elle indique que la demande formulée par les partenaires territoriaux portait prioritairement sur cette première section en sortie de l'A75, afin d'améliorer la desserte de Mende. Elle rappelle toutefois que d'autres réflexions peuvent concerner l'itinéraire plus large, notamment la traversée de Mende, mais dans des cadres distincts et à des niveaux d'avancement différents.

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

- La DREAL rappelle que le gain de temps ne constitue 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. Elle précise que la concertation doit permettre de débattre de l'intérêt et de la proportionnalité des scénarios au regard des besoins exprimés par le territoire.

5.2 Scénarios : option 0 et impacts des tracés neufs

Plusieurs participants demandent que l'option consistant à ne pas réaliser de nouvel aménagement soit prise en compte et estiment que les fonds publics devraient être mobilisés sur d'autres priorités.

- 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 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.

Des participants demandent si des aménagements spécifiques sont prévus au niveau des raccordements avec la RD808, notamment à Barjac, et au niveau de l'arrivée éventuelle du scénario Sud.

- La DREAL indique que les raccordements devraient être traités finement dans les phases ultérieures si un scénario était poursuivi. Dans l'hypothèse d'un aménagement en tracé neuf, le raccordement avec la RN88 sera assuré par l'aménagement d'un carrefour adapté. Par exemple, au stade actuel et dans le cadre des scénarios Nord, le raccordement entre l'actuelle RD808 et la RN88 est prévu par l'intermédiaire d'un giratoire. La DREAL indique qu'aucun aménagement spécifique n'est prévu à ce stade, dans le scénario d'aménagement sur place, au croisement entre la RD808 et la RN88.

5.3 Trafics, poids lourds, nuisances et réglementation

Des participants demandent si les 75 % de véhicules en transit ont été analysés plus finement, notamment pour connaître la part de poids lourds, leurs origines, leurs destinations et les raisons du choix de cet itinéraire.

- La DREAL indique que des études ont permis de comptabiliser les trafics et d'identifier les origines et destinations des véhicules. Elle rappelle qu'une partie des poids lourds emprunte cet itinéraire car il constitue une alternative gratuite à des itinéraires autoroutiers concédés.

Plusieurs participants demandent que les poids lourds en transit soient contraints d'emprunter l'A75 ou d'autres itinéraires, afin de réduire rapidement les nuisances (acoustiques, pollutions...) dans les villages et hameaux traversés, notamment au Bruel.

- La DREAL rappelle qu'une interdiction de circulation doit être fondée sur des éléments objectifs et puisse être accompagnée par un itinéraire de substitution adapté. Elle précise qu'une interdiction de grande maille pourrait être juridiquement fragile si elle ne repose pas sur des motifs suffisamment caractérisés. Elle indique également que les poids lourds assurant la desserte locale doivent conserver une autorisation. Le contrôle de ces derniers peut s'avérer complexe avec des sanctions parfois peu dissuasives.

Un participant interroge la possibilité de prendre en compte, dans l'analyse du trafic, les effets de report liés à d'autres infrastructures ou itinéraires. Il cite notamment l'exemple du péage du viaduc de Millau, qui pourrait conduire certains poids lourds à privilégier des itinéraires alternatifs, ainsi que d'autres axes évités ou empruntés en fonction des coûts, des temps de parcours ou des contraintes de circulation.

- La DREAL prend note de cette remarque et rappelle que les choix d'itinéraires des poids lourds sont influencés par les coûts, les temps de parcours, les contraintes réglementaires et les conditions de circulation. Elle précise que la concertation porte toutefois sur l'aménagement de la section entre l'A75 et

Barjac et non sur une politique nationale de tarification ou de régulation du trafic poids-lourds.

5.4 Point sensible : la traversée du Bruel

Des participants demandent pourquoi les aménagements ne se concentrent pas uniquement 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 d'aménagements qualitatifs de la traversée si des besoins étaient remontés par le territoire.
- La DREAL précise par ailleurs qu'aucune solution simple n'existe pour permettre une déviation ciblée du Bruel. En effet, la présence du Lot rend impossible une déviation par le Sud et la topographie combinée à l'urbanisation dans la partie Nord imposerait un contournement sur une section assez longue, reprenant en grande partie le tracé Sud soumis à la concertation.

Des habitants du Bruel soulignent le caractère particulièrement sensible de la traversée du hameau, en évoquant la proximité des habitations, les traversées piétonnes, les arrêts de bus, les nuisances sonores, les situations dangereuses et la reprise de vitesse des véhicules après le passage à niveau.

Une habitante indique notamment que ses enfants doivent traverser la RN88 pour rejoindre l'arrêt de bus dans des conditions de sécurité peu satisfaisantes.

Plusieurs participants demandent si une solution spécifique, voire exceptionnelle, pourrait être étudiée pour sécuriser le Bruel. Ils évoquent différentes pistes d'aménagement : réduction ou extension des zones de limitation de vitesse, feux récompenses, chicanes, plateaux, radars pédagogiques ou autres dispositifs d'apaisement de la circulation.

- La DREAL indique que ces retours d'habitants correspondent précisément au type d'informations attendues dans le cadre de la concertation. Elle rappelle que le Bruel est identifié comme un point de vigilance important et qu'en traversée de village ou de hameau, la sécurité des habitants doit primer sur le temps de parcours. Elle précise que, si le scénario d'aménagement sur place devait être poursuivi, les études devraient examiner plus finement les possibilités de sécurisation : réduction des vitesses, aménagements ponctuels, traversées piétonnes, traitement des accès, apaisement de la circulation ou autres dispositifs adaptés.
- Toutefois chaque solution devra être analysée au regard de sa faisabilité, de son efficacité et de ses effets induits, certains aménagements pouvant générer

des nuisances supplémentaires pour les riverains, notamment en matière de bruit ou de vibrations.

- Un représentant du Département souligne à ce titre que des dispositifs incitatifs, comme les « feux récompenses » ou les radars pédagogiques, peuvent être étudiés, tandis que les ralentisseurs peuvent être plus pénalisants. Ces éléments pourront alimenter les réflexions si un travail plus fin est engagé sur l'aménagement du Bruel dans le cadre d'un scénario d'aménagement sur place.

5.5 Modes actifs et aménagements complémentaires

Un participant indique se rendre régulièrement à Chanac à vélo et souligne le danger de circuler sur la RN88, faute d'aménagements sécurisés pour les modes doux.

- La DREAL indique que l'élargissement de la RN88 est difficile compte tenu des fortes contraintes d'emprise, liées notamment à la vallée du Lot, à la voie ferrée et au relief. Elle rappelle toutefois que les projets portés par l'État doivent désormais examiner les possibilités d'intégration des modes actifs. Elle précise que des échanges existent avec le Département, qui réfléchit à l'aménagement d'une véloroute le long de la vallée du Lot, afin d'articuler les réflexions lorsque cela est possible.

Des participants évoquent la voie ferrée existante, certains demandant si elle pourrait être désaffectée ou mobilisée pour améliorer l'aménagement sur place, tandis que d'autres souhaitent la conserver en vue d'une éventuelle réactivation ou amélioration future.

- La DREAL indique que la Région a exprimé une volonté de maintenir et conforter la voie ferrée existante. Elle précise que les réflexions sur le développement du ferroviaire relèvent notamment de la Région et de la SNCF, et que l'amélioration significative de la ligne nécessiterait des investissements importants au regard de son niveau de service actuel.

Des participants demandent un meilleur entretien de la route actuelle, notamment en matière de signalisation et de revêtement.

- La DREAL rappelle que l'entretien courant de la route et les choix d'aménagement à plus long terme relèvent de démarches distinctes, même si les difficultés signalées par les usagers peuvent alimenter le diagnostic de la RN88 actuelle.

5.6 Agriculture, foncier et compensations

Des participants, notamment des agriculteurs, expriment de fortes inquiétudes sur les impacts des tracés neufs sur les terres agricoles, les exploitations, les accès, les bâtiments et les possibilités de transmission.

- La DREAL rappelle que les études sont encore à un stade amont et qu'elles ne permettent pas d'identifier précisément les parcelles, exploitations ou bâtiments concernés. Elle indique que les emprises présentées correspondent à ce stade à des ordres de grandeur et que l'analyse parcellaire fine interviendra dans une phase ultérieure, si un scénario était poursuivi.

Un participant demande comment seraient compensées les pertes de terres agricoles dans le cas d'un tracé neuf, en soulignant que le foncier agricole est rare et que certaines surfaces résiduelles pourraient perdre leur fonctionnalité.

- La DREAL rappelle que l'impact sur une propriété privée ou une exploitation ne peut être autorisé que dans le cadre d'un projet reconnu d'utilité publique. Elle indique que, pour les projets d'infrastructure, des démarches d'accompagnement et de compensation peuvent être engagées, notamment avec le Département, après des études spécifiques financées par le maître d'ouvrage. Ces sujets seraient approfondis dans les phases ultérieures si un scénario en tracé neuf devait être poursuivi.

Des participants insistent sur le fait que les terres agricoles consommées par une infrastructure sont perdues durablement et que les compensations ne permettent pas toujours de reconstituer les conditions de travail initiales.

- La DREAL prend note de ces inquiétudes. Elle rappelle que l'évitement, la réduction et, le cas échéant, la compensation des impacts font partie des principes à appliquer dans les phases ultérieures. Elle précise que les contributions des agriculteurs et des propriétaires permettent d'identifier les enjeux locaux qui devraient être pris en compte dans l'analyse des scénarios.

5.7 Financement et exploitation

Des participants interrogent la répartition financière des aménagements, notamment pour les dispositifs de sécurité dans le Bruel, et rappellent que certaines dépenses locales peuvent aujourd'hui peser sur la commune.

- La DREAL indique que la réflexion avance par étapes. Le choix des suites à donner au projet doit d'abord être éclairé par la concertation. Les modalités de financement dépendraient ensuite des aménagements retenus, de leur nature, de leur maîtrise d'ouvrage et des partenariats à construire avec les collectivités concernées.

Un participant demande si le déneigement et les conditions d'exploitation hivernale ont été pris en compte pour les scénarios Nord, qui atteignent des altitudes plus élevées.

- La DREAL indique que la viabilité hivernale constitue un sujet identifié, notamment pour les scénarios passant par des secteurs plus élevés. Elle précise que l'exploitation relèverait de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) massif central et que l'organisation du déneigement, y compris la possibilité d'un centre d'exploitation déporté, devrait être étudiée plus finement si un scénario de ce type devait être poursuivi.

5.8 Suites de la concertation

Un participant demande si, à ce stade de la concertation, une hypothèse prioritaire se dégage et souhaite connaître les principaux enseignements des réunions précédentes.

- Sophie GIRAUD rappelle que la concertation se poursuit jusqu'au 12 juillet et qu'il n'est pas possible de dresser un bilan avant sa clôture. Elle indique que les contributions déposées sur le registre numérique sont publiques. Elle précise néanmoins que les scénarios en tracé neuf suscitent, à ce stade, de nombreuses interpellations et que des questionnements récurrents portent également sur l'attractivité, les impacts et les priorités d'aménagement.

Des participants demandent que les expressions formulées en réunion soient bien prises en compte et que les acteurs locaux puissent déposer une position formalisée.

- Sophie GIRAUD rappelle que toutes les contributions seront prises en compte dans son bilan, qu'elles soient exprimées en réunion, déposées sur les registres papier, transmises par courrier, par courriel ou via le registre numérique. Elle précise que les personnes morales, comme les collectivités, associations ou chambres consulaires, peuvent également déposer une contribution écrite.

Des participants demandent si les contributions formulées sur des points précis, comme la signalisation au Bruel ou les conditions de traversée piétonne, pourront réellement orienter les études futures.

- La DREAL indique que ces informations locales sont utiles car elles apportent une connaissance fine des usages et des difficultés rencontrées au quotidien, par les usagers et les riverains de la route. Elle précise qu'elles pourront orienter les études futures, en particulier si le scénario d'aménagement sur place devait être approfondi.

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, réunion publique et permanences du maître d'ouvrage.

Elle rappelle que des permanences du maître d'ouvrage sont prévues dans les mairies concernées, notamment à Esclanèdes le 25 juin, et que la réunion publique de Barjac du 24 juin permettra d'enrichir les principales thématiques exprimées au cours des réunions précédentes.

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.