

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

Réunion Publique du 11/06/2026
Mende

Synthèse

Version du 16/07/2026

SOMMAIRE

1	<i>Préambule</i>	3
2	<i>Introduction.....</i>	3
3	<i>Objectifs et cadre de la concertation</i>	4
4	<i>Présentation du territoire.....</i>	5
5	<i>Présentation du projet</i>	5
5.1	Présentation des objectifs.....	5
5.2	Scénarios présentés.....	6
6	<i>Temps d'échanges.....</i>	6
6.1	Cadre de la réunion et modalités de la concertation	7
6.2	Attractivité de Mende, désenclavement et développement économique	7
6.3	Périmètre du projet, traversée de Mende et points noirs de la RN88.....	8
6.4	Trafics, poids lourds, report modal et régulation	9
6.5	Scénarios d'aménagements et financement	10
6.6	Agriculture, environnement, foncier et cadre de vie	11
6.7	Méthode d'analyse des scénarios.....	12
7	<i>Clôture et suites</i>	13

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 Mende 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 Urbain V de Mende entre 17h et 19h et a réuni autour de 65 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.

Patrice SAINT-LÉGER, maire de Mende, accueille les participants au nom de la commune. Il indique que la traversée de Mende par les poids lourds constitue, selon lui, une fragilité permanente pour la sécurité, le cadre de vie et la respiration urbaine. Il souligne également que le désenclavement de la Lozère constitue une nécessité pour le territoire, en rappelant que la route demeure une infrastructure essentielle pour l'accès aux emplois, aux services et aux soins. Il estime toutefois qu'une infrastructure

utile doit être juste, soutenable et partagée, et appelle les élus et habitants lozériens à travailler collectivement à une réponse adaptée aux besoins du territoire.

La première adjointe à la ville de Mende souligne les difficultés d'attractivité de la commune, le départ des jeunes et le manque de création d'activités nouvelles. Elle estime que la réflexion doit également intégrer le contournement de Mende et indique être favorable, à titre personnel, au tracé Sud, tout en interrogeant la capacité financière de l'État et des collectivités à financer un tel scénario sans traiter également les difficultés de traversée de Mende.

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 territoire

Diapositives 26 à 29

François GHIONE, chef de la division maîtrise d'ouvrage à la DREAL Occitanie, présente les principales caractéristiques du territoire notamment le caractère rural et montagneux du territoire, l'importance de l'activité agricole, les enjeux touristiques et la place structurante des infrastructures routières dans les déplacements. Il présente également les principaux enjeux environnementaux, paysagers et patrimoniaux.

Thierry JULIER, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Lozère, intervient pour exposer le point de vue économique de la chambre consulaire. Il souligne les enjeux de renouvellement des chefs d'entreprise, de maintien des centres de décision, d'attractivité du territoire et de développement économique. Il indique que la Lozère doit, selon lui, disposer d'infrastructures permettant d'attirer et de maintenir les entreprises, les emplois et les jeunes actifs.

Il estime que l'aménagement sur place ne répond pas suffisamment à une logique d'axe et ne règle pas, selon lui, certains points de sécurité comme le secteur du Bruel. Il précise que la CCI prendra position ultérieurement sur les scénarios proposés, sur la base d'éléments financiers, économiques et écologiques. Il demande enfin que les analyses intègrent davantage le bilan carbone des différents scénarios, au-delà des seuls temps de parcours et coûts d'investissement.

5 Présentation du projet

5.1 Présentation des objectifs

Diapositive 30

François GHIONE présente les objectifs envisagés pour le projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac :

- 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).

5.2 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'aménagements sur place qui est modulable. Les différentes propositions d'aménagement pouvant être complétées ou modifiées.

6 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.

6.1 Cadre de la réunion et modalités de la concertation

Plusieurs participants interrogent la neutralité du déroulé de la réunion, estimant que les prises de parole politique du maire de Mende et du président de la CCI contribuent à orienter le débat.

- Blandine PÉRICHON indique que le format de la réunion de Mende diffère volontairement des précédentes réunions publiques, afin de permettre l'expression d'acteurs locaux sur les enjeux d'attractivité et de développement du territoire. Elle précise que l'ensemble des points de vue pourra être entendu au cours des échanges.

Un participant demande qui est à l'origine de la réactivation du projet et qui en est le porteur.

- Christophe GAMET indique que la DREAL Occitanie est le maître d'ouvrage, pour le compte de l'État et du ministère des transports. Il précise que le projet a été réactivé à la suite d'une demande du ministère de revoir le parti d'aménagement de l'itinéraire, puis des réactions des partenaires lors de la présentation des études en comité de pilotage en 2021. Ces éléments ont conduit l'État à lancer des études complémentaires sur les différentes options possibles entre l'A75 et Barjac.

Des participants interrogent la portée réelle de la concertation et la manière dont les contributions seront prises en compte.

- Sophie GIRAUD rappelle que l'objectif d'une concertation préalable est de permettre au public de s'informer, de débattre de l'opportunité du projet, de ses caractéristiques, de ses impacts et des conditions de sa mise en œuvre, à un stade où aucune décision n'est arrêtée. Elle précise que son bilan rendra compte des arguments exprimés, de façon qualitative, et que le maître d'ouvrage devra ensuite rendre public un mémoire en réponse présentant les enseignements tirés de la concertation et les suites envisagées.

6.2 Attractivité de Mende, désenclavement et développement économique

Plusieurs participants et acteurs locaux soulignent que Mende connaît des difficultés d'attractivité, de démographie et d'accueil de nouvelles entreprises, et que la route reste aujourd'hui un support central de desserte du territoire.

- La DREAL indique que l'attractivité, le désenclavement et la desserte de Mende font partie des objectifs débattus dans le cadre de la concertation. Elle précise que la réunion de Mende vise précisément à recueillir les arguments des acteurs

du monde économique, des élus et des habitants sur le lien entre mobilités, RN88 et attractivité du territoire.

La première adjointe à la ville de Mende indique que la commune constate peu d'évolution démographique, des difficultés à attirer de nouvelles entreprises et le départ de jeunes du territoire. Elle estime que Mende ne doit pas être oubliée et que la réflexion doit intégrer la question du contournement de la ville.

- La DREAL prend note de cette contribution et rappelle que plusieurs projets d'aménagement relatifs à la RN88 se situent à des niveaux d'avancement différents. Elle indique que la réflexion présentée porte sur la section A75-Barjac, tout en étant mise en perspective avec l'ensemble de l'itinéraire et les enjeux de traversée de Mende.

Des participants indiquent que la Lozère subit un déficit historique d'aménagement et que les entreprises et services du territoire doivent pouvoir bénéficier de conditions de desserte comparables à celles d'autres territoires.

Des participants contestent le lien établi entre infrastructures routières et attractivité, considérant que l'attractivité de la Lozère repose aussi sur les services publics, l'agriculture, le tourisme, les paysages et la qualité environnementale du territoire.

- La DREAL rappelle que la concertation doit permettre de recueillir l'ensemble des sensibilités et préoccupations exprimées sur le territoire. Elle indique que les autres dimensions évoquées, services publics, offre de santé, agriculture, tourisme, paysages ou qualité environnementale, relèvent également de politiques publiques spécifiques, portées par d'autres acteurs et d'autres cadres de financement. Ces éléments sont néanmoins pris en compte comme contributions au débat sur les besoins et priorités du territoire

Un participant estime que les gains de temps annoncés ne suffisent pas à justifier les investissements envisagés et interroge leur effet réel sur l'économie du territoire.

- 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, le cadre de vie et l'appréciation globale de l'opportunité du projet au regard des besoins exprimés par le territoire.

6.3 Périmètre du projet, traversée de Mende et points noirs de la RN88

Plusieurs participants questionnent le périmètre du projet présent, section entre l'A75 et Barjac, alors que la traversée de Mende est identifiée comme un point noir important.

- La DREAL indique que la concertation porte sur un secteur précis, entre l'A75 et Barjac, mais qu'elle s'inscrit dans une réflexion plus large sur l'ensemble de l'itinéraire RN88 dans sa partie lozérienne. Elle rappelle que des réflexions existent ou sont envisagées sur d'autres sections, notamment entre Barjac et Mende, la traversée de Mende, l'est de Mende et la déviation de Langogne.

Des participants demandent si des études sont engagées sur la traversée de Mende et le contournement de la ville.

- La DREAL indique qu'à ce jour les études sur la traversée de Mende ne sont pas au même niveau d'avancement que celles présentées dans la concertation. Il précise toutefois que le ministère a indiqué être prêt à mobiliser des financements pour lancer une analyse des conditions de circulation à Mende et des scénarios possibles d'amélioration. Ces réflexions relèvent d'un périmètre distinct, même si elles s'articulent avec la réflexion plus large sur l'aménagement de la RN88.

Des participants indiquent que le hameau du Bruel constitue un enjeu de sécurité important et demandent pourquoi une étude spécifique ne serait pas conduite sur ce secteur plutôt que d'envisager des tracés neufs plus coûteux.

- La DREAL rappelle que le secteur du Bruel est identifié dans les études comme un point de vigilance. Elle précise que le scénario d'aménagement sur place pourrait intégrer des interventions ciblées, notamment sur les passages à niveau, les carrefours ou certains points dangereux, et invite les participants à formuler des propositions précises dans leurs contributions.

6.4 Trafics, poids lourds, report modal et régulation

Plusieurs participants proposent de réguler ou de limiter le transit des poids lourds en Lozère, afin de réduire rapidement les nuisances sans attendre la réalisation d'un projet d'infrastructure. Ils interrogent également la possibilité de s'inspirer d'expérimentations menées sur d'autres territoires, notamment en Alsace, pour inciter les poids lourds à emprunter des axes autoroutiers mieux dimensionnés plutôt que des axes secondaires gratuits.

- La DREAL rappelle que la liberté de circulation constitue un principe fondamental en droit français et que les restrictions de circulation des poids lourds doivent être motivées par des éléments précis et que des itinéraires alternatifs raisonnables doivent être mis en place. Elle indique que certaines restrictions instaurées localement ont déjà pu être contestées ou annulées par les juridictions administratives.
- La DREAL précise également qu'il n'est pas possible, à ce stade, de tirer des conclusions d'expérimentations qui sont en cours avant d'en connaître les résultats.

- La DREAL rappelle enfin qu'un projet d'Ecotaxe issu du Grenelle de l'environnement, qui visait notamment à inciter les poids lourds à rester sur le réseau concédé, a été envisagé par le passé mais que ce dispositif n'a pas abouti.

Des participants demandent pourquoi la voie ferrée n'est pas davantage mobilisée pour réduire la circulation des camions, notamment à Mende.

- La DREAL rappelle que la réflexion présentée dans le cadre de cette concertation porte sur une opération routière relevant de la RN88. Les remarques relatives au report modal et au fret ferroviaire sont toutefois prises en compte comme contributions au débat et relèvent également d'acteurs compétents sur le réseau ferroviaire et les politiques de transport.

Un participant demande que l'analyse du projet intègre la consommation énergétique et le bilan carbone des différents scénarios, notamment pour les poids lourds, en tenant compte à la fois des travaux et des économies éventuelles liées à une circulation plus fluide.

- La DREAL indique que la question du bilan carbone sera approfondie dans les phases d'études ultérieures si un scénario en tracé neuf devait être poursuivi. Il précise que cette analyse devra intégrer à la fois les émissions liées aux travaux et les effets éventuels des aménagements sur la consommation des véhicules, notamment des poids lourds, en tenant compte des accélérations, freinages, pentes et caractéristiques de tracé.

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 des nuisances pour certains riverains.

6.5 Scénarios d'aménagements et financement

Plusieurs participants considèrent que les coûts annoncés sont très élevés au regard des gains de temps attendus, en particulier pour les scénarios en tracé neuf.

- 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.

Des participants rappellent que certains scénarios, notamment les tracés neufs, pourraient impliquer des difficultés techniques importantes, des viaducs, des terrains instables, des terrassements ou des coûts supplémentaires.

- La DREAL indique que les scénarios sont présentés à un stade d'étude d'opportunité. Elle rappelle que les contraintes géotechnique, topographique, d'ouvrages d'art, de matériaux et d'insertion locale seront approfondies si un scénario devait être poursuivi.

Une participante demande si un scénario consistant à ne pas réaliser de nouvel aménagement doit être pris en compte.

- Sophie GIRAUD rappelle que la concertation porte aussi sur l'opportunité du projet. Les participants peuvent donc exprimer une opposition aux scénarios présentés, formuler une préférence pour l'absence de nouvel aménagement ou proposer d'autres priorités.
- La DREAL précise que le scénario 0, c'est-à-dire l'hypothèse de ne pas engager de nouvel aménagement, n'a pas été présenté comme un scénario à part entière, mais qu'il reste pleinement possible d'en débattre dans le cadre de la concertation.

Des participants demandent que l'État clarifie son niveau d'engagement financier et le calendrier potentiel du projet, afin de ne pas laisser le territoire s'opposer sur des scénarios qui ne seraient pas financés.

- La DREAL rappelle que la concertation intervient à un stade amont. Les enseignements permettront d'éclairer les décisions de l'État sur les suites à donner. Elle précise que plusieurs années d'études, de procédures et d'enquêtes publiques seraient nécessaires avant d'éventuels travaux.

6.6 Agriculture, environnement, foncier et cadre de vie

Des participants expriment de fortes inquiétudes sur les impacts des tracés neufs sur l'environnement (paysages, milieux naturels, cadre de vie) et demandent à ce que les impacts soient analysés plus finement, notamment sur la consommation d'espaces fonciers.

- La DREAL rappelle que les enjeux environnementaux, paysagers et de cadre de vie font partie des critères d'analyse 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 d'identifier des secteurs sensibles et des enjeux qui devront être approfondis.

Un participant rappelle que les infrastructures passées ont pu générer des tensions locales et demande que l'intégrité des riverains, des agriculteurs et des propriétaires soit respectée.

- Un représentant du Département rappelle que les infrastructures passées, notamment l'A75 et des sections de la RN88, ont donné lieu à des démarches d'accompagnement des exploitations agricoles et d'insertion paysagère. Il souligne que l'enjeu agricole reste central en Lozère et que tout projet doit chercher à préserver ou améliorer les conditions d'exploitation.

Des participants estiment que la Lozère tire aussi son attractivité de ses paysages, de son patrimoine naturel et de ses espaces peu fragmentés, et que la création de nouvelles infrastructures peut porter atteinte à ces atouts.

- La DREAL rappelle que les critères environnementaux, paysagers et de cadre de vie sont intégrés dans l'analyse comparative des scénarios. Elle indique que les contributions locales permettront d'identifier les secteurs sensibles et les impacts à éviter ou réduire.

Des participants demandent pourquoi la Chambre d'agriculture n'a pas été associée au comité de pilotage, alors que les enjeux agricoles sont majeurs.

- La DREAL indique que les comités de pilotage réunissent notamment l'État et les cofinanceurs des études et projets, en particulier la Région, le Département et les collectivités concernées. Elle précise que les chambres consulaires, dont la Chambre d'agriculture, disposent d'autres espaces d'échanges avec les préfets et les élus locaux, et que leurs préoccupations peuvent être relayées dans ces instances de dialogue.

6.7 Méthode d'analyse des scénarios

Des participants interrogent la méthodologie utilisée pour évaluer les différents scénarios, notamment les critères à quatre niveaux figurant dans la synthèse comparative (slide 56) et la possibilité de consulter cette méthodologie.

- La DREAL indique que le choix d'un nombre pair de niveaux permet d'éviter une position neutre dans l'évaluation. Elle précise que l'analyse repose sur des études techniques amont, des données bibliographiques, des premiers inventaires, des éléments de terrain et des avis d'experts. Les études seront approfondies dans les phases ultérieures si un scénario est poursuivi.
- La DREAL rappelle que le dossier de concertation présente les principaux éléments disponibles à ce stade. Elle indique que les études actuelles restent macroscopiques et que les analyses plus fines, notamment sur l'environnement,

l'agriculture, la géotechnique, les coûts et les propriétés, relèveraient des phases ultérieures du projet.

Un participant demande pourquoi l'attractivité semble mieux notée pour les scénarios en tracé neuf, alors que ceux-ci peuvent porter atteinte aux paysages, à l'agriculture et au tourisme.

- La DREAL précise que, dans l'analyse multicritère, l'attractivité a été appréciée principalement au regard de la desserte, du désenclavement et du fonctionnement économique. Elle indique que les impacts sur le paysage, l'agriculture, l'environnement et le cadre de vie sont pris en compte dans d'autres critères de l'analyse afin d'éviter des redondances entre critères.

7 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 deux autres réunions publiques sont prévues à Esclanèdes ce jour et à Barjac le 24 juin.

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 au bilan de la garante 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.