

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

Réunion Publique du 24/06/2026
Barjac

Synthèse

Version du 27/07/2026

SOMMAIRE

1	<i>Préambule.....</i>	4
2	<i>Introduction</i>	4
3	<i>Objectifs et cadre de la concertation.....</i>	5
4	<i>Présentation du territoire et du projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac.....</i>	5
4.1	Contexte territorial et diagnostic	5
4.2	Objectifs du projet	6
4.3	Scénarios présentés.....	6
4.4	Concertation en cours	7
5	<i>Travail en ateliers.....</i>	7
5.1	Modalités du travail en atelier	7
5.2	Restitution du travail en atelier	7
6	<i>Temps d'échanges à la suite du travail en atelier.....</i>	9
6.1	Format de la réunion et prise en compte des contributions	9
6.2	Diagnostic, périmètre du projet et priorités d'aménagement.....	10
6.3	Sécurité routière, traversées de villages et carrefours	10
6.4	Alternatives à la route, ferroviaire et mobilités futures	11
6.5	Traversée du Bruel et solutions d'aménagement localisées	12
6.6	Données de trafic et poids lourds.....	12
6.7	Paysages, attractivité et modèle de mobilité	12
7	<i>Clôture et suites</i>	13
8	<i>Annexes</i>	14

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 24 juin 2026 à Barjac 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 Barjac entre 20h et 23h et a réuni autour de 90 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 9

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,
- Travail en ateliers,
- Partage des contributions,
- Suites et clôture.

David SOULIÉ, maire de Barjac, 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 cette réunion s'inscrit dans la continuité des précédents temps d'échange organisés sur le territoire et qu'elle vise à permettre aux participants de contribuer à l'analyse de l'itinéraire actuel, des secteurs sensibles et des pistes d'amélioration envisageables.

3 Objectifs et cadre de la concertation

Diapositives 10 à 22

François GHIONE, Chef de la division maîtrise d'ouvrage, 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 présente 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.

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

4.1 Contexte territorial et diagnostic

Diapositives 23 à 25

François GHIONE, 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 26

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 que ces objectifs ont été analysés en intégrant différents impacts potentiels sur le foncier, notamment agricole, l'environnement (humain et naturel).

4.3 Scénarios présentés

Diapositives 28 à 29

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.

4.4 Concertation en cours

Diapositives 30 à 31

Blandine PÉRICHON présente un point d'étape sur la concertation en cours, en revenant sur l'affluence aux permanences et aux réunions publiques, le nombre de contributions recueillies et les principales thématiques exprimées à ce stade de la concertation.

Sophie GIRAUD rappelle que cette dernière réunion publique vise à enrichir les échanges déjà conduits lors des précédentes réunions et à permettre aux participants de compléter les contributions formulées depuis le début de la concertation.

5 Travail en ateliers

Diapositives 32 à 38

5.1 Modalités du travail en atelier

À l'issue du temps de présentation, les participants sont invités à contribuer dans le cadre d'un travail en atelier. Ce temps vise à recueillir les perceptions des participants sur l'itinéraire actuel de la RN88 entre l'A75 et Barjac, à identifier les points sensibles et à faire émerger des pistes d'amélioration.

Les participants échangent en sous-groupes autour des questions posées :

- *Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
- *Selon vous, quelles sont les difficultés et/ou nuisances liées à la RN 88 actuelle ?*
- *Selon vous, quelles sont, les pistes d'améliorations pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*

Des supports cartographiques sont mis également à disposition. Un temps de restitution permet ensuite de partager les principaux éléments issus de chaque groupe avec l'ensemble des participants.

5.2 Restitution du travail en atelier

Les éléments détaillés ci-dessous reprennent les principales contributions exprimées par les groupes lors du travail en atelier, autour des trois questions posées¹ :

¹ La restitution in extenso des ateliers en format *verbatim* est détaillée en annexe du présent document

Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?

Les participants identifient principalement :

- l'arrivée sur Mende et la traversée de Mende, notamment pour les poids lourds ;
- plusieurs carrefours et traversées de bourg comme : la traversée du Bruel ; le carrefour entre la RN88 et la RD808 (aussi appelé secteur de La Bélugue) ;
- le manque d'alternatives à la voiture individuelle, en particulier le manque de coordination des transports en commun, l'insuffisance de l'offre ferroviaire et l'absence d'aménagements cyclables ou piétons sécurisés ;
- la présence importante de poids lourds, perçue comme une source de nuisances et de difficultés de circulation.

Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?

Les participants identifient principalement :

- les conditions de sécurité dans la traversée du Bruel, notamment pour les piétons et les riverains ;
- les nuisances sonores et environnementales liées au trafic, en particulier au passage des poids lourds ;
- les difficultés d'insertion ou de franchissement à certains carrefours ;
- l'état et l'entretien de la route existante ;
- les risques liés au ruissellement, aux sources, aux inondations et à la proximité du Lot ;

Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?

Les participants identifient principalement :

- sécuriser ou contourner la traversée du Bruel, tout en conservant autant que possible la logique de l'itinéraire actuel ;
- aménager le carrefour entre la RN88 et la RD808 et sécuriser les intersections identifiées comme sensibles ;
- renforcer le respect des limitations de vitesse, notamment dans les secteurs habités ;
- développer les modes alternatifs à la voiture individuelle, en particulier le train, les transports en commun et les pistes cyclables le long du Lot ;

- réduire le trafic de poids lourds, notamment par le développement du fret ferroviaire ou par des mesures de régulation du transit ;
- améliorer ponctuellement les possibilités de dépassement et sécuriser les traversées piétonnes ;
- privilégier des aménagements ciblés sur les points noirs plutôt qu'un nouveau tracé lourd, susceptible de déplacer les nuisances vers d'autres secteurs.

6 Temps d'échanges à la suite du travail en atelier

À l'issue du travail en atelier, les participants ont été invités à intervenir et à poser des questions. Les échanges ont principalement porté sur les thématiques ci-dessous.

En vert, les contributions et questions des participants.

6.1 Format de la réunion et prise en compte des contributions

Plusieurs participants interrogent le choix d'un format en ateliers, estimant qu'ils attendaient plutôt un retour détaillé sur les premières réunions publiques et les contributions déjà exprimées, format « bilan ». Certains participants rappellent également que le scénario 0, c'est-à-dire l'hypothèse de ne pas poursuivre le projet, avait été évoqué lors des réunions précédentes et doit rester ouvert au débat.

- La DREAL rappelle que la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité du projet et que le scénario 0 peut donc être exprimé dans ce cadre. Elle précise que les participants peuvent également formuler des propositions qui ne se limitent pas aux scénarios présentés.
- La DREAL indique qu'il y a pu avoir une maladresse dans la présentation de cette dernière réunion publique. Elle explique que ce format différent a été proposé car les réunions précédentes n'avaient pas permis de tenir les temps d'ateliers initialement prévus, les échanges en plénière ayant occupé l'essentiel des séances. La DREAL souhaitait disposer d'éléments plus précis, formulés par écrit, afin d'approfondir certains sujets revenus de manière récurrente au cours des réunions : le Bruel, les poids lourds, l'opportunité des tracés neufs, ou encore les alternatives et priorités d'aménagement. Le bilan proprement dit de la concertation sera réalisé uniquement à l'issue de la période complète de concertation, soit après le 12 juillet prochain.

6.2 Diagnostic, périmètre du projet et priorités d'aménagement

Un participant estime que les éléments de diagnostic présentés restent insuffisants pour permettre au public de se prononcer, notamment au regard de la consommation foncière des scénarios en tracé neuf, des enjeux environnementaux, des contraintes liées aux documents d'urbanisme et de la centralisation des flux vers Mende.

- La DREAL indique que la concertation s'appuie sur des études techniques réalisées par des bureaux d'études spécialisés, à partir de données bibliographiques, d'inventaires et de premières analyses environnementales, géotechniques et territoriales. Elle précise que les supports présentés ont été volontairement simplifiés pour être compréhensibles, mais que les principaux enjeux : biodiversité, risques naturels, consommation foncière, impacts agricoles et environnementaux ont bien été identifiés à ce stade.

Des participants interrogent plus largement l'objectif de désenclavement, en rappelant que Mende se situe à moins de 30 minutes de l'A75.

- La DREAL précise que la réduction du temps d'accès à l'A75 ne constitue qu'un des objectifs du projet. La réflexion porte également sur la fiabilisation des temps de parcours, l'amélioration des conditions de circulation, la sécurité des usagers et des riverains ainsi que le cadre de vie le long de l'itinéraire. Elle rappelle que la concertation doit précisément permettre de déterminer si ces objectifs et la réalisation d'un projet d'aménagement répondent aux besoins du territoire. Elle peut ainsi conduire à faire évoluer les scénarios présentés, à les écarter ou à ne pas poursuivre le projet

Plusieurs participants estiment que les priorités devraient être examinées à l'échelle plus large de la RN88 et du réseau lozérien, au-delà de la seule section entre l'A75 et Barjac. Sont notamment évoqués le carrefour de Balsièges, la traversée de Mende, la déviation de Langogne, ainsi que d'autres points sensibles de l'itinéraire.

- La DREAL rappelle que la concertation en cours porte spécifiquement sur la section entre l'A75 et Barjac et que des réflexions existent plus largement sur l'ensemble du réseau routier national en Lozère. Elle cite notamment les réflexions engagées sur le carrefour de Balsièges, la poursuite du contournement de Mende et la déviation de Langogne.

6.3 Sécurité routière, traversées de villages et carrefours

Plusieurs participants reviennent sur les enjeux de sécurité, en particulier au niveau des accès riverains, des traversées de villages et de certaines intersections.

- La DREAL rappelle que le renforcement de la sécurité des usagers et des riverains fait partie des objectifs du projet. Elle indique que les secteurs signalés comme sensibles au cours de la réunion seront pris en compte dans l'analyse des contributions.

Le secteur du Bruel et l'intersection entre la RN88 et la RD808 sont notamment évoqués comme des points appelant une attention particulière.

- La DREAL prend note de ces expressions et rappelle que les besoins de sécurisation pourront alimenter les réflexions sur des aménagements localisés ou sur l'adaptation des scénarios présentés.

6.4 Alternatives à la route, ferroviaire et mobilités futures

Plusieurs participants demandent que la réflexion ne se limite pas à la route. Ils évoquent l'insuffisance de l'offre ferroviaire, les horaires peu adaptés, le faible usage de certaines lignes de bus, l'absence de solutions ambitieuses de transport collectif, le développement du fret ferroviaire, les mobilités cyclables ou encore la possibilité d'expérimenter des navettes autonomes.

À l'inverse, des participants questionnent le maintien de la voie ferrée au regard de son faible niveau d'utilisation. Ils proposent son abandon ou sa reconversion, soit en voie verte, soit au profit d'aménagements routiers (création de voie de dépassement).

- La DREAL indique que les sujets relatifs au ferroviaire, aux transports collectifs ou aux mobilités alternatives sont bien entendus dans le cadre de la concertation, même s'ils ne relèvent pas directement de la maîtrise d'ouvrage de la DREAL sur ce projet routier. Elle rappelle notamment que la Région est compétente sur les transports ferroviaires régionaux et les cars. Il précise que l'amélioration significative de la ligne ferroviaire représenterait, selon les estimations disponibles, un coût de l'ordre de 2 à 3 millions d'euros par kilomètre. Elle ne se prononce pas sur les scénarios de reconversion de la voie ferrée (voie verte ou aménagement routier), qui ne relèvent pas de son périmètre dans le cadre de cette concertation.
- La DREAL indique que, dans les territoires ruraux et de moyenne montagne, la voiture reste aujourd'hui le mode principal de déplacement, en raison de la dispersion de l'habitat et de la difficulté à mettre en place des lignes de transport collectif suffisamment fréquentées. Elle précise que ce constat ne doit pas empêcher de réfléchir aux alternatives, mais explique pourquoi l'amélioration du réseau routier reste régulièrement mise en débat.

Un participant travaillant dans le transport estime qu'une amélioration de la structure de la RN88 est nécessaire, tout en jugeant préférable de préserver le couloir existant plutôt que de créer un tracé entièrement nouveau. Il considère que la voie ferrée et certaines lignes de bus sont aujourd'hui peu utilisées, et propose de concentrer les efforts sur l'élargissement ou l'amélioration de l'itinéraire actuel, tout en évitant les traversées de villages.

6.5 Traversée du Bruel et solutions d'aménagement localisées

Plusieurs participants reviennent sur la situation du Bruel, qualifiée de point noir de l'itinéraire. Ils évoquent la traversée du hameau, les nuisances pour les riverains, la présence des poids lourds, la sécurité des piétons, ainsi que l'hypothèse d'un contournement localisé ou d'un traitement spécifique du secteur.

- La DREAL précise que plusieurs hypothèses de déviation du Bruel ont déjà été regardées. Elle rappelle qu'un ancien projet de contournement étudié dans les années 1990 n'a pas pu aboutir en raison des contraintes liées à la loi sur l'eau et à la vallée du Lot. Elle indique que d'autres variantes, notamment par le nord, ont également été examinées, mais qu'elles soulèvent de fortes contraintes techniques et territoriales, en particulier vis-à-vis du secteur de Marijoulet, qui pourrait être fortement impacté.
- La DREAL indique toutefois que la difficulté d'un contournement du Bruel ne signifie pas qu'aucune solution ne peut être étudiée. Elle précise que des aménagements qualitatifs de la route existante pourraient être approfondis si le scénario d'aménagement sur place devait être poursuivi.

6.6 Données de trafic et poids lourds

Plusieurs participants reviennent sur les données de trafic, notamment sur la part des poids lourds en transit. Certains demandent comment ces chiffres doivent être interprétés et dans quelle mesure ils justifient un projet routier.

- La DREAL précise que la part de 75 % de véhicules en transit concerne la section étudiée entre l'A75 et Barjac, c'est-à-dire les véhicules qui n'ont ni origine ni destination sur cette section. Elle indique que, s'agissant des poids lourds, la part de grand transit à l'échelle de la Lozère est différente et s'établit autour de 40 %. Elle rappelle que les chiffres sont à interpréter selon le périmètre considéré.

6.7 Paysages, attractivité et modèle de mobilité

Plusieurs participants contestent la logique du projet au regard de l'identité et de l'attractivité de la Lozère. Ils rappellent que le territoire est reconnu pour ses paysages, sa qualité de vie et son caractère préservé. Un participant cite un article étranger présentant la Lozère comme l'un des plus beaux départements français et s'inquiète de la dégradation possible du territoire par de nouvelles infrastructures.

- La DREAL indique que les enjeux paysagers, environnementaux et climatiques font partie des éléments pris en compte dans l'analyse des scénarios. Elle rappelle que les scénarios en tracé neuf présentent des impacts importants sur

le territoire et que ces impacts doivent être mis en balance avec les bénéfices attendus. Elle précise que la concertation vise précisément à faire émerger ces arguments et à apprécier si le projet, ou certains scénarios, apparaissent proportionnés au regard des besoins du territoire.

Un participant souligne que la réunion se tient dans un contexte de forte chaleur et rappelle que le changement climatique est en partie lié aux transports. Il estime contradictoire de proposer des projets qui faciliteraient encore les déplacements routiers alors que les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites.

7 Clôture et suites

Diapositives 47 à 48

Blandine PÉRICHON remercie les participants pour leur présence et rappelle que cette réunion constitue la dernière réunion publique du dispositif. La concertation préalable se poursuit cependant jusqu'au 12 juillet 2026. Les participants peuvent donc continuer à contribuer via les différentes modalités mises à disposition : registre numérique, registres papier, courriel, courrier et 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.

Les contributions des groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous par groupe pour chacun des questions abordées.

Table A :



1. Selon vous , quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?
- L'arrivée sur Mende
 - L'hôpital + le lycée
 - Balsièges
 - La perte de temps y est
 - Priorité au contournement de Mende
 - Rond-point RN88 RD808
 - La Bélugue

2. Selon vous, quelles sont les difficultés et/ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?

- Le Bruel
- Mende qui bloque
- Ruissellements RD808
- Sources
- Si création de nouvelle route quel entretien pour l'existant ? qui sert aux locaux
- Recoulettes RD808
- Cultures RD808
- Vielbougue RD808
- Voie insertion sur Nationale

3. Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?

- Pistes cyclables
- Murs antibruit
- Contournement Le Bruel – peut-être 1 contournement en gardant le trajet actuel

Table B

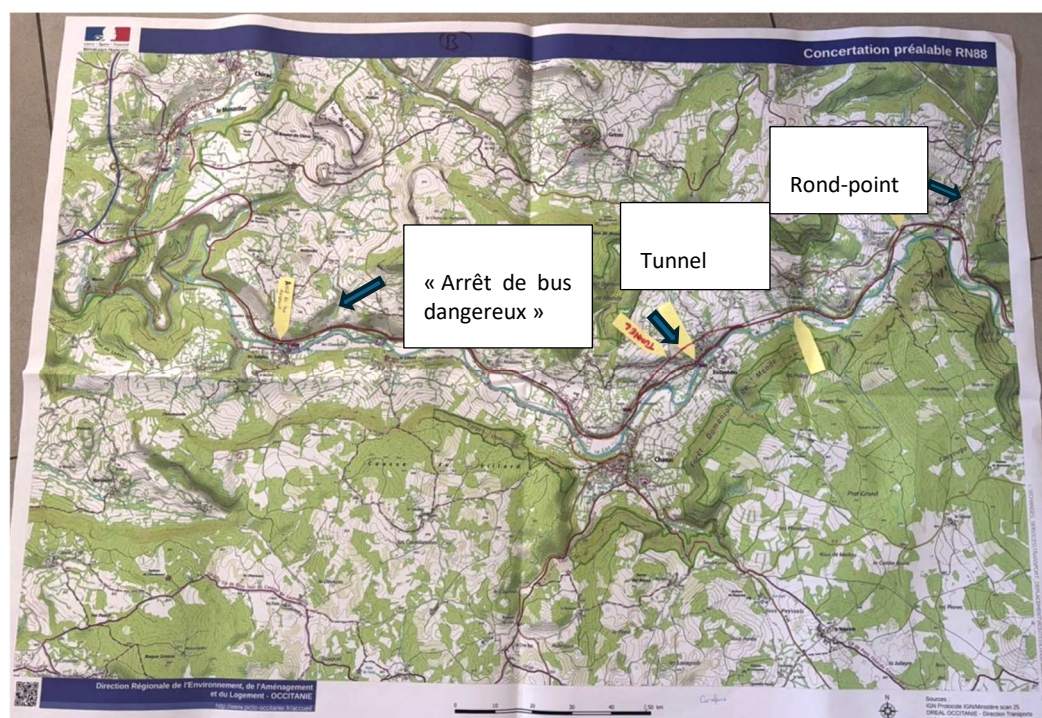


Table C

1. *Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
 - Problème de mobilité ? Il n'y en a pas !!! Vous avez vu des bouchons vous ?
 - Problème trafic des poids lourds :
 - 90 % des poids lourds pour l'économie lozérienne ? Ah bon, c'est nouveau ! Mensonge
 - Pourquoi pas réduire le nombre de poids lourds ?!
 - Réorientation des transports, réchauffement climatique, canicule ?
 - Vrai problème : c'est les transports en commun ! Le train, les bus, aucune coordination
2. *Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?*
 - Les nuisances actuelles ? Apparemment, le vrai problème entre Lyon et Toulouse c'est Le Bruel uniquement !!! Donc améliorer ce point
 - Nouveau tracé, c'est déplacer les nuisances ailleurs et que dire de tous les projets, toutes les activités qui se sont développées autour du tourisme vert et qui ont fait vivre beaucoup de familles
 - Les principaux problèmes environnementaux :
 - Réchauffement climatique (stratégie bas carbone)
 - Effondrement de la biodiversité
 - Nécessité de réduire les transports routiers
3. *Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*
 - Tout a été dit, redit encore redit depuis plus de 30 ans. Qui prend les lozériens pour des abrutis ?
 - Dans le document « dossier de concertation » p.3 il est noté comme objectif « améliorer le cadre de vie des habitants situés à proximité de la RN88 ». Il manque « ne pas dégrader le cadre de vie des autres vallées ».

- Utiliser une partie du budget pour améliorer l'urbanisme du Bruel et déplacer des maisons !
- Le Bruel est un point noir qui est évoqué depuis plusieurs dizaines d'années
- Aménager le carrefour de la RD808 avec la RN88
- Contournement de Mende : aller jusqu'au bout (pour Langogne)
- Le tracé nord rejoint le Romardiès jusqu'au Clos du Nid là arrivent beaucoup d'usagers quotidiens entre Marvejols et Barjac puis Mende. Des véhicules et des camions en plus, sur une route qui s'affaisse régulièrement et est en travaux quasi chaque année. Ce qui nous oriente d'office vers le projet n°1 dont on ne veut pas non plus. Sinon facilite le passage de 2 camions, demain il y en aura 100
- Combien de sources sont concernées qui alimentent les hameaux et villages

Table D

1. *Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
 - Traversée du Bruel (nuisance, étroite, sécurité)
 - Trop de camions
 - Passage à niveau
 - Nuisance sonore
 - Nuisance olfactive
 - Pollution du Lot
 - Inondation
2. *Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?*
 - Difficulté à se sentir en sécurité sur les trottoirs du Bruel
3. *Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*
 - Désenclaver Le Bruel pour un contournement
 - Aménager le carrefour de Salelles avec mise en place d'un radar pour la traversée à 70

- Aménager le carrefour de la RD808 avec la RN88
- Contournement de Mende : aller jusqu'au bout (pour Langogne)

Points évoqués hors RN88

- *Mettre en place plus de transports publics : train-bus pour tous les villages*
- *Aménager des pistes cyclables*

Table E

- 1. Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
 - Utilisation du train insuffisante
 - Horaires et correspondances incohérentes pour les usagers locaux (où est la SNCF ?)
 - Danger pour les autres mobilités
 - Passage piétons protégé (ex : Bruel + Chanac rejoindre gare)
 - Vélo : aménagements inexistants (pas d'amélioration avec nouveaux tracés)
 - Vitesse trop élevée au pont vieux à Chanac (à 100m 50km/h non respectée)
- 2. Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?*
 - Entretien existant à améliorer (trous dans chaussée)
 - Maintenir le bon état de la route pour l'utiliser sur le long terme et ne pas devoir recourir à d'autres tracés
- 3. Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*
 - Passage à niveaux permettant de ralentir circulation poids lourds
 - Ralentir le trafic aux intersections (ou sécuriser)
 - Aménagement cyclable sur le tracé actuel !
 - Sécuriser les traversées piétonnes
 - Réduire trafic des poids lourds transit (péage)

Nuisances nouveaux tracés ?

- Visuelle aux alentours (ex : Marijoulet, Palhers)
- Sonore
- Environnementale
- Artificialisation des sols (pression foncière). Morcellement fermes/
- Destruction milieux, espèces, espaces avec compensations faibles
- Travaux importants (avec perte de temps pendant plusieurs années) avec + value faible (max 5 min)
- Coupent les espaces pour habitants et espèces (trames vertes et bleues)
 - Impacts ++ (négatif) sur tourisme dans la zone
- Pourquoi seuls les intérêts de Mende sont considérés ?
- Décote prix immobiliers (perte d'attractivité)
- Coûts supplémentaires d'exploitation et entretien
- Impact de la compensation ? Où ?

Table F

1. *Selon vous, quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
 - Pas de pistes cyclables
 - S'assurer du respect de la vitesse au Bruel (surtout entrée dans le sens A75 – Mende)
2. *Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?*
 - À Cultures beaucoup de bruit de la RN88 et sur la RD808
3. *Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*
 - Sécuriser le Bruel en faisant respecter la vitesse
 - Développer le fret pour avoir moins de camions (en local et en national)
 - Faire une piste le long du Lot cyclable
 - Dispositifs anti-bruit à Cultures
 - Sécuriser les carrefours mais pas besoins d'aménager les passages à niveau

- Renforcer la ligne de train passagers le long du Lot pour les liaisons journalières (horaires de bureau, mettre + de passages même si peu de monde au début, le temps que les gens connaissent)

Table G

1. *Selon vous , quels sont les problèmes de mobilité dans la vallée du Lot entre l'A75 et Mende pour les usagers ?*
 - Pas de déplacements doux (vélos, piétons)
 - Nuisances traversées du Bruel
2. *Selon vous, quelles sont les difficultés et / ou nuisances liées à la RN88 actuelle ?*
 - Difficultés : rond-point de La Bélugue RD808
 - Le Bruel
 - ZA Chanac
 - Carrefour Chanac
 - Passage à niveau La Bélugue
 - La traversée de Mende par les camions est LE problème 1
 - Trop de camions (itinéraire gratuit !)
3. *Quelles sont, selon vous, les pistes d'amélioration pour les usagers et pour les riverains de la RN88 ?*
 - Remettre à 90 km/h
 - Sécuriser les carrefours
 - Favoriser les déplacements doux (pistes cyclable)
 - Créer des zones de dépassement
 - On peut rogner sur la falaise
 - Transports en commun
 - Réhabiliter le train