

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Aménagement de la RN88
entre l'A75 et Barjac (48)

Concertation organisée du
1^{er} juin au 12 juillet 2026

Garante désignée par la CNDP : Sophie Giraud

Rapport remis le 20 août 2026



Sommaire

AVANT-PROPOS.....	5
SYNTHÈSE POUR LES DÉCIDEURS ET POUR LE PUBLIC.....	5
Les enseignements clefs de la concertation.....	6
PARTIE 1- INTRODUCTION.....	8
1.1. Le projet objet de la concertation.....	8
1.2. La saisine de la CNDP.....	12
1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation.....	12
PARTIE 2- LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE POUR L'ÉLABORATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION.....	13
2.1. L'étude de contexte réalisée par la garante.....	13
2.2. L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	16
PARTIE 3- DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION ET AVIS DE LA GARANTE	25
3.1. Le déroulement de la concertation.....	25
3.1.1 Retours en chiffres.....	25
3.1.2. Retours des participants.....	27
3.2. Le droit à l'information a-t-il été effectif ? (avis de la garante).....	30
3.3. Le droit à la participation a-t-il été effectif ? (avis de la garante).....	31
PARTIE 4- SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET ARGUMENTS EXPRIMÉS.....	35
4.1. Débat sur l'opportunité d'aménager la RN88 entre l'A75 et Barjac.....	35
4.1.1. Cohérence du projet avec les grands défis et enjeux d'aujourd'hui.....	35
4.1.2. Le projet et l'amélioration des mobilités sur le territoire.....	38
4.1.3. Le projet dans les visions d'avenir du territoire.....	43
4.1.4. Coût du projet et priorités d'investissements publics.....	51
4.2. Sur les caractéristiques et impacts des scénarios proposés par le porteur de projet.....	52
4.2.1. Concernant le scénario d'aménagement sur place (ASP).....	52
4.2.2. Concernant les scénarios intégrant du tracé neuf.....	54
4.3. Alternatives et aménagements complémentaires.....	61
4.3.1. Ne rien faire.....	61
4.3.2. Faire des aménagements ponctuels pour améliorer l'existant.....	62
4.3.3. Sécuriser de la traversée du Bruel.....	63
4.3.4. Scénarios alternatifs.....	66
4.3.5. Développer les alternatives à la voiture individuelle.....	68
4.3.6. Réguler le trafic des poids-lourds en transit.....	70

4.4. Concernant les suites de la concertation.....	71
4.4.1. Concernant les modalités pour la poursuite du dialogue.....	71
4.4.2. Concernant les modalités de prise de décision et la restitution de la concertation.....	71
 PARTIE 5 - DEMANDE DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET.....	 72
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	72
Recommandations de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	73
 LISTE DES ANNEXES.....	 74

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par la garante de la concertation préalable. Il est communiqué par la garante dans sa version finale du 19 août 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://rn88-a75-barjac.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public, qui l'a publié sur son site internet.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Le projet consiste en l'aménagement d'un tronçon de 16km de la RN88 en Lozère (itinéraire reliant historiquement Lyon à Toulouse), entre l'A75 et Barjac. Ce tronçon contribuerait à relier Mende, la Préfecture de Lozère, à l'autoroute A75 ; axe majeur de circulation nord - sud entre Clermont-Ferrand et Béziers.

Il est porté par l'État, en tant que gestionnaire du réseau routier national non concédé, plus précisément par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie pour le compte du Préfet de Région. Quatre scénarios sont présentés comme base de la concertation :

- Un scénario d'aménagement sur place identifiant des aménagements réalisables indépendamment les uns des autres : sécurisation de carrefours, création d'un créneau de dépassement, dénivellation de passages à niveau, avec la proposition de le mettre en œuvre en intégralité ou une partie des aménagements identifiés seulement.
- 3 variantes d'aménagement en tracé neuf :
 - Un scénario nord, rejoignant la RD808 au niveau du Clos du nid depuis le Romardiès, avec 2 variantes sur la reprise de la RD808
 - Un scénario sud, passant par le sud du Cham de Palherets, et rejoignant la RN88 après le Bruel.

Les principaux objectifs du projet présenté par le maître d'ouvrage sont les suivants :

- améliorer la desserte de Mende et soutenir le développement économique du territoire ;
- réduire et fiabiliser les temps de parcours en limitant les ralentissements et les variations de vitesse ;
- améliorer les conditions de circulation grâce à la création de possibilités de dépassement sécurisé ;
- renforcer la sécurité des usagers et des riverains ;
- améliorer le cadre de vie des habitants situés à proximité de la RN88.

Ce projet s'inscrit dans un historique de plus de 30 ans, avec plusieurs projets soumis à concertations ou enquêtes publiques : un parti d'aménagement en 2x2 voies ayant conduit à une enquête publique en 1998 sur une proposition de fuseau ; nouvelle proposition de tracé et concertation, en 2006. Suite au Grenelle de l'environnement, l'État revoit son parti d'aménagement en cherchant à privilégier les aménagements sur place et en limitant les créations de tracé neuf aux sections les plus prioritaires. Pour la partie lozérienne entre l'A75 et Le Puy-en Velay, différentes sections sont identifiées. Un Comité de pilotage, présidé par le Préfet de Région, réunit les partenaires potentiellement financeurs du projet (Région, Conseil Département, Ville de Mende et Communauté de Communes Cœur de

Lozère). Au sein de ce COPIL, concernant la section A75 - Barjac, les élus présents demandent de ne pas abandonner à ce stade le parti de création de tracé neuf.

La présente concertation préalable conduite du 1^{er} juin au 12 juillet 2026 s'inscrit dans la suite d'une étude comparative entre aménagement sur place et scenarios de tracé neuf, avec l'objectif de présenter et soumettre à l'avis du public les différentes options.

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation a fortement mobilisé le public : 490 participations aux réunions publiques, 443 contributions écrites, 40 personnes aux permanences. La mobilisation a été forte au niveau des habitants des communes concernées par les différents scenarios d'aménagement ; la concertation a moins atteint les mendois (identités comme bénéficiaires potentiels du projet au vue des objectifs portés par le maître d'ouvrage), de même que les acteurs économiques et les usagers de la route au-delà des locaux. Des agriculteurs ont participé à la concertation lors des réunions publiques et d'une réunion spécifique organisée par la Chambre d'agriculture. Les autres acteurs économiques ont peu contribué. Les réunions publiques ont fortement mobilisé des opposants aux différents scenarios.

L'opportunité du projet et ses alternatives ont été largement débattues avec de nombreuses propositions d'alternatives formulées dont l'option de ne rien faire. Les principaux questionnements et éléments en débat ont été les suivants :

- Le cadre de la concertation, et notamment le besoin de mieux comprendre la commande publique à l'origine du nouveau projet et sa gouvernance. Un grand nombre de participant.e.s a exprimé son incompréhension de cette réémergence d'un projet pensé comme abandonné, générant de la suspicion sur la sincérité de la démarche. D'autres ont exprimé une incompréhension sur la non reprise du fuseau issu de la concertation de 2006.
- L'objet de la concertation est jugé par certain.es trop restreint, sans vision globale d'itinéraire, et sans vision d'avenir du territoire sur les mobilités à 10 ou 15 ans, dans le contexte actuel (crise énergétique, réchauffement climatique, crise de la biodiversité, ...). La cohérence du projet avec d'autres politiques publiques (climatique, énergétique, de préservation de la biodiversité ou sur l'artificialisation des terres) a été questionnée.
- Les objectifs du projet, en lien avec les besoins de mobilité du territoire : les scenarios répondent-ils aux besoins ? Si pour une partie du public, le projet est attendu, beaucoup estiment que les éléments de diagnostic présentés ne démontrent pas de problématique particulière, hormis le besoin d'améliorer et sécuriser la traversée du Bruel sur lequel beaucoup s'accordent et qui n'est pas pris en compte dans le scenario d'aménagement sur place. Par ailleurs, beaucoup ont regretté un projet "tout routier", sans penser le levier des mobilités alternatives.
- Si l'objectif de favoriser l'attractivité de la Lozère n'est pas forcément remis en cause, le débat a porté sur le levier que peut présenter ce projet pour cette attractivité au regard des gains attendus, notamment le gain de temps de parcours. Plusieurs ont exprimé leur sentiment d'un projet très centré sur Mende et peu pensé pour le territoire et notamment la Vallée du Lot. Certains ont demandé à considérer la qualité du cadre de vie, de l'environnement, comme des atouts pour l'attractivité du territoire, à préserver.
- Les besoins d'amélioration des conditions de circulation et la sécurité des usagers et des riverains. De nombreux participant.e.s estiment que les éléments de diagnostic présentés ne démontrent pas de problématique particulière, hormis le besoin d'améliorer et sécuriser la traversée du Bruel qui fait consensus. Plusieurs participant.e.s déplorent cependant que cette problématique n'ait pas été prise en compte dans le scenario d'aménagement sur place.

- Les impacts du projet, en termes d'environnement, de dégradation du cadre de vie, d'activité et de dynamique agricole. Un grand nombre de contributeurs estime que les impacts sont beaucoup trop importants pour un gain attendu jugé faible, et un coût financier peu cohérent avec le contexte de restriction budgétaire.
- Les modalités d'accompagnement des exploitations agricoles en cas de scénario de tracé neuf.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse suffisante

1. Clarifier l'historique du projet de manière à mieux resituer le projet soumis à la concertation vis à vis des décisions précédentes. Rassembler les éléments de réponse apportées en réunion et les compléter au vu des confusions constatées et des questionnements
 - Clarifier les étapes d'évolution de la stratégie d'aménagement de l'État de la RN88 en Lozère, les projets proposés, les concertations réalisées et les suites données.
 - Clarifier la commande publique à l'origine de la relance du projet et de cette concertation
2. Répondre aux demandes de réintroduction du fuseau de 2006 en particulier en clarifiant les raisons d'abandon
 - préciser les éléments techniques et financiers ayant conduit à l'abandon du projet.
 - préciser en quoi les scénarios nord et sud proposés dans la concertation sont différents, alors qu'ils sont proches des options présentées dans la concertation 2006 et non identifiés comme préférentiels.

Dans un second temps, comme demandé, reprendre les conclusions concernant le fuseau 2006 et les réactualiser.
3. Concernant les alternatives et aménagements complémentaires proposés, préciser les suites possibles, en clarifiant ce qui a déjà été étudié et les conclusions qui en ont été tirées, notamment sur la déviation du Bruel.
4. Apporter des précisions sur les études complémentaires qui seraient conduites si le projet devait se poursuivre, plus spécifiquement sur l'évaluation des impacts sur le foncier et les exploitations agricoles, et sur l'évaluation des risques.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Organiser une réunion publique de restitution des enseignements tirés de la concertation et des décisions prises et de présenter les prochaines étapes, avec la participation des partenaires de la décision, de manière à ce qu'ils puissent exprimer leurs positions.
2. Mettre en place un comité de suivi du projet associant a minima les élus locaux des communes concernées et les chambres consulaires, ainsi que des représentants d'usagers
3. Engager une concertation pour définir une vision du développement des mobilités à 10 ou 15 ans sur le territoire lozérien.
4. Mettre en place des modalités de concertation continue ouvertes à un large public sur les aménagements qui seraient envisagés, notamment la traversée du Bruel

Partie 1- Introduction

1.1. Le projet objet de la concertation

Responsable du projet et décideurs impliqués :

Le projet est porté par l'État, en tant que gestionnaire du réseau routier national non concédé, au travers des services de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie qui pilote les études, sous l'autorité du Préfet de Région.

La décision sera prise par le Ministre en charge des transports. Cependant, un tel projet mobilisant des co-financements des collectivités locales, certaines d'entre elles sont impliquées dans la décision au travers du comité de pilotage présidé par le Préfet de Région, à savoir :

- la Région Occitanie
- le Département de la Lozère
- la Ville de Mende et/ou la Communauté de communes Cœur de Lozère

Carte du projet ou plan de situation :



Source : diaporama de présentation du projet du maître d'ouvrage

Objectifs du projet selon les porteurs du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'un tronçon de 16km de la RN88 en Lozère (itinéraire reliant historiquement Lyon à Toulouse), entre l'A75 et Barjac. Ce tronçon contribue à relier Mende, la Préfecture de Lozère, à l'autoroute A75 ; axe majeur de circulation nord - sud entre Clermont-Ferrand et Béziers.

Les principaux objectifs du projet présenté par le maître d'ouvrage sont les suivants :

- améliorer la desserte de Mende et soutenir le développement économique du territoire ;
- réduire et fiabiliser les temps de parcours en limitant les ralentissements et les variations de vitesse ;

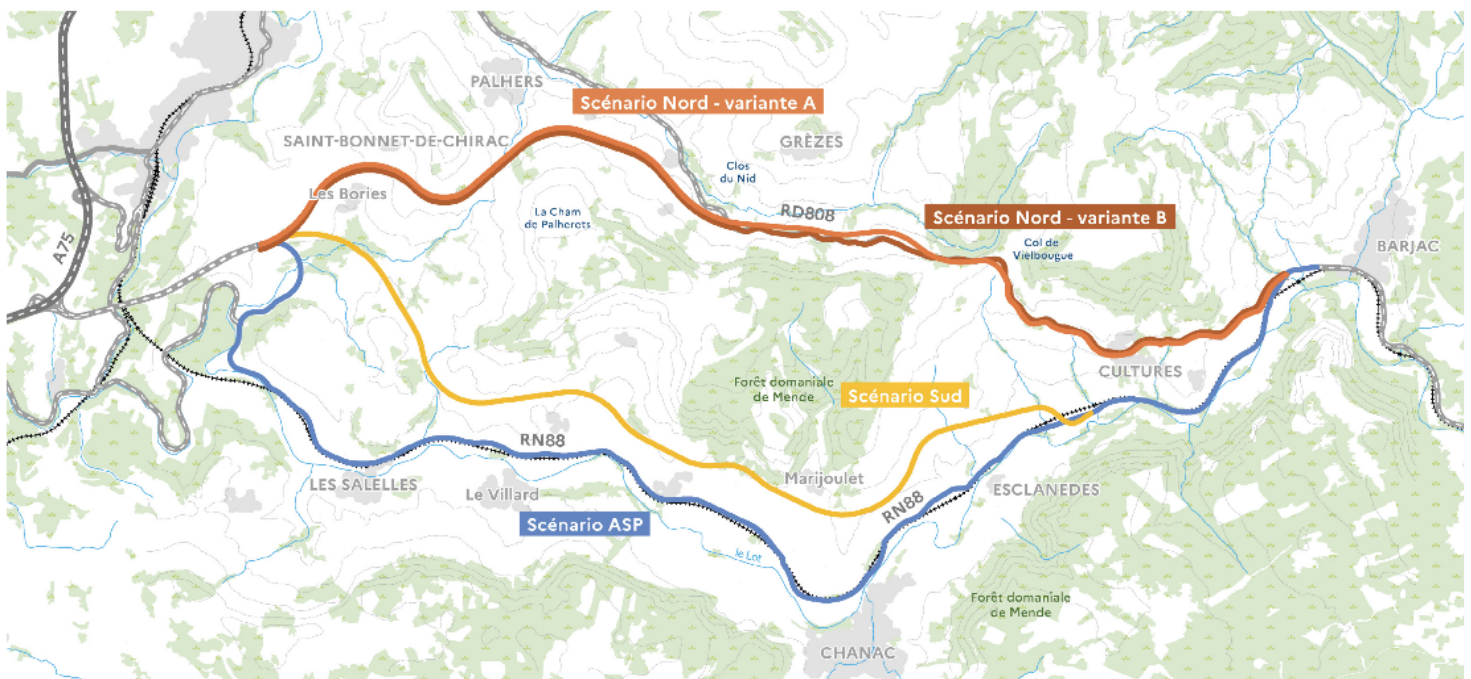
- améliorer les conditions de circulation grâce à la création de possibilités de dépassement sécurisé ;
- renforcer la sécurité des usagers et des riverains ;
- améliorer la cadre de vie des habitants situés à proximité de la RN88.

Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Du fait de la genèse de la relance du projet (cf. éléments de contexte présentés ci-après), la concertation porte au débat plusieurs scénarios, permettant un regard du public sur une analyse comparative entre parti d'aménagement sur place et parti d'aménagement en tracé neuf. Pour autant, à ce stade amont du projet, la DREAL a rappelé que le débat restait ouvert à toute proposition d'alternative ou option, y compris l'option de ne rien faire.

La DREAL porte au débat 4 scénarios d'aménagement ayant été étudiés et présentés dans la carte ci-dessous :

- un scénario d'aménagement sur place
- trois scénarios impliquant un tout ou partie de tracé neuf en bidirectionnel avec créneau de dépassement, 3 voies affectées ou 2x1 voies avec créneau de dépassement (séparation physique des sens de circulation)
 - Le scénario nord, présentant 2 variantes concernant la réutilisation de la RD808
 - Le scénario sud



Source : Dossier de concertation du maître d'ouvrage

Le scénario d'aménagement sur place : il identifie des aménagements pour améliorer les conditions de circulation. Chacun des aménagements étant indépendants, ce scénario est considéré par la DREAL comme une liste possible dans laquelle puiser.

- 9 carrefours identifiés comme pouvant faire l'objet d'aménagement de sécurisation
- Suppression possible de 3 passages à niveau sur 4, par dénivelation
- Création d'un créneau de dépassement dans le sens Barjac vers l'A75, de 570m

Gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle : 2 mins

Coût : 65M d'€ pour l'ensemble des aménagements (évolutif selon les aménagements retenus)
Programme de travaux échelonnable dans le temps.

Le scénario nord variante A : il prévoit

- un tracé neuf de 5,7km entre la sortie du viaduc de la Colagne (giratoire à créer) et le raccordement à la RD808 au niveau du Clos du nid (giratoire à créer), sans possibilité d'entrée / sortie entre les deux points. Rétablissement des chemins agricoles et voies communales. Passages de type boviduc.
- puis remplacement de la RD808 actuelle par une nouvelle chaussée jusqu'au Col de Vielbougue - 3,15km. Raccordement des axes secondaires. Rétablissement des chemins agricoles. Passages de type boviduc.
- Reprise et aménagement de la RD808 actuelle entre le Col de Vielbougue et la RN88 au niveau de Barjac (giratoire de raccordement à créer). Modifications de virages

Gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle : 4,5 mn

Coût : 125 à 140M d'€ selon le choix du type de voie

Le scénario nord variante B : il prévoit

- un tracé neuf de 5,7km entre la sortie du viaduc de la Colagne (giratoire à créer) et le raccordement à la RD808 au niveau du Clos du nid (giratoire à créer) : idem variante A
- Reprise et aménagement de la RD808 actuelle entre le Clos du nid et la RN88 au niveau de Barjac (giratoire de raccordement à créer). Modifications de virages

Gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle : 4 mins

Coût : 110 à 115M d'€ selon le choix du type de voie

Le scénario sud: il passe par le sud de la Cham de Palherets, et prévoit

- un tracé neuf de 10,3km entre la sortie du viaduc de la Colagne (giratoire à créer) et le raccordement à la RN88 actuelle après le Bruel. Sans possibilité d'entrée / sortie entre les deux points sur l'ensemble du tracé neuf.
- 4 viaducs à créer pour franchir des vallons, au niveau de Romardiès, Chabannes, Marijoulet, et pour le rétablissement à la RN88 actuelle (franchissement de la voie ferrée)
- 6 passages inférieurs et 3 passages supérieurs pour rétablissement de voies communales et chemins agricoles. Passages de type boviduc.

Gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle : 5 mins

Coût : 350 à 425M d'€ selon le choix du type de voie

Coût

Selon les scénarios, les coûts vont de 65M d'€ (à moduler en fonction des types d'aménagement sur place choisis) à 425M d'€. Voir ci-dessus pour le détail par scénario.

Contexte du projet

Ce projet s'inscrit dans un historique de plus de 30 ans, avec plusieurs versions du projet soumises à concertations ou enquêtes publiques. Ces étapes précédentes sont encore vives dans les mémoires ainsi que les oppositions soulevées.

- 1992 - la RN88 reliant Lyon à Toulouse figure comme grande liaison d'aménagement du territoire dans le Schéma Directeur Routier National.
- 1993 - le Comité Interministériel pour l'aménagement du territoire, réuni à Mende, affirme la priorité d'aménagement de cet axe en 2x2voies.

- 1998 - Suite à différentes études de l'itinéraire A75 - Le Puy en Velay, différenciant plusieurs sections, un avant-projet sommaire d'aménagement en 2x2 voies sur la section A75 - Col de Vielbougue a été soumis à enquête publique. Celle-ci s'est traduite par un avis défavorable de la commission d'enquête.
- Au vu du résultat de l'enquête publique de 1998, l'État a décidé de ne pas donner suite au projet présenté ; il a décidé de lancer une nouvelle enquête publique sur la section comprise entre l'A75 et l'actuelle RN88 au droit du vallon de Romardiès, en créant l'échangeur 39,1 sur l'autoroute et un aménagement par viaduc et création d'un barreau routier permettant de rejoindre plus rapidement la RN88. Le projet a été réalisé et le barreau du Romardiès a été mis en service en 2009.
- 2006 - Suite à la reprise des études concernant le fuseau du tracé entre le barreau du Romardiès et le Col de Vielbougue, une concertation est lancée en 2006 sur un fuseau de 300m, toujours pour une 2x2 voies, avec 3 fuseaux proposés mais la mise en évidence d'un fuseau préférentiel. Suite à la concertation, une décision ministérielle transmise au Préfet de région le 27 novembre 2007 retient le tracé médian, préférentiel, jugé de moindre impact que les 2 autres tracés, et demande l'inscription du fuseau dans les documents d'urbanisme au titre d'un projet d'intérêt général (PIG). Des études APSI (avant-projet sommaire d'itinéraire) ont été conduites en 2007 sur cette base.
- 2007 - Suite au Grenelle de l'Environnement, l'État réinterroge les projets d'aménagement routier au regard notamment de leurs impacts environnementaux, de la situation du trafic, et du rapport entre les coûts, impacts, et gains attendus. Pour la Lozère, il revoit son parti d'aménagement de la RN88 : en priorisant les possibilités d'aménagement sur place, afin de limiter les créations de tronçons aux sections les plus pertinentes. Par ailleurs, en termes de priorités et en accord avec les élus, les crédits sont orientés sur les études de la rocade ouest de Mende et le contournement de Langogne.
- 2021 - Un avenant aux contrats de plan Etat-Régions (CPER) 2015-2020 a permis le financement d'une étude d'itinéraire de la RN88 entre Rodez et le Puy-en-Velay au regard du nouveau parti d'aménagement exposé ci-dessus. Les conclusions de l'étude sont présentées lors du COPIL de juillet 2021 à Mende présidé par le Préfet de Région, et réunissant les partenaires potentiellement financeurs du projet : Région, Conseil Département, Ville de Mende et Communauté de Communes Cœur de Lozère. Concernant l'itinéraire A75 - Barjac, les élus présents demandent de ne pas abandonner à ce stade le parti de création de tracé neuf. Le COPIL aboutit à la décision suivante :
 - Abandon d'un profil 2x2 voies au profit d'un aménagement bidirectionnel avec créneaux de dépassement
 - Mix entre tracés neufs et aménagements sur place, par sections
 - Pour la section A75 - Barjac, réalisation d'une étude comparative entre aménagement sur place et options de tracé neuf.

La présente concertation préalable s'inscrit dans la suite de cette décision : suite aux études réalisées, présenter et soumettre à l'avis du public les différentes options et le comparatif en parti d'aménagement sur place et parti d'aménagement en tracé neuf.

Calendrier du projet et de la mise en service envisagée

Si le projet se poursuit, le calendrier des prochaines étapes serait le suivant, avec des modulations en fonction du scénario choisi, notamment entre tracé neuf et aménagement sur place.

- En 2027 - 2028 : études complémentaires visant à préciser le tracé en vue d'une demande de Déclaration d'utilité Publique (DUP) . Inventaires faune - flore, étude d'impact, évaluation socio-économique.
- 2029 : Enquête publique, dans le cadre de la procédure de demande de DUP

- A partir de 2030 : études détaillées en vue de la préparation des travaux, étude parcellaire et acquisition foncière, demandes d'autorisation de travaux.

1.2. La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

La DREAL Occitanie souhaite présenter au public les scénarios issus des études réalisées, dans le cadre d'une concertation préalable, afin de recueillir son avis, ses préoccupations, ses propositions. La concertation préalable a pour ambition d'enrichir la réflexion du maître d'ouvrage sur la solution préférentielle à privilégier.

Afin de garantir la neutralité et la transparence de cette concertation, le maître d'ouvrage a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle désigne un garant indépendant, par courrier du 13 octobre 2025.

D'un point de vue réglementaire, les caractéristiques du projet n'obligent pas le maître d'ouvrage à saisir la CNDP pour l'organisation d'une concertation préalable. Aussi, la saisine relève d'une démarche volontaire du porteur de projet.

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement :

"En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. "

Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 5 novembre 2025, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 et a désigné madame Sophie Giraud comme garante de la concertation relative au projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac.

1.3. Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par le porteur de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garantes qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle de la garante

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis¹, la garante avait pour mission d'être particulièrement attentive à :

- la nécessité de permettre de débattre de l'opportunité du projet, et de faire exister l'option zéro. Pour ce faire, il sera notamment important de permettre de situer le projet et ses enjeux dans une vision plus globale de l'aménagement de l'axe de la RN88, d'autant plus que certaines portions ont déjà été aménagées, et que d'autres projets sont en cours d'étude, voire de concertation préalable ;
- la nécessité de clarifier pour le public la répartition des compétences entre les différents maîtres d'ouvrage concernant les différentes portions de la RN88 (et RD88) et d'en rappeler le contexte. Dans ce contexte d'émergence de plusieurs projets, des concertations préalables sont susceptibles d'intervenir dans les mêmes délais. Il conviendra de veiller à ce que le public concerné en soit informé ;
- la nécessité d'explicitier les étapes successives dans l'élaboration d'un tel projet routier, de l'intention du projet à la décision finale de mise en œuvre de bien situer l'étape dans laquelle se trouve le projet et les différentes étapes de consultation du public qui sont prévues.

Partie 2- Le travail préparatoire pour l'élaboration du dispositif de concertation

2.1. L'étude de contexte réalisée par la garante

Méthodologie

Dans le cadre de l'étude de contexte, la garante a rencontré un certain nombre d'acteurs du territoire, en veillant à la diversité des acteurs au regard des parties-prenantes concernées par le projet et des points de vue.

Ces entretiens ont permis de croiser différents regards et d'en dégager les enjeux et sujets de préoccupation : ce qui fait débat, ce qui questionne, ce qui inquiète. Par ailleurs, ils visaient également à recueillir des suggestions sur les modalités d'information et de participation qui seraient appropriées aux enjeux et aux différents publics concernés et à atteindre. **La finalité de cette étude de contexte était de permettre à la garante de faire des préconisations au porteur du projet** concernant :

- Les thèmes et éléments d'information à aborder dans le dossier de concertation et dans les ateliers de concertation, les informations à clarifier, les arguments à expliciter au regard de ce qui questionne ou inquiète les uns et les autres ;

¹ Cf lettre de mission : <https://www.debatpublic.fr/amenagement-de-la-rn88-entre-la75-et-barjac-en-lozere-8404>

- Les modalités qui semblaient adaptées selon les garantes pour l'information et la participation des différents publics sur le projet.

La garante a mené une trentaine d'entretiens auprès de représentants des structures suivantes :

Élus et collectivités :

- Département de la Lozère
- Région Occitanie
- Communautés de communes concernées : Communauté de communes du Gévaudan, Communauté de communes Aubrac Lot Causses Tarn, Communauté de communes Cœur de Lozère + Commune de Mende
- Les communes concernées : Barjac, Bourg-sur-Colagne, Chanac, Cultures, Esclanèdes - Le Bruel, Grèzes, Palhers, Les Salelles (pas de réponse du maire de Saint-Bonnet de Chirac)
- La Députée de la Lozère

N.B. L'étude de contexte s'étant déroulée avant les élections municipales de mars 2026, la garante a rencontré les élus des anciennes équipes. Par la suite, elle a envoyé une information aux nouveaux élus invitant ceux ou celles qui le souhaitent à prendre contact avec elle.

Services de l'État :

- Préfet de la Lozère
- Direction Départementale des Territoires
- Direction Interdépartementale des Routes Massif central
- Gendarmerie nationale, brigade de Chanac

Acteurs économiques, du tourisme et de l'agriculture :

- Chambre de commerce et d'industrie
- Chambre des métiers et de l'Artisanat
- Chambre d'agriculture
- SAFER Occitanie
- Office de Tourisme Aubrac Gorges du Tarn (Pays de Chanac)

Associations et collectifs :

- ALEPE (Association Lozérienne d'Etude et Protection de l'Environnement)
- LPO, antenne de Lozère
- Fédération de chasse de Lozère
- Association Terre de vie (animateur du site Natura 2000)
- Collectif AIE (Action Intelligente pour l'Environnement)
- Collectif "Non à la 2ème autoroute"
- Collectif "Oui à la 2x2 voies"
- Foyer rural d'Esclanèdes (rencontré pour avoir des regards de riverains de la RN88)
- Villes et pays d'art et d'histoire - Mende et Lot en Gévaudan

Identification des publics et des périmètres de la concertation

Au vu des enjeux du projet, les publics qu'il semblait important d'associer à la concertation étaient les habitants des communes concernées et alentours jusqu'à Mende, les agriculteurs concernés, les usagers de la RN88, les élus, les acteurs économiques et du tourisme, les associations environnementales et les collectifs citoyens en lien avec le sujet.

La garante a cherché à identifier des acteurs pouvant créer du lien pour mobiliser certains publics spécifiques : les jeunes, notamment des étudiants concernés par les enjeux de mobilité et souvent peu

présents dans les concertations, les publics spécifiques des personnes en situation de handicap et des personnes en situation d'insertion professionnelle, concernés du fait de la proximité du projet avec les structures présentes sur la commune de Palhers : Association du Clos du nid qui gère différents établissements et dispositifs d'accueil de personnes en situation de handicap physique, psychique ou mental, Les jardins de Cocagne.

Deux périmètres de concertation sont identifiés au regard des enjeux liés au projet :

- Le cercle des communes directement concernées (Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes - Le Bruel, Grèzes, Palhers, Les Salelles, Saint-Bonnet de Chirac), ainsi que Mende et les communes aux alentours par le fait que le projet vise à améliorer l'accessibilité de Mende à l'A75.
- Le cercle plus large des usagers de la RN88 sur cette section, plus difficile à circonscrire, qui concerne potentiellement tous les lozériens et plus largement des usagers de passage.

Les champs thématiques liés au projet

La plupart des interlocuteurs rencontrés avaient une connaissance de l'historique du projet, mais étaient peu, voire pas, au courant de la reprise du projet et de son évolution, ou des caractéristiques du projet actuel.

Les entretiens ont fait émerger un certain nombre de thèmes, correspondant à des attentes, questionnements ou sujets de divergence à mettre au débat.

- L'origine de la réémergence du projet, en lien avec son historique. Le lien avec les propositions déjà soumises à concertation par le passé. Comprendre la commande publique actuelle, et l'évolution du projet.
- La vision globale du projet d'aménagement de la RN88 en Lozère : l'évolution de la stratégie d'aménagement de l'État, l'articulation avec les projets au-delà de la Lozère (vision globale) ; le point sur les projets en cours ; des questionnements sur les priorités de projets et les impacts du projet sur les capacités de financement des collectivités (priorités budgétaires).
- Le diagnostic de la situation actuelle en termes de trafic et conditions de circulation, et les projections dans les décennies à venir : à quels besoins répond le projet ? Quels sont les usages actuels et les projections en tenant compte des projets en cours, au-delà de l'axe Barjac - A75, comment cet axe est utilisé, et par qui ?
- Les gains attendus pour le territoire en termes d'attractivité et développement. Quels gains potentiels au regard des caractéristiques du projet, mais aussi quels risques de "pertes" en termes de dynamique de territoire ? Le gain de temps de parcours attendu peut-il être un levier suffisant ? Quelle méthodologie d'évaluation ?
- La vision de territoire, la stratégie pour accompagner ce projet : Comment en faire une opportunité, au-delà de Mende ? En cas de scénario "tracé neuf", quelles incidences positives ou négatives sur les flux touristiques ? Quel projet pour la Vallée du Lot ?
- La stratégie de territoire pour l'amélioration de la mobilité sur le territoire : Quelles besoins d'amélioration ? Le projet y répond-t-il ? Quelles alternatives au "tout routier" ? Quelles complémentarités possibles entre la route et les mobilités alternatives ?
- Les impacts comparés des scénarios, sur l'environnement, sur la ressource en eau, sur l'artificialisation des terres, sur le foncier agricole et l'activité agricole, sur le cadre de vie, sur les paysages et sur le patrimoine culturel. Quelle empreinte carbone du projet ? Quelle cohérence avec les grands enjeux d'aujourd'hui (crise énergétique, changement climatique, crise de la biodiversité, ...)
- La temporalité du projet jusqu'aux éventuels travaux : quelles étapes et quelles durées des différentes étapes ?

2.2. L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les préconisations de la garante concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation des publics, et les choix du maître d'ouvrage au regard de ces recommandations

L'étude de contexte a permis à la garante de formuler des préconisations au porteur du projet pour des modalités d'information et de participation adaptées au contexte territorial et au projet.

Le porteur de projet reste cependant libre de les mettre en œuvre. Concernant ses recommandations et propositions dans les échanges avec le porteur du projet, la garante porte son regard et sa réflexion sur :

- Le contenu de l'information, et notamment le dossier de concertation : s'assurer que le contenu soit compréhensible par des personnes non spécialistes du sujet, qu'il couvre les enjeux et questionnements soulevés par le projet, qu'il explicite les enjeux et le projet par l'apport de données de diagnostic permettant de nourrir le débat.
- Les modalités pour informer le public de la concertation, pour mobiliser un public le plus large possible : s'assurer de la mise en œuvre de modalités diverses et adaptées, voire spécifiques pour atteindre la diversité des publics concernés identifiés. Avec une attention particulière pour les publics souvent éloignés des processus de concertation.
- Les modalités pour permettre au public de s'exprimer, contribuer, débattre : la mise en place de modalités diversifiées pour permettre à chacun de contribuer selon le canal qui lui convient, des modalités permettant à chacun d'approfondir sa compréhension du projet, de s'exprimer mais aussi d'entendre d'autres contributions, de faire des propositions. Permettre au public de se forger un avis en permettant un débat argumenté : apport des éléments de réponses permettant d'éclairer le débat au regard des questions posées ou des sujets de préoccupation exprimés.

A partir des préconisations formulées suite à l'étude de contexte, la garante a eu plusieurs réunions de travail avec le porteur de projet, accompagné du prestataire en charge de la mise en œuvre et de l'animation des réunions de concertation.

Concernant la période et la durée de concertation :

La garante a proposé une concertation sur 6 semaines, durée minimale pour permettre une diffusion de l'information, l'organisation de réunions et d'ateliers, puis permettre aux participants ainsi qu'aux institutionnels et associations qui le souhaitent d'élaborer et déposer leur contribution.

Concernant la période, le porteur de projet envisageait, au démarrage de la mission, une concertation début 2026, voire au printemps 2026. Cependant, il a été nécessaire de tenir compte d'une part du temps préparatoire nécessaire, d'autre part des élections municipales : période de réserve des élus, des fonctionnaires, puis délais de mise en place des nouveaux exécutifs au sein des collectivités. Aussi, la DREAL a identifié le mois de juin, avant l'été, comme période souhaitée.

La garante a émis des réserves sur cette période du mois de juin, peu propice généralement à la mobilisation des agriculteurs qui constituent un public fortement concerné par le projet, du fait d'une activité intense. Elle a porté une proposition de décalage à la rentrée de septembre, tout en indiquant que, si la période de juin était retenue, il conviendrait de définir des modalités facilitant la participation des agriculteurs (en partenariat avec la Chambre d'agriculture).

Modalités retenues par le porteur de projet :

- durée de 6 semaines de concertation, du 1er juin au 12 juillet
- période de juin, avant l'été, en adaptant les horaires de réunions pour faciliter la participation des habitants mais aussi des éleveurs (réunions en soirée, de 20h à 22h30), en donnant la possibilité d'une réunion spécifique pour les agriculteurs si le besoin est exprimé ou s'en fait sentir (vu avec la Chambre d'agriculture, lors d'un échange en amont de la concertation)

Concernant le périmètre de la concertation et les moyens de mobilisation des publics identifiés

La garante a identifié deux périmètres de concertation, au regard des enjeux liés au projet :

- Un cercle constitué par le territoire directement concerné : les communes directement concernées (Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes - Le Bruel, Grèzes, Palhers, Les Salelles, Saint-Bonnet de Chirac), ainsi que Mende et les communes aux alentours par le fait que le projet vise à améliorer l'accessibilité de Mende à l'A75.
- Un cercle plus large des usagers de la RN88 sur cette section, plus difficile à circonscrire, qui concerne potentiellement tous les lozériens et plus largement des usagers de passage.

Afin de couvrir ces deux cercles dans une approche différenciée, la garante a proposé de mettre en place différentes modalités d'information :

Pour le 1er cercle, directement concerné :

- Utilisation des **médias locaux**, suivis à l'échelle départementale : presse écrite (Midi Libre et Lozère nouvelle), radios locales, ICI réseau France bleue, ...
- Diffusion fine sur les communes en s'appuyant sur le **relai des mairies et les moyens spécifiques mis en place par chaque collectivité**, en leur fournissant le contenu : illiWapp², mailing d'habitants gérés par certaines mairies, panneaux lumineux, site internet des collectivités, ...Relai par **les journaux des collectivités**, lorsqu'elles en éditent, et si le calendrier le permet.
- **Affichage** : mairie, commerce, lieux de passage (à identifier avec les élus)
- Public de Mende et ses alentours : il a été identifié que les habitants de Mende et de ses environs seraient plus difficiles à toucher via le relai direct des mairies. Aussi, la garante a proposé des **stands mobiles**, sur des lieux de passage (marché hebdomadaire, galerie Hyper U, évènementiel ou autre lieu de passage à identifier). Le "stand mobile" est une modalité qui permet d'aller vers les publics qui ne se mobiliseraient pas, soit parce qu'ils ne se sentiraient pas de prime abord concernés, soit parce qu'ils n'auraient pas l'information nécessaire. Sur le stand, ils peuvent trouver une information brève sur le projet mais surtout sur les modalités d'information et de participation, ils peuvent aussi, s'ils le souhaitent, échanger avec des représentants du porteur de projet.

Pour le cercle plus éloigné :

- Utilisation des **médias** suivis à l'échelle départementale : presse (Midi Libre et Lozère nouvelle), radios locales et la presse spécialisées par rapport à certains publics (le Réveil de Lozère, par exemple, pour les agriculteurs)
- **Panneaux d'information grand format** sur les aires de stationnement sur la RN88, pour atteindre les usagers (Chanac, Barjac, et d'autres à identifier), avec QRcode renvoyant vers le lien du site internet de la concertation
- Pour atteindre des publics spécifiques (acteurs économiques par exemple, agriculteurs qui ne se seraient pas présents sur les communes directement concernées) : **relai d'information par les Chambres consulaires** (Chambre de commerce et d'industrie (CCI), Chambre de métiers et de l'artisanat (CMA), Chambre d'agriculture)

² [Application Mairie d'Alerte et d'Information](#)

Modalités retenues par le porteur de projet :

- Médias : annonce légale de la concertation, dossier de presse envoyé aux médias.
- Mise à disposition dans les mairies des éléments d'information à diffuser (kit de communication). Mise à disposition d'affiches, de la plaquette 4 pages
- Affichage dans les communes concernées : commerces, abris-bus, ...
- Mise à disposition du kit de communication dans les chambres consulaires

Le porteur de projet n'a pas donné suite aux propositions de stand mobile sur Mende, ni de panneaux grand format sur les aires de stationnement sur la RN88

Concernant l'implication des acteurs du territoire

La garante a noté, par son étude de contexte, l'importance d'associer les élus et les chambres consulaires à l'organisation de cette concertation préalable :

- les élus locaux, et en particulier les maires des communes concernées par le projet, qui peuvent très utilement jouer le rôle de relai et, notamment dans les petites communes rurales, de "1ère source d'information" pour leurs concitoyens, sous réserve de se sentir eux-mêmes suffisamment informés.
- les chambres consulaires, représentants élus des acteurs économiques et agricoles, qui peuvent contribuer à relayer l'information auprès de leurs membres, voire à co-organiser des temps de concertation sur des thèmes spécifiques. Elles peuvent aussi utilement, sur des ateliers thématiques spécifiques pendant la concertation, apporter des éléments contributifs au débat pour caractériser certains enjeux.
- les collectivités co-financeuses potentielles du projet, qui, de ce fait, seront associés à la décision sur les suites du projet, avec un enjeu de clarifier les modalités de prise de décision (comment les co-financeurs seront-ils associés à la prise de décision post-concertation ?), de manière à pouvoir informer le public sur ces modalités en lien avec la reddition des comptes à l'issue de la concertation.

La garante a recommandé une ou des réunions avec ces acteurs, en amont du lancement de la concertation, visant à leur présenter le projet et la démarche de concertation envisagée (avec ses modalités, afin de voir avec eux le rôle qu'ils souhaiteraient et pourraient jouer.

Modalités retenues par le porteur de projet :

L'équipe de la Dreal en charge du projet a rencontré, en amont, les maires des communes concernées par le projet, ainsi que la commune de Mende.

Elle a rencontré également les 3 chambres consulaires : CCI, CMA et Chambre d'agriculture.

Elle n'a pas rencontré spécifiquement le Département et la Région, considérant qu'ils disposaient d'une information plus complète en tant que membre du comité de pilotage qui s'était réuni en juillet 2025.

Concernant les modalités d'information et de communication :

Les préconisations concernant les outils d'information à mettre en place :

- **Un site internet du projet**, ouvert dès l'annonce de la concertation, qui doit permettre de trouver toutes les informations concernant le projet et les modalités d'information et de participation
 - une présentation du projet, de ses objectifs, de ses caractéristiques, des grands enjeux
 - la possibilité de télécharger le dossier de concertation
 - donner à voir facilement les modalités possibles de participation et pouvoir contacter de la garante

- faire le lien avec la plateforme numérique qui permet de déposer une contribution ou poser une question
- **Le dossier de concertation**, disponible sur le site de la concertation en version numérique et téléchargeable dès l'annonce de la concertation, et en version papier a minima dans les mairies ; des exemplaires imprimés mis à disposition lors des réunions publiques et ateliers.
- **Un format 4 pages A4**, qui pourrait plus facilement être déposé dans différents lieux ou distribué (stands mobiles, ateliers, boîte aux lettres, ...). Il doit contenir une présentation des grandes lignes du projet (localisation, grands objectifs, coût, scénarios et principales caractéristiques) et une présentation des modalités de participation, ainsi que rendre lisible le lien vers le site internet pour ceux qui souhaiteraient en savoir plus
- **1 kit pour les élus et acteurs du territoire** : cartes, principales caractéristiques. Objectif : leur permettre de facilement présenter le projet autour d'eux selon besoin (conseil municipal, permanence en mairie, avec leurs pairs (agriculteurs, chef d'entreprise, acteurs du tourisme, ...)
- **1 dossier presse**, envoyé auprès des médias (presse écrite et radios locales)
- **Des panneaux grand format** pour les usagers de la RN88 : message simple et lien QRcode vers site internet. Sur les aires de stationnement identifiés le long de la RN88 entre l'A75 et Barjac, voire Mende.

Modalités retenues par le porteur de projet concernant les outils

- 1 site internet présentant le projet, les modalités de la concertation, permettant de télécharger le dossier de concertation et d'aller sur le registre numérique de contribution.
- 1 dossier de concertation, consultable et téléchargeable depuis le site internet à compter du 1er juin, disponible dans les mairies des communes concernées et de la Préfecture (accompagnant le registre papier). Des exemplaires disponibles lors des réunions publiques.
- 1 plaquette 4 pages A4, disponible lors des réunions publiques, diffusé dans le kit de communication aux élus et aux médias
- 1 Affiche

Il n'y a pas eu de panneaux grand format sur l'itinéraire de la RN88

Concernant les actions à mettre en place pour l'annonce de la concertation

Les préconisations de la garante s'appuient sur les modalités légales, prévues par l'article L.121-16 du code de l'environnement, concernant l'information sur les dates et modalités de la concertation préalable.

« Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale » (art. L.121-16 CE).

Annnonce légale (a minima 15 jours avant l'ouverture de la concertation)

- Affichage légal : Site de la Préfecture de Lozère, et des mairies concernées
- Diffusion médias locaux, de niveau départemental : a minima 3 médias. Presse écrite, radios.

Au-delà de l'annonce légale, elle préconise **une prise de contact avec les médias**, pour un article plus spécifique et développé sur le lancement de la concertation (information sur le projet et sur les modalités de concertation), en leur transmettant le dossier de presse en amont de la concertation et en organisant éventuellement une conférence de presse.

Modalités retenues par le porteur de projet :

- Annonce légale dans 3 journaux + Kit de communication envoyé aux mairies des communes concernées dès l'annonce, ainsi qu'aux chambres consulaires pour diffusion : site internet, illiWapp, mailing, affichage
- 1 site internet mis en ligne dès l'annonce de la concertation (sans activation du registre numérique), mais le dossier de concertation n'a été disponible qu'au jour de l'ouverture de la concertation.
- Une action d'affichage avant l'ouverture de la concertation
- 1 dossier presse

Concernant les modalités de participation

La garante préconise des modalités diversifiées, adaptées à la géographie du territoire et du projet, permettant d'informer sur le projet mais surtout de recueillir des contributions (avis, questionnements, suggestions, ...) et de débattre. Il ne s'agit pas de simplement s'exprimer, mais aussi de pouvoir entendre d'autres questionnements, points de vue, contributions, de manière à permettre à chacun.e d'enrichir son point de vue et de dialoguer et de favoriser des propositions (améliorations, alternatives, demandes d'approfondissement, modalités pour la suite, ...)

1- Les modalités permettant de déposer une contribution :

- **Registre numérique** permettant de déposer une contribution ou de poser une question.
 - Permettre aussi le dépôt de contribution par des personnes morales (cahiers d'acteur)
 - Pour les questions : s'organiser pour arriver à répondre dans un délai de quelques jours
 - Rendre les contributions lisibles (option d'anonymat à proposer), classées par thématique
 - Prévoir des modalités de modération
- **Registre papier** dans les communes concernées

Modalités retenues par le porteur de projet concernant les modalités de dépôt de contribution

- 1 registre numérique en ligne, accessible depuis le site internet, permettant de déposer une contribution ou de questionner le projet, autant pour les individuels que pour les personnes morales.
- Des registres papier dans les mairies des communes concernées, et à la Préfecture
- Le porteur de projet a par ailleurs organisé des permanences dans les mairies des communes concernées, pour permettre à ceux qui le souhaitent de les rencontrer individuellement et exprimer leur questionnements ou contributions dans un cadre moins public.

2- Les modalités de "temps présentsiels d'échanges"

La garante préconise plusieurs réunions ou ateliers présentsiels, avec une attention sur les points suivants :

- Organiser les temps présentsiels selon **un phasage permettant une progressivité dans la concertation** :
 - une 1ère phase de réunions, sur les 2 premières semaines, permettant une présentation du projet et des premiers échanges
 - une 2ème phase de réunions ou ateliers, sur les semaines 3 et 4, permettant d'approfondir des thèmes ou des sujets, d'aller plus loin dans les échanges
 - une réunion de clôture en fin de concertation permettant un premier retour des grands thèmes soulevés par la concertation

- **Une diversité de modalités**, entre notamment plénière (de type réunion publique) et ateliers, afin de faciliter l'expression de certaines personnes qui auront plus de difficulté à s'exprimer devant un public nombreux
- **Des intervenants extérieurs** autres que le porteur de projet, pour apporter des éléments d'éclairage du débat selon la thématique traitée
- Des modalités spécifiques pour **aller vers certains publics**
- Pour les réunions en salle, **adapter les horaires aux publics cible** : pour les réunions sur le territoire, il semblerait que les horaires de soirée soient plus adaptés (éleveurs, personnes qui ne travaillent pas sur place et qui ont un délai de route)
- ✓ **Phase 1 de la concertation : 2 réunions publiques** visant à présenter le projet, le cadre de la concertation, et prévoyant un temps d'échange en plénière.
- ✓ **Phase 2 de la concertation : Des ateliers participatifs et/ou thématiques**, pour aller plus loin dans les échanges et approfondir des sujets
 - **3 ou 4 ateliers participatifs**, visant à interroger les impacts, la comparaison des scénarios, les modalités d'évitement et réduction. Sous 2 formes possibles
 - Une forme en salle, de type "cartes sur table". Objectif = faire participer (petits groupes) sur la contribution au diagnostic des enjeux, à une analyse comparative des scénarios sur les impacts, ...
 - Une forme sur le terrain, pour visualiser et échanger sur les impacts : environnement, insertion paysagère, nuisances sonores, ... Exemple de thèmes : impacts environnementaux notamment sur le site Natura 2000, insertion paysagère, impacts paysagers et co-visibilité, patrimoine culturel, impacts agricoles, ...
 - **2 ou 3 ateliers thématiques, permettant d'approfondir des thèmes en lien avec les objectifs visés du projet**. Avec la participation d'intervenants apportant des éléments d'éclairage en lien avec la thématique ; avec une co-organisation pour faciliter la mobilisation de publics spécifiques (acteurs économiques, par exemple). Thèmes possibles identifiés :
 - **Interroger le projet sous l'angle du développement du territoire et de l'attractivité** : activités économiques, attractivité touristique, attractivité démographique. Intervenants et/ou co-organisateurs potentiels : CCI, CMA, Département, CDT, OT Pays de Chanac, ...
 - **Interroger le projet sous l'angle des mobilités** : quels besoins en termes de mobilité pour le territoire ? Comment le projet peut y répondre ? Alternatives ? Intervenants et/ou co-organisateurs potentiels : Région, Département, Agence de la mobilité
 - **Interroger le projet sous l'angle spécifique des activités agricoles** : impacts, modalités d'accompagnement
- ✓ **Phase de clôture de la concertation** : 1 réunion publique de clôture,
 - Favoriser la participation des institutionnels, co-financeurs potentiels
 - Mettre en perspective les enseignements et apports des différents ateliers, approfondir éventuellement des thèmes clefs qui mériteraient d'être partagés avec tous (Attention : être clair sur l'objectif : ce n'est pas un bilan complet, ni le temps des réponses)

Modalités retenues par le porteur de projet concernant le dispositif de réunions présentiels

- Concernant les réunions en présentiel, le porteur de projet a souhaité d'une part un dispositif plus réduit, craignant une faible participation au regard du nombre d'habitants sur le territoire concerné et que les personnes ne se déplacent pas 2 fois (sur une réunion d'information puis une réunion d'approfondissement). D'autre part privilégier des réunions publiques suite à leur entretien avec les maires (format plus usuel sur le territoire, suscitant

généralement une bonne participation). De ce fait, ils ont proposé un dispositif de participation sous forme de 5 réunions publiques territorialisées.

Pour permettre une modalité en "petits groupes" plus favorable aux échanges et au recueil de contributions sur le diagnostic des besoins, enjeux et propositions, le porteur de projet a proposé que le temps d'échange dans les réunions publiques s'organise en deux temps : en plénière dans un 1er temps, puis en petit groupe.

Par ailleurs, il a proposé que la 5ème réunion publique sur Barjac soit une réunion de 2ème phase, d'un format différent, en privilégiant un format d'atelier et en construisant le contenu en fonction des grands thèmes et/ou besoins d'approfondissement qui émergeraient des premières réunions.

- Il n'a pas souhaité mettre en place des ateliers thématiques, considérant que les thèmes proposés dépassaient son champ de compétence. De son point de vue, il aurait fallu une co-organisation avec les institutions compétentes pouvant donner suite aux éventuelles propositions qui émergeraient de ce type d'atelier.
- Il n'y a pas eu de réunion de clôture prévue.

3- Des modalités pour aller vers des publics spécifiques à mobiliser :

- **Des stands mobiles** : Aller vers des publics qui n'ont pas forcément entendu parler du projet, diffuser une information rapide sur le projet et sur les modalités d'information et de participation pour aller plus loin, recueil possible de contributions :
 - Habitants de Mende et communes aux alentours : marché hebdomadaire, galerie HyperU, ...
 - Lieux de stationnement / arrêt sur l'axe RN88 : ZA de Chanac (marché de producteurs le vendredi en fin de journée)
 - Autres communes autour du territoire du projet ? Marché de Marvejols, de La Canourgue, ...
- **Des ateliers ou modalités spécifiques à destination des étudiants** : proposition non approfondie faute d'identification d'acteurs relais appropriés pour co-organiser quelque chose. Et période de concertation non appropriée.
- **Des ateliers ou modalités spécifiques à destination des personnes en situation de handicap ou les travailleurs en insertion** : proposition non approfondie car non accueillie favorablement par le porteur de projet

Modalités retenues par le porteur de projet :

- Il n'y a pas eu de stand mobile, ni d'action spécifique permettant d'aller vers des publics particuliers.
- Le porteur de projet a organisé 8 permanences en mairie (dans les 8 communes concernées par le tracé)

Le dispositif de concertation mis en place

Voir documents en annexe pour plus de détail

Les modalités d'information mises en place :

Annonce légale : 3 encarts presse : Lozère nouvelle 13/05, Midi libre 13/05, Réveil de Lozère 14/05

Kit de communication envoyé par voie dématérialisée le 13 mai : Un exemplaire dématérialisé de l'affiche, de la plaquette d'information et de l'annonce légale

- aux communes : Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers et Saint-Bonnet de Chirac + Mende

- aux chambres consulaires : CCI, CMA, Chambre d'agriculture

Relai par les collectivités (actions identifiées par le MO)

- affichage réalisés par les collectivités sur les lieux d'affichage public de la commune.

- publication sur site internet : Chanac (20/05), Esclanèdes (19/05)

- Annonce relayé dans le réseau illiWapp

Relai par les chambres consulaires (actions identifiées par le MO)

- publication sur le site internet de la chambre d'agriculture (18 mai)

- présentation du projet et de la concertation par la CCI lors de son assemblée générale su 18 mai (article midi libre du 21 mai)

150 affiches papier format A3 et A4 au cours de la concertation

- distribuées le 19 mai 2026 dans les 8 mairies, en préfecture de la Lozère, aux chambres consulaires (CCI, CA et CMA), à l'Office de tourisme de Chanac

- déposées le 19 mai dans une dizaine de commerces des communes concernées par l'aménagement pour être mises à la disposition du public

- affichées dans les communes des différentes réunions au fur et à mesure de la concertation

600 plaquettes d'information (format double format A4 recto-verso)

- distribuées le 19 mai 2026 dans les 8 mairies, en Préfecture de la Lozère, aux chambres consulaires (CCI, CA et CMA)

- disponibles lors des réunions publiques et des permanences

Dossier de concertation : Plus de 75 dossiers diffusés au cours de la concertation par une mise à disposition en mairie ou lors des permanences du maître d'ouvrage et des réunions publiques.

Remis aux communes et à la Préfecture de la Lozère les 27 et 28 mai 2026 pour une mise à disposition du public le 1^{er} juin 2026, date de démarrage de la concertation.

Site internet du projet : www.rn88-a75-barjac.fr

Créé et mis en ligne le 13/05/2026

Informations sur le projet, mise à disposition des différents documents, information sur les modalités de concertation, lien direct vers le registre dématérialisé permettant au public de déposer une contribution écrite.

Le site a pour vocation a perdurer au-delà du 12 juillet 2026 afin de pouvoir mettre en ligne le bilan de la garante, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et toute autre information relative au projet.

Dossier de presse : : envoi assuré par les services de la Préfectures de Lozère (une liste presse

d'environ 300 contacts pour une centaine de médias, du local, régional au national)

La station de radio Totem a relayé l'information de l'organisation de la concertation

Panneaux lumineux en bordure de RN88, situés dans le bourg du Bruel et à la Canourgue.

Gérés par l'Office du tourisme de l'Aubrac aux Gorges du Tarn.

Les modalités de participation mises en place :

5 réunions publiques : le 3/06 à Chanac de 20h à 22h30, le 10/06 à Grèzes de 20h à 22h30, le 11/06 à Mende de 17h à 19h, le 11/06 au Bruel (Esclanèdes) de 20h30 à 23h, le 24/06 à Barjac de 20h à 22h30

8 permanences du porteur de projet en mairie, dans les communes concernées : 12 juin à Cultures, 12 juin aux Salelles, 16 juin à Saint-Bonnet de Chirac, 17 juin à Barjac, 17 juin de Grèzes, 24 juin à Chanac, 25 juin 2026 à Esclanèdes, 25 juin à Palhers.

1 registre dématérialisé pour déposer une contribution ou questionner le MO, + **1 adresse mail dédiée** pour pouvoir envoyer sa contribution

9 registres papier, en mairies des communes concernées, en Préfecture de Lozère et via **une adresse postale** pour envoyer directement sa contribution

1 réunion spécifique pour les agriculteurs le 2 juillet, mise en place en cours de concertation à la demande de la Chambre d'agriculture, et organisée par cette dernière avec présence du porteur du projet et de la garante

N.B. Lors des réunions publiques, le porteur de projet a proposé aux participants un questionnaire, pouvant être rempli en ligne ou sur papier, visant à collecter leurs perceptions de l'usage de la RN88 et leurs attentes. Le principe d'un bilan de la CNDP étant de restituer des arguments, en accordant une égale importance aux contributions sans analyse quantitative, la CNDP ne traite pas dans son bilan des résultats de ce questionnaire. Celui-ci pourra être publié par le porteur de projet sur le site internet de la concertation.

Documents en annexe :

- Annexe 2 : Avis de concertation préalable
- Annexe 3 : Affiche de la concertation
- Annexe 4 : Plaquette de la concertation
- Annexe 5 : Note du porteur du projet à la garante, du 15 juillet, sur les éléments de bilan concernant les modalités d'information et de participation mises en place
- Annexe 6 : Retour du porteur du projet à la garante sur la distribution du kit de communication sur le territoire et l'affichage du 19/05

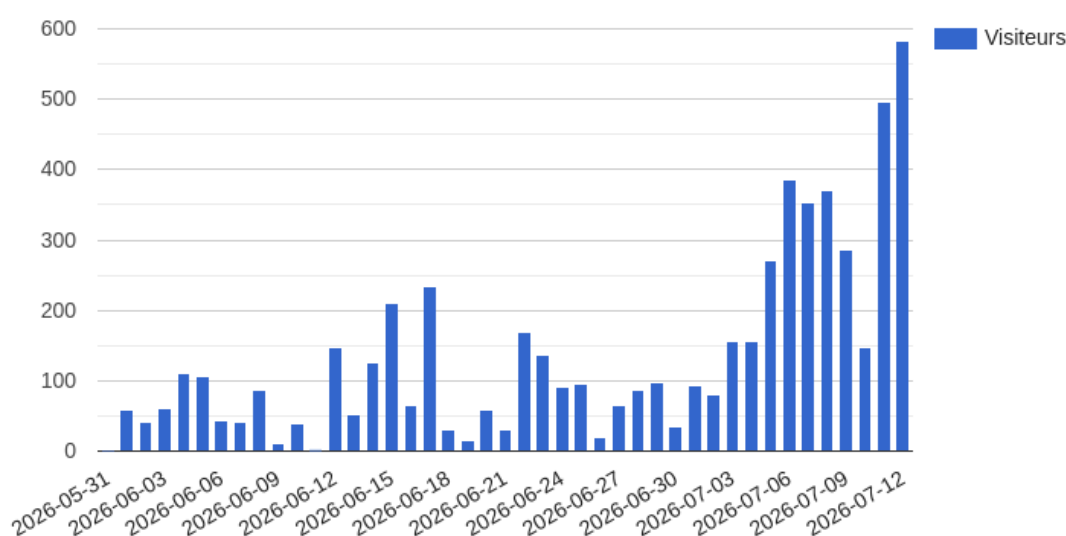
Partie 3- Déroulement de la concertation et avis de la garante

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s : le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels ; ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, un porteur de projet ne choisit pas librement de permettre ou non la participation du public ; au contraire, il est tenu par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

3.1. Le déroulement de la concertation

3.1.1 Retours en chiffres

1 358 visiteurs du site internet, pour 6 273 visites de pages, avec une forte augmentation sur les dernières semaines de la concertation. Un visiteur est un internaute et une visite est une page qu'il regarde. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur le site du registre et regarder des pages différentes. Le nombre de visiteur n'augmentera pas mais le nombre de visite augmentera. Un visiteur génère donc plusieurs visites et non l'inverse.



Graph 1 - évolution sur la durée de la concertation du nombre de visiteurs sur le site internet.
Source : registre numérique de la concertation

485 participations sur les 5 réunions publiques (N.B. : nous parlons de "participations" et non pas de participants, car certaines personnes ont assisté à plusieurs réunions)

- ≈130 personnes à Chanac
- ≈125 personnes à Grèzes
- ≈65 personnes à Mende I
- ≈75 personnes à Esclanèdes

- ≈95 personnes à Barjac. Une vingtaine de personnes ont quitté la réunion après la présentation du projet, ne souhaitant pas poursuivre la réunion sous forme d'ateliers.

Au regard des personnes ayant émarginé en début de réunion (environ les 3/4), la participation des femmes est de 40%. La CNDP est attentive à cet indicateur de parité, car elle note que la participation des femmes est souvent moindre sur les concertations, avec une prise de parole inégalitaire en réunion publique.

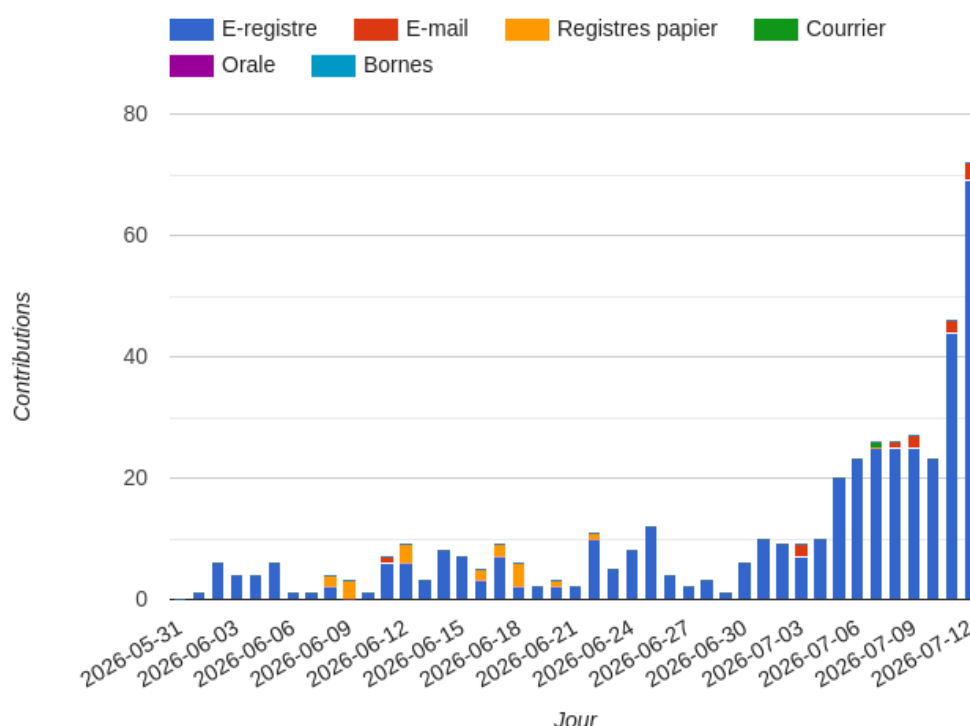
La réunion organisée par la Chambre d'agriculture le 2 juillet a rassemblé une vingtaine d'agriculteurs.

40 personnes ont été rencontrées lors des permanences du maître d'ouvrage organisées dans chacune des 8 mairies des communes concernées.

443 contributions écrites et 5 mails ont été reçus directement par la garante

- 407 contributions sur le registre numérique (5 contributions supprimée car en doublon (même contributeur et même texte))
- 24 contributions sur les registres papier (dont 6 issues des permanences réalisées par le MO)
- 11 contributions reçus sur l'adresse mail de la concertation + 5 mails reçus directement par la garante sans copie sur le mail de la concertation
- 1 contribution reçue par courrier

Sur les 443 contributions reçues, **16 contributions proviennent de personnes morales** (collectivités, associations, organisme, syndicats socio-professionnels). *N.B. : Ne sont pas comptées comme contributions "personne morale" les contributions des entreprises, ni les contributions provenant d'un contributeur se déclarant d'un organisme mais s'exprimant à titre individuel.*



Graphe 2 - évolution sur la durée de la concertation du nombre de contributions au registre
Source : registre numérique de la concertation

Concernant les contributions écrites, 46% proviennent de contributeurs résidant dans l'une des 8 communes concernées par les scénarios, 38% de lozériens (dont 10% de Mende, 7% de Marvejols), et 16% de contributeurs résidant hors Lozère. (Calculs basés sur la ville ou l'adresse déclarée par le contributeur).

Les contributions écrites proviennent autant de femmes que d'hommes.

Le relai de la concertation dans les médias. La concertation a été couverte par différents médias, que ce soit pour annoncer son démarrage, ses modalités, mais aussi au cours de la concertation (*voir annexe 4 pour plus de détail*)

- Midi Libre : 10 articles, en plus de l'annonce légale
- Lozère nouvelle : 1 article, en plus de l'annonce légale
- Radio Totem : 1 article + relais d'information
- Lettre M : 1 article
- Le Journal toulousain : 1 article
- Actu.fr : 2 articles
- ICI.fr : 1 article

3.1.2. Retours des participants

Que ce soit lors des réunions publiques ou via leurs contributions, des **participant.es ont fait des remarques sur le cadre de la concertation et les modalités proposées** : questionnements, expression de désapprobation.

Concernant le cadre de la démarche, plusieurs personnes ont exprimé des doutes sur la sincérité de la démarche, et des incompréhensions sur le cadre de cette concertation.

Plusieurs personnes ont également exprimé leurs **doutes sur la réelle ouverture de tous les scénarios** :

- Le fait de présenter des scénarios perçus comme impossibles au regard du coût et de la réalisation technique a été vu par certaines personnes comme un moyen de mieux faire accepter le scénario d'aménagement sur place. "Il y a 3 projets, mais 2 sont des leurres, qui ne se feront pas. Les dés sont pipés. Concertation pour la frime" (réunion publique)
- Plusieurs craignent que les choix soient déjà faits

Plusieurs personnes ont contesté le "saucissonnage" du projet et exprimé des craintes d'un projet qui soit **un "pied dans la porte" ou un "cheval de Troie" vers le projet initial de tracé neuf intégral** sur l'ensemble de la Lozère ; une crainte d'avancée "en sous-marin", par petits tronçons.

- "on nous sert un aménagement par tronçon, parce qu'ils savent que l'aménagement global n'est pas acceptable. Mais quand ils auront fait le tracé neuf, un jour ils nous présenteront la poursuite du tracé vers Mende" (réunion publique)
- "le scénario sud n'a pas d'autre objectif que de faire pencher pour le scénario nord : une fois au Col de Vielbougue, ils voudront continuer vers Mende selon le scénario 2006 (par le massif de la Boulaine) " (réunion publique)
- « Il y a de fortes chances pour que ce projet ne représente que les prémices de la construction d'une autoroute Lyon/Toulouse. » @74
- "L'enquête publique de 1998 a rendu un avis défavorable et le projet a été abandonné, mais on nous a servi le viaduc de la Colagne, qui n'a sa justification que pour une suite en tracé neuf." (réunion publique)

De nombreuses contributions expriment une **incompréhension de cette concertation, et ceci pour différentes raisons** :

- Sentiment d'un projet similaire aux précédents, **ayant déjà fait l'objet d'enquêtes publiques ou de concertation dont on ne tient pas compte**. Des contributions rappellent que des oppositions avaient été exprimées et des décisions prises. Ce retour sur les décisions précédentes est vu par certaines personnes comme l'imposition de l'avis d'une minorité d'élus qui souhaitent continuer à porter le projet initial :
 - "le projet était abandonné. Et on nous le ressort 20 ans plus tard" ; "Des élus qui s'accrochent à leur projet" ; "On a déjà dit non en 2006 ! pourquoi ce projet revient sur la table ?"
 - "Comment peut-on refaire une proposition sur un tracé (tracé nord) qui a déjà connu un avis défavorable suite à enquête publique de 1998 ? " ; "Pourquoi on revient toujours sur la Jordane, alors que les terrains sont toujours aussi instables. La donne n'a pas changé"
 - "Rien de nouveau" ; Sentiment d'un projet qui n'avance pas : "30 ans de dossiers, de réunions, sans solution, sans avancée, avec toujours les mêmes options proposées, écartées puis remises sur la table".
- **Incertitude sur la capacité de financement** : "Est-ce que c'est réellement finançable ?". "En effet, il peut apparaître que l'on mette quelque peu " la charrue avant les bœufs " en engageant un débat public sur des scénarios d'aménagement extrêmement ambitieux dont les coûts annoncés sont particulièrement élevés alors même qu'un projet déjà reconnu d'utilité publique comme le contournement de Langogne peine encore à trouver une trajectoire financière crédible." (mail)
- **Incertitude d'engagement de l'État** : Lié au point précédent, des doutes sont exprimés sur l'engagement de l'Etat. Le besoin d'un engagement clair de l'État est exprimé, pour clarifier les perspectives et permettre aux acteurs et aux chefs d'entreprise de se projeter.
- **Des problématiques connues depuis longtemps et non pris en compte** : "Le problème de la traversée du Brueil est un souci réel. Mais il n'est pas nouveau. On n'a pas besoin d'une concertation pour découvrir le problème".

Plusieurs contributeurs ont **questionné la commande politique** qui, pour eux, n'était pas claire pour comprendre ce qui est à l'origine de la "renaissance" de ce projet : D'où sort le projet ? Qui a défini les objectifs et les attentes du territoire ? Besoin de clarification de la commande politique. Sentiment d'objectifs non définis à partir des besoins et attentes du territoire.

- "Ce sont les élus qui ont passé commande, pas le territoire". "On nous définit des objectifs, avant de nous questionner sur nos besoins".
- "la Dreal a expliqué au cours de cette réunion que l'étude de ces projets est faite à la demande d'élus du territoire qu'ils n'ont pas voulu désigner. Si je comprends la volonté de ne pas exposer les élus à des attaques personnelles, il me semble néanmoins que les décideurs politiques à l'origine de ce projet devraient être connus et devraient exposer les arguments les amenant à soutenir ce projet. Ceci afin d'offrir un débat politique sur les objectifs d'aménagement - ou de non aménagement - et cela avant même le débat technique qui ne devrait être que secondaire" (Mail)

Certaines contributions ont exprimé une **frustration par rapport à un cadre de concertation jugé trop restreint**, pour différentes raisons. *Ces arguments sont développés dans la partie 4 du bilan.*

- **Une problématique de question d'entrée** : absence de **vision et de débat plus large sur le développement des mobilités en Lozère** : état des lieux, besoins et attentes du territoire, orientations en tenant compte du contexte et des défis des 10 - 15 années à venir.

- Concertation "fermée" car **projet pensé uniquement sur la mobilité "route"**. Sentiment d'être piégé dans la concertation. Difficulté à travailler sur les alternatives, car il manque des acteurs. "On nous impose la seule solution : la route"
- **Une problématique d'échelle** : Absence de vision et de débat sur la vision plus globale d'aménagement de la RN88, en Lozère mais aussi au-delà.
 - A l'échelle de la Lozère : "On ne peut pas définir l'intérêt du tronçon A75 - Barjac, sans savoir ce qu'on va faire après". (Réunion publique)
 - A l'échelle de l'axe Lyon - Toulouse : « (...) si l'on veut réellement un axe Toulouse-Lyon digne de ce nom, (...) Mais dans ce cas, on change d'échelle : on ne peut pas réfléchir par petits tronçons de voies comme c'est le cas actuellement. On travaille sur une autre dimension, avec d'autres interlocuteurs, avec d'autres moyens, avec une concertation beaucoup plus large. » @102

Concernant le calendrier de la concertation

Certaines contributions estiment qu'il aurait fallu prévoir **la concertation avant les élections municipales**, de manière à avoir un débat démocratique et un vote.

Concernant les modalités proposées

Concernant les modalités d'information :

- Certaines contributions questionnent les modalités d'information plus larges des autres lozériens. La communication jugée insuffisante pour toucher au-delà des villages concernés.
- D'autres contributions questionnent l'information transmise aux agriculteurs sur la réunion spécifique du 2/07. Tous n'auraient pas reçu l'information.
- Une personne souligne la limite de l'information des résidents secondaires.

Concernant les modalités de participation :

- Un contributeur déplore qu'aucune réunion publique n'ait été proposée à Marvejols, "grande ville du territoire impactée". @138

- **Désapprobation de prises de parole sur la réunion publique de Mende le 11/07** : plusieurs participant.e.s ont marqué leur désapprobation quant à la place donnée à la parole de la CCI et du Maire de Mende, par le fait qu'ils aient présenté leurs arguments et leur avis (au-delà de propos permettant d'éclairer le contexte) avant même que le projet ait été présenté au participant.e.s et que la séquence de débat ait été ouverte. Ils considèrent **cette place spécifique donnée comme allant à l'encontre du principe d'égalité de traitement**.

- "deux prises de parole ont été tenues respectivement par M. le Maire de Mende et le Président de la CCI en début de séance. Ces prises de parole, partageant les positions de ces deux acteurs sont intervenues avant même la présentation des différentes variantes (ou du projet en lui-même) par la DREAL (...) Je regrette que l'intervention du Président de la CCI ait été mise sur le même plan que celle des intervenants de la DREAL (i.e. parole libre et programmée derrière pupitre). En effet, s'il est compréhensible que M. Julier puisse s'exprimer durant les débats il est plus difficile de comprendre qu'une tribune lui soit donnée en début de réunion." (Mail)

D'autres participant.e.s ont exprimé leur désapprobation de l'interruption des allocutions par certains participant.e.s, ressentie comme **un manque de respect et une fermeture à l'écoute d'autres paroles** :

- "Ces réunions, qui devraient être des moments d'échange, d'écoute et d'information, ont parfois donné l'impression d'un débat de l'Assemblée nationale, au détriment de la qualité des discussions."@324

- **Frustrations, et désaccord sur les modalités proposées sur la réunion de Barjac du 24/06**. Plusieurs expriment leur déconvenue et désaccord sur la manière dont cette réunion a été conduite.

Une vingtaine de participants ont quitté la salle en cours de réunion. Les désaccords sont exprimés sur 2 points

- **Des objectifs de la réunion non en accord avec ce qui était annoncé.** L'intitulé de la réunion était "réunion publique à mi-concertation, d'échanges sur les premiers retours". Les participants attendaient un bilan à mi-parcours, de ce qui ressortait des réunions publiques et contributions, et de pouvoir débattre à partir de ce bilan.
- **Des modalités d'échange par petit groupe**, que certains ont ressenti comme une modalité visant à limiter le "vrai" débat, d'éviter l'affrontement, d'orienter le débat sur des questions biaisées (questions proposées sur les tables de travail pour guider celui-ci). Certains ont déploré des tables non homogènes.
 - "Mais à Barjac, pas de synthèse, pas d'évaluation de tendance, par contre des ateliers par groupe avec un questionnaire prévu et imposé" (Écrit donné à la garante)
 - "Quelle n'a pas été ma surprise et à vrai dire ma colère de constater que l'intitulé et le déroulé de la réunion avaient été modifiés sans avertir les participants. D'une synthèse, on nous a proposé de travailler par petit groupe, pour réfléchir, écouter des arguments différents des nôtres, apprendre à communiquer !! " (Mail)

3.2. Le droit à l'information a-t-il été effectif ? (avis de la garante)

Un contenu d'information permettant de présenter clairement des scénarios proposés

Le dossier de concertation a été élaboré par le porteur du projet, en lien avec la garante au cours de plusieurs temps d'échange. Lors du travail préparatoire, les remarques de celle-ci ont porté sur la structuration du document de manière à faciliter l'appropriation du projet et le parcours du document par le lecteur, sur l'explicitation et la précision de données et éléments du diagnostic du territoire et de la situation de la RN88, sur la présentation des scénarios et les éléments permettant une analyse critique comparative.

Regard de la garante sur le dossier de concertation : les éléments de diagnostic de la situation de la RN88 y sont bien développés pour alimenter le débat ; les scénarios sont présentés clairement, avec des éléments techniques ; les éléments socio-économiques sont trop généraux pour alimenter le débat sur l'intérêt apporté par le projet pour favoriser le développement du territoire (objectif du projet) ; de même, les données sur les impacts sont restes générales. Pour autant, ce niveau d'information correspond au stade d'avant-projet : à ce stade, les itinéraires projetés sont des fuseaux de précision d'1 km ; les études plus approfondies se font dans un 2ème temps, sur un scénario préférentiel si le projet se poursuit. Aussi, le contenu du dossier est complet au regard des données issues des études disponibles. Son contenu est accessible à tout public, même non spécialiste.

Une diffusion d'information très centrée sur les communes concernées par le projet

L'information concernant la concertation et ses modalités a été efficacement diffusée aux habitants des communes concernées directement par le projet. Ceci, grâce au relai effectué par les mairies, impliquées en amont dans le cadre d'une réunion préparatoire avec l'équipe de la Dreal. Dans les petites communes de milieu rural, la diffusion d'information a bénéficié de la relation de proximité entre les élus et les habitants, ainsi que du bouche-à-oreille et de relais par les structures associatives et collectives. Ceci explique probablement la forte participation aux réunions publiques.

Par contre, **la garante déplore qu'il n'ait pas été développé des moyens plus spécifiques pour tenter d'atteindre des publics qui avaient été identifiés dès le démarrage comme concernés par le projet au regard des objectifs, mais plus difficile à capter :**

- Les habitants de Mende et des communes environnantes via des stands mobiles.
- Les acteurs économiques via un atelier thématique avec la CCI.

- Les usagers de la RN88 via des panneaux sur les aires de stationnement.

Lors des réunions, le porteur de projet a recueilli les adresses mails des participants qui le souhaitent, sans pour autant clarifier s'il souhaitait utiliser ce mailing pour diffuser de l'information sur la concertation et le projet. (pas d'information de la garante sur l'utilisation de ces contacts mails).

3.3. Le droit à la participation a-t-il été effectif ? (avis de la garante)

Une forte participation des habitants des communes concernées par le projet, et une moindre participation de publics plus spécifiques préalablement identifiés

La population des 8 communes concernées est de l'ordre de 3 500 habitants. La ville de Mende compte 12 000 habitants, Marvejols 4 700.

Au regard de ces ordres de grandeurs, **la participation aux réunions publiques a été très bonne**, même si certaines personnes se sont déplacées à plusieurs réunions (il ne s'agit pas de 490 participants, mais 490 participations). Ceci s'explique en grande partie par la très bonne diffusion de l'information sur la concertation au niveau des communes concernées par le projet.

Le nombre de contributions aux registres numériques ou papier est également important. Si plusieurs personnes ont utilisé le registre en ligne comme un outil de vote en précisant uniquement leur scénario préféré et sans argumentation, ou d'autres ont simplement "posté" un document argumentaire ayant circulé sur les réseaux sociaux, **un nombre très important de contributions sont très développées avec des arguments étayés s'appuyant sur les données du dossier et d'autres données extérieures à celui-ci.**

L'évolution de la visite du site internet et de la participation au registre sur la durée de la concertation (graphes 1 et 2) montre que **le public s'est mobilisé et saisi de cette concertation et de son objet.**

Au regard de la mobilisation forte sur les communes directement concernées par le projet, **la mobilisation d'autres publics ciblés au regard des objectifs du projet** (habitants de Mende et alentours, acteurs économiques, acteurs du tourisme, usagers de la RN88 hors communes concernées) **a été moindre. Cependant, on note que :**

- Concernant la participation à la réunion de Mende, qui avait pour objectif d'atteindre un public plutôt tourné vers Mende et les acteurs économiques : même si la participation a été moindre par rapport aux autres réunions publiques, 65 personnes se sont quand même déplacées. Toutes n'étaient pas mendoises (plusieurs habitants de la vallée déjà présents à d'autres réunions antérieures) , mais au vu des prises de parole le public était plutôt diversifié, composé d'habitants, d'élus, d'institutionnels et de chefs d'entreprises.
- Sur l'ensemble des contributions écrites déposées, **38% ont été déposées par des lozériens au-delà des communes directement concernées** (dont 10% de Mende et 7% de Marvejols), qui peuvent être des usagers de la RN88.
- Les **profils des contributions au registre étaient variés**, avec des habitant.e.s permanents mais aussi des propriétaires de maisons secondaires, des agriculteurs, des responsables d'entreprises, des personnes qui n'habitent pas en Lozère mais qui y sont attachées ou ont de la famille sur le territoire. **Les acteurs économiques se sont exprimés via des contributions d'organismes et syndicats socio-professionnels.**

Des réunions ayant permis d'entendre et de répondre aux questionnements

Les réunions publiques étaient prévues de 20h à 22h30, mais se sont souvent prolongées jusqu'à 23h voire au-delà. La garante note que le porteur de projet a répondu aux questions et n'a pas cherché à écourter le débat. Les réunions se sont terminées à l'épuisement des demandes d'intervention.

Par ailleurs, le fait que se soient répétées sur le territoire 4 réunions publiques a permis de préciser et d'affiner d'une réunion à l'autre certaines réponses à des questions qui se répétaient.

Un cadre de concertation pas bien compris au démarrage de la concertation, mais une meilleure compréhension au fur et à mesure des réunions

La répétition des réunions publiques, avec des participants qui ont participé à plusieurs réunions, a également permis de clarifier au fur et à mesure le cadre de la concertation préalable qui a été fortement questionnée, voire contestée, lors des premières réunions (cf. retours des participants exposés dans la sous-partie 3.1.2.). Progressivement, le cadre de la concertation a été mieux compris, permettant d'aller plus loin sur des arguments concernant le projet en tant que tel.

- **Les participant.es ont mieux compris l'origine de la réémergence du projet, le rôle de la Dreal** comme opérateur technique répondant à une commande des élus du territoire. Cela leur a permis de passer d'une posture d'affrontement à une posture de questionnements et de propositions.
- **Les participant.es ont mieux compris les principes d'une concertation préalable et se sont saisis de cette opportunité au fur et à mesure du déroulement des réunions** : ils ont admis l'ouverture y compris au-delà des scénarios proposés ; ils ont compris la finalité de l'appel à propositions les invitant à ne pas être sur le "vote" en faveur d'un scénario, mais à mettre l'accent sur le questionnement, sur l'expression des attentes, d'avis, de suggestions, et sur l'argumentation. Au fur et à mesure des réunions, les prises de parole ont permis d'aller sur des sujets plus précis et des argumentations plus fines. Par ailleurs, la garante note l'évolution des dépôts de contributions sur le registre, avec sur la dernière semaine un nombre important de contributions très détaillées, qu'il s'agisse de contributions provenant de personnes physiques ou morales.

Des modalités présentielle ayant rendu difficile l'expression de la diversité de points de vue et le croisement de regards, mais d'autres modalités d'expression plus ouvertes

Le porteur de projet a souhaité privilégier le format de réunion publique et les échanges en plénière. La garante avait recommandé une 2ème phase de concertation avec des formats d'ateliers, favorisant le petit groupe, de manière à faciliter l'approfondissement, l'échange entre les participants, et l'expression de personnes qui ne seraient pas forcément à l'aise pour prendre la parole en public. Ce format n'a pas été retenu par le porteur du projet, hormis pour la réunion de Barjac. Celui-ci avait cependant imaginé pouvoir mener des temps d'échange lors des réunions publiques en 2 séquences : 1 en plénière et 1 en petit groupe. Cela n'a finalement pas été mis en place, faute de temps sur la durée de réunion.

La participation aux réunions publiques a été fortement dominée par des expressions d'opposition, dans une expression collective. Les 1ères réunions ont été tendues sur le démarrage, avec de nombreuses interruptions dans l'exposé du contexte et du projet par le porteur du projet. Lors de la réunion de Grèzes, les opposants ont exposé des panneaux contre le projet à l'extérieur de la salle. Lors de la réunion de Mende, les interventions du président de la CCI et du Maire de Mende ont été plusieurs fois interrompues (cf. sous partie 3.1.2).

Pour autant, **la garante considère que le cadre du dialogue a été progressivement mieux respecté par les participants.e.s**, au regard de 3 éléments :

- **Les participant.e.s et notamment les opposant.e.s au projet par leur présence lors des réunions, ont accepté de se saisir du cadre de concertation** qui leur était proposé. Ils n'ont pas organisé de contre-manifestations extérieures en parallèle des réunions par exemple. Ils sont entrés dans la salle et se sont exprimés. L'exposition de panneaux contre le projet ne s'est pas accompagnée d'une manifestation ayant troublé la réunion publique.
- Progressivement, **les participant.e.s ont mieux respecté les règles de prise de parole**, même si cela a été tendu au départ : demander la parole, accepter de ne pas interrompre, ...

- Dans leurs contributions, sur la durée de la concertation, les participants sont passés **d'une posture d'affrontement à une posture de questionnements, d'argumentation, de propositions.**

Cependant, si les modalités de participation proposées ont permis de présenter le projet, de l'expliciter et de répondre aux questions et si elles ont permis à ceux qui le souhaitaient de s'exprimer, **la garante déplore qu'elles n'aient pas favorisé le débat collectif entre participant.e.s, permettant de croiser différentes visions :**

- **Lors des réunions publiques, les modalités de la réunion plénière et la dominance des fortes prises de parole d'opposition n'ont pas facilité l'expression de points de vue différents.** Ces points de vue étaient peut-être minoritaires dans l'assemblée de ces réunions. Pour autant, l'objectif d'une concertation préalable est de permettre l'expression de tous les points de vue. Cependant, la garante note que les expressions au travers des contributions écrites sont plus hétérogènes. Aussi, **la diversité des modalités a permis à chacun de trouver le moyen d'expression qui lui convienne.**
- Les modalités proposées (plénière, permanences, contributions par registre) **ont favorisé des modalités permettant le recueil d'avis et l'expression individuels de chacun, ainsi que l'échange avec le maître d'ouvrage, mais moins l'échange et le débat entre participant.e.s.**

Des modalités proposées lors des réunions pas bien comprises ou accueillies par certain.e.s participant.e.s

Regard de la garante par rapport aux retours des participant.e.ss sur les réunions de Mende et de Barjac (cf sous partie 3.1.2 Retours des participants)

De manière globale, ces retours sont à considérer au regard des recommandations de la garante sur les modalités de concertation et des choix du porteur de projet. La garante avait proposé 2 modalités qui n'ont pas été retenues, mais qui expliquent les adaptations proposées par le porteur de projet lors des 2 réunions en question :

- La recommandation d'ateliers thématiques en 2ème phase de concertation, permettant d'approfondir des sujets, et, au-delà de la présentation du projet, de proposer des éclairages en lien avec le thème pour nourrir le débat, par le biais d'intervenants autre que le porteur du projet.
- La recommandation, toujours en 2ème phase de concertation, de temps d'approfondissement, avec des modalités en petit groupe de manière à favoriser les échanges entre participants.

Réunion de Mende – la place des prises de parole du Maire de Mende et du Président de la CCI.

La garante, concernant ces deux prises de parole, différencie les propos apportant des éléments de contexte permettant d'éclairer certains points ayant fait l'objet de débat lors des réunions précédentes, et les propos qui relèvent plutôt d'une prise de position. Dans l'intention, la demande de contribution de la part du Président de la CCI répondait à un besoin d'éclairage sur les éléments de contexte économique au vu d'un des objectifs du projet concernant le soutien au développement du territoire. La réunion de Mende, plus favorable à la participation des acteurs économiques, avait été ciblée pour mieux aborder cet objectif. La contribution du Maire de Mende a été imaginée sous cette forme pour répondre à la demande des participants.e.s, lors des premières réunions, d'entendre les élus à l'origine de la commande publique de réactivation du dossier.

- La garante considère que **les propos permettant d'apporter des éclairages sur le contexte et la commande politique, comme exposé ci-dessus, avaient toute leur place** dans cette 1ère partie de réunion.
- Elle rejoint par contre le fait qu'**à ce stade de la réunion, les intervenant.e.ss n'avaient pas à exprimer un avis et des arguments** en faveur de tel ou tel scénario. Cela aurait dû se faire

en 2ème partie de réunion, en participant au temps de questionnement et d'échanges ouvert après la présentation du projet.

- Elle déplore **un manque de préparation en amont** visant à bien clarifier le cadre d'intervention de chacun, qui aurait pu permettre d'éviter ces écarts.

Réunion de Barjac - modalités de réunion

L'intitulé de la réunion était "réunion publique à mi-concertation, d'échanges sur les premiers retours".

Pour comprendre cette réunion, la garante revient sur le temps amont de préparation des modalités de concertation, entre elle, le porteur du projet et son prestataire en charge de l'animation de la concertation. Comme déjà indiqué, elle avait préconisé une 2ème phase de réunion avec des ateliers permettant d'approfondir des sujets, ainsi que des modalités de petit groupe pour favoriser l'échange. Le porteur de projet n'a pas retenu ces recommandations, mais a proposé dès l'élaboration du dispositif cette **5ème réunion de Barjac comme une réunion différente des autres sur les modalités et le contenu, afin de permettre d'approfondir des sujets qui ressortiraient comme prégnants de la première phase de réunion**. Aussi, le contenu ne pouvait être défini que quelques jours avant la réunion, pour tenir compte de ce qui émergeait des réunions précédentes.

Dans le temps préparatoire de cette réunion, le porteur de projet et la garante ont considéré **qu'il ne ressortait pas de sujets prégnants à approfondir, mais plutôt un rejet des scénarios tels que proposés, avec pour autant des besoins d'amélioration de la RN88**. Aussi, ils ont souhaité profiter de l'opportunité de cette 5ème réunion publique pour approfondir les besoins et les propositions d'amélioration, au-delà des scénarios proposés. Par ailleurs, il a été souhaité de favoriser les échanges en petites groupes, ceci n'ayant pas pu être fait lors des réunions précédentes avec une exclusivité de la forme plénière. **Des précisions en ce sens ont été portées sur le site internet de la concertation quelques jours avant la réunion**.

Regard de la garante sur les modalités de cette réunion :

- Elle comprend et admet que **l'objectif de cette réunion n'était pas clair et a conduit à des malentendus et des frustrations chez les participant.e.s qui avaient des attentes autres**. Lors du travail préparatoire, la garante avait souligné que l'intention et la spécificité de cette réunion étaient mal présentées dans le dossier de concertation et les éléments de communication (différenciation de cette réunion des 4 précédente ; clarification de l'objectif en proposant le terme d'approfondissement). Ces remarques n'avaient été que partiellement prises en compte par le porteur de projet.
- Elle considère que **les précisions apportées sur internet ne sont pas un moyen suffisant d'information à ce stade de la concertation**, les participants ne s'y rendant pas régulièrement. Elle avait proposé un envoi par mail aux participant.e.s ayant laissé leurs coordonnées lors des réunions publiques.
- Pour autant, à ce stade de la concertation, elle considère que **l'intention de cette 5ème réunion était pertinente** : les 4 réunions précédentes avaient consacré beaucoup de temps en plénière, limitant les échanges entre participant.e.s ; les dernières réunions n'apportaient plus d'arguments nouveaux ; le format ne permettant pas l'approfondissement des sujets pour aller vers des propositions d'amélioration.
- Elle entend et relaie **l'attente de la part des participant.e.s de la restitution du bilan de cette concertation** : enseignements tirés par le porteur du projet et décision. (cf point suivant)

Une attente forte sur la reddition des comptes, la restitution et la transparence dans la prise de décisions et la suite.

Comme indiqué précédemment, le public s'est mobilisé sur cette concertation et s'est saisi du cadre proposé, même si cela a été assez tendu au démarrage.

Lors de la réunion de Barjac, mais aussi via les contributions, certaines d'entre elles ont exprimé clairement leur attente en matière de restitution de la concertation : les enseignements tirés de la concertation et exposé de la décision pour la suite. Le public a formulé à plusieurs reprises la demande d'une expression des élus participant à la prise de décision.

Le principe d'une réunion de clôture en fin de concertation n'a pas été retenu dans le dispositif. Pour autant, **la garante ne peut qu'encourager le porteur du projet à organiser un temps de restitution après avoir rendu son mémoire de réponse au bilan de la garante** (cf recommandations)

Partie 4- Synthèse des observations et arguments exprimés

Note préalable concernant certains éléments rédactionnels

- La synthèse a pour objectif de faire ressortir les arguments issus des contributions. Des propos de participant.e.s sont cités, directement issus des contributions ou des réunions publiques. Dans ce cas, ils sont mentionnés entre guillemets. **Ces citations visent à illustrer l'argument par quelques exemples et éventuellement apporter des nuances.** Bien sûr, au vu de la richesse des contributions, il a été nécessaire d'opérer une sélection drastique : l'exposé d'une seule citation ne signifie pas qu'il s'agit de la seule en ce sens ; et elle n'indique pas qu'elle a plus de valeur qu'une autre contribution similaire.
- Une indication **@xxx** indique une citation directement issue des contributions écrites. Parfois, cette indication est suivie du nom de l'organisme contributeur lorsqu'il s'agit d'une personne morale. L'indication « Mail » indique des mails envoyés directement à la garante sans copie au registre numérique.
- La mention « (réunion publique) » indique que les propos sont issus d'une des réunions publiques. La restitution de ces citations est issue de la prise de note de la garante qui note les phrases et mots clef tirés de l'expression des contributeurs. Pour autant, **elle ne peut pas en garantir l'exactitude au mot près car il n'y a pas eu d'enregistrement** et de verbatim des réunions.
- **Les réponses apportées par la Dreal en réunion ne sont pas consignées systématiquement.** La synthèse vise surtout à restituer la parole des participant.e.s. Les comptes rendus de réunions élaborés par le porteur de projet via son prestataire sont disponibles sur le site internet : ils développent peu les paroles des participant.e.s mais explicitent les réponses apportées. Seule la réunion organisée par la Chambre d'agriculture spécifiquement pour les agriculteurs n'a pas fait l'objet de compte-rendu de la part du porteur de projet qui n'en était pas l'organisateur.

4.1. Débat sur l'opportunité d'aménager la RN88 entre l'A75 et Barjac

4.1.1. Cohérence du projet avec les grands défis et enjeux d'aujourd'hui.

L'opportunité d'un projet routier a été interrogée au regard des enjeux globaux du contexte actuel. De nombreuses contributions ont exprimé le **sentiment d'un projet issu d'un autre temps, pensé dans un contexte ne correspondant plus aux enjeux d'aujourd'hui**, notamment au regard des enjeux climatiques, de raréfaction des ressources, d'effondrement de la biodiversité, invitant à penser les alternatives aux mobilités individuelles, au tout routier, et à limiter l'artificialisation des sols et la fragmentation des espaces naturels. **D'autres contributions interrogent le projet sous l'angle de la**

cohérence avec les politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique, de souveraineté alimentaire, de politique de mobilité ou d'objectif de "zéro artificialisation nette" (loi ZAN).

- « C'est un projet qui date du siècle dernier quand le pétrole n'était pas cher, et répondant aux fantasmes des tenants de l'automobile comme outil de liberté et du transport routier comme étant la panacée. Ces temps sont révolus et ces idées dépassées. »@177
- « Ce projet est d'un autre temps . »@138
- « Développer les axes routiers alors que le train doit être priorisé au vu des enjeux climatiques. Bref tout à la poubelle et mettez notre argent (l'argent public) dans d'autres projets plus en accord avec les préoccupations du 21ème siècle. Ce projet est né au siècle dernier et ça se sent. Il est en retard sur les préoccupations des français et particulièrement des lozériens » @41
- « Ce projet est un projet archaïque et d'un autre temps, issu de politiques d'aménagement datées et non transposées aux enjeux de 2026. »@88
- « A l'heure où la vitesse des véhicules devrait baisser pour limiter la pollution, à l'heure où les mobilités changent au profit des véhicules électriques qui par nature augmentent nos temps de trajet, c'est bien une nouvelle philosophie des déplacements qui est à concevoir et consolider et non d'intensifier un modèle à bout de souffle qui fragilise notre écosystème. »@248

Au regard du changement climatique et de la nécessité de réduire l'empreinte carbone : Le projet apparaît à certains en incohérence avec le **besoin de réduction**, et en particulier celle liée aux émissions des transports.

- "On est en période de canicule. On voit tous les effets du changement climatique".
- "Le changement climatique est en partie lié aux transports, or on reste sur le tout routier".
- « Je m'interroge également sur la compatibilité de ce projet avec les engagements climatiques de la France. La création ou l'amélioration significative d'un axe routier favorise mécaniquement le transport routier et l'usage de la voiture individuelle, alors que les politiques publiques affichent des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de limitation de l'artificialisation des sols. »@13

Certaines contributions formulent **la demande d'un bilan carbone complet** qui intègre le fonctionnement ainsi que l'impact des travaux dont les ouvrages en béton :

- Pour certain.es, permettre de rouler plus vite générerait une augmentation de la consommation de carburant et donc des rejets de CO₂. Ils soulignent la nécessité de prendre en compte aussi les dénivelés. « Il y aurait plus de dénivelés à franchir ce qui augmenterait les consommations de carburants et la pollution »@67
- D'autres indiquent que, pour les poids-lourds, une conduite plus régulière, avec moins de freinage / accélération, entraînerait une baisse de la consommation de carburant, ainsi que des pollutions liées au freinage.

Au regard du contexte de la crise énergétique et de la perspective de fin des énergies fossiles

- Certaines contributions estiment que **la route, en Lozère, restera le moyen de transport le plus important** compte tenu de la caractéristique du département, et qu'il faut se projeter avec le développement des voitures électriques, des camions électriques.
- D'autres contributions quant à elles expriment **un besoin de faire évoluer la place de la voiture dans une perspective de baisse de la ressource en produits pétroliers et métaux rares**. Mais la production en électricité ne pourra jamais compenser l'usage des énergies fossiles. Il faudrait absolument s'inscrire dans une baisse des transports.
 - « Ce projet contribue à faire transiter toujours plus de camions, voitures et véhicules en tout genre, à une époque où sortir du tout énergies fossiles est une priorité, ou devrait l'être. »@88

Au regard des conséquences de l'artificialisation des terres : plusieurs contributions les conséquences négatives globales de l'artificialisation des espaces naturels, et l'enjeu d'appliquer la politique de "zéro artificialisation nette" (loi ZAN). Aussi, d'autres contributions expriment leur incompréhension de ce projet au regard de ses objectifs et **l'incohérence des politiques publiques sur ce point. Les participants soulignent**

- Conséquences de l'**imperméabilisation** sur l'infiltration de l'eau et donc la **ressource en eau**, en quantitatif.
- **La perte d'espaces de production agricole**, en incohérence avec l'enjeu de **souveraineté alimentaire** avec des impacts sur les filières agricoles : de nombreuses contributions soulignent que, même si le foncier est compensé à titre individuel, cela fera au global moins de terres en production, donc moins de productions, avec un impact sur toute la filière agricole.
- **La consommation d'espaces naturels** et les conséquences pour les espèces de ces pertes d'habitats naturels et de **la fragmentation** des espaces.
- Certaines contributions questionnent le mode de comptabilisation des surfaces imperméabilisées sur ce projet : est-ce que ce sera pris sur les quotas des communes ou globalisé ?

Au regard des conséquences sur les espaces naturels et sur la biodiversité : de nombreuses contributions soulignent l'incohérence du projet avec les objectifs de préservation de la biodiversité au regard de son effondrement.

- "Un projet contraire aux engagements de l'État : Stratégie nationale bas carbone et Stratégie nationale biodiversité 2030"@344 - N2A. La contribution cite en annexe les rapports de l'IPBES, "plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques, conclusions prises en compte par le gouvernement français dans sa Stratégie Biodiversité Nationale 2030"
- "Au vu de la perte de biodiversité, l'urgence devrait être à renaturer, même pas à préserver et encore moins à détruire". Plusieurs soulignent la forte contribution de fragmentation des espaces naturels à la perte de biodiversité.

Au regard des politiques de mobilité dans le contexte actuel, non seulement vis-à-vis du changement climatique et de l'impact sur l'environnement, mais également dans le cadre d'une évolution des pratiques

- « Aujourd'hui, l'innovation passe par moins de voitures et plus de mobilités douces (sujet totalement absent de l'étude, pourquoi ?) »@247
- « Il faut arrêter ces constructions gigantesques et destructrices datant du siècle dernier. L'heure est à la programmation d'aménagements doux, l'heure est à la mise en œuvre d'une réduction des déplacements, l'heure est au ré-apprentissage d'une vitesse ordinaire et du temps nécessaire. » @255
- Projet accroissant la dépendance à la voiture « constat, réel, d'une grande dépendance du territoire à la voiture. On sait maintenant toutes les conséquences négatives de cette dépendance (sécurité, santé, pollution, coûts d'usage important...). Le fait de créer une route ne semble pas de nature à diminuer cette dépendance. Le fait que cette route ne soit pas traversable pourrait même rallonger des trajets locaux. Ceux qui pouvaient se faire à pied ou en vélo pourraient bien devoir se faire en voiture à l'avenir... » @43.
- Des contributions reprennent le manifeste « la déroute des routes » et ses arguments par exemple : « nos politiques doivent impérativement et rapidement arrêter les projets climaticides. Un moratoire sur les projets routiers est un moyen pratique pour changer de cap. Si la route est un contributeur net au budget de l'État sur un plan purement comptable, elle constitue un

fardeau net pour la société dès que l'on monétise ses impacts sanitaires, climatiques et patrimoniaux. Le déficit social et environnemental est massif. » @313

4.1.2. Le projet et l'amélioration des mobilités sur le territoire

La synthèse des contributions exprimées dans cette partie sont plus particulièrement en regard de 3 des objectifs du projet énoncés par le maître d'ouvrage, à savoir :

- Réduire et fiabiliser le temps de parcours en limitant les ralentissements et les variations de vitesse
- Améliorer le confort de circulation grâce à la création de possibilités de dépassement sécurisées
- Renforcer la sécurité des usagers et des riverains

4.1.2.1 Resituer le projet dans une vision globale des mobilités sur le territoire

De nombreuses contributions déplorent le caractère fragmentaire du projet et **le manque de vision globale en termes de mobilité, à deux niveaux** :

- D'une part, **l'absence de débat proposé sur les enjeux de mobilité du territoire** et les orientations à 10 ou 15 ans, afin d'inscrire l'aménagement de la RN88 dans une vision territoriale globale d'amélioration des mobilités. De nombreux.es contributeur.trices qui définissent la mobilité comme un réel enjeu en Lozère déplorent l'absence de réponse du projet à cette question.. Ils ont le sentiment que les besoins du territoire n'ont pas été pris en compte.
 - "J'aurais jugé beaucoup plus respectueux et ambitieux que cette concertation interroge d'abord nos besoins et nos attentes en termes de mobilité pour demain ... sans rien chercher à nous "vendre" a priori". Registre papier
 - "je suis convaincue qu'ici tout le monde serait intéressé par une réflexion collective sur les voies de circulations et modes de transports en Lozère."@423
- D'autre part, le manque de **vision globale, et de mise en débat, sur les orientations d'aménagement de l'ensemble de la RN88 en Lozère**, et notamment les priorités.

Ces contributions s'accompagnent d'une demande de **débat plus large, sur une vision globale de territoire concernant les mobilités** : se projeter sur les enjeux de mobilité à 10 ou 15 ans en intégrant les évolutions du contexte.

Certaines contributions déplorent par ailleurs que les objectifs du projet aient été définis par les élus et par l'État, **sans travail préalable de concertation avec les habitant.e.s pour identifier leurs problématiques et besoins**. Elles appellent à faire un état des lieux des besoins précis des habitant.e.s pour leur mobilité, par des enquêtes de terrain indépendantes.

Plusieurs contributions estiment que le **projet n'est pas pensé pour répondre aux besoins de mobilité pour les habitant.e.s du territoire, au-delà des mendois.e.s**. Le projet est jugé sans bénéfice pour une grande partie du territoire, avec **le sentiment qu'il ne pose pas les vrais enjeux de mobilité pour les lozérien.ne.s**.

- Un projet jugé par de nombreuses contributions comme **trop centré exclusivement sur Mende**, en questionnant le réel impact d'un gain de temps de 4 à 5mn maximum pour les mendois (projet justifié par l'objectif de mieux relier Mende à l'A75). Les habitants de la vallée ont le sentiment d'être sacrifiés pour Mende.

- Un projet **sans bénéfice pour les habitants de la vallée** en termes de mobilité (pas d'emprunt possible du tronçon en cas de tracé neuf) avec, par contre, impacts et nuisances (scenario de tracé neuf). "On subira les impacts, les nuisances, sans en avoir de bénéfices"
- Un gain de temps trop minime, donc jugé **sans intérêt au-delà des mendois**, avec un intérêt du gain qui s'estompe au fur et à mesure que la durée de trajet augmente.

Plusieurs contributions déplorent **un manque de vision globale présenté sur l'aménagement de la RN88 en Lozère**, et expriment **le souhait d'un débat sur les priorités d'investissement à l'échelle de l'axe** : Quelles priorités, quels choix par tronçons ?

- " Une réflexion d'ensemble sur la traversée de la Lozère paraît indispensable."@17
- " la réflexion doit être élargie à l'ensemble de l'axe stratégique reliant l'A75 au Puy en Velay, conformément aux recommandations de l'Autorité environnementale". @324 Association Oui à la 2x2 voies
- "Il faut, certes, améliorer le tracé entre A75 et Barjac mais dans une moindre mesure et réfléchir dès maintenant aux contournements de Mende et de Badaroux par le Nord. (...) Il faut aussi réfléchir à l'ajout de quelques créniaux de dépassement chaque fois que c'est possible, entre Mende et Langogne. (...) Avec le manque de financement, il faut prioriser et travailler dans l'intérêt général et surtout dans le calcul économique de l'ensemble au regard des énormes besoins du département." @48
- Atout du tracé nord : "Le scénario Nord laisse la possibilité de prolonger un jour cet aménagement vers le nord de Mende et de réaliser un véritable contournement de la ville." @373

Plusieurs contributions estiment prioritaire de **travailler sur le contournement de Mende**. La finalisation du contournement de Mende leur apparaît comme plus pertinente au vu des nuisances liées au trafic de poids-lourds en plein de cœur de ville et vis-à-vis des temps de trajet. "Pourquoi le projet s'arrête à Barjac, alors que le principal problème, c'est la traversée de Mende ?" ; "les gros enjeux de sécurité sont sur Mende"

- « Création d'un entonnoir routier : Fluidifier le trafic en amont pour le bloquer dès l'arrivée sur la section non aménagée vers Mende ne fait que déplacer le problème de congestion » @84
- « Par ailleurs, il est difficile de comprendre la cohérence globale de ce projet. La déviation de Mende n'est réalisée qu'à moitié, sans réelle perspective d'aménagement pour l'ensemble de la traversée de la Lozère. »@56
- "Il faut valoriser la rocade Ouest de Mende, qui aujourd'hui ne représente qu'un faible intérêt au regard de son coût." @48
- "Pourquoi un nouveau projet aujourd'hui, alors que des priorités ont été clairement précisées dès 2013 (...) : le contournement de Langogne y compris Pradelles (Hte-Loire) et le contournement de Mende et Badaroux ainsi que des aménagements partiels avec des coûts limités comme cela a été fait dans les départements voisins dans la perspective de rabouter ces différentes sections aménagées"@365
- Plusieurs contributions en appellent aussi à **finaliser le contournement de Langogne avant de se lancer dans un autre projet**. Ce projet de contournement a obtenu sa DUP (déclaration d'utilité publique) mais rencontre des difficultés de financement.

Certaines contributions proposent **une vision d'aménagement sur place de l'ensemble de l'axe**, en intégrant les projets de contournement.

Certaines contributions appellent à **situer le débat à l'échelle plus globale de la RN88, pour débattre de l'intérêt du projet afin de faciliter les mobilités au-delà du territoire lozérien, avec plusieurs arguments** :

- L'intérêt de la RN88 comme axe stratégique de mobilité Est - Ouest au sud du Massif central, et **l'importance d'aménager le dernier maillon manquant dans une logique globale** :
 - « La RN88 constitue un axe stratégique à l'échelle nationale, reliant de grands bassins économiques. Pourtant, la Lozère en demeure aujourd'hui le maillon fragile. »@97
 - « L'aménagement de la RN88 ne peut être envisagé uniquement à l'échelle de la section A75–Barjac. Cette opération s'inscrit dans le programme plus global d'amélioration de la RN88 en Lozère, lui-même intégré à la modernisation progressive de l'axe structurant Toulouse–Lyon. (...) Dans ce contexte, limiter l'ambition de l'opération à la seule section A75–Barjac reviendrait à déplacer les difficultés plutôt qu'à les résoudre durablement. (...) La performance d'un itinéraire se mesure à la continuité du service rendu aux usagers. La cohérence de l'aménagement constitue donc une condition essentielle à la pleine réussite de l'opération.» Contribution de la délégation lozérienne de la F RTP Occitanie
 - "C'est une « infrastructure d'intérêt interdépartemental » (Contribution Medef 48)
 - « Il ne s'agit pas simplement d'améliorer un tronçon, mais de penser l'infrastructure comme un levier structurant pour les décennies à venir. Nous serons tous comptables devant les générations futures de la dynamique que le département ou le territoire aura bien voulu leur mettre à disposition. » Contribution
- Le soutien de la Région au projet au regard de l'objectif de réduire les temps de parcours entre les différentes préfectures de la Région. Pour autant, des contributions estiment le **gain de quelques minutes sans commune mesure par rapport à la perte de temps liée aux congestions de trafic à l'entrée des agglomérations** : "J'utilise régulièrement la RN88 pour rejoindre l'A75 pour aller sur Montpellier. Je mets 2h15. L'aléa de temps de parcours est surtout lié aux bouchons à l'entrée de Montpellier. On peut y passer 30mn, alors, dans ces conditions, qu'est-ce que représentent 4 à 5 minutes gagnées? idem pour Toulouse." (réunion publique)
- Le **caractère jugé obsolète du projet à l'échelle de la RN88 au regard de réflexions en cours** visant à rejoindre plus rapidement l'A75 pour éviter le passage par la Lozère : « Ce projet est inutilement coûteux et déjà obsolète puisqu'une liaison Lyon-Toulouse est en cours de travaux via Brioude et permettra d'éviter le plateau de Costaros et ses problèmes en cas de neige. »@128

La demande d'une perspective globale s'accompagne de celle d'études complémentaires.

4.1.2.2. Améliorer le confort de circulation et les temps de parcours ?

Des contributions appuient **la nécessité de l'aménagement, du fait des contraintes sur le trajet actuel** :

- « Sur un linéaire de 16 km, l'itinéraire cumule plusieurs contraintes : virages serrés, quatre passages à niveau, possibilités de dépassement limitées, accotements non revêtus, nombreux accès directs et traversées de secteurs urbanisés. Ces caractéristiques imposent aux usagers de fréquentes variations de vitesse, dégradent le confort de conduite et génèrent un sentiment d'insécurité. Ces caractéristiques imposent aux usagers de fréquentes variations de vitesse, dégradent le confort de conduite et génèrent un sentiment d'insécurité.» Contribution de la délégation lozérienne de la Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie (F RTP Occitanie)
- « Faisant très fréquemment le trajet St-Etienne à Rodez c'est actuellement une horreur et hyper dangereux. »@299
- "(...cette route...) est fatigante à parcourir, avec ses passages à niveau, les traversées de villages, les possibilités de dépassement limitées et les changements permanents de vitesse." @373

Cet objectif du projet est questionné par de nombreux contributeurs qui soulignent que de leur expérience et à partir des données issues du dossier de concertation, **il n'identifie pas d'enjeu de fluidité du trafic** : pas de congestion identifiée, un temps de parcours plutôt stable. Aussi, ils expriment leur incompréhension de cet objectif donné au projet :

- "je fais ce trajet régulièrement. On n'a pas de gros retard, sur ce trajet".
- Certains soulignent que la vitesse moyenne enregistrée, de 73km/h, n'est guère en deçà de la limite réglementaire de 80km/h en interrogeant le gain effectif
- « des vitesses fluides, aucun ralentissement systémique (...) des flux de trafic largement inférieurs aux valeurs réglementaires » @84

Certaines contributions indiquent **ne pas voir l'intérêt d'augmenter la capacité de dépassement, puisque la vitesse sera toujours limitée** à 80 ou 90km/h (selon les scénarios), et que les poids-lourds roulent à peu près à cette vitesse.

- « 2 à 3 créneaux de dépassement ne sont pas nécessaires au vu du trafic (...). L'état actuel du trafic ne justifie pas un nouvel accès » @ 311 Collectif La Lézarde

D'autres contributions soulignent une hypocrisie de l'objectif de gain de temps annoncé : "en passant à 80km/h, on nous a fait perdre les quelques minutes qu'on veut nous faire gagner aujourd'hui à grand coup d'investissement".

De manière globale, de nombreuses contributions estiment que **les bénéfices attendus, à savoir le gain de quelques minutes de temps de parcours, ne justifient pas le projet**, et d'autant plus vus ses impacts (voir sections suivantes).

- « 13 minutes pour l'ASP, contre de 10 à 11 minutes pour les autres solutions, clairement cela ne justifie pas d'investir des sommes folles et détruire les magnifiques paysages qui constituent cette vallée et les plateaux surplombant. » @2
- « Quelque soit le tracé, ce sont des dépenses faramineuses et un impact hautement négatif sur l'environnement et les populations pour gagner au mieux 4 minutes... » @3
- « Pourquoi détruire plus de 50 hectares pour gagner 5min » @15
- "Je considère que les 4 projets sont largement disproportionnés au regard des bénéfices attendus. Les gains de temps annoncés sont minimes et ne justifient ni les coûts engagés, ni les impacts sur les paysages, l'environnement et la qualité de vie des habitants de la vallée de la Jourdan. Les aménagements lourds envisagés (zones de dépassement, ouvrages d'art, élargissements) modifieraient durablement le caractère du secteur sans apporter d'amélioration significative."@29

Une contribution souligne cependant **l'incertitude dans le calcul des temps de trajet** et demande de prendre en compte l'impact sur le temps de trajet des contraintes climatiques qui s'ajouteraient pour une route à plus haute altitude " Les temps de trajet envisagés devraient donc être présentés avec l'indication d'une marge d'erreur." @389

Certaines contributions **relativisent les perspectives d'évolution du trafic** : « l'augmentation de trafic de 4% évoquée par le dossier de la concertation sur les 3 dernières années est à relativiser car on note depuis 10 ans des variations annuelles à la hausse et à la baisse et déjà en 2016, on comptait 4741 véhicules/jour à Chanac et 6247 à Balsièges (donc stabilité globale). » @194

Un réseau jugé suffisant par certaines contributions :

- « L'A75 est très largement suffisante pour desservir les usagers et les axes routiers transversaux menant à la préfecture sont très praticables et entretenus de façon satisfaisante (en toute saison). »@216
- « le maillage de routes est actuellement plus que suffisant pour les habitants »@214

4.1.2.3. Renforcer la sécurité des usagers de la route et des riverains ?

Certaines contributions questionnent **les enjeux de sécurisation de l'usage la route**. Au vu des données d'accidentologie enregistrées, elles soulignent que **la justification du projet par l'accidentologie n'est pas démontrée**.

- « Pourtant, les données du dossier montrent une accidentologie faible sur la section concernée, sans accident mortel recensé » @13

Certaines contributions soulignent que plus on aménage, plus les usagers roulent vite. Pour elles, **les aménagements pourraient augmenter le risque d'accident** et donc aller à l'encontre de l'objectif de sécurisation.

- « L'amélioration des conditions de circulation par la création d'une zone de dépassement en amont du Bruel ne ferait qu'augmenter la vitesse moyenne alors que les études sur la sécurité routières prouvent qu'elle est le premier facteur d'accident. »@28

Concernant le scénario nord prévoyant la réutilisation de la RD808 entre le Col de Vielbougue et Barjac, certaines contributions soulignent un tronçon déjà accidentogène avec le trafic actuel (virages, pente, ...) et donc **le risque d'augmentation des accidents avec un trafic plus important**, et notamment le trafic des poids-lourds.

Pour certains contributeurs, l'amélioration de la sécurité doit cependant toujours être une priorité : « Une politique volontariste du bien-être humain avant tout. L'espèce humaine est en danger, il faut la protéger »@142

Certaines contributions évoquent **des problématiques de cohabitation des usagers sur la RN88 actuelle**, notamment avec les piétons, avec les vélos, en particulier en période estivales et de mai à Octobre lorsque les résidences secondaires sont utilisées. Certaines contributions indiquent qu'**un scénario de tracé neuf peut être une opportunité pour développer les mobilités douces sur l'actuelle RN88** qui serait déchargée d'une partie de son trafic, notamment des poids-lourds.

Concernant la **sécurisation de la traversée du Bruel, la problématique est jugée comme prioritaire à traiter** par de nombreuses contributions.

- **Problématiques relevées** : insécurité pour les piétons (traversée, cheminement sur les trottoirs), notamment pour les enfants, du fait de la vitesse excessive (réglementation non respectée) et particulièrement du trafic poids-lourds, pollution et nuisances sonores générées par le trafic poids-lourds.
 - « Les opposants (...) Ils ignorent totalement le calvaire quotidien des riverains de la RN88 dans la traversée du Bruel. Ce n'est pas un débat théorique : c'est une situation dangereuse et insupportable. Bruit permanent jour et nuit, risques d'accidents constants, impossibilité de traverser en sécurité. Les poids lourds peinent à se croiser, montent sur les trottoirs, et accélèrent dès que la voie se libère. Aux heures scolaires, la situation devient critique : les arrêts de cars et de trains créent des embouteillages ou les enfants sont directement exposés au danger. Certains conducteurs, impatients et irresponsables, doublent malgré les interdictions, mettant des vies en péril." Registre papier

- **Une insatisfaction est exprimée sur les scénarios proposés au regard de cet enjeu**
 - Pour de nombreux contributeurs, les solutions globales de tracé neuf sont trop impactantes et coûteuses au regard de ce seul enjeu
 - Le scénario d'aménagement sur place ne traite pas de la sécurisation du Bruel :
- **Certaines contributions soulignent qu'un reclassement en route départementale faciliterait** l'installation de ralentisseurs ou d'autres aménagements pour sécuriser la traversée du Bruel (pas les mêmes normes et obligations).

4.1.3. Le projet dans les visions d'avenir du territoire

L'opportunité du projet a été interrogée vis-à-vis de sa contribution à l'avenir des territoires et de la Lozère, avec différentes conceptions des objectifs pour les territoires.

La synthèse des contributions exprimées dans cette partie est en regard de deux des objectifs du projet énoncés par le maître d'ouvrage, à savoir :

- Améliorer la desserte de Mende, et soutenir le développement du territoire
- Améliorer le cadre de vie des habitants situés à proximité de la RN88.

Si l'importance de maintenir, voire développer l'attractivité du territoire pour préserver sa dynamique démographique et économique n'a pas forcément été remise en cause, **le débat a surtout porté sur les leviers pour favoriser cette attractivité**, avec des visions différentes sur ce point, le réel impact du projet sur cette attractivité, et en particulier le gain de temps qu'il permettrait, et les potentiels effets induits du projet sur l'économie et le développement du territoire.

4.1.3.1. Des visions divergentes de stratégie de développement des territoires

Des contributions soulignent l'**importance de faire venir de nouvelles populations pour soutenir la démographie et de nouvelles entreprises pour soutenir l'économie**.

- Plusieurs contributions partagent le constat que Mende est en perte démographique et d'emplois, et plus généralement la Lozère, avec des conséquences identifiées en termes de fermetures de classe, de commerces ou de services.
- L'importance est pointée de faire venir notamment des jeunes via les formations proposées en Lozère (« quand on vient de former en Lozère, on connaît le territoire. Il y a des offres d'emploi. Ça donne plus de chance de rester »).
- "Les jeunes ambitieux qui ne connaissent pas la Lozère ne peuvent pas s'y intéresser et décider de s'y installer. Les natifs partent faire leurs études ailleurs, créent leur vie ailleurs et certains qui y reviennent à la retraite, sans apporter de richesse active, dans des villages sans aucun commerce (...). Les villages meurent faute de services publics, les écoles ferment, les commerces ferment leurs portes." @365

La CCI apporte des données sur le tissu économique locale et ses problématiques (réunion publique de Mende) :

- Une économie qui devient de plus en plus servicielle, notamment avec le développement du web et des ventes en lignes, ce qui entraîne une augmentation des flux de transport
- Perte d'entreprises de production qui partent ailleurs, pour se rapprocher des grands axes (A75 notamment)
- Un besoin urgent de renouvellement des chefs d'entreprise (âge moyen = 55 ans), ce qui nécessite de donner envie de venir" pour investir sur le territoire.

- Une économie locale soutenue fortement par l'argent public (même volume que le PIB généré par les entreprises). Dans un contexte de restriction budgétaire, un besoin urgent de développer l'initiative et l'emploi privé.

Certaines contributions indiquent que le système dans lequel on évolue nécessite de **considérer les évolutions du monde économique et de s'adapter** pour rester dans la course, ce qui induit une compétition entre territoires : "Si on ne le fait pas chez nous, si on reste à l'écart, on va se faire bouffer" ; "Prendre le train en marche, ne pas rester à quai". Exemple donné par la CCI lors de la réunion de Mende : le développement du web et de la vente en ligne donne une perspective d'augmentation de trafic poids-lourds de 15% à laquelle il va falloir s'adapter.

D'autres contributions questionnent le **rôle d'accompagnement de l'État et sa vision globale de développement économique** dans le contexte actuel : "Est-ce que le rôle de la politique de l'État est de suivre cette accélération malgré ses effets négatifs, ou bien est-ce que son rôle est de contre-carrer cette tendance néfaste ?" (Réunion publique Mende)

Certaines contributions appellent à **une vision globale d'intérêt général dépassant les compétitions entre territoires**, intégrant l'ensemble des enjeux d'aujourd'hui dans les stratégies de développement des territoires. Selon elles, la fin des énergies fossiles, le changement climatique, le besoin de réduction d'empreinte carbone, l'effondrement de la biodiversité, ... doivent conduire à faire évoluer la vision globale d'aménagement des territoires. La stratégie de concurrence entre territoires conduit à des perdants et des gagnants, avec globalement une augmentation des impacts négatifs en termes d'environnement. Ils appellent à chercher plutôt une coopération et développer une stratégie de vision globale d'intérêt général.

A l'échelle de la Lozère, certaines contributions déplorent un projet trop centré sur le seul développement économique de Mende, **sans proposer une vision globale de stratégie de développement de l'ensemble du territoire** ;

- « le développement doit être un développement global avec les synergies entre Mende, Marvejols et Saint-Chély-d'Apcher ainsi qu'avec toutes les autres petites communes du secteur. Pourquoi tout concentrer à Mende. L'argument "la seule préfecture qui n'est pas reliée à l'autoroute par une route moderne" est un argument de "prestige" tout à fait dérisoire, »@194
- Certains soulignent une mise en retrait de Marvejols en cas de tracés neufs, avec des incidences économiques.

4.1.3.2 Développer l'accessibilité comme levier de développement ?

Des contributions soulignent **l'importance de l'accessibilité pour le développement économique, porteur d'attractivité**. Le projet permettrait de développer l'accessibilité pour faire venir des entreprises et créer des emplois, et ainsi faire venir de nouvelles populations. **Une ouverture permise par la route** comme la meilleure connexion à d'autres espaces est mise en valeur.

- « Une route qu'il convient de faire rapidement pour le désenclavement de la Lozère. (...) Nous avons besoin de faire venir une population qui recherche un nouveaux modes de vie. Mais, qui ait la possibilité de ce déplacer facilement. »@166
- « Pour les entreprises locales, ces enjeux ne sont pas théoriques :- l'éloignement reste un frein quotidien - les coûts logistiques sont plus élevés – les recrutements sont plus difficiles - les marchés sont plus longs à atteindre L'accessibilité n'est pas un facteur secondaire : elle conditionne directement la capacité à se développer, investir et recruter. »@97

- « Le développement économique implique l'existence de réseaux de communication. Actuellement Mende, principal pôle économique du département de la Lozère est isolé et loin des grands axes de communication nationaux, A75 compris. De ce fait le développement économique du département stagne, voire régresse. L'aménagement de la RN 88 en 2x2 voies entre Barjac et l'A75 ne peut donc qu'améliorer la situation et favoriser le développement économique, non seulement de Mende mais aussi de l'est du département. » @60
- « Pour un territoire rural comme le notre, dont le développement repose largement sur sa capacité à rester connecté aux grands pôles économiques régionaux et nationaux (...) L'amélioration de l'accessibilité constitue une condition indispensable pour attirer de nouveaux habitants, accueillir des familles, favoriser l'installation de professionnels de santé, d'entrepreneurs et de salariés qualifiés. Elle participe directement de la capacité de notre territoire à maintenir ses écoles, ses commerces de proximité, ses services publics et l'ensemble de son tissu social ». Contribution du Medef 48

L'une des justifications du projet par son porteur est reprise dans des contributions : celle de **réduire l'enclavement**. Il s'agit de mieux connecter la Lozère à d'autres lieux..

- « Résidant de Lozère, je suis favorable à une amélioration de la RN88 afin de réduire l'enclavement de notre préfecture (...) L'accès à Mende reste aujourd'hui un frein au développement économique, touristique et à l'attractivité du territoire »
- « La perspective de développement économique nécessitera obligatoirement un désenclavement pour contribuer aux évolutions de la région pour vivre. »@125
- « Les deux nouveaux projets de tracés permettront de rallier plus rapidement Mende à l'A75 ! Il est nécessaire de désenclaver Mende. »@206
- "L'État est responsable d'un déficit historique vis à vis de la Lozère, en termes d'aménagement du territoire". "Il n'y a pas de sous-territoire" (réunion publique Mende)

La route est présentée comme le principal voire le seul mode de désenclavement dans une contribution : « La Lozère est un département rural où la route reste un des seuls modes de désenclavement. »@207

La portée du désenclavement potentiel est cependant questionnée en distinguant l'objectif de désenclaver Mende et celui de désenclaver le département. « Parler du désenclavement de la Lozère est plutôt exagéré pour ce projet. Parlons plutôt du désenclavement de Mende. » @70

D'autres contributions apportent **un regard critique sur l'effectivité de l'enclavement, en précisant ne pas se sentir** enclavé ni que le département soit enclavé. Pour certaines contributions, à 30mn de l'A75, Mende n'est pas enclavée et aucun scénario ne conduirait à un changement majeur de la situation. Ces contributions mettent également en avant d'autres qualités du département.

- "Je ne me sens pas en situation d'enclavement. Je ne le vis pas comme ça. Je suis venue en Lozère pour la qualité de vie et des paysages. Si ça dégrade, je pars".
- « La notion même de "désenclavement" qui sert de prétexte à ces aménagements coûteux ne serait-elle pas à reconsidérer, voire à regarder comme un atout et non comme une tare !! »@117
- « Le tourisme et le transit se font (selon els chiffres mis en avant), la Lozère n'est par conséquent pas un territoire enclavé » @312

Certaines contributions soulignent les risques induits par le développement de l'accessibilité qui pourrait **conduire à augmenter le trafic de transit sans intérêt économique pour le territoire** qui en subirait les conséquences. Une contribution @102 souligne que la Lozère est l'un des départements français les plus « traversés » relativement à sa population et interroge la part des

infrastructures en comparaison du nombre d'habitant. Un « piège du transit pur » est identifié et le risque de destruction de l'économie de proximité.

- « Il va générer un trafic de transit de poids lourds dont le territoire lozérien n'a pas besoin. » @16
- « L'argument selon lequel une infrastructure routière rapide développe l'économie d'un département rural est un contresens majeur pour la Lozère. (...) Le véritable développement économique de la Lozère ne dépend pas de la vitesse à laquelle les usagers traversent le département, mais de leur propension à s'y arrêter. » @84
- « concernant les promesses de retombées économiques et l'impact en terme de désenclavement du territoire, cela semble illusoire, les véhicules ne feront que transiter, encore plus vite, pour polluer plus et plus nombreux, sans consommer sur place ou bénéficier aux ressources du territoires. »@88
- « La Lozère ne doit pas devenir un simple corridor de transit. (...) Trouver un équilibre entre désenclavement et préservation du cadre de vie me semble essentiel pour l'avenir du territoire. » @22

Ce développement d'accessibilité est associé par certaines contributions à **un risque d'accroître l'exode rurale et de favoriser la concurrence plutôt que les entreprises du territoire ou l'attractivité de celui-ci.**

- « Quant aux entreprises qui demandent à grands cris une meilleure desserte, l'argument peut aussi se retourner contre elles car la concurrence sera également favorisée ! »@135
- « Pire encore, selon plusieurs études d'ingénierie des flux de personnes réalisées à Harvard entre 2001 et 2020 (voir Pubmed) et au regard des tendances socio-économiques actuelles, Mende pourrait faire face à un vrai paradoxe et voir sa population décliner, ainsi que de nombreuses entreprises potentielles faire l'impasse sur cette ville. Pour résumer, à l'image d'un cours d'eau qui augmente en volume (et donc en vitesse de progression), les flux de personnes, de projet et de marchandises, bénéficieront d'un accès plus rapide et privilégié aux villes au-delà de Mende et de la Lozère. »@29
- « Il y a longtemps que l'on sait que l'attractivité ne passe plus par la route (...) Si on veut développer l'attractivité du Département, et pas que de Mende (...) il faut plus d'écoles, plus de profs, plus de médecins, (...) ». Registre papier

... là où d'autres soulignent **l'intérêt de la qualité de l'accessibilité comme signal d'ouverture**

- « le projet en cours dépasse très largement la question d'un aménagement routier. Il s'agit d'un choix structurant pour l'avenir du département : - choisir entre une logique d'ouverture, d'accessibilité et de développement - ou accepter, progressivement, une forme de marginalisation territoriale (...) Ce type d'infrastructure agit comme un accélérateur de dynamiques économiques.» @97
- « Bien sûr que nous devons pouvoir nous déplacer rapidement et recevoir aussi du trafic d'autres départements afin d'améliorer notre économie. Et donc par corollaire notre démographie. »@205

Plus généralement, d'autres contributions émettent **des doutes concernant le lien entre accessibilité et développement économique**, et citent des contre-exemples

- « Doute sur l'intérêt des ZA (Zones artisanales) en référence au désintérêt de zones artisanales en bordure de l'A75 » @141
- "'L'Aveyron' s'est développé, alors que jusque récemment, il n'étaient pas proche' d'une autoroute » ;
- "le développement des zones d'activités le long d' l'A7' n'est pas à la hauteur de ce qui était annoncé".

De nombreuses contributions portent un regard critique sur le gain de temps attendu selon les différents scénarios : si certains ne nient pas forcément la participation de l'accessibilité au développement d'un territoire, beaucoup jugent **le gain de temps de parcours trop faible pour être un véritable levier d'attractivité** :

- Certains indiquent que l'accès n'est pas le seul facteur pour attirer des entreprises. Il faut aussi une zone de chalandise suffisante. L'amélioration d' l'accès, sur 4 à 5 mn, ne sera pas un levier suffisant car Mende reste une petite ville, avec peu de consommateurs (réunion Barjac)
- « Les freins principaux ont été l' éloignement des futurs centres d'études pour les enfants et celles des services de santé. Pour ces points, ce n'est pas un gain de 5 minutes qui améliorera quoi que ce soit dans l'attractivité du territoire. »@43

4.1.3.3. Considérer la qualité de vie et la spécificité des paysages et de l'environnement comme un patrimoine et un atout spécifique d'attractivité ?

Plusieurs participant.es expriment l'importance accordée, dans leur choix de vivre ici, à la **qualité de vie liée à une identité spécifique du territoire lozérien**. Pour eux, la création d'un tracé neuf qui défigurerait le paysage romprait la quiétude, détruirait la qualité environnemental et conduirait à **sacrifier cette qualité de vie offerte par ce territoire spécifique de la Lozère qui constitue un atout majeur d'attractivité**. Plusieurs contributions parlent de **choix de vie**.

- « Ce projet d'aménagement de la RN88 sacrifie l'atout majeur de la Lozère – son capital nature unique, son calme et son authenticité- sur l'autel d'une modernité routière obsolète »@84
- « L'entretien de notre ruralité et notre agriculture conserve notre attractivité.» @31
- « L'avenir du transport et des déplacements de personnes et marchandises n'est pas aujourd'hui dans une recherche d'économie de temps de trajet de quelques minutes à peine. Cela n'apportera en aucun cas de l'activité économique pour les entreprises, il est d'avantage souhaitable de préserver le cadre de vie tel que nous le connaissons en Lozère. C'est justement la préservation de cet habitat qui contribuera à l'attractivité de notre territoire et donc de son développement économique. »@96
- « Vivre en Lozère par filière ancestrale ou par choix c'est avoir envie de profiter de tranquillité dans ce monde de fous, donc loin de vos projets pharaoniques tels que ceux proposés » @151
- « Je vis aussi en Lozère parce que c'est un département avec une quasi-absence de grands axes et une nature omniprésente, c'est ce qui fait son identité. »@102
- "On risque de dénaturer ce qui fait l'atout de la Lozère" ; "Son isolement est aussi un atout" ; "On y vient pour la qualité de vie, la tranquillité" ; " L'isolement, le cadre naturel, c'est un choix de vie" (réunions publiques)
- "Néoruraux, nous avons choisi de vivre ici, avec contraintes de communication, mais surtout avec la quiétude et la beauté qui existe dans notre vallée". Registre papier
- « le constat est sans ambiguïté : pour chacun de ces trois scénarios, le dossier conclut à un impact important sur le milieu agricole et forestier, à une vulnérabilité de la ressource en eau ainsi qu'à des impacts paysagers. Autrement dit, l'étude reconnaît elle-même que ces variantes portent atteinte aux principaux atouts du territoire. » Contribution de la Confédération paysanne de Lozère
- « Il s'agit (avec le projet) d'une vision où l'économie prime sur le social et l'environnement, d'une vision capitaliste plutôt que de répartition des richesses » collectif La Lézarde

Ces contributions soulignent l'impact du projet sur la vie et la dynamique locales

- Plusieurs arguments ont été exprimés lors des réunions publiques sur le risque de perte de dynamique locale, si le territoire perd son atout de cadre naturel et paysager préservé: "qui a

envie d'avoir une route en plein milieu ?". "La Lozère présente un fort atout d'attractivité par la qualité de ses paysages, son cadre naturel, sa biodiversité" ; "L'attractivité de la Lozère, venir habiter, ça passe par préserver la qualité du cadre de vie."

- « Pour gagner 3 minutes, est-on prêts à dénaturer des paysages qui font la richesse et l'attractivité de la Lozère ? » @20
- « Les habitants de Lozère ont choisi de vivre dans un lieu calme où le paysage est respecté » Registre papier
- « Je ne comprends pas ce besoin de proposer des axes routiers « saignant » les paysages (...) » Registre papier
- Village de Saint Bonnet de Chirac : "On a déjà été sacrifié avec la création de l'ouvrage du Romardiès. On ne veut pas être à nouveau sacrifiés !" (Réunion publique)

Plusieurs contributions évoquent **les nuisances au cadre de vie : alors que le projet porte comme objectif d'améliorer le cadre de vie des riverains de l'actuelle RN88**, elles soulignent que **le projet n'apporte aucune amélioration globale pour la vallée** : l'aménagement sur place ne change rien pour le riverains de la RN actuelle et les scénarios de tracé neuf ne conduiraient qu'à déplacer les nuisances.

- Arguments entendus en réunion publique : "les territoires traversés ne sont pas des déserts" ; "sur la carte, vous ne faites figurer aucun des hameaux, comme s'il n'y avait personne. Or, il y en a plusieurs. Il y a des gens qui vivent ici". "On surprime les nuisances au Bruel pour les déplacer à Chabannes. Aucun sens !"
- « Pour moi, aucun intérêt. Le prix et la venue de nouvelles personnes qui augmenteront les cambriolages. 3 fois déjà chez moi. »@6
- Scénario nord : "on a déjà 3000 veh/j sur la RD809 actuelle. Si on en ajoute 4 à 6000, on va vers les 10 000 veh/j, ce qui fait beaucoup pour la vallée. Nuisances sonores, pollution, etc.

Plusieurs contributions évoquent **l'impact environnemental du projet, avec le sentiment de sacrifier ce qui constitue le patrimoine de la Lozère**. Les impacts sont identifiés sur la **biodiversité** (destruction d'habitats naturels ; fragmentation des continuités écologiques ; augmentation des collisions avec la faune ; dégradation durable des milieux) **et sur les ressources en eau** (superficielles et souterraines). Il est fait référence aux zones réglementaires présentes ; Natura 2000, ZNIEFF, zone spéciale de Conservation pour la directive habitat Faune Flore, zones humides.

- « Le premier est l'impact sur les ressources et sur les captages »@
- « Les impacts irréversibles sur les paysages, les milieux agricoles et forestiers, sur la vulnérabilité de la ressource en eau sont majeurs. Ils ne peuvent être ni réduits ni compensés ». Contribution du Collectif La Lézarde

Les arguments sur l'impact environnemental sont détaillés vis-à-vis des tracés neufs (cf 4.2.2.3 et 4.2.2.4)

La terre agricole est également identifiée comme un élément fort de patrimoine à préserver, constituant l'identité du territoire,

- « En Lozère nous avons la valeur de la terre et chaque parcelle a été durement travaillée par nos parents et grands-parents, et transmises de génération en génération. C'est la seule chose que nous avons à transmettre à nos enfants. Nous ne la lâcherons jamais. »@258

4.1.3.4. Évaluer et prendre en compte les risques d'impacts négatifs induits par le projet sur l'économie du territoire

Les risques identifiés d'impact sur l'économie du tourisme

Plusieurs contributions soulignent le risque **d'impact du projet sur le tourisme, du fait de la dégradation du cadre paysager**

- « Le tourisme sera impacté négativement. Notre tourisme est reconnu pour ses particularités. Les touristes me le disent chaque jour (je tiens un gîte sur un chemin de grande randonnée) On vient pour la qualité de vie, la qualité de l'air, le peu de nuisances lumineuses et sonore. Il n'y a plus beaucoup d'endroits comme le vôtre. »@41
- « La Lozère est préservée, cette description de "paysage préservé" est très utilisée dans le tourisme (voir site Lozère tourisme par exemple), il décrit comme un atout notre territoire, celui du slow tourisme, du ressourcement, des grands espaces, de ralentir nos rythmes de vie, être proche de la nature... »@247

Cet impact sur le tourisme est également identifié du fait qu'il n'y ait pas de sortie sur le tracé sud et que des villages soient contournés. Certaines contributions indiquent qu'en cas de création de tracé neuf, les **flux de passage seront modifiés, entraînant une perte économique liée au passage pour les villages de la Vallée du Lot :**

- « Concernant le tourisme, les sites exceptionnels que constituent ces territoires sont présentés par l'office de tourisme comme des atouts économiques précieux pour ce département, d'autant plus qu'ils en sont une porte d'entrée. »@147

A contrario, certaines contributions indiquent qu'**une diminution du trafic dans la traversée du Bruel favoriserait une vocation plus touristique au Bruel et améliorerait l'attractivité** de la commune.

Les risques identifiés d'impact du projet sur l'économie agricole

De nombreuses contributions soulignent l'importance de la dynamique d'activité agricole, comme support important de l'économie et de la dynamique locale. Elles craignent les **impacts négatifs induits par le projet sur l'agriculture.**

- « Je suis également inquiète pour l'avenir de l'agriculture locale : ce projet entraînerait la destruction de terres agricoles et fragiliserait des exploitations déjà en place, alors même que la préservation d'une agriculture souveraine et nourricière sur nos territoires devrait être une priorité. »@116
- Impact foncier. « De nombreuses petites exploitations agricoles seraient condamnées à disparaître car leurs meilleures parcelles seraient saccagées. » @32 « L'artificialisation des sols viendra impacter les agriculteurs (diminution de parcelles agricoles, découpage du terrain foncier dans un département qui reste essentiellement agricole),(...) »@41
- « Concernant l'agriculture, pilier important de l'économie et de la vie de ce territoire, les nouveaux tracés entraîneraient une destruction et artificialisation de terres agricoles accentuant la fragilisation des exploitations déjà en cours du fait du dérèglement climatique. » @147
- « Sachant que l'agriculture et le tourisme sont essentiels à l'activité économique lozérienne, ces projets de tracés neufs en sont à l'opposé par les surfaces agricoles utilisées et l'impact visuel sur une zone encore préservée. »@232

La perte d'espaces de production agricole est vu comme en incohérence avec l'enjeu de **souveraineté alimentaire**. De nombreuses contributions soulignent que, même si le foncier est compensé à titre individuel, ça fera au global moins de terres en production, donc moins de productions, avec un impact sur toute la filière agricole. Les conclusions de l'étude préalable présentée

dans le dossier de concertation sont reprises sur le fait que l'équilibre des exploitations repose sur l'accès au foncier, la continuité des parcelles et la préservation des terres agricoles, et que les parcelles irriguées représentent un enjeu majeur.

« Le dossier constate par ailleurs une baisse de 20 % de l'emploi agricole sur le territoire étudié. Ce constat doit conduire à renforcer la protection des terres agricoles plutôt qu'à accepter leur disparition progressive. » (Contribution de la Confédération paysanne de Lozère)

Certaines contributions soulignent **les risques de perte de dynamique d'installations de projets agricoles**. "plusieurs jeunes installés depuis quelques années" ; "une perte de terres agricoles, alors que c'est la valeur de la Lozère" ; "S'il y a projet de tracé neuf, il va y avoir préemption pour constitution d'une réserve foncière : cela a un impact sur la capacité d'installation, notamment pour les jeunes." (réunions publiques). Le projet routier conduirait à fragiliser des investissements publics conséquents réalisés au jardin de cocagne.

Plusieurs contributions soulignent les spécificités de la dynamique agricole du territoire, portée par des petites fermes, des petits projets implantés localement (ventes directes par exemple). Ce sont des projets avec un équilibre fragile : toute déstabilisation peut être fatale, **avec des répercussions sur l'économie du territoire de la vallée**. Le contexte de tension sur les activités agricoles est rappelé pour appuyer l'importance de leur sauvegarde.

« Cette vigilance est d'autant plus nécessaire que les paysan·ne·s traversent déjà une période particulièrement éprouvante. Les sécheresses successives réduisent les ressources fourragères, accentuent les tensions sur l'accès à l'eau et fragilisent les systèmes d'élevage. (...) La Lozère fait aujourd'hui figure d'exemple par le maintien d'une agriculture d'élevage extensive, créatrice d'emplois, de paysages ouverts, de biodiversité et d'alimentation de qualité. Ce modèle, déjà fragilisé par le changement climatique, ne pourra perdurer que si son principal outil de socio-production – la terre – est préservé. » (Contribution de la Confédération paysanne de Lozère)

Une contribution souligne cependant que **des compensations peuvent permettre d'atténuer les impacts** pour trouver un compromis entre aménager et préserver l'activité agricole : « Faites un beau projet fait pour de nombreuses années avec des compensations pour les agriculteurs aménagement de terrain mécanisation la France est un grand pays et on en a les moyens ». @47

De manière globale, de nombreuses contributions estiment que **les bénéfices attendus, à savoir le gain de quelques minutes de temps de parcours, ne justifient pas les coûts du projet** (financiers, environnementaux, cadre de vie, impact agricole, ...)

- « Quelque soit le tracé, ce sont des dépenses faramineuses et un impact hautement négatif sur l'environnement et les populations pour gagner au mieux 4 minutes... » @3
- « Pourquoi détruire plus de 50 hectares pour gagner 5min » @15
- "Je considère que les 4 projets sont largement disproportionné au regard des bénéfices attendus. Les gains de temps annoncés sont minimes et ne justifient ni les coûts engagés, ni les impacts sur les paysages, l'environnement et la qualité de vie des habitants de la vallée de la Jourdan. Les aménagements lourds envisagés (zones de dépassement, ouvrages d'art, élargissements) modifieraient durablement le caractère du secteur sans apporter d'amélioration significative."@29

Plusieurs contributions questionnent **les critères qui seront pris en compte** dans la décision, avec la **crainte d'une non prise en compte des coûts non financiers** :

- "Le dossier de concertation donne une analyse macro multicritère, mais sur quelles études se base-t-elle ? Vous dites qu'à ce stade il n'y a pas d'étude précise, sur quoi se base cette analyse ? Dires d'experts ?" (réunion publique)
- "Comment se mesure les coûts en terme de perte de qualité de vie, impacts environnementaux, par rapport à l'attractivité de Mende" (réunion publique)

4.1.4. Coût du projet et priorités d'investissements publics

De nombreuses contributions expriment une incompréhension face à la présentation de projets avec des coûts d'investissement aussi onéreux, (scenarios de tracé neuf, notamment le scénario sud). Ils apparaissent comme **des coûts démesurés dans un contexte de restriction budgétaire et au regard des gains attendus**.

Un **sentiment de gaspillage d'argent public est exprimé dans des contributions**. Elles questionnent **les coûts cumulés du projet et des scenarios**, engagés depuis 30 ans : coûts des travaux, mais aussi coûts cumulés des études menées depuis 1993. Plusieurs d'entre elles expriment un sentiment de dépenses excessives, sans suite donnée, avec l'idée d'**études continues sur un projet qui a déjà fait l'objet de concertations par le passé, pour aboutir aux mêmes tracés et aux mêmes conclusions**.

Par ailleurs, certaines contributions estiment que les scenarios avec tracé neuf **remettent en cause l'intérêt de l'investissement réalisé sur le barreau du Romardiès** : "travaux qui ont été coûteux et impactant localement, et qui ne serviront plus à rien !"

Certaines contributions craignent **une dérive des coûts annoncés, face aux difficultés techniques** (notamment la nature des sols et les problématiques géotechniques) ou estiment que les coûts sont sous-évalués.

Plusieurs contributions jugent **ce projet non prioritaire dans un contexte de restriction budgétaire** au niveau du budget de l'État, notamment sur les scenarios de tracé neuf.

- « Dans un contexte où les besoins d'entretien et de modernisation des infrastructures existantes sont considérables, il semblerait plus pertinent de consacrer ces centaines de millions d'euros à la remise en état du réseau routier actuel, à la sécurisation des infrastructures déjà en service ou à d'autres projets offrant un bénéfice collectif bien plus important. » @229
- « Économiquement tout le monde connaît la situation désastreuse de nos finances publiques. »@156
- **D'autres priorités d'investissement sont citées** par de nombreuses contributions, dans d'autres secteurs des politiques publiques, au bénéfice des territoires : les écoles, les hôpitaux, les tribunaux, les service postaux, la justice, les prisons, des retenues d'eau, la recherche, etc.

D'autres contributions en reviennent à la question des **priorités d'investissement entre tronçons de la RN88**, dans un contexte de restrictions budgétaires, en soulignant importance de **mener à bien les projets engagés** : Il est exprimé la crainte qu'un investissement sur le tronçon A75 - Barjac limite les capacités d'investissement sur le contournement de Mende et de celui de Langogne, étant donné que les financeurs sont communs. Cf 4.1.2.1 concernant la vision globale des priorités d'aménagement de la RN88

- "Ce projet de contournement (Langogne) estimé autour de 80 millions d'euros semble déjà très difficile à concrétiser dans le cadre actuel du CPER, notamment en raison de la participation attendue du Département de la Lozère à hauteur de 25 %, effort considérable pour une collectivité disposant de moyens limités. Beaucoup craignent ainsi que malgré la DUP obtenue ce projet ne puisse finalement jamais voir le jour dans des conditions réalistes de financement" mail

Certaines contributions questionnent **la clef de répartition de l'investissement**, et appellent à une clarification et adaptation de la part de financement qui serait demandée aux collectivités locales, au vu de la spécificité d'hyper-ruralité de la Lozère (Collectivités locales avec peu de moyens). D'autres craignent une sollicitation auprès des communautés de communes qui disposent de budgets limités.

- « Il serait souhaitable que les modalités de transfert et de financement soient clairement précisées. Les collectivités locales, communes ou département ne doivent pas se retrouver confrontées à des charges d'entretien supplémentaires sans accompagnement financier adapté. » @17

Plusieurs contributions évoquent **les conséquences d'un tel projet sur le budget du Département** appelé comme co-financeur du projet, avec la crainte d'un impact sur les contribuables locaux. Elles estiment l'investissement démesuré au regard du budget du Département de la Lozère, au détriment d'autres dépenses. Cela à l'exception du scénario où le tronçon de la RD808 qui a exposé le département à des travaux de renforcement de chaussée à plusieurs reprises et qui passerait sous la gestion de l'Etat avec une route nationale.

Certaines contributions évoquent notamment le budget important consacré par le Département à l'entretien du réseau départemental et son appui aux communes et communautés de communes dans l'entretien des voiries communales, des réseaux et des coûts très importants ramenés au faible nombre de contribuables. Aussi, **ces contributions jugent prioritaire d'entretenir l'existant, et expriment la crainte d'un impact sur le budget d'entretien des routes départementales et communales**. Plusieurs d'entre elles questionnent **la prise en compte du coût supplémentaire d'entretien**, à la fois de l'ancienne et de la nouvelle infrastructure : « Il engendrerait également des coûts supplémentaires importants, pour l'entretien de cette nouvelle infrastructure, sans compter la maintenance de la route existante. »@55 Des demandes ont été exprimées de meilleur entretien des routes : signalement au sol et goudrons.

D'autres contributions soulignent **le surcoût de prise en charge de l'entretien** des tronçons de routes nationales qui seront reclassés en route départementale.

4.2. Sur les caractéristiques et impacts des scénarios proposés par le porteur de projet

4.2.1. Concernant le scénario d'aménagement sur place (ASP)

4.2.1.1. Concernant la pertinence de la création d'un nouveau créneau de dépassement.

Certaines contributions approuvent cet objectif de créneau supplémentaire, d'autres le juge inutile estimant qu'il y en a assez et que cela ne fera pas gagner beaucoup de temps (cf 4.1.2.2.).

Au-delà du questionnement du besoin (cf. 4.1.2.2) plusieurs d'entre elles soulignent le problème de la **localisation prévue en zone inondable ou** l'impact sur le foncier, notamment le foncier agricole en

terme de surface, indiquant que, dans le fond de la vallée, on touche aux meilleures terres en matière de production agricole.

Un contributeur indique : "la suppression de la centrale à enrobé (non envisagé sur votre étude et c'est bien dommage) permettrait, outre la suppression de cette nuisance pour les riverains et pour l'environnement, de certainement rectifier le tracé pour le créneau de dépassement prévu à cet endroit, avec un grand bémol toutefois cette zone étant inondable" @315

4.2.1.2. Concernant la pertinence de la dénivellation des passages à niveaux

Plusieurs contributions indiquent qu'au vu du peu de passages de train par jour, les passages à niveau ne posent **pas de problème en termes de fluidité de trafic**. "Les barrières sont fermées 2 fois par jour".

Certaines contributions questionnent l'avenir de la ligne, indiquant l'importance de **définir l'avenir de la ligne avant d'engager des travaux et crédits de dénivellation**.

Certaines contributions indiquent que les passages à niveau **permettent de ralentir les véhicules**, et donc qu'ils contribuent à la sécurité routière. Le fait de les déniveler pourrait entraîner une augmentation de la vitesse. Pour plusieurs riverain.es de la RN88, cela empirerait leur situation du fait de l'augmentation du nombre de véhicules et des vitesses. Cela demanderait une forte sécurisation de la traversée des villages.

- « On risque d'investir pour, in fine, avoir une augmentation de la vitesse au détriment de la sécurité, notamment dans la traversée du Bruel ».
- « La question des passages à niveau est intéressante. Ils représentent un risque connu mais qui demeure limité notamment en raison de la faiblesse du trafic ferroviaire. D'un autre côté, leur présence et leur géométrie réduisent significativement la vitesse et contribuent à l'amélioration de la sécurité routière. La présence de deux passages à niveaux encadrant le secteur de Chanac, lui confère un caractère quasi urbain renforçant l'attention du conducteur qui le traverse » @43

Certaines contributions soulèvent **des problématiques d'impacts des dénivellations prévues** (7 à 8m de haut) :

- "Certains aménagements proposés ou susceptibles d'être étudiés, notamment la réalisation d'ouvrages de franchissement, interrogent quant à leur pertinence au regard des usages locaux, de leur coût, de leur insertion paysagère et de leurs conséquences en termes d'accessibilité"@85 Commune de Chanac

Le risque d'impact paysager de tels aménagement est souligné : « le non-sens paysager de l'effacement des passages à niveau (...) le saccage esthétique de la vallée »@84

4.2.1.3. Sécurisations de carrefours

Il n'y a pas de contributions qui jugent de la pertinence ou non des sécurisations proposées. Par contre, il y a des contributions sur **des propositions de carrefours en complément de l'existant à sécuriser**. Voir partie 3.2

4.2.1.4. Aménager pour donner de la place au vélo (sécurisation) sur la RN88 actuelle

Certaines contributions demandent que l'aménagement sur place intègre **une réflexion sur les possibilités de sécuriser l'usage du vélo le long de la RN88**, notamment entre Le Bruel et Chanac mais aussi jusqu'à Mende

- « Concernant le carrefour RN88/RD31, je suggère qu'une passerelle piétonne/vélo au dessus de la RN88 puisse être envisagée, afin que les habitants puissent rejoindre de façon sécurisée la gare, favorisant par là-même un mode de transport doux et collectif. »@27
- « L'aménagement sur place doit aussi inclure les mobilités douces avec la création d'une voie cyclable le long de la RN pour inciter les Lozériens et les touristes (vélo électrique notamment) à faire certains trajets à vélo, pour faire baisser le nombre de voitures. Cela renforcerait l'attractivité de Mende (beaucoup de personnes qui travaillent à Mende habitent dans les villages aux alentours et pourraient utiliser le vélo : attractivité pour les jeunes, qui est ce que recherche le Département).»@194
- « Les mobilités douces ne sont pas favorisées entre le Bruel (et Chanac). Réfléchir à un aménagement vers une passerelle (piéton /vélo) sur le Lot pour rejoindre la route Esclanèdes - Chanac ? »@33

Certaines contributions indiquent que **les scénarios en tracé neuf donnent plus de marges de manœuvre pour favoriser l'usage du vélo sur l'actuelle RN88**, mais ne règlent que partiellement la question.

4.2.1.5. Impact du projet sur le foncier et la disponibilité foncière

Des demandes de précision ont porté sur **la surface de foncier concernée par les différents aménagements**, en particulier le foncier impacté par les travaux de **dénivellation de passages à niveau**.

Certaines contributions indiquent qu'à l'époque du projet de déviation du Bruel par le sud, **une réserve foncière avait été constituée**. Ils demandent ce qu'elle est devenue et, dans le cas où elle existerait encore, comment elle peut être mobilisée.

4.2.1.6. Autres besoins exprimés concernant le scénario d'aménagement sur place

Il est attendu une attention particulière en ce qui concerne le **qualité des revêtements pour limiter les nuisances sonores** :

- "Une attention particulière doit aussi être portée à la qualité de la bande de roulement et aux caractéristiques acoustiques des futurs aménagements. Dans le contexte de vallée qui caractérise plusieurs secteurs concernés, les nuisances sonores liées au trafic sont particulièrement perceptibles."@444 Communes de Chanac, Escalnèdes, Les Salelles, Cultures

N.B. : les suggestions pour améliorer la RN88 actuelle, dans le cas d'un choix de scénario d'aménagement sur place, sont synthétisées dans la partie 3.2

4.2.2. Concernant les scénarios intégrant du tracé neuf

De manière générale, certaines contributions indiquent qu'une création de tracé neuf ferait forcément apparaître des impacts supplémentaires qui se cumuleraient avec les existants.

- « Des routes nouvelles ne feront pas disparaître la route actuelle et créera une nouvelle route, donc de nouvelles nuisances» @85

4.2.2.1. Caractéristiques des sols - risques de glissement de terrain, instabilité des sols

De nombreuses contributions expriment leur incompréhension face à la volonté de réutiliser la RD808, au vu de sa **fragilité de portance liée aux zones de marnes**. Avec une augmentation du trafic et notamment du trafic poids-lourds (hypothèse scénario nord), le risque serait accru. Il est largement signalé que la RD 808 est régulièrement en travaux, du fait des effondrements de chaussée ; ce qui aurait des incidences en termes de **coût d'entretien, de perturbation du trafic et des usagers** pendant les périodes de travaux (déviation, alternat, ...).

Certaines contributions signalent que **le risque de glissement de terrain existe aussi pour le scénario sud** : présence de zones de marnes également.

Plusieurs contributions questionnent **la prise en compte du risque géotechnique à ce stade des études** : quelle seraient les techniques possibles pour garantir une stabilité, et les conséquences en termes de coût ?

Plusieurs contributions craignent **des conséquences sur le village de Culture qui se trouve sous la RD808** : ils signalent des habitations qui subissent déjà les instabilités du terrain. Ils craignent une augmentation de ces instabilités en cas de travaux en amont du village, par une mise en mouvement des sols.

- "A Cultures, on a déjà des maisons qui glissent" (réunion publique Grèzes)
- "... l'état de la route D808 (Col de Vielbougue) . Tout le long et malgré des travaux dont certains sont toujours en cours après un éboulement (quid du prix des réparations) . Sur l'ensemble de cette portion, la route s'affaisse, s'ouvre, craque sous le poids des voitures et des quelques camions, qui ne sont pas des PL de 40T ..." Mail
- "Le secteur est géologiquement instable. La RD 808 a subi plusieurs effondrements ces dernières années : Entre Cultures et Barjac il y a quelques années la circulation est restée alternée sur une seule voie durant des années et de gros travaux on dû être réalisé pour stabiliser la route. Puis il y a un an la route s'est effondrée avant le col de Vielbougue. Et une nouvelle fois cette année un peu plus loin sur le même secteur ! Et il ne s'agit là que d'une 2 voies !" @18

4.2.2.2. Viabilité hivernale (tracé nord) et sécurisation de l'itinéraire

Plusieurs contributions signalent que, par son altitude et son exposition, le tracé nord qui réutilise en partie la RD808 serait **exposé aux risques de verglas et de neige**, et questionnent les modalités prévues pour limiter les risques. « Une infrastructure à deux ou trois voies implantée sur de fortes pentes est susceptible d'engendrer de nouveaux risques, notamment pour les poids lourds, en particulier lors des épisodes climatiques défavorables. » @224

Des questionnements ont porté sur :

- les pentes maximales du tracé nord, par rapport aux conditions hivernales. "On fait monter sur le plateau, pour redescendre puis remonter au Col de Vielbougue pour redescendre dans la vallée »
- les modalités visant à réduire les risques de verglas au niveau de la RD808
- l'adaptation des capacités de déneigement des services de la DIR

La Dreal a apporté des précisions sur ce sujet : sur les pentes maximums pour un tracé neuf ,il est prévu des créneaux de dépassement afin que ce soient les véhicules en montée qui puissent doubler.

Plusieurs contributions indiquent que le scénario nord, avec la réutilisation de la RD808, conduit à **une augmentation du risque d'accident sur cette portion** par rapport à la situation actuelle avec moins de trafic et moins de poids-lourds

- Scénario nord B « Ce projet va selon vos chiffres faire passer 6000véhicules/j qui viendront s'ajouter aux 3500véhicules/j qui passent sur la RD808. Le trafic va donc passer à 10 000véhicules/j sur cette petite route sinueuse qui cumule déjà beaucoup d'accidents, soit plus que la RN88 actuellement. Ce projet est dangereux ». @-2
- « Augmenter massivement le trafic sur la RD808 en la transformant en route nationale (scénarios Nord) va rendre ces carrefours locaux extrêmement accidentogènes. »@80
- Arguments également en faveur du gain de sécurité dans ce scénario @59
- « ces solutions déclasseraient la route Chanac-Barjac qui n'offrirait plus le même niveau de Service et de sécurité aux usagers actuels » Contribution Mairie de Barjac

D'autres soulignent l'intérêt du scénario nord en termes de **sécurisation des riverains de la route actuelle, en particulier à la traversée du Bruel**.

- Nord : « il évite les conflits d'usage : il propose aux piétons de chacun des villages du secteur concerné par le projet un cheminement piéton sécurisé par la réduction des flux des véhicules au Bruel et l'éloignement de la route nationale de tout centre de villages et hameaux. (...) il limite les désagréments aux populations locales»@59 (riveraine RN)

4.2.2.3. Impacts sur les espèces et les milieux naturels

Plusieurs contributions notent **les impacts des scénarios de tracé neuf sur les espèces**, que ce soit par la destruction d'habitats (haies, prairies, ...), la fragmentation de l'espace, la destruction d'individus liée aux travaux ou en phase d'exploitation.

- « Les travaux nécessiteraient le défrichement de zones naturelles, provoquant la destruction d'habitats pour de nombreuses espèces animales et végétales. La nouvelle route fragmenterait les écosystèmes, limiterait les déplacements de la faune et contribuerait à une réduction de la biodiversité. »@55
- Impact sur les chiroptères : impact sur l'habitat (perte des haies, du caractère bocager), risques de collision
- Impact sur les rapaces diurnes et nocturnes et avifaune, reptiles, etc.
- Destruction du milieu naturel de la vallée de la Jordane (faune, flore et ressources hydriques).@32
- « En tant qu'habitant de Recoulettes, ma propriété abrite un patrimoine apicole et arboricole unique qui se retrouve directement menacé par les modifications hydrologiques, les polluants et les perturbations mécaniques induits par ces tracés (neufs). (...)Impacts et menaces sur mes arbres fruitiers, mes vignes et mon patrimoine végétal (...)Le secteur de Recoulettes fait partie de ces zones calmes et préservées qui vont être lourdement impactées.»@79.

Plusieurs contributions insistent sur **la présence de la Zone Natura 2000** « Falaises de Barjac et Causse des Blanquets », zone d'intérêt communautaire à conserver intacte, **et le caractère protégé de certaines espèces**, estimant que le projet est incompatible avec la réglementation environnementale.

- « Le coût est celui de la perte de biodiversité sur la faune et la flore, notamment les falaises de Barjac site Natura 2000, avec 32 espèces d'oiseaux nicheurs identifiés. » @118
- « Choisir un tracé neuf (Nord ou Sud) détruisant des habitats de Chiroptères ou d'Écrevisses à pieds blancs constituerait une violation manifeste du droit de l'environnement, ouvrant la voie à des recours contentieux suspensifs de la part des associations de protection de la

nature. »@81, faisant référence au site Natura 2000 et aux menaces sur des chiroptères d'intérêt communautaire (Chauves-souris), l'ichtyofaune et la faune semi-aquatique (Loutre et Écrevisse). Ils identifient une Incompatibilité juridique avec la Directive Habitats et avec l'article L. 411-1 du Code de l'environnement fixant une interdiction stricte de destruction des espèces protégées et de leurs habitats.

- « Propriétaire d'un rucher et d'un verger diversifié, j'ai initié des démarches d'inventaires faunistiques ciblés sur mes parcelles (notamment via le réseau Refuge LPO), mettant en évidence la présence d'espèces protégées au niveau européen et national dont les habitats de reproduction, de repos et les corridors de chasse sont directement menacés par ces projets. »@81

Sont identifiés aussi **des sites à enjeux floristiques**

- « Pour le secteur de Recoulettes, situé sur les versants et à proximité des tracés Nord, cela se traduira par des pertes botaniques irréversibles (...) La présence, en bordure immédiate de mon terrain, d'un petit bois associé à des mares constitue un argument environnemental d'un poids exceptionnel que les pré-études du dossier n'ont pas encore cartographié précisément. (...) D'un point de vue juridique, l'existence d'une zone humide (mares) et d'un boisement abritant des fonctionnalités écologiques majeures à Recoulettes renforce l'obligation pour le maître d'ouvrage d'appliquer le principe d'Évitement strict.» @82

Plusieurs contributions expriment leurs **doutes sur la faisabilité et la pertinence des principes de compensation environnementale**, vue par certains comme théorique en l'absence de suivi et d'évaluation de la pertinence des mesures.

Certaines contributions expriment **un sentiment de "deux poids 2 mesures"** : "Nous (les agriculteurs", on peut pas toucher une branche sans se faire taper sur les doigts. Là, on va détruire 60ha d'espace naturel ..." (réunion spécifique agricole)

D'autres soulignent le besoin de solutions compensatrices à proposer par le projet, telle que l'intégration d'actions dédiées à la protection ou à la restauration de la biodiversité (journées citoyennes (captures et réintroduction d'animaux) ou encore la création d'écrans végétaux, et l'aménagement de passages pour la faune, etc.).

4.2.2.4. Impacts du projet sur la ressource en eau

Certaines contributions soulignent la présence de nombreuses sources d'eau, et mentionnent le **risque de perturbation de la circulation de l'eau. Cela conduirait alors un risque de perte de sources, et également un impact sur la ressource d'eau souterraine en termes qualitatifs et quantitatifs**, dont la source des Recoulettes et d'autres captages.

- "A la création de la RD809, on a déjà perdu une source (à Cultures)".
- "Quelle prise en compte des sources ?"
- « Le dossier de concertation rappelle la "vulnérabilité très forte des eaux souterraines" liée à la nature karstique de la masse d'eau des Calcaires des Grands Causses, ainsi que la présence de reliefs très marqués aux pentes supérieures à 20°(...). Dans ce cadre, j'alerte le maître d'ouvrage sur un point omis par les pré-études : Il existe une source naturelle majeure, située précisément dans le champ de Recoulettes. Cette source locale est une ressource vitale : elle alimente de manière continue et historique plusieurs maisons individuelles du secteur ainsi que de nombreux jardins potagers et agricoles pour l'irrigation.»@79 et @80

- « Un impact sur les différents réseaux d'eau privés ou public. Certains captages pourraient être impactés, et de nombreux réseaux de distribution privés « traversent » le tracé. »@232

4.2.2.5. Impacts sur le foncier et sur les activités agricoles

Plusieurs contributions demandent des **précisions pour évaluer l'impact sur les exploitations agricoles** : quelle surface agricole concernée ? Combien d'exploitations ? Quels types d'activité ?

Plusieurs contributions s'inquiètent des impacts du projet sur la **viabilité des exploitations**, et questionnent les modalités d'accompagnement et de compensation prévues pour **prendre en compte les pertes de production agricoles**.

Plusieurs contributions questionnent les **modalités de réaménagement foncier**, et s'inquiètent de la possibilité de constituer une **réserve foncière** pour permettre des réaménagements. Concernant les aménagements fonciers ou le remembrement, certaines soulignent l'importance de ne pas le faire individuellement mais d'avoir une approche globale, ce qui nécessite de disposer d'une réserve foncière suffisante.

- Certains indiquent qu'il n'y a pas de réserve foncière. "Actuellement, il nous manque de la surface. Comment allez-vous trouver les ha pour compenser ?" ; " Il y a beaucoup de jeunes exploitants. Peu de cessions sont prévues dans les 10 prochaines années" (réunion spécifique agriculteurs)
- Certains indiquent qu'il sera difficile de réaménager, car les exploitations ont déjà été remembrées "Pour beaucoup d'exploitation, c'est déjà d'un seul tenant". (réunion spécifique agriculteurs)
- "L'indemnisation, c'est souvent ponctuelle, alors que la perte du foncier, c'est à vie." "L'indemnisation, ce n'est pas le but. L'objectif, c'est de pouvoir vivre avec la terre". (réunion spécifique agriculteurs)
- Certains mentionnent les impacts sur les aménagements agricoles, comme des haies supprimées.

Plusieurs contributions questionnent les **incidences du projet sur l'évolution des exploitations** : Quelle incidence du projet sur les demandes de permis de construire de bâtiments agricoles par exemple ? Si un propriétaire veut vendre, est-ce que le fermier restera prioritaire ?

Plusieurs contributions soulignent **l'importance de veiller au rétablissement des accès aux parcelles agricoles**, à la fois par les engins agricoles mais aussi par les troupeaux (traversées de routes). Plusieurs questionnent le devenir des accès existants sur la RD808 ou demandent de prévoir le rétablissement de ces accès et des contres-allées et également de voies pour tourner. Il s'agirait de prendre en compte la nécessaire cohabitation des usages sur ce tronçon, entre les véhicules agricoles et l'augmentation du flux de véhicules en transit. Plusieurs évoquent la nécessaire prise en compte des besoins de traversée des animaux par rapport aux usages actuels, sur la RD808.

- "Il n'y a pas de chemins carrossable en bordure de la 808 il vous faut donc tenir compte de la nécessité de maintenir chaque accès pour cheptel et engins agricole dont moissonneuse, une contrainte qui sera complexe, la zone étant protégée par la directive habitat et oiseaux. Vous ne pourrez pas remembrer, il faudra donc conserver et sécuriser chaque accès qui se fait depuis la 808 actuellement."@331

Plusieurs contributions insistent sur le fait que le projet **peut impacter des exploitations en agriculture biologique** qui par leur taille modeste et leurs besoins spécifiques peuvent être fortement fragilisées par un tel projet :

- « des terres avec un potentiel de production fort, et des exploitations productives qui contribuent fortement à leurs niveaux à la souveraineté alimentaire de notre pays. Ce sont aussi des exploitations diversifiées en polyculture élevage en conventionnel et bio. Ces exploitations de tailles modeste ont un parcellaire adapté à leur système et un passage de nouvelle route engendrera de très fortes complications dans la vie de tous les jours. Les exploitations ont un potentiel de renouvellement de générations actuel et à venir élevé. »@260
- « Alors que les politiques publiques encouragent la préservation des terres agricoles et le développement de l'agriculture biologique, ce projet va exactement dans le sens inverse. »@314

4.2.2.6. Impacts du projet sur le cadre de vie, le patrimoine, l'attrait du territoire

Plusieurs contributions soulignent les **incidences en termes de nuisances sonores et de pollution de l'air**, dans des villages et espaces actuellement très préservés. Elles soulignent qu'on ne fait que déplacer les nuisances de la vallée au plateau.

- « L'obligation pour ces camions et pour les milliers de véhicules légers de freiner, de s'arrêter puis de relancer en forte pente va générer d'importantes nuisances sonores (bruits de freinage, grondements de moteurs à l'accélération) et une concentration de pollution de l'air (gaz d'échappement, particules de freins). »@80
- "On enlève les nuisances au Bruel pour les déplacer à Chabane !" (scenario sud)
- « Le franchissement du col de Vielbougue entraînerait une augmentation des nuisances sonores ainsi que de la consommation énergétique (et de la pollution) des véhicules en circulation. »@32

Plusieurs contributions questionnent **le raccordement des accès** :

- Pour le scenario nord, entre le Clos du nid et le raccordement à la RN88 à Barjac : Questionnement sur le raccordement des accès des routes secondaires, notamment pour le village de Grèzes.
- Comment sera assurée la desserte de Chanac ?

Plusieurs contributions évoquent **les risques de pollution visuelle, soulignant l'intérêt patrimonial de certains villages et sites bénéficiant de labels** et les effets négatifs de co-visibilité, et donc **une perte d'intérêt touristique**. D'autres questionnent sur les modalités d'indemnisation des pertes de cadre de vie liées aux pollutions et impacts ?

- « Destruction de l'intérêt touristique du panorama du truc de Grèzes et de ses environs. » @32
- « Concernant le tourisme, les sites exceptionnels que constituent ces territoires sont présentés par l'office de tourisme comme des atouts économiques précieux pour ce département, d'autant plus qu'ils en sont une porte d'entrée. »@147 Impact paysager et phonique sur Chanac, Les Salelles, Grèzes Palhers Saint Bonnet de Chirac.

Certaines contributions évoquent par ailleurs le risque de **perte d'attrait touristique des villages de la vallée** qui ne bénéficieront plus de la visibilité offerte par le fait d'être sur un passage :

- « Concernant le tourisme, les sites exceptionnels que constituent ces territoires sont présentés par l'office de tourisme comme des atouts économiques précieux pour ce département, d'autant plus qu'ils en sont une porte d'entrée. »@147

- Impact sur le tourisme, du fait qu'il n'y ait pas de sortie sur le tracé sud. Villages contournés.

A contrario, certaines contributions indiquent qu'**une diminution du trafic dans la traversée du Bruel favoriserait une vocation plus touristique au Bruel et améliorerait l'attractivité** de la commune. Les scénarios de tracé neuf pourraient ouvrir à une réflexion sur **l'évolution de l'actuelle RN88** qui, allégée d'une part importante de son trafic, pourrait être valorisée en voie touristique.

Certaines contributions évoquent le **label Patrimoine mondial de l'UNESCO** : « Saignées paysagères et impact sur la zone UNESCO : Le projet se situe en partie dans la zone tampon du territoire des Causses et des Cévennes, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO pour ses paysages culturels de l'agropastoralisme méditerranéen »@79 L'impact sur le chemin d'Urbain V et sur le Truc de Grèzes sont identifiés.

Un impact sur le patrimoine archéologique est identifié : la Grotte des Blanquets, ce patrimoine constituant une base touristique et économique locale de la commune de Grezes.

Certaines contributions évoquent **un site de gravures rupestres** : "La variante nord écrase au passage un site de gravure rupestre, situé au passage sur un site de randonnée balisé, non loin d'un GR (Urbain V). Ce dernier prend de l'essor, avec un nouvelle branche reliant ST Flour à Nasbinals, l'ancien point de départ." Mail

Certaines contributions pointent **les impacts sur les chemins qui peuvent revêtir un caractère patrimonial** et qui constituent un support d'itinéraires de randonnée

- Risque d'impact sur l'itinéraire de grande randonnée "urbain V" : pertes de chemin, dégradation du paysage, perte de quiétude et du caractère paysager du parcours.
- Risque de destruction des petits chemins anciens, qui font partie du patrimoine construits par les anciens. Importance de la préservation du petit patrimoine vernaculaire.

Certaines contributions soulignent **l'impact social du projet** sur des villages dans lesquels les habitants sont très attachés au paysage, au patrimoine, à la terre, et qui accueillent également des établissements pour personnes handicapées.

- « ces scenarii viendront s'implanter dans des espaces ruraux à fort attachement à la terre, l'artificialisation des terres ne se fera qu'avec violence pour les habitants implantés sur le tracé, parfois depuis plusieurs générations. (...) Espaces riches en structure d'accueil de personnes sensibles ou fragiles (établissement du clos du nid notamment). »@141

4.2.2.7. Cohabitation des usages et développement des mobilités douces

Plusieurs contributions attirent l'attention sur la **nécessité de prendre en compte la cohabitation des usages sur la RD808 qui serait réutilisée**, entre les usage actuelles (locaux, agricoles, ...) et le nouveau flux de transit. "

- Sécuriser l'usage du vélo : A « retravailler une route ainsi il serait intéressant d'y ajouter une piste cyclable sécurisée comme sur les grands axes autour des métropoles aujourd'hui."@1
- Prendre en compte les nécessités de traversée, notamment par les troupeaux et engins agricoles.

Certaines contributions indiquent que **les scénarios en tracé neuf donnent plus de marges de manœuvre pour favoriser l'usage du vélo** sur l'actuelle RN88, mais ne règlent que partiellement la question.

4.2.2.8. Impacts en phase travaux

Plusieurs impacts potentiels de la phase de travaux ont été identifiés

- Perturbation des déplacements
- Nuisances sonores, poussières
- Devenir des volumes de terres déplacés et coût
- « l'utilisation de gravats et la production énergivore de bitume et de la pollution (pour la fabrication d'un nouveau tracé et à cause de plus de passage routier) »@44

4.2.2.10. Autres contributions liées aux caractéristiques des scénarios de tracé neuf

- Risques de **décote immobilière** à proximité des nouveaux tracés. Quelle compensation ? "Que prévoyez vous pour nous indemniser pour la perte de la valeur de nos maisons?" @331
- Privilégier les entreprises locales dans la réalisation des travaux
- **Les sur-consommations liées aux fortes pentes :**
 - « Les nombreux dénivelés du tracé soulèvent aussi des interrogations sur l'augmentation de la consommation de carburant des poids lourds et des véhicules légers, question restée sans réponse lors des réunions publiques. » @243
 - "Coté consommation des PL, principaux concernés par la liaison, il a été visiblement oublié d'intégrer le dénivelé entre les deux points du projet, (variante nord). Les PL vont surconsommer, cette dernière donnée ayant été estimée à +57%, sur la base de calcul des pouvoirs publics, indiquant que au delà de 2,5% de pente, chaque pourcentage de pente supplémentaire entraîne une surconsommation de 12% par rapport à se base à plat" Mail

4.3. Alternatives et aménagements complémentaires

4.3.1. Ne rien faire

Plusieurs contributions expriment leur **souhait de ne rien faire**, considérant ce projet comme **un projet non défini avec le territoire et pour le territoire**, ou ne répondant pas à des besoins, ou relevant un rapport coûts / bénéfices trop faible.

- « Les routes actuelles répondent parfaitement aux quantités de véhicules les empruntant. Une chose plus intelligente serait peut être de les entretenir correctement dans un premier temps. » @3
- « Je ne souhaite pas avoir à choisir entre plusieurs tracés, car je considère que la meilleure option est le maintien de l'existant, sans nouvel aménagement majeur de la RN88. Tout d'abord, ce projet ne répond à aucun besoin clairement démontré de la population locale. Le dossier indique lui-même que le trafic observé reste modéré et compatible avec une route bidirectionnelle classique. Les niveaux de circulation actuels ne justifient donc pas la création d'une nouvelle infrastructure routière ou des aménagements lourds. Par ailleurs, aucune congestion significative n'est constatée. Le dossier reconnaît que les temps de parcours sont relativement stables et qu'aucun problème majeur de fluidité n'est observé. » @13

4.3.2. Faire des aménagements ponctuels pour améliorer l'existant

N.B. : Cette section rassemble les propositions concernant les aménagements ponctuels, hormis celles pour la traversée du Bruel faisant l'objet d'un chapitre spécifique. Voir 4.3.3

Plusieurs contributions expriment leur souhait de conserver la RN88 actuelle et de **se limiter à des aménagements ponctuels**

- « Des solutions locales légères et immédiates »@84
- "L'Association « Non à la 2ème autoroute » souhaite que soient privilégiés des travaux légers sur l'actuel tracé de la RN88, concernant l'amélioration de la sécurité aux carrefours, et particulièrement sur la traversée du Bruel (vitesse limitée à 30 et contrôlée)"@349-N2A

Les propositions synthétisées ci-dessous sont des suggestions d'aménagements alternatifs ou complémentaires du scénario d'aménagement sur place, qui était ouvert. La Dreal a confirmé en réunion son souhait de recueillir des suggestions complémentaires, indiquant que sur le scénario d'aménagement sur place, les aménagements proposés constituaient une liste d'aménagements possibles, dont la réalisation est indépendante les uns des autres.

4.3.2.1. Aménagements pour sécuriser des carrefours et insertions sur la RN88

« La sécurisation des carrefours RN/RD et RN/VC peut être une réponse à cet objectif. Ceux à réaliser prioritairement sont selon moi : • Carrefour avec la route du Pont Vieux • RN88/RD132 • Carrefour de la route du Villaret Ces 3 carrefours sont ceux qui comportent une mauvaise visibilité (virage marqué) et des vitesses pratiquées assez élevées. » @27

- **Carrefour des Salelles**, pour permettre aux riverains de traverser plus facilement la RN88 (connexion entre le bourg et les lotissements ou hameaux)
 - « en ce qui concerne notre commune (Les Salelles) , un aménagement du carrefour de la RN88 est plus que souhaitable. En effet, malgré les aménagements précédents , la vitesse de 70 km/h n'est respectée par quasiment aucun véhicules. Je pense que l'installation d'un radar fixe au niveau du carrefour, permettra de réduire la vitesse et sécuriser ce carrefour. Cette solution d'un coût moindre par rapport à un aménagement physique du carrefour permettra la sécurité. » @7
- Carrefour de la Béluque RD808 / RN88 (Barjac) :
 - « Le carrefour de jonction a barjac rn88 /rd 808 est anxiogène car accidentogène (le plus important de cette section - il me semble) » @32
 - Barjac (RN88 / RD808) Création d'un rond point à Barjac
- Améliorer l'accès au chemin d'exploitation au niveau du carrefour de la RN88/D808.
- Création d'un giratoire au point terminal du tracé pour apporter davantage de sécurité au carrefour
- Carrefours RD31 / RN88 (Chanac)
- **Carrefour entre RN88 et le hameau du Villaret** : améliorer et sécuriser l'accès au hameau du Villaret depuis la RN88.
- **Carrefour RN88 / RN106 à Balsièges.**

Proposition d'améliorer la sécurité **aux niveaux des insertions sur la RN88** :

- « Propositions : Améliorer à moindre coût le tracé actuel en terme de sécurité, suppression ou regroupement des accès riverains directs qui peuvent l'être, dégager la visibilité au droit des carrefours ... »@57
- Créer des voies d'insertion pour le Pont vieux à Chanac et pour le village de Cultures
- Au niveau de Barjac : "Sécuriser les 2 accès existants en entrée et en sortie au village de Barjac vers la RN 88"@375

4.3.2.2. Concernant les aménagements pour limiter les nuisances sonores pour les riverains

- Aménager la RN 88 au niveau Chanac afin d'améliorer ces énormes nuisances, par la pose d'un revêtement anti-bruits
- "pose d'enrobés phoniques et isolations passives pour les habitations" @84
- "Protéger Barjac par un mur anti-bruit au niveau du camping des Peupliers"@375
- "une attention particulière au revêtement de la chaussée afin de limiter l'impact sonore des véhicules amplifié dans cette partie de vallée du Lot."@317

4.3.2.3. Concernant la sécurisation de la cohabitation des usages (vélos, piétons)

- Séparation physique des flux piétons/cyclistes Implantation de feux tricolores intelligents Création d'une passerelle piétonne sécurisée

4.3.2.4. Concernant les vitesses et les contrôles, pour sécuriser ou fluidifier le trafic

- Repasser la vitesse maximale autorisée à 90km/h « quel intérêt de doubler la voie si la vitesse n'augmente pas? »@5
- Des demandes de régulation plus forte des trafics et de contrôle sont exprimées. « des contrôles de gendarmerie renforcés sur les communes traversées par la RN88 seront bien plus efficaces pour limiter la vitesse et le trafic routier. »@128

4.3.2.5. Concernant la sécurisation de la RD808

« Cette D808 doit rester un axe à vocation locale (le « D » de D808 le prouve) avec même une interdiction de circulation au +3,5 t (sauf desserte locale) car il n'y pas d'entreprise sur cette section et au vu des sols meubles, de la sinuosité et des pentes de cet axe. »@102

4.3.3. Sécuriser de la traversée du Bruel.

- "Mettre l'argent sur cet enjeu"
- « il est cruel de laisser vivre les gens du Bruel, les riverains du bord de route, depuis 50 ans, dans la proximité d'un trafic toujours de plus en plus dense. Les véhicules sont obligés très souvent de se croiser en montant sur les trottoirs. Des traversées la nuit à 80 kms heure avec freinages et accélérations de semi remorques, klaxons, tous feux de route allumés. La journée, la traversée du village à pieds est à certaines heures extrêmement dangereuse. Les riverains n'ouvrent pas leurs fenêtres. Les poussières sont noires et toxiques. Le vacarme des moteurs diesel est assourdissant. »@244

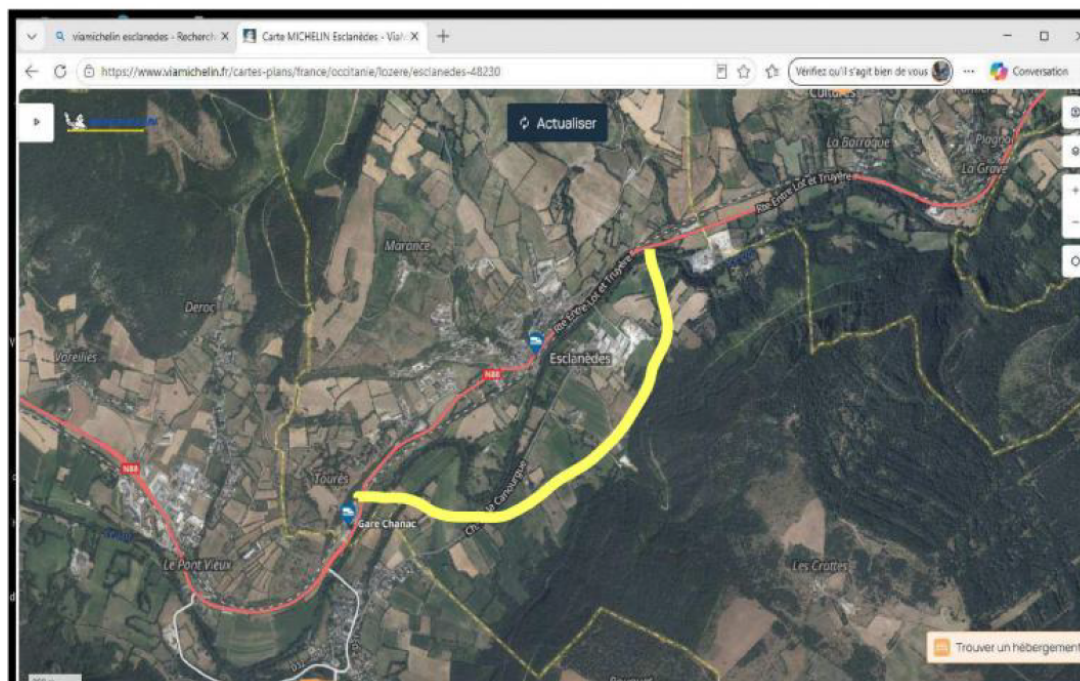
- « Cette difficulté de la traversée du Bruel n'est pas nouvelle et on est en droit de les demander pourquoi l'Etat ou le Département n'ont pas cherché à résoudre le problème depuis des années ».Registre papier

4.3.3.1. Étudier les possibilités de déviation localisée : plusieurs propositions

Plusieurs déviation sont suggérées :

- **Réétudier une déviation par le sud du bourg.** *Réponse Dreal : projet déjà étudié, mais qui se heurte à la réglementation visant à limiter l'artificialisation en lit majeur du Lot (incidence sur les crues)*
- **Étudier une déviation par le nord du bourg.** "Déviation de Bruel avec une petite portion du scenario Sud entre Marijoulet et Bruel". *Réponse Dreal : apport d'information complémentaires sur des variantes du scenario sud étudiées dans ce but, avec un mixte entre une utilisation de la RN88 actuelle sur une partie et une création de tronçon neuf limitée à la partie est du scenario (déviation du Bruel). Mais variantes qui gardent un coût financier et environnemental important du fait de la topographie, et qui, ne peuvent éviter le viaduc au niveau du Marijoulet et la proximité avec les lotissements nord du Bruel.*
- **Supprimer la voie ferrée** qui a un usage limité pour pouvoir réutiliser l'emprise de la voie pour une voie de circulation.
- Faire un tunnel : "Un tunnel sous le Bruel permettrait à la fois aux usagers de la route, en sous-sol, de rouler plus vite et en toute sécurité, et aux riverains, locaux, touristes, de bénéficier d'une circulation apaisée. Les mobilités douces pourraient également redevenir envisageable, en local, en plus grande sécurité."@326
- « abaissement de la vitesse dans la traversée du Bruel : limitation à 30 km/h, radar urbain etc... c'est surtout ce que demandent les habitants du Bruel : le respect des limitations et l'abaissement de la vitesse. Sauf à imaginer un mini contournement qui passerait entre le Bruel et Esclanèdes si les habitants y tiennent vraiment mais ce serait une catastrophe environnementale et détruirait des prés le long du Lot, donc le maintien de la traversée du bas du Bruel est donc la seule solution, avec un aménagement. » @194

Proposition d'une participante de déviation pour la traversée du Bruel en interrogeant l'État sur sa faisabilité @127



4.3.3.2. Ralentir les véhicules

Réduire la vitesse autorisée dans la traversée du Bruel, et contrôler

- Radars, radars pédagogiques
- Augmenter la longueur de la zone 50
- « Je souhaite à ce titre que la traversée du hameau du Bruel soit limitée à 30 km/h, avec des aménagements de sécurité adaptés et un radar urbain. »@116
- Réduire les vitesses : «(...) limitation de vitesse par des aménagements matériels et par une réduction de 50 à 30 kms/h (...)»@3
- « abaissement de la vitesse dans la traversée du Bruel : limitation à 30 km/h, radar urbain etc... c'est surtout ce que demandent les habitants du Bruel : le respect des limitations et l'abaissement de la vitesse. » @194

Étudier les aménagements possibles pour casser la vitesse

- Propositions et échanges sur les aménagements visant à casser la vitesse (réunion publique à Esclanèdes) : feux coordonnés sur 50km/h (attention aux nuisances sonores liées au redémarrage des poids-lourds), ralentissements (attention aux nuisances sonores), chicanes (compatibilité poids-lourds ?)
- « inciter les conducteurs venant de Chanac à réduire leur vitesse avant l'entrée dans le village (...) Il convient d'aider la Commune d'Esclanèdes à investir rapidement dans la sécurisation de la traversée du Bruel : limitation de vitesse par des aménagements matériels et par une réduction de 50 à 30 kms/h, incitations au respect des passages pour piétons etc.»@3
- "aménagements qui ont fait leurs preuves dans beaucoup de villages traversés par des routes beaucoup plus fréquentées : Limitation de vitesse à 30 km/h, radars, chicanes, déplacements des panneaux d'entrée de l'agglomération, feux « pédagogiques », nouveau plan d'urbanisme qui pourrait en quelques années rendre moins problématique la proximité immédiate de la route et de certaines maisons d'habitation" @295

Certaines contributions expriment cependant leur **crainte d'aménagements non adaptés à une route nationale avec ce niveau de trafic et de poids lourds, générant encore plus de nuisances sonores et d'impacts** : "... Ces suggestions (allusion aux propositions de dos d'âne, de ralentisseurs, voire de feux rouges) ferait du Bruel un obstacle pour une nationale (d'intérêt national), et ne pourraient qu'abîmer une chaussée neuve. Par ailleurs le maintien d'une forte circulation des poids lourds abîmera à terme ce travail récent. (...) Les camions et un gros tracteur occupent toute la chaussée et ne respectent en aucune manière de nuit la limitation de vitesse. Enfin conduisant aux phares de nuit en cas de croisement ils freinent, ralentissent donc et effectuent le croisement difficile avec un autre camion. Ceci suffit pour démontrer que cette route n'est plus adaptée à une grande circulation" (Mail)

4.3.3.3. Sécuriser les cheminements piétons et vélos

Étudier les aménagements possibles pour sécuriser les cheminements piétons et vélo dans la traversée du Bruel

- Propositions et échanges sur les aménagements visant à sécuriser les bandes piétonnes dans la traversée du bourg.
- Proposition d'une passerelle piétonne pour sécuriser la traversée.

4.3.4. Scenarios alternatifs

4.3.4.1. La reprise du scenario 2006 (écarté de la concertation par le porteur de projet)

Certaines contributions, dont celles du Conseil Départemental de Lozère et de la Députée de la Lozère en appellent à **reconsidérer le scenario dit "tracé 2006"**, qui est un tracé neuf étudié entre le Romardiès et le Col de Vielbougue, suite à l'avis défavorable issue de l'enquête publique de 1998. Il a été mis à la concertation en 2006, avec proposition de plusieurs scenarios dont le scenario indiqué comme préférentiel, dit "fuseau centre".

Pour eux, le scenario d'aménagement sur place ne répond pas aux objectifs de sécurisation de la traversée du Bruel, et du cadre de vie des riverains. Concernant les scenarios de tracé neuf : "Aujourd'hui aucun de ces scénarios ne semble faire consensus" (@307 - Députée de Lozère) au regard des impacts sur le cadre de vie, l'environnement, les exploitations agricoles.

Ils expriment leur **incompréhension du fait que la Dreal ait écarté ce scenario de sa concertation actuelle**, considérant que la concertation en 2006 avait conclu au choix de ce scenario préférentiel, et demandent de **réétudier le tracé de 2006** :

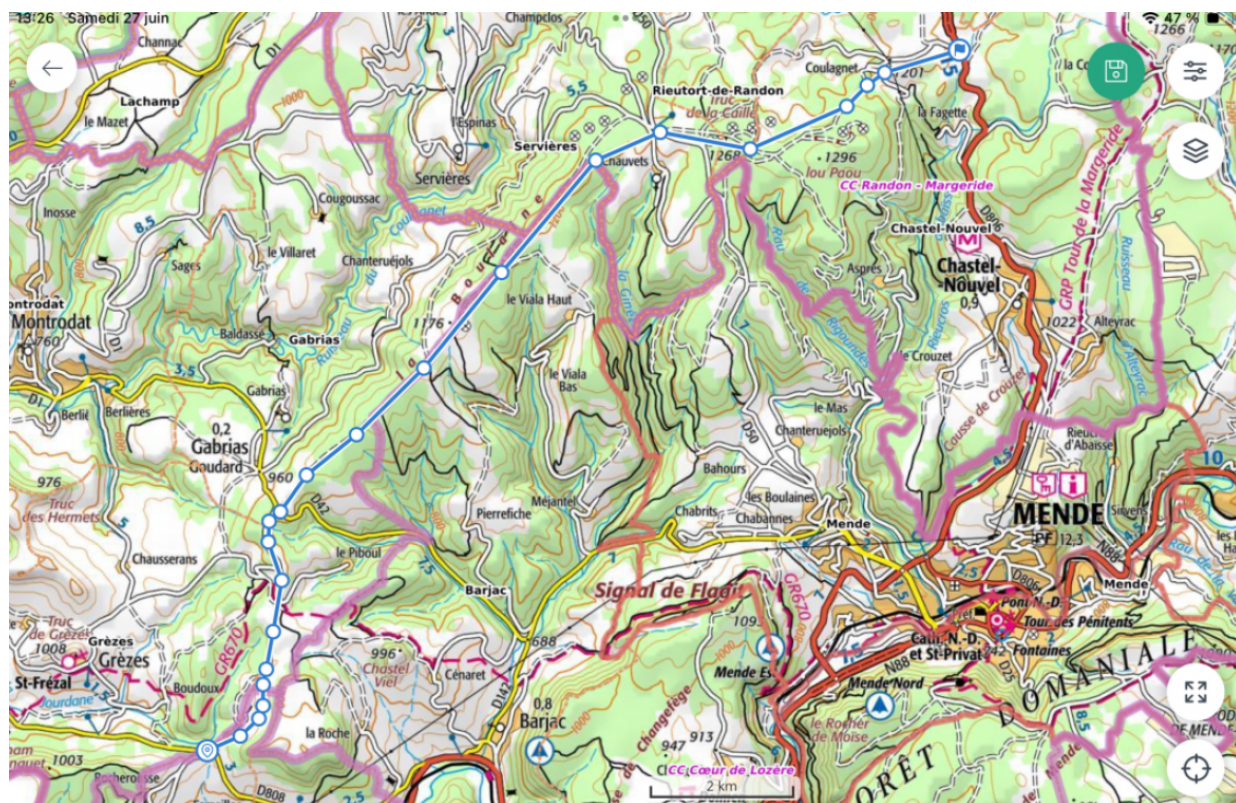
- **Réévaluation du coût** : "Le dossier de concertation présente le coût de cette option compris entre 375 et 430 M€ selon le type de voie, ce qui apparaît complètement démesuré pour un aménagement chiffré à 95 M€ en 2006 avec un profil en travers à 2 x 2 voies"
- Tracé estimé en 2006 **de moindre impact** vis à vis de la population, du foncier agricole et de la ressource en eau. "... en 2006 seulement 15 exploitations concernées sur des terres de moindre qualité agricole, contre 21/22 sur les variantes Nord et Sud jusqu'au Col de Vielbougue" ; "... en 2006, les études faunes/flore ont été menées avec l'ALEPE association locale, référence en la matière, et qui s'est toujours montrée fondamentalement opposée au principe de la RN88... avait considéré que le tracé de 2006 n'était pas le plus impactant en la matière... et était de loin le moins gênant/habitants et les activités humaines..."
- Un tracé qui présente l'intérêt de **garder ouverte toutes les options** d'aménagement futur de la RN88 jusque Mende "soit par les tracés de la Boulaine à très long terme, soit ceux de la vallée du Lot pour rejoindre Mende et la Rocade « Alain Bertrand » pour le court, moyen et long terme"

Des attentes d'études complémentaires sur le tracé 2006 sont exprimées :

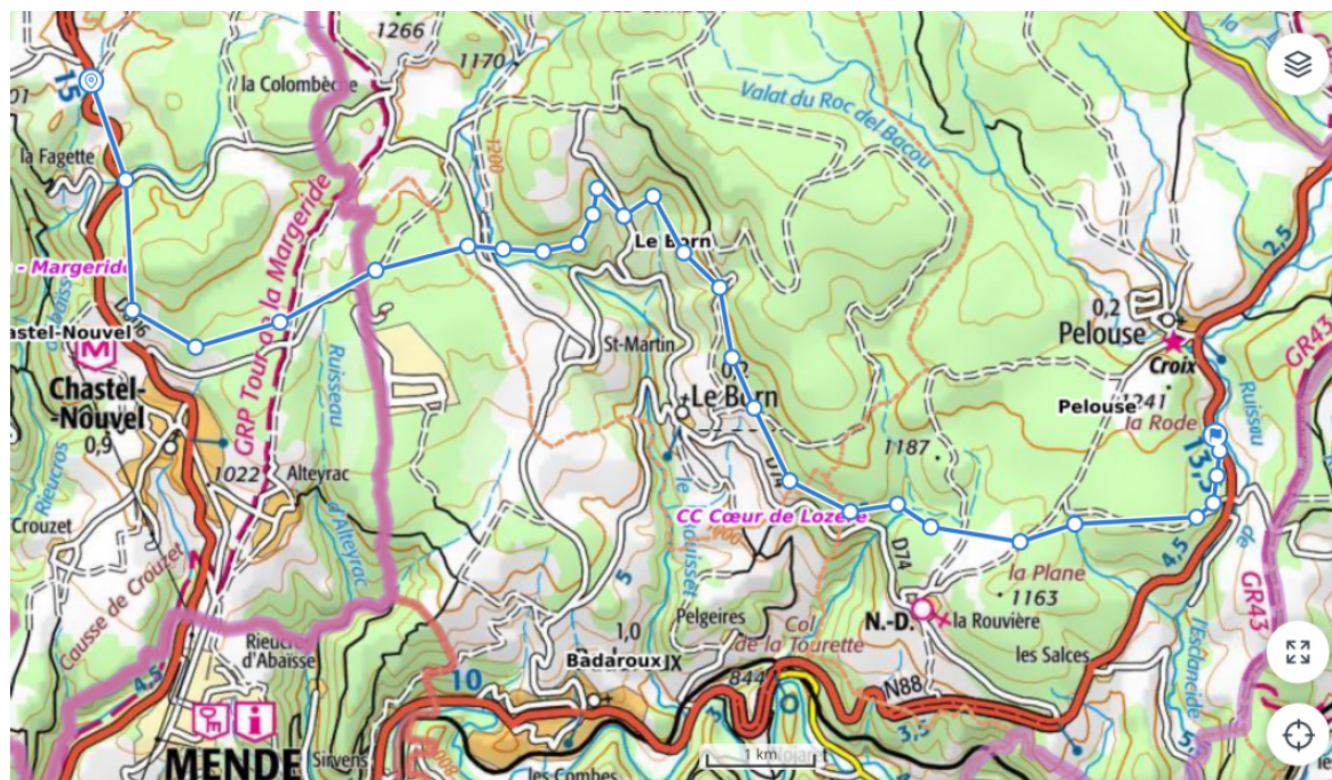
- « le Département demande la poursuite des études et le choix du trace préférentiel sur la variante issue de la concertation de 2006 qui avait fait l'objet le 7 mai 2007, d'une validation au travers du rapport de synthèse des Préfets de la Lozère, de l'Ardèche et de la Haute-Loire et avait été le choix préférentiel des Communes du Monastier Pin Moriès, Palhers, Grèzes, Cultures et Chanac, ainsi que de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre de Commerce et Industrie et du Département de la Lozère." @153 CD48

Ils demandent de **clarifier les éléments concernant le scenario 2006** : "Les Lozériens méritent une explication claire et des chiffres honnêtes. Je demande donc que des études complémentaires sérieuses soient diligentées sur ce fuseau préférentiel avant toute décision définitive, et que le processus conduisant à la déclaration d'utilité publique prévue en 2029 intègre pleinement cette option" @307 Députée de Lozère

Des propositions d'alternatives au scénario 2006 sont également faites : @170 (cf image ci-dessous)



Source :



En réaction à la délibération du Conseil Départemental, plusieurs contributions expriment leur consternation et **incompréhension de cette décision à l'unanimité et de l'analyse qui est faite du scénario 2006** :

- "... alors que celui ci présentait les plus grosses difficultés techniques (... un viaduc pentu à 1000 mètres d'altitude en haut du plateau de Malavieille et de la Cham de Palherets (...), sans compter les nombreux ravins entre Le Romardiès et Chabannes, et sans compter la descente périlleuse depuis le plateau vers le col de Vielbougue, avec des pentes sans doute supérieures à 7%. (...) 6 millions de M3 de déblais et extrêmement dangereux sur le plan géologique. Sans compter l'impact environnemental et patrimonial inadmissible de ce tracé pharaonique. Et cette délibération fait comme si personne ne vivait et travaillait sur ce tracé alors que plusieurs exploitations agricoles et habitations s'y trouvent (...). Les inconvénients sont donc les mêmes que le tracé Sud et Nord que le conseil départemental rejette. En définitive cette délibération quelque peu hors sol reconnaît de facto que tous les tracés neufs sont infaisables et que seul l'aménagement sur place doit être pratiqué" @196

4.3.4.2. Propositions d'autres scénarios

- Faire une sortie de la 75 directement sur Mende. De plus, il faudrait construire une autoroute de Mende pour aller vers Saint-Etienne et Lyon. (@6)
- « pourquoi ne pas reprendre le projet Romardies/Chastel/Pelouse. » @10
- Relier Nîmes à Mende en passant par Alès : « À faire valider un projet, pourquoi ne pas voir plus grand : Alès - Mende 110km et 2h de route » @21

4.3.5. Développer les alternatives à la voiture individuelle

Plusieurs contributions demandent **une concertation plus large sur les mobilités** à l'échelle du territoire, visant à définir des orientations en fonctions des besoins et attentes du territoire et de ses habitants en cohérence avec les enjeux d'aujourd'hui (crise énergétique, changement climatique, crise de la biodiversité, ...). Cf 1.2

Certaines personnes interpellent la Dreal pour qu'elle **élargisse la réflexion sur le projet à l'ensemble des mobilités**, malgré le fait que ce ne soit pas dans leur champ de compétence : "Vous nous dites que ce n'est pas de votre compétence, que c'est la Région. Mais c'est à vous de dialoguer" (Réunion publique)

4.3.5.1. L'avenir de la ligne ferroviaire

De nombreuses contributions en appellent à conserver la RN88 actuelle et à réguler le trafic et faciliter les déplacements en **développant des mobilités alternatives, notamment le train, les transports publics et les voies vertes**. Leur objectif est d'offrir des alternatives au tout voiture : "On a abandonné le train pour le tout voiture. Aujourd'hui, le défi climatique pousse à aller dans le sens des alternatives à la voiture individuelle et au transport routier" (réunion publique).

- "Concilier rénovation de l'axe actuel et de la ligne SNCF en perdution Mende Marvejols"
- « La priorité absolue devrait être mise sur l'intermodalité et le développement du réseau ferroviaire ou d'autres projets innovants. » @16
- « Ne pourrait-on pas envisager plutôt de travailler sur des solutions basées sur une amélioration de l' utilisation de la voie de chemin de fer existante pour lui permettre de devenir une voie du quotidien des habitants de la vallée ? » @43
- « L'outil ferroviaire est largement sous estimé et sous exploité alors qu'il pourrait relier notre département aux capitales régionales et offrir un service de qualité aux habitants du département dans leur quotidien. Il serait judicieux de prendre en compte cet outil dans votre

réflexion, de l'améliorer (Cadencement, qualité des rames etc...) et y allouer le budget nécessaire à son dynamisme. Il serait en effet fort dommage que nos voies ferrées soient transformées en véloroute, voies vertes à visée uniquement touristique".@131

- « Les véritables problématiques de la Lozère n'étant pas de gagner 4/5 min sur un trajet; mais plutôt de donner accès à des transports communs gratuits pour tous; permettant ainsi aux Lozériens vivant dans des situations de grande précarité, d'accéder aux espaces de droits communs. » @204

Certaines contributions évoquent les points spécifiques suivants :

- **Réhabilitation, modernisation de la voie** : "avec 65M, on pourrait faire mieux pour le train"
- **Adaptation des fréquences et horaires** "Il n'y a pas de gens dans le train parce que les horaires et fréquences ne correspondent pas aux besoins".
- Étudier des **nouveaux matériel roulants**, moins coûteux et plus flexibles, des petites navettes de type "tram". Projet de navettes autonomes (territoire d'expérimentation Bourg sur Cologne)
- **Rouvrir** la ligne de train Rodez-Severac.
- Penser l'aménagement de la gare de Chanac, dans le cas d'une relance du train

D'autres contributions **ne croient pas à l'alternative du train**, au vu de l'état de la ligne et des investissements qu'il faudrait consentir. "Si on doit refaire une voie ferrée digne de ce nom, ça coûterait beaucoup plus cher qu'un tracé neuf et beaucoup de nuisances". Ils estiment qu'il y a peu d'usagers potentiels. Par ailleurs, certains indiquent que cette ligne non électrifiée fait circuler des "vieilles locomotives diesel, ce qui induit plus de pollution que les bus."

- « Un léger aménagement quitte à supprimer la voie ferrée serait un projet économique et raisonnable. La voie ferrée est très peu utilisée peu de train peu de passagers (selon SNCF 58 000 passagers par an) cela équivaut à une semaine de véhicules sur la RN88) soit moins de 1% des usagers ont emprunté le train. Toutes proportions gardées il y a moins d'impacts à supprimer cette voie ferrée que de créer un tracés routier supplémentaire. » @64

Certaines contributions défendent **l'intérêt de suppression de la ligne pour réutiliser l'emprise** : soit en vue d'un projet de déviation du Bruel, soit en vue d'un itinéraire cyclable

- « Aucune étude n'a été menée sur l'opportunité de maintenir la voie ferrée entre Le Monastier et Mende, alors que sa suppression pourrait permettre un réaménagement plus efficace de la RN88 : création de créniaux de dépassement, suppression de passages à niveau, possibilité d'élargir la route et amélioration de l'impact environnemental. Cette ligne ferroviaire, peu fréquentée et non électrifiée, génère un coût d'entretien important pour un faible nombre de voyageurs. Le développement d'une offre de bus desservant davantage de communes serait probablement plus bénéfique aux habitants. »@243
- « Démanteler la voie ferrée entre les Ajustons et Mende (...) Un aménagement au Bruel avec une voie unique dans chaque sens (l'une sur le tracé actuel, l'autre sur l'emprise ferroviaire)»@154

4.3.5.2. Autres mobilités alternatives

Sont évoquées en particulier le développement des services de bus, le co-voiturage et de la place aux **mobilités douces** :

- Développer l'offre de bus s'arrêtant dans plusieurs villages
- Sécuriser les itinéraires vélo.

- Certains indiquent que les scénarios en tracé neuf donnent plus de marges de manœuvre pour favoriser l'usage du vélo sur l'actuelle RN88, mais ne règlent que partiellement la question.
- Développement des vélis (véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture)
- "soutenir les mobilités du quotidien par la mise en place de petites navettes régulières ou à la demande, sans conditions restrictives, comme en Isère par exemple département également rural et de montagne" @303

4.3.6. Réguler le trafic des poids-lourds en transit

Certaines contributions estiment que le **problème de sécurité est lié à la proportion importante de poids-lourds**, dont la majeure partie est en transit. Ils relèvent que, d'après les chiffres donnés, le trafic poids lourds est un trafic de transit à 90%. *Des précisions ont été données par la Dreal sur ce point : la donnée de 90% de poids-lourds en transit concerne la zone d'étude A75 - Barjac (transit = les véhicules qui entrent sortent en bout de tronçon), ce qui ne veut pas dire qu'ils sont en transit pour toute la Lozère : 50% des poids lourds en transit sur le tronçon Barjac - A75 proviennent de la Lozère (cf schéma p.15 du dossier de concertation).*

Plusieurs propositions visent à **réduire la proportion de poids-lourds sur la RN88** de manière à fluidifier la circulation et limiter les nuisances et problématiques de sécurité liées à ce type de véhicule

- Étudier plus finement le trafic poids-lourds : qui sont-ils ? D'où ils viennent ? Pourquoi passent-ils par là ?
- Mener une réflexion pour réorienter les poids-lourds sur des axes autoroutiers. Problématique des évitements de péage.
 - "Il me semble souhaitable d'étudier sérieusement le report d'une partie importante de ce trafic vers l'autoroute A75, infrastructure déjà adaptée aux grands flux de circulation (...) Dans le sens nord-sud cette orientation paraît d'autant plus envisageable que la liaison vers l'A75 est aujourd'hui facilitée par Brioude et la RN102. Dans le sens sud-nord, la connexion avec l'A75 existe déjà au niveau de Severac le Château en Aveyon. (...) Une politique de signalisation et de guidage adaptée pourrait permettre d'orienter davantage de trafic de transit vers cet axe autoroutier"@17
 - Gratuité de l'autoroute entre Clermont et St-Etienne, pour en faire un itinéraire préférentiel.
- « Plutôt que de faire des travaux au coût pharaonique et fortement impactant sur l'activité humaine et social et sur l'environnement, pourquoi ne pas imposer un trafic de transit routier par des routes plus adaptées en limitant celui-ci sur nos territoires ? Un trajet Clermont - Vichy – Saint Etienne - Lyon ne peut-il pas être imposé aux transporteurs qui ne font que transiter? »@70 Régulation du trafic international
- Interdire les poids-lourds en transit. Précision Dreal : un tel arrêté en peut se mettre en place que s'il y a possibilité de proposer un itinéraire de substitution
- Donner plus de place aux transporteurs locaux (concurrence du transport international avec la filière agricole locale)

Certaines contributions en appellent à **développer le fret pour le transport de marchandises**, et limiter la présence des poids-lourds sur la route

- « En parallèle développer les liaisons bus et même des inters com/com. Et obligez oui oui ! obligez ! les entreprises à utiliser le fret puisque vous dites que la 2x2 est nécessaire pour que les camions passent de l'Europe de l'est au sud ou à l'ouest. » @90
- " (...) le bois, l'acier, les denrées agricoles, étaient autrefois exportées de Lozère grâce au train"

4.4. Concernant les suites de la concertation

4.4.1. Concernant les modalités pour la poursuite du dialogue

Certaines contributions questionnent **les modalités prévues pour informer et travailler avec les agriculteurs** par la suite : "Quand est-ce que vous allez informer des agriculteurs concernés ?"

Certaines contributions évoquent le besoin de **mieux associer les élus locaux et les représentants des acteurs socio-économiques** dans la suite du projet :

- Associer les agriculteurs, via la Chambre, à la construction du projet.
- "Les communes demandent à être pleinement associées aux études, aux arbitrages et aux phases ultérieures du projet. La connaissance fine des usages locaux, des contraintes territoriales et des attentes des habitants constitue un apport indispensable à la réussite d'un aménagement équilibré" @444 Communes de Chanac, Esclandes, Les Salelles, Cultures

Des précisions ont été demandées sur les prochaines étapes, en cas de décision d'un tracé neuf. La DREAL a précisé que si la décision post concertation préalable allait dans le sens d'un tracé neuf, il y aurait une phase d'étude pour préciser un faisceau de 300m avant l'instruction de la déclaration d'utilité publique. Une étude parcellaire serait ensuite conduite pour identifier et contacter les propriétaires et les exploitants concernés par des expropriations..

Des attentes de conduite d'une concertation auprès des personnes directement concernées par des aménagements sont exprimées.

- Concernant le **travail de sécurisation de la traversée du Bruel** : « Pour le scénario ASP, la traversée du village du Bruel doit être traitée en concertation avec les habitants et la municipalité de manière à concevoir une solution acceptable à la fois pour les riverains et les usagers de la RN88. »@57« Les aménagements à retenir (pour l'ASP) pourraient faire l'objet d'une concertation plus ciblée (...) ». Collectif La lézarde

4.4.2. Concernant les modalités de prise de décision et la restitution de la concertation

Certaines contributions **questionnent les modalités de décision** : qui va décider ? Selon quels critères : "sur quels critères allez-vous choisir" ? Ils expriment la crainte de décision sans critères et données précises.

Plusieurs contributions demandent **une réunion publique de restitution de cette concertation et des suites données**, avec une clarification concernant la volonté des élus locaux et leurs positions dans la prise de décision sur la suite du projet.

- "au nom de l'association Non à la 2ème autoroute, je demande à ce qu'il y ait une réunion publique de restitution et synthèse de cette concertation préalable. Une mise au point est indispensable concernant la volonté des élus réclamant ce nouveau tronçon et le besoin de déviation de la ville de Mende" Écrit donné à la garante

Partie 5 - Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Demande de précision n°1 : Au regard des nombreux questionnements et des confusions dans les contributions, il conviendrait de clarifier l'historique du projet de manière à mieux resituer le projet soumis à la concertation vis à vis des décisions précédentes, en rassemblant les éléments de réponse apportées en réunion et en les complétant :

- Clarifier les étapes d'évolution de la stratégie d'aménagement de l'État de la RN88 en Lozère, les projets proposés, les concertations réalisées et les suites données
- Clarifier la commande publique à l'origine de la relance du projet et de cette concertation

Demande de précision n°2 : Il conviendrait de répondre aux interrogations concernant l'écartement du fuseau 2006 de la concertation

- Préciser les éléments techniques et financiers ayant conduit à l'abandon du projet
- Préciser en quoi les scénarios nord et sud proposés dans la concertation sont différents, alors qu'ils sont proches des options présentées dans la concertation 2006 et non identifiés comme préférentiels.

Dans un second temps, il conviendrait d'apporter une réponse sur les suites données à la demande de reprise des conclusions concernant le fuseau 2006 et de leur réactualisation.

Demande de précision n°3 : Concernant les alternatives et aménagements complémentaires proposés, il conviendrait de préciser les suites possibles, en clarifiant ce qui a déjà été étudié et les conclusions qui en ont été tirées, notamment sur la déviation du Bruel.

Demande de précision n°4 : Il conviendrait d'apporter des précisions sur les études complémentaires qui seraient conduites si le projet devait se poursuivre, plus spécifiquement sur l'évaluation des impacts sur le foncier et les exploitations agricoles, et sur l'évaluation des risques.

Recommandations de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Recommandation n° 1 : Il est recommandé au porteur de projet d'organiser une réunion publique de restitution des enseignements tirés de la concertation et des décisions prises et de présenter les prochaines étapes ; avec la participation des partenaires de la décision, de manière à ce qu'ils puissent exprimer leurs positions.

Recommandation n°2 : Il est recommandé au porteur de projet de mettre en place un comité de suivi du projet associant a minima les élus locaux des communes concernées et les chambres consulaires, ainsi que des représentants d'usagers.

Recommandation n°3 : Il est recommandé aux acteurs compétents d'engager une concertation pour définir une vision du développement des mobilités à 10 ou 15 ans sur le territoire lozérien, avec un état des lieux des mobilités et usagers, des besoins et attentes.

Recommandation n°4 : Il est recommandé au porteur de projet de mettre en œuvre des modalités de concertation continue ouvertes à un large public sur les aménagements qui seraient envisagés, notamment concernant la traversée du Bruel.

Liste des annexes

- **Annexe 1** : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes
- **Annexe 2** : Avis de concertation préalable
- **Annexe 3** : Affiche de la concertation
- **Annexe 4** : Plaquette de la concertation
- **Annexe 5** : Note du porteur du projet à la garante, du 15 juillet, sur les éléments de bilan concernant les modalités d'information et de participation mises en place
- **Annexe 6** : Retour du porteur du projet à la garante sur la distribution du kit de communication sur le territoire et l'affichage du 19/05

Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 19/08/2026	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1- Au regard des nombreux questionnements et des confusions dans les contributions, il conviendrait de clarifier l'historique du projet de manière à mieux resituer le projet soumis à la concertation vis à vis des décisions précédentes, en rassemblant les éléments de réponse apportées en réunion et en les complétant			
2- Il conviendrait de répondre aux interrogations concernant l'écartement du fuseau 2006 de la concertation - Préciser les éléments techniques et financiers ayant conduit à l'abandon du projet - Préciser en quoi les scénarios nord et sud proposés dans la concertation sont différents, alors qu'ils sont proches des options présentées dans la concertation 2006 et non identifiés comme préférentiels. Dans un second temps, il conviendrait d'apporter une réponse sur les suites données à la demande de reprise des conclusions concernant le fuseau 2006 et de leur réactualisation.			

3-Concernant les alternatives et aménagements complémentaires proposés, il conviendrait de préciser les suites possibles, en clarifiant ce qui a déjà été étudié et les conclusions qui en ont été tirées, notamment sur la déviation du Bruel.			
4- Il conviendrait d'apporter des précisions sur les études complémentaires qui seraient conduites si le projet devait se poursuivre, plus spécifiquement sur l'évaluation des impacts sur le foncier et les exploitations agricoles, et sur l'évaluation des risques.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1- Il est recommandé au porteur de projet d'organiser une réunion publique de restitution des enseignements tirés de la concertation et des décisions prises et de présenter les prochaines étapes ; avec la participation des partenaires de la décision, de manière à ce qu'ils puissent exprimer leurs positions.			
2- Il est recommandé au porteur de projet de mettre en place un comité de suivi du projet associant a minima les élus locaux des communes concernées et les chambres consulaires, ainsi que des représentants d'usagers.			
3- Il est recommandé aux acteurs compétents d'engager une concertation pour définir une vision du développement des mobilités à 10 ou 15 ans sur le territoire lozérien, avec un état des lieux des mobilités et usagers, des besoins et attentes.			
4- Il est recommandé au porteur de projet de mettre en œuvre des modalités de concertation continue ouvertes à un large public sur les aménagements qui seraient envisagés, notamment concernant la traversée du Bruel.			



**PRÉFET
DE LA LOZÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE AMÉNAGEMENT DE LA RN88 ENTRE L'A75 ET BARJAC

Le projet d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie vise à :

- l'amélioration de la desserte de Mende, un moteur économique du développement du territoire en Lozère ;
- la diminution et la fiabilisation du temps de parcours ;
- l'amélioration du confort des usagers ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains de la route actuelle.

Une concertation préalable du public est organisée du :

lundi 1^{er} juin 2026 au dimanche 12 juillet 2026

Madame Sophie GIRAUD a été désignée comme garante par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Neutre et indépendante, la garante est chargée de s'assurer du bon déroulement de la concertation. Elle peut être contactée par mail : sophie.giraud@garant-cndp.fr

Un dossier de concertation est mis à disposition du public avec un registre de consignation des avis et observations du public en mairies de Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers et Saint-Bonnet de Chirac, à la préfecture de la Lozère et sur le site internet : <https://www.rn88-a75-barjac.fr/>.

Des réunions publiques sont organisées à :

CHANAC

Salle polyvalente

mercredi 3 juin 2026 à 20h00

GRÈZES

Salle des fêtes

mercredi 10 juin 2026 à 20h00

BARJAC

Salle des fêtes

mercredi 24 juin 2026 à 20h00

MENDE

Salle URBAIN V – 10, chemin de St Ilpide

jeudi 11 juin 2026 à 17h00

ESCLANÈDES

Salle communale

jeudi 11 juin 2026 à 20h30

Par ailleurs, des permanences sont assurées par le maître d'ouvrage permettant d'ouvrir des temps d'échanges individualisés aux lieux et heures suivantes :

- vendredi 12 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Cultures ;
- vendredi 12 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Les Salelles ;

- mardi 16 juin 2026 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Saint-Bonnet de Chirac ;
- mercredi 17 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Barjac ;
- mercredi 17 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Grèzes ;
- mercredi 24 juin 2026 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Chanac ;
- jeudi 25 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie d'Esclanèdes ;
- jeudi 25 juin 2026 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Palhers.

Des réunions publiques et des permanences supplémentaires pourront être organisées durant la concertation. Le site <https://www.rn88-a75-barjac.fr/> sera mis à jour régulièrement pour informer le public des dates de ces événements.

Le public pourra consigner ses observations :

- Sur les registres papier mis à disposition dans les mairies de Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers et Saint-Bonnet de Chirac ;
- Sur le formulaire d'expression sur le site <https://www.rn88-a75-barjac.fr/> ;
- Par courriel à l'adresse : amenagement-rn88@mail.registre-numerique.fr ;
- Par courrier à l'adresse : DREAL Occitanie – Direction Transports – Division Maîtrise d'ouvrage routes nationales Est – 520, allée Henry II de Montmorency – 34 064 Montpellier Cedex 2.

À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, la garante transmettra son bilan au maître d'ouvrage qui le publiera sur le site internet de la concertation. Ce bilan sera également publié sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

En réponse au bilan de la garante, le maître d'ouvrage publiera sur le site internet de la concertation, un document présentant les mesures qu'il juge nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Le préfet,
 SIGNE
 Gilles QUENEHERVE

CONCERTATION PRÉALABLE pour l'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac

1^{er} juin au 12 juillet 2026

PARTICIPEZ ET CONTRIBUEZ

**4 réunions publiques de présentation
du projet et d'échanges**



**1 réunion publique
à mi-concertation**
d'échanges sur les premiers retours

Chanac

Mercredi 3 juin à 20h
📍 Salle polyvalente

Grèzes

Mercredi 10 juin à 20h
📍 Salle des fêtes

Barjac

Mercredi 24 juin à 20h
📍 Salle des fêtes

Mende

Jeudi 11 juin à 17h
📍 Salle Urbain V
10 chemin de St Ilpide

Esclanèdes

Jeudi 11 juin à 20h30
📍 Salle communale



Dossier de concertation

Le dossier de concertation sera consultable dès le 1^{er} juin 2026 sur le site de la concertation et dans les mairies de Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers, Saint-Bonnet de Chirac et à la préfecture de la Lozère.

Retrouvez toutes les informations sur le projet et les modalités de participation sur le site de la concertation : www.rn88-a75-barjac.fr



PARTICIPEZ ET CONTRIBUEZ

La concertation préalable se déroule du 1er juin au 12 juillet 2026.
6 semaines pour s'informer et s'exprimer grâce aux différents moyens proposés.

S'informer



Un dossier de concertation à disposition de tous en mairies de Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers, Saint-Bonnet de Chirac et à la préfecture de la Lozère



Un site internet dédié pour retrouver tous les documents de la concertation :
rn88-a75-barjac.fr

Échanger



4 réunions publiques de présentation du projet et d'échanges

Chanac

Mercredi 3 juin à 20h
♦ Salle polyvalente

Grèzes

Mercredi 10 juin à 20h
♦ Salle des fêtes

Mende

Jeudi 11 juin à 17h
♦ Salle Urbain V
10 chemin de St Ilpide

Esclanèdes

Jeudi 11 juin à 20h30
♦ Salle communale

1 réunion publique à mi-concertation

d'échanges sur les premiers retours

Barjac

Mercredi 24 juin à 20h
♦ Salle des fêtes

Des permanences du maître d'ouvrage sont organisées dans chaque commune. Les dates et horaires sont à retrouver sur le site internet dédié.

S'exprimer



Dans les registres de la concertation accessibles en mairies, lors des réunions publiques et des permanences du maître d'ouvrage

En ligne sur le site internet dédié :
www.rn88-a75-barjac.fr
> Registre dématérialisé

Par mail à l'adresse :
amenagement-rn88@mail.registre-numerique.fr

Par courrier à l'adresse :
DREAL Occitanie – Direction Transports
520, allée Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex2

UNE CONCERTATION PRÉALABLE AVEC GARANT

La concertation préalable du public s'inscrit dans un long processus de réalisation d'une opération routière. Cette étape clé permet de débattre de l'opportunité, des objectifs, et des caractéristiques principales de l'aménagement alors que toutes les options sont encore possibles.

Pour suivre cette concertation, une garante, neutre et indépendante Mme Sophie GIRAUD a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public. Elle assure la sincérité et le bon déroulement de la concertation en favorisant la participation et l'expression du public.

Au cours de la concertation, le public peut la contacter par mail :

sophie.giraud@garant-cndp.fr

CONCERTATION PRÉALABLE pour l'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac

1^{er} juin au 12 juillet 2026

PARTICIPEZ ET CONTRIBUEZ



Pourquoi une nouvelle concertation ?

En 2006, un projet global d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et le Puy-en-Velay a été présenté à la population dans le cadre d'une première phase de concertation : un fuseau d'études préférentiel est retenu, comprenant l'aménagement de la section entre l'A75 et Barjac.

Depuis, ce projet initial a été requestionné pour s'adapter aux contraintes budgétaires actuelles et se conformer aux orientations du Grenelle de l'Environnement.

Ce nouveau temps d'échange avec les acteurs locaux est organisé par l'État, pour permettre à chacun de s'exprimer sur le projet, son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques principales alors que toutes les options sont encore possibles.

C'est à partir de vos avis et du bilan de la concertation que l'État déterminera les suites à donner à ce projet d'aménagement.

Retrouvez toutes les informations sur le projet et les modalités de participation sur le site de la concertation : www.rn88-a75-barjac.fr



5 OBJECTIFS PRINCIPAUX



- Améliorer la desserte de Mende, et soutenir le développement du territoire
- Réduire et fiabiliser le temps de parcours en limitant les ralentissements et les variations de vitesse
- Améliorer le confort de circulation grâce à la création de 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.

LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT



COMPARER LES SCÉNARIOS POUR MIEUX CHOISIR

		Favorable ● ● ● ● Défavorable			
		Aménagement sur place	Scénario Nord A	Scénario Nord B	Scénario Sud
Fonctionnalité - Sécurité - Attractivité	Temps de parcours	●	●	●	●
	Sécurité routière	●	●	●	●
	Attractivité du territoire	●	●	●	●
Environnement naturel - Paysage	Réutilisation voiries existantes	●	●	●	●
	Milieux naturels (eau, biodiversité)	●	●	●	●
	Paysages	●	●	●	●
Environnement humain	Milieu humain	●	●	●	●
	Agriculture	●	●	●	●
	Technique - Construction	●	●	●	●
Procédures administratives		●	●	●	●
Coût		●	●	●	●

Scénario Aménagement Sur Place (ASP)

Longueur : 16 km
Temps de parcours : 13 min
Aménagements :
Dénivellation de la RN88 au droit de 3 passages à niveaux
Création d'un créneau de dépassement
Sécurisation de 9 carrefours
Coût : 65M€

Scénario Nord - Variante A

Longueur : 8,85 km en tracé neuf et 3,7 km en reprise de la RD808
Temps de parcours : 10,5 min
Aménagements :
4 créneaux de dépassement
Coût* : 125 à 140 M€

(* selon les caractéristiques du projet)

Scénario Sud

Longueur : 10,3 km en tracé neuf
Temps de parcours : 10 min
Aménagements :
5 créneaux de dépassement
4 viaducs
Coût* : 350 à 425 M€

Scénario Nord - Variante B

Longueur : 5,7 km en tracé neuf et 6,5 km en reprise de la RD808
Temps de parcours : 11 min
Aménagements :
4 créneaux de dépassement
Coût* : 110 à 115 M€

RN88 – A75 - Barjac
Distribution Kit communication (une dizaine d’affiche et une vingtaine de plaquettes
d’information)
19 mai 2026

Mairie de Barjac – 1 kit

Bourg de Barjac :

- Astro marché – 1 affiche
- Bar routiers (hotel Paradis) – 1 affiche

Mairie d’Esclanèdes - Mairie de Grèzes - Marie de Palhers - Mairie de Saint-Bonnet de Chirac -
Mairie des Salelles - Mairie de Cultures - Mairie de Barjac – 1 kit

Mairie de Chanac – 1 kit + Office tourisme – 1 kit + abri bus sur halte gare – 1 affiche

Bourg de Chanac

- Boucherie (tradi viandes lozère) – 1 affiche

Relais des causses – 1 affiche



- Pharmacie des causses – 1 affiche
- Le triasolo Raynal – 1 affiche
- Abri bus – 1 affiche



ZA de Chanac

- Espace Emeraude – Hugon Espace Agri – 1 affiche
- Tranchard et Fils – 1 affiche

Préfecture de la Lozère– 1 kit

Chambre d’agriculture, CCI et CMA – 1 kit



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Montpellier, le 15 juillet 2026

Madame GIRAUD,

Dans le cadre de l'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Barjac et faisant suite à votre note du 27 mai dernier, vous trouverez ci-dessous les informations et données collectées pendant la concertation préalable qui s'est tenue du 1^{er} juin au 12 juillet 2026 en vue de l'établissement de votre bilan.

1 – Données relatives à l'information du public

1. Supports de communication

- Affiche et plaquette de présentation (documents n°1 et 2)

Un exemplaire dématérialisé de l'affiche, de la plaquette d'information et de l'annonce légale a été transmis le 13 mai 2026 aux 8 communes impactées par l'aménagement (Barjac, Chanac, Cultures, Esclanèdes, Grèzes, Les Salelles, Palhers et Saint-Bonnet de Chirac), à la commune de Mende et aux chambres consulaires (CCI, CA et CMA).

Des affiches papier format A3 et A4 et plaquettes d'information (format double format A4 recto-verso) ont été distribuées le 19 mai 2026 dans les 8 mairies, en préfecture de la Lozère, dans les chambres consulaires (CCI, CA et CMA), à l'office de tourisme et dans une dizaine de commerces des communes concernées par l'aménagement pour être mises à la disposition du public (document n°3 ci-joint). Les affiches ont été posées par les collectivités sur les lieux d'affichage public de la commune.

Les plaquettes de présentation de l'aménagement ont également été mises à disposition lors des différentes réunions publiques.

Pendant toute la durée de concertation, plus de 150 affiches et 600 plaquettes d'information ont été distribuées pour informer le plus largement possible le public sur les communes impactées par l'aménagement et sur la commune de Mende.

- Dossier de concertation (document n°4)

Des exemplaires du dossier de concertation ont été remis aux communes et à la préfecture de la Lozère les 27 et 28 mai 2026 pour une mise à disposition du public le 1^{er} juin 2026, date de démarrage de la concertation.

Pendant toute la durée de concertation, plus de 75 dossiers ont été distribués par une mise à disposition en mairie ou lors des permanences du maître d'ouvrage et des réunions publiques.

- Site internet du projet

Un site internet a été créé permettant de donner des informations sur le projet, de mettre à disposition les différents documents ci-avant énoncés, de communiquer sur les modalités de concertation et d'établir un lien direct vers le registre dématérialisé permettant au public de déposer une contribution écrite.

Le site a pour vocation à perdurer au-delà du 12 juillet 2026 afin de pouvoir mettre en ligne votre bilan, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et toute autre information relative au projet.

Lien vers le site : www.rn88-a75-barjac.fr

Le nombre de visiteurs du registre dématérialisé est

Le nombre de téléchargement du dossier de consultation sur le registre dématérialisé s'élève à :

- Autres supports

L'office du tourisme de l'Aubrac aux Gorges du Tarn dont un bureau est situé au niveau de la gare SNCF de Chanac a relayé l'information relative à la concertation sur les panneaux d'affichage lumineux en bordure de RN88 situé dans le bourg du Bruel et à la Canourgue.

Le communiqué de presse a été transmis à la station de radio Totem qui a relayé l'information de l'organisation de la concertation. Nous n'avons pas plus de détail car il ne s'agit pas de spots mais uniquement un relais de l'information.

Des kakemonos ont été mis à la disposition du public lors des réunions publiques reprenant le contexte, les scénarios et analyse comparative et les modalités de concertation et de recueil des contributions.

2. Annonce légale de la concertation (document n°5)

Un avis d'annonce légale de la concertation a été publié les 3 journaux les plus lus en Lozère. Le début de la concertation étant fixé au lundi 1^{er} juin 2026, la parution devait intervenir au plus tard le 17 mai 2026 afin de respecter le délai de 15 jours indiqué à l'article R. 121-19 du Code de l'environnement.

Il s'agit :

- Midi-libre – parution le 13 mai 2026 (document n°6)
- La Lozère Nouvelle – parution le 13 mai 2026 (document n°7)
- Le Réveil de Lozère – parution le 14 mai 2026 (document n°8)

3. Information sur l'organisation d'une concertation, de réunions publiques et de permanences du maître d'ouvrage

Suite à la transmission des supports de communication, les mairies de Chanac et d'Esclanèdes et la chambre d'agriculture ont mis en ligne des informations relatives à la concertation sur leur site internet ou sur le réseau Illiwap.

Mairie de Chanac le 20 mai 2026 (document n°9) : Information sur la réunion publique du 3 juin 2026 à Chanac

Mairie d'Esclanèdes le 19 mai 2026 (document n°10) : Information sur la réunion publique du 11 juin 2026 et de la permanence du maître d'ouvrage sur la commune. Accès à la plaquette d'information.

Chambre d'agriculture le 18 mai 2026 (document n°11) : Annonce de la concertation/dates et accès à la plaquette d'information.

L'annonce des réunions publiques ont aussi été relayées par le réseau Illiwap (document n°12).

4. Articles de presse

Le projet mis à la concertation a fait l'objet des articles de presse suivants :

Journal	Date	Intitulé article	N° document
Midi-libre	21/05/2026 29/05/2026 correctif dates des réunions publiques	Thierry Julier, président de la CCI de Lozère : "Ici, la force du collectif fait la différence »	Document n°13
	05/06/2026	Réunion publique pour l'aménagement de la RN88	
	08/06/2026	Une forte mobilisation autour du projet d'aménagement de la RN88	
	11/06/2026	En bref en Lozère : permanence ... concertation pour l'aménagement de la RN88...	
	13/06/2026	« Un déferlement d'argent pour un gain de temps de deux minute »... Pourquoi l'aménagement de la RN88 ravive les divisions en Lozère	
	13/06/2026	Marie-sophie Lacarrau..., la RN88 divise en Lozère...	
	14/06/2026	RN88 : trois heures d'échanges autour d'un projet contesté	
	23/06/2026	Le département de la Lozère se positionne sur l'aménagement de la RN88	
	26/06/2026	RN88 : forte mobilisation à la réunion publique	
	06/07/2026	« On devra créer une sorte de passage à niveau pour faire traverser nos bêtes », cette ferme de Palhers menacée par les futurs tracés de la RN88	
La Lozère Nouvelle	18/06/2026	RN88 : une concertation	Document n°14

		marquée par le rejet des scénarios étudiés	
Radio Totem	03/06/2026	Entre l'A75 et Barjac, la RN88 est mise en débat en Lozère	Document n°15
La lettre M	08/06/2026	Aménagement de la RN88 : la concertation est lancée	Document n°16
Le journal Toulousain	04/06/2026	La seule préfecture d'Occitanie encore enclavée : une projet à 425 millions d'euros relance le débat en Lozère	Document n°17
Actu.fr	24/05/2026	Projet d'aménagement de la RN88 en Lozère : « Toutes les options sont encore possibles »	Document n°18
	11/06/2026	Aménagement de la RN88 en Lozère : et vous c'est quoi votre tracé préféré pour la (possible) future route ?	
ICI.fr	15/06/2026	RN88 entre l'A75 et Barjac en Lozère : les agriculteurs s'inquiètent des conséquences des futurs tracés	Document n°19

2 – Données sur la participation

1. Réunions publiques

Les 5 réunions publiques organisées ont accueillies environ 485 personnes réparties comme suit :

≈130 personnes à Chanac le 3 juin 2026 (20h-22h50) – Émargement de 107 personnes avec répartition F/H : 44 %/56 %

≈125 personnes à Grèzes le 10 juin 2026 (20h – 23h10) - Émargement de 84 personnes avec répartition F/H : 40 %/60 %

≈65 personnes à Mende le 11 juin 2026 (17h – 19h10) - Émargement de 40 personnes avec répartition F/H : 30 %/70 %

≈75 personnes à Esclanèdes le 11 juin 2026 (20h30-23h00) - Émargement de 56 personnes avec répartition F/H : 42 %/58 %

≈95 personnes à Barjac le 24 juin 2026 (20h-23h10) - Émargement de 73 personnes avec répartition F/H : 40 %/60 %. Une vingtaine de personnes ont quitté la réunion après la présentation du projet ne souhaitant pas poursuivre la réunion sous forme d'ateliers.

En complément, les différentes réunions ont toutes données lieu à des échanges individuels avec le MOA et la garante sur une durée ± d'1h pour chacune des réunions (excepté Mende avec un temps plus contraint compte tenu de la réunion suivante à Esclanèdes).

Nous n'avons pas d'information sur le profil des participants (catégorie socio-professionnelle notamment). Des élus des communes concernées par le projet étaient présents à chaque réunion.

Une réunion a été organisée par la chambre d'agriculture de la Lozère à destination des exploitants agricoles concernés par les différents scénarios d'aménagement le jeudi 2 juillet 2026 à Palhers. Une vingtaine d'agriculteurs a assisté à cette réunion.

2. Permanences du maître d'ouvrage

Une permanence du maître d'ouvrage d'une durée minimale de 2 heures a été organisée dans les 8 communes impactées par les différents scénarios d'aménagement selon le calendrier suivant :

Vendredi 12 juin 9h-11h : Cultures Les Salelles	Nombre de visiteurs : 5 Nombre de visiteurs : 8
Mardi 16 juin 14h-16h : Saint-Bonnet de Chirac	Nombre de visiteurs : 12
Mercredi 17 juin 9h-11h : Barjac Grèzes	Nombre de visiteurs : 3 Nombre de visiteurs : 1
Mercredi 24 juin 14h-16h : Chanac	Nombre de visiteurs : 0
Jeudi 25 juin 9h-11h : Palhers Esclanèdes	Nombre de visiteurs : 6 Nombre de visiteurs : 5

40 personnes se sont présentées lors de ces permanences afin d'obtenir de plus amples informations sur le projet et connaître les impacts sur leurs biens.

Le profil des visiteurs n'a pas été noté.

Ces permanences ont permis de recueillir 6 contributions écrites consignées sur 2 registres.

3. Registres papier/courrier

Un registre papier a été mis à disposition du public dans les 8 communes impactées par les différents scénarios d'aménagement ainsi qu'à la préfecture de la Lozère.

Le nombre de contribution recueillies via les registres papier mis à disposition du public s'élève à 18. Cependant, nous sommes en train de collecter les registres pour fiabiliser ce nombre qui sera plus élevé.

Une contribution écrite a été reçue à la DREAL par courrier.

4. Registre numérique/emails

A la clôture du registre le 12 juillet 2026, le nombre de contributions recueillies s'élèvent à 427 dont 11 envoyées par mail.

Nous n'avons pas d'indication sur le profil (catégorie socio-professionnelle) des personnes ayant déposées une contribution.

On notera les contributions suivantes :

- Commune de Mende (avis personnel 1ère adjointe Ginette BRUNEL) – Contribution n°48
- Commune des Salelles (avis Maire) – Contribution n°R114
- Commune de Chanac (avis conseil municipal) – Contribution n°85
- Commune de Barjac (avis conseil municipal) - Contribution n°157
- Communauté de communes Aubrac Lot Causses Tarn (avis conseil communautaire) – Contribution n°91
- Commune de Palhers (avis Maire) – Contribution n° 292
- Commune de Saint-Bonnet de chirac – Avis personnel de Marie HERRLE, première adjointe – Contribution n°339
- Communes bassin de vie (Les Salelles, Chanac, Esclanèdes, Cultures) – Contribution n°444
- Département de la Lozère (Délibération) - Contribution n°153
- Johanne TRIOULIER – Conseillère départementale du canton de Langogne – Avis personnel – Contribution n°377
- Association LPO Occitanie (Délibération) – Contribution n°136
- Association « Non à la deuxième autoroute » - Avis personnel de Claude LHUILLIER (président de cette association) – Contribution n°E271
- Association « Non à la deuxième autoroute » - Avis – Contribution n°344
- Commune de Raucoules (43290) – (avis maire) - Contribution n°203
- Association « Les Cynorrhodons » (avis personnel de Venant BRISSET) – Contribution n°154
- Délégation lozérienne FRTP Occitanie (avis) – Contribution n°291
- MEDEF Lozère – Avis – Contribution n°298
- Sophie PANTEL – Députée de la Lozère – Contribution n°307
- Confédération paysanne de Lozère – Contribution n°439 (438 complété)
- Association « Oui à la 2x2voies » – Avis personnel de Jean VILLEMAGNE – Contribution n°365
- Association « Oui à la 2x2voies Route 88 – Contribution n°324
- FFB-TP48 – Avis de la fédération – Contribution n°320
- Association Jardin de Cocagne (exploitation agricole biologique à Palhers) – Lozère – Engagement de refuges LPO – Contribution n°314