



PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER – GRANVILLE AVRANCHES

Concertation préalable sous
l'égide de la CNDP

Du 23 juin au 22 septembre 2025

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

24 juin 2025 – AVRANCHES – 19H35/22H15

Salle Victor Hugo



1. Intervenants :

Département de la Manche

- Valérie NOUVEL – VP en charge de la transition écologique au Département
- Olivier THIRION – Directeur des routes du Département
- Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements au Département
- Olivier ZAMOUTH- Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Autres élus

- Bertrand GILBERT – VP de la communauté d’agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie

Commission Nationale du Débat Public (CNBP)

- Bruno BOUSSION – Garant
- Sophie MARIE – Garante

État d’Esprit (assistant à maître d’ouvrage – Concertation)

- Pascal BEAUMARD – Directeur Conseil
- Trévor RIDEAU – Consultant

→ Point de vocabulaire récurrent : DUP = Déclaration d’utilité publique

2. Verbatim :

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Bonjour, je serais l'animateur de cette réunion publique. Je vais vous présenter les personnes qui sont en tribune. Vous avez Bertrand Gilbert, maire de Brouains et à qui je céderai la parole tout à l'heure dans un instant. Madame Valérie Nouvel, qui est vice-présidente en charge de la transition écologique et de l'adaptation aux changements climatiques. Je vais bientôt céder la parole. Axel Fortin, de La Rivière, que vous connaissez bien également, vice-président en charge des déplacements au Conseil départemental. À mes côtés, Bruno Boussion, que vous connaissez bien maintenant, si vous avez suivi la concertation du contournement d'Avranches, garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public, et à ses côtés, Sophie Marie, garante également, et je vous céderai la parole, vous expliquerez votre rôle en tant que garant. En tribune également, Olivier Thirion, qui vous fait un signe en chemise, Olivier Thirion qui est directeur des routes du département et Olivier Zamouth à ses côtés, directeur général adjoint nature et infrastructure. Comment ça va se passer ? Vous allez avoir un propos introductif des élus. Vous aurez ensuite la présentation du rôle des garants. Une présentation rapide du dispositif de concertation. Je m'en chargerai, ce sera très rapide, vous verrez. Et puis là, on va rentrer dans le cœur du sujet. Une présentation détaillée de l'historique des enjeux et du projet avec les variantes, avec la présentation d'un certain nombre de cartographies qui, je pense, vont vous intéresser. Et vers 20h15, 20h30 au maximum, vous aurez la parole pour un temps d'échange d'au moins 1h15, voire un peu plus, au vu des questions. Voilà le cadre. Je vous remercie infiniment de votre attention. Et sans tarder, je passe la parole à Valérie Nouvel, qui va introduire son propos par cette question. Je vous la pose. Dans quel contexte s'organise la concertation sur le projet de modernisation de l'axe Granville- Avranches ?

Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Bonsoir mesdames, messieurs, merci de votre présence. Alors effectivement, au Département, nous avons souhaité pour ce projet avoir la CNBP à nos côtés. Ce n'est pas une obligation pour le Département, je le souligne. Il y a une obligation de mener une concertation, mais après on aurait pu le faire sans garant. Le souhait qu'ont eu les 54 conseillers départementaux de la Manche, c'est de dire, en fait, on prend à nos côtés des garants, contacte la CNBP, on lui demande de garantir, ce qu'ils vont vous expliquer tout à l'heure, que la concertation permet bien une expression large de l'ensemble des personnes concernées par le projet, et puis permet aussi un échange équilibré entre le Département et les habitants de la manche. Ils sont là pour garantir ce bon déroulement de la concertation.

Et vous voyez, en fait, cette démarche volontaire du Département témoigne de son attachement à être en concertation continue avec l'ensemble des habitants de la Manche sur ces projets. Je vous rappelle qu'au début de mandature, on avait conduit au Département une grande concertation sur les déplacements. Là, on n'était pas sur un projet en particulier. Mais on avait voulu vous interroger sur la façon dont vous vous déplacez pour tous vos trajets, domiciles, travail, loisirs, de façon à pouvoir avoir une vision très claire de vos besoins. Et le résultat de cette grande concertation, il vient toujours pour nous compléter les concertations que l'on mène

ensuite, comme ce soir, sur des projets spécifiques. Ça vous témoigne de cette attitude du Département de vouloir avoir effectivement votre avis, votre ressenti et de coconstruire avec vous les projets.

Alors tout à l'heure, ça vous sera rappelé, il va y avoir de nombreux temps d'échanges. Il y a l'échange de ce soir, mais ce sera présenté de façon détaillée. Il y a d'autres façons aussi de vous exprimer sur le projet qui sont toutes complémentaires et que vous pouvez toutes mobiliser. Vous pouvez participer à l'ensemble des temps d'échange, intervenir plusieurs fois, comme vous le souhaitez, sur les différents supports. Et puis je voudrais vous dire que ce qu'on recherche aussi, et ça c'est important, ça a été rappelé en introduction, c'est une expression équilibrée. Parce qu'en fait, en tant qu'élus départementaux, on voit souvent venir vers nous des habitants qui disent, moi en fait, j'ai l'impression que je peux moins m'exprimer que d'autres, etc. Et c'est un souhait fort du Département d'être sur cette expression équilibrée.

On veut tous vous entendre dans la diversité de ce que vous pensez de ce projet. Et puis surtout, moi ce que je veux entendre ce soir aussi, c'est votre avis sur ce qui est présenté pour qu'on construise ce projet. Parce que la concertation, le but c'est de construire un projet. C'est important qu'au-delà d'un oui ou non, on soit plutôt sur une expression de ce qu'on attend de ce projet dans notre vie de tous les jours dans la Manche.

Pascal Beaumard – Animateur/ modérateur

Merci Madame Nouvel. M. Gilbert, qui représente le maire d'Avranches et le président de la communauté d'agglomération. M. Nicolas.

Bertrand Gilbert – Vice-Président de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie.

Effectivement, j'ai la mission ce soir de représenter le président de la communauté d'agglomération, M. Michel. Je suis le maire de Brouains, que tout le monde connaît, bien sûr. Une petite commune qui se situe dans l'est du territoire, vers Mortain. Une commune chargée d'Histoire. Mais je ne vais pas développer ce soir, parce que je pense que ce serait un peu long. On y reviendra peut-être une autre fois. Depuis ma jeunesse, j'emprunte cette route d'Avranches-Granville pour aller à la plage comme beaucoup d'habitants et pour travailler également. Et j'ai vu la fréquentation au fil des années évoluer. Et avant d'être élu, j'avais un métier aussi. J'ai travaillé sur le contournement de Sartilly. Je vois des chefs d'entreprise qui sont là, qui ont travaillé sur ce chantier et sur le contournement de Marcey-les-Grèves. Et nous, tous les salariés qui travaillaient sur ces ouvrages, on était persuadés qu'on allait relier par deux fois deux voies les contournements qu'on avait réalisés. A priori, ce chantier, je pense qu'il a été écarté. Et que maintenant, il y a plusieurs propositions que j'ai comprises. Voilà. Ce que je sais, moi, c'est qu'il faut qu'on avance, il faut qu'on décide et puis qu'on travaille. Parce que je pense qu'il y a un besoin énorme. Je pense que tout le monde le sait.

Pascal Beaumard – Animateur/modérateur

Merci, Monsieur Gilbert. Merci beaucoup. Eh bien, pour mémoire, il s'agit d'une concertation préalable sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public. Je vous présente Bruno Boussion et Sophie Marie, garants désignés, qui vont présenter leur rôle.

Bruno Boussion – Garant CNDP

Nous faisons partie de la Commission Nationale du Débat Public, qui est une instance indépendante, c'est-à-dire qu'elle n'a pas de compte à rendre à qui que ce soit. Cette concertation s'inscrit dans un droit qui fait partie de la Charte de l'Environnement et qui est un droit constitutionnel qui fait que toute personne a le droit de participer à l'élaboration des grands projets qui génèrent une atteinte à l'environnement. C'est à ce titre-là que cette concertation est obligatoire. Comme l'a dit Mme Nouvel, le conseil départemental pouvait faire ça tout seul. Et le Conseil départemental a préféré s'appuyer sur des garants extérieurs désignés par la Commission Nationale du Débat Public. Nous avons quel rôle ici ? Nous avons joué un premier rôle qui a été d'assister le Conseil départemental dans l'élaboration des modalités de cette concertation. Modalités qui restent ses choix propres, puisque c'est sous sa propre responsabilité que se tient l'ensemble des actions. Ça, c'est un premier point. Notre rôle, maintenant, c'est de veiller à ce que tout se déroule bien. D'habitude, ça se déroule bien. Jusqu'à maintenant, on n'a jamais eu de problème. Je ne sais pas pourquoi on en aurait maintenant. Ça ne veut pas dire qu'il n'y ait pas des avis très, je veux dire, vifs, parfois, mais ça s'est toujours bien passé. L'important pour nous, en tant que garant, c'est que vous vous prononciez sur deux choses. D'une part, l'opportunité du projet. Faut le faire, faut pas le faire. Ça, c'est une obligation, une question qui est obligatoirement posée au public. Et ensuite, que vous donniez votre avis.

Et ce qui est important pour nous, il faut avoir beaucoup d'explications, mais si vous avez une position, c'est que vous l'argumentiez. C'est ça qui compte, ce sont les arguments que vous développez : pour, contre, avec des modifications. Peu importe. Mais que les arguments soient là. Tous les avis seront émis. Pour nous, ils ont la même valeur. Il n'y a pas un avis qui va être plus important que l'autre parce que untel provient de telle structure ou autre. Ça, c'est le deuxième point important. Le troisième point, c'est qu'à la fin de cette concertation, on rédigera un bilan qui sera un compte rendu de ce qui a pu se dire pendant la concertation, des arguments qui ont été développés, sachant que nous n'avons pas à prendre position sur le fond du dossier. Ce n'est pas notre rôle.

Ce bilan, il sera remis au Conseil départemental et le celui-ci y répondra dans un délai de deux mois après notre dépôt de rapport qui aura lieu un mois après la fin de la concertation. On sera déjà arrivé pratiquement au mois de décembre et se positionnera sur la suite qui donne au projet. Voilà à peu près notre rôle dans ce temps d'échange qui est probablement, dans le cadre des concertations, une concertation très longue. Il est très rare qu'on ait une concertation sur trois mois de temps. Et ça, ça a été une demande qu'on a faite pour que les gens qui sont absents pendant l'été aient quand même la possibilité de s'exprimer. Et les gens qui viennent pendant l'été aient la possibilité de s'exprimer. Voilà. Je vous souhaite une bonne soirée et une bonne concertation.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur Boussion. Merci, madame Marie. J'ai le plaisir maintenant de donner la parole à Axel Fortin-Larivière, vice-président en charge des déplacements au Conseil départemental, avec une question. Pourquoi est-il essentiel de lancer cette phase de concertation avec le public ?

Axel Fortin-Larivière, vice-président en charge des déplacements au Département

Bonjour à toutes et à tous.

Depuis le début de la mandature, il y a déjà eu beaucoup de phases de concertation avec déjà les conseillers départementaux, l'ensemble des conseillers départementaux, et plus précisément aussi les conseillers départementaux sur les cantons qui sont concernés par le projet, parce que c'est aussi un engagement de mandature au niveau du département qui gère les routes départementales, de non seulement les entretenir, c'est-à-dire entretenir l'existant, mais c'est aussi notre rôle de les faire évoluer. Et en ce qui concerne ce qu'on appelle, chez nous, les grands projets routiers, on a plusieurs engagements et, par conséquent, on se devait, effectivement, de répondre à ces engagements.

Cela prend du temps de mener à bien ce type de projet : lorsqu'un projet est présenté, il peut arriver qu'il soit confirmé et réalisé tel quel, en allant jusqu'à l'obtention de toutes les autorisations nécessaires, comme cela a déjà été le cas sur certaines sections de l'axe Granville-Avranches. Mais cela n'a pas été possible sur l'ensemble du tracé. Dans d'autres cas, si le projet initial n'est plus considéré comme pertinent ou réalisable, il est nécessaire de réfléchir à de nouvelles propositions. C'est d'autant plus important que nous avons pleinement conscience des difficultés rencontrées sur cet axe, comme sur d'autres du département (par exemple Saint-Lô/Coutances, autour de Cherbourg ou au sud-est d'Avranches), où la situation reste complexe en matière de déplacements.

Il y a beaucoup d'endroits où les problématiques de déplacement, de mobilité, on en rediscutera au fur et à mesure, sont compliquées et on le prend vraiment en compte. Depuis 3 ans, on a fait beaucoup de réunions, on a rencontré beaucoup de gens. Beaucoup de maires, beaucoup d'associations. On a discuté sur beaucoup de sujets. On a fait beaucoup de propositions. Le projet dont on va vous parler est un projet qui prend en compte de nombreuses variantes. Mais rien n'est figé. Et c'est effectivement pour ça qu'on vient vous voir aujourd'hui. C'est aussi effectivement... Alors les enjeux du territoire, on les connaît déjà beaucoup parce que pour pouvoir faire des propositions, on s'est quand même basé sur beaucoup d'études qui ont été refaites depuis trois ans, parce qu'il fallait les réactualiser, se rendre compte effectivement de la réalité des choses. Et puis, c'est aussi venir avec un projet, c'est-à-dire que c'est compliqué de discuter quand on a soit une idée précise et pas d'autre, soit effectivement rien. On propose effectivement des choses, c'est plus facile pour discuter. Comme on l'a dit, il est important de donner la parole à tout le monde, quels que soient les avis, quels que soient les idées, quels que soient son vécu, parce que c'est en moment où on se parle tous ensemble, et non pas chacun, on va dire de part et d'autre, et qu'on se rende compte effectivement qu'un projet doit convenir, à tout le monde, parce qu'on le verra à un moment donné, pour certaines actions, pour certaines infrastructures, pour certaines propositions, il nous faut des autorisations, qu'on est obligé demander à l'État. Et ces autorisations, quelque part, elles ne peuvent pas être faites sans

Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Ça veut bien dire ce que ça veut dire. C'est-à-dire que, globalement, à un moment donné, on estime que la valeur ajoutée du projet est suffisante, pour l'autoriser.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur présentation du dispositif de concertation)

Merci, M. Fortin-Larivière. Avant de donner la parole à Olivier Thirion pour la présentation du projet, je souhaite dire quelques mots sur la concertation préalable. Le Département a mis en place un dispositif d'information complet afin de permettre à chacun de se mobiliser.

Cela inclut l'envoi de courriers d'information, la mise en place de panneaux d'information, la publication d'articles dans le Manche Magazine, ainsi que la diffusion de spots radio. Des panneaux sont également installés le long des routes départementales pour relayer l'information. Le Département s'efforce de permettre la participation la plus large possible à cette concertation.

En complément, un certain nombre d'outils sont également mis à votre disposition pour vous informer et participer. Je vous propose de passer à la slide suivante pour les découvrir en détail.

Vous disposez déjà d'un document de 4 pages ainsi que d'un 8 pages qui sera accessible lors des ateliers. Un dossier de concertation complet, en format paysage 2xA3, est également mis à votre disposition à l'entrée de cette salle et dans les mairies du périmètre de la concertation ; il comporte de grandes cartographies explicites. Vous pouvez également le consulter lors des permanences, où toutes les variantes et cartographies sont disponibles afin que vous puissiez entrer dans le détail du projet. Ce dispositif est conçu pour vous permettre de prendre le temps, en dehors de cette réunion et après celle-ci, de mûrir votre réflexion sur le projet.

Ensuite, vous pouvez également vous rendre sur l'espace de participation en ligne, accessible via <https://www.concertation-granvilleavranches.fr/> et également sur manche.fr. Cet espace est très fréquenté depuis hier ; nous avons déjà reçu de nombreuses contributions et de nombreux téléchargements. Vous y trouverez un grand nombre de documents téléchargeables : études de critères, études de trafic, dossier de concertation et outils divers. Je vous invite vivement à y aller, et vous pouvez y déposer votre contribution.

Pour les riverains et usagers, ainsi que pour les parties prenantes (notamment les associations), il est également possible de réaliser des cahiers d'acteurs. Vous avez par ailleurs la possibilité d'écrire vos contributions sur les registres papier mis à disposition, en plus de la prise de parole à l'oral en réunion publique ou de la contribution en ligne : il y a des moyens de participation adaptés à tous les usages et à toutes les préférences.

La concertation se déroule sur une durée de trois mois et se terminera le 22 septembre 2025. Il est prévu quatre réunions publiques, la prochaine se tenant à Granville le 3 juillet. Six ateliers participatifs, à la fois thématiques et géographiques, sont également organisés. Des permanences sont proposées en accès libre, permettant à chacun de poser des questions sur le projet ou de solliciter des échanges individuels, en toute confidentialité, avec les services du Département.

L'ensemble de ce dispositif de rencontres et d'actions est présenté dans le calendrier figurant sur la dernière slide. Comme l'a rappelé le garant, deux éléments importants sont à retenir : la concertation se termine le 22 septembre, et le calendrier de cette concertation est calé sur l'année en cours : juillet, puis tout le mois de septembre, avec de nombreux temps forts prévus. Une session plénière en décembre 2025 permettra d'examiner les décisions à prendre et les suites à donner au projet. Il est important de retenir que ce projet avance dès maintenant ; ce n'est pas l'année prochaine, c'est bien cette année que les décisions se prennent.

Enfin, avant de passer la parole à Olivier Thirion, je vous demande quelque chose d'important : merci de lui laisser le temps de présenter le projet dans son intégralité, en 20 minutes, de manière progressive, du plus général au plus particulier. Les questions viendront après cette présentation, et non pendant, afin de respecter la logique de présentation et le bon déroulement de la séance. Je vous remercie par avance de votre attention et de votre compréhension.

Bruno Boussion- Garant

Je me permettrai d'apporter une dernière précision. Si vous souhaitez nous contacter, vous trouverez partout nos adresses mail, vous avez toujours le droit de nous contacter directement pour nous dire ce que vous voulez, si vous avez des observations directes à nous apporter :

bruno.boussion@garant-cndp.fr

sophie.marie@garant-cndp.fr

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Tout à fait, on les retrouve, vos adresses, sur le site internet manches.fr. Elles étaient même dans la présentation. On pourra les remontrer tout à l'heure. Olivier Thirion, directeur des routes du département, c'est à vous la parole.

Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Merci monsieur Beaumard. Olivier Thirion, directeur des routes au département. Je suis accompagné, j'ai une partie de mon équipe qui est là, avec Ludovic Leduc qui est responsable du service maîtrise d'ouvrage et Noémie Brégeault qui est la responsable de projet que vous pourrez retrouver sur certaines permanences et ateliers de travail. C'est un peu la cheville ouvrière de cette concertation publique. Cette concertation publique qui concerne l'axe Avranches-Granville avec un historique assez lourd puisque les études, à mon nom, datent bien avant les années 2000 même, avec globalement une déclaration d'utilité publique qui a été accordée pour un projet deux fois deux voies en 2006, avec un démarrage de réalisation du projet sur les contournements, vous connaissez, les contournements de Sartilly et les contournements de Marcey-les-Grèves qui ont été inaugurés respectivement en 2015 et 2019.

En 2020, ce qui s'est passé, c'est que la DUP, la Déclaration d'utilité publique, était échue, puisqu'en 2016, elle a pris fin. Et bien qu'on ait l'ensemble des emprises foncières nécessaires au projet deux fois deux voies, le dossier que le département de la Manche a déposé auprès des

services de l'État à l'époque a été refusé au regard, notamment, d'un certain nombre de modifications de réglementations environnementales qui sont intervenues entre l'année 2006 et l'année 2020. Et ce qui a obligé et contraint le Département à adopter une stratégie qui soit plus en accord avec les demandes de l'État, une stratégie pragmatique pour pouvoir réaliser des choses et pas travailler sur un projet qui ne sera jamais autorisé par les services de l'État.

Déjà sur la partie purement diagnostic, ce qu'on peut observer c'est qu'on a un axe qui est très hétérogène au niveau du trafic puisqu'on a des trafics, vous voyez là le plus bas c'est le contournement de Sartilly qui est au milieu ici. Vous voyez, là, on a Granville qui est ici, Avranches qui est ici. Au niveau du contournement de Sartilly, en gros, on a 9500 véhicules par jour. Ça veut dire qu'il y a 9500 véhicules qui passent tous les jours sur le contournement dans les deux sens confondus. Et ça, c'est une moyenne journalière qui est calculée sur l'ensemble de l'année. A côté de ça, on a des trafics de l'ordre de 11 000 véhicules jour, à peu près, sur 11 000-12 000 véhicules jour au niveau de la Havaudière, au niveau de Saint-Pierre-Langer et de Sartilly-Marcey.

On a toujours un trafic résiduel assez important dans Marcey-les-Grèves, avec un trafic de 4 000 véhicules jour sur le contournement de Marcey-les-Grèves, ici et une grosse pointe avec 17 000. Ça se charge très fortement au niveau du giratoire de la CCI et de la route de Saint-Pierre. À l'arrivée sur la zone du Croissant avec une pointe à 17 000 véhicules par jour en moyenne journalière annuelle, sachant que, évidemment, il y a des pointes estivales qui sont assez fortes avec des trafics qui dépassent de 20%. Ce sont les chiffres que je vous donne là sur la période estivale. On a des saturations, pareil, qui sont du coup assez localisées sur les points où il y a beaucoup de trafic. Les points où il y a beaucoup de trafic, c'est surtout le Croissant. Vous voyez les parties en noir. Ici, il y a une petite partie en noir. Ça, c'est une carte des trafics simulé à l'horizon 2050. Vous voyez une saturation qui existe déjà au niveau de... La saturation, ça veut dire que le trafic, c'est comme la mécanique des fluides, si vous voulez. Il y a trop de trafic. Le tuyau n'est pas assez gros et le trafic s'écoule plus. Concrètement, ça fait des bouchons. C'est ce qu'on observe sur la zone d'activités du Croissant. Sachant que sur le reste, on a de la circulation qui reste possible avec des seuils de gêne. On est sur du trafic où grosso modo, dès qu'il y a un tracteur ou un camion, on peut être vite gêné, mais on est quand même sur du trafic qui s'écoule.

Alors je dis toujours, c'est en moyenne à l'année, évidemment, si on regarde un dimanche de retour de plage au mois de juillet, peut-être qu'effectivement, on a des congestions régulières et assez localisées. Sur globalement la physionomie du trafic, ce qu'on observe quand même sur cet axe-là, c'est un trafic qui est essentiellement du trafic local. C'est beaucoup de trafic de cabotage, un peu de gens qui font du Avranches-Granville, mais surtout beaucoup de gens qui partent de communes, qui sont là, qui font du Sartilly-Granville, du Sartilly-Marcey-les-Grèves, sortie Avranches. C'est 70% à peu près du trafic et seulement 30% de trafic qui vraiment circule sur l'ensemble de la section.

Cela explique notamment, comme cela sera précisé plus tard, que les alternatives à la voiture, telles que les transports en commun reliant principalement Avranches à Granville, ne répondent pas pleinement aux besoins de mobilité du territoire. Ces solutions existent, mais elles ne constituent pas des alternatives suffisantes pour couvrir l'ensemble des déplacements

quotidiens, notamment les trajets de proximité et les trajets fractionnés qui restent majoritaires sur cet axe.

Dans les grands enjeux, si on a le développement de beaucoup de zones d'activité sur le secteur, alors évidemment, on a la zone d'activités du Croissant, que tout le monde voit bien ici, mais il y en a plusieurs autres, qui font qu'à certains endroits, effectivement, notre route départementale, qui a initialement été faite pour écouler du trafic entre Avranches et Granville et au-delà, devient presque une voirie qui permet desservir des zones d'activités. Ce qui n'était pas forcément son usage initial, ce qui fait que, du coup, on a ces congestions localisées qui dépassent le simple fait d'écouler du trafic. Le sujet de l'accidentologie, on fait un peu le même constat que sur le trafic, c'est-à-dire que globalement, entre Avranches et Granville, on a finalement assez... Alors, on parle des accidents corporels, je précise bien.

Ce que vous voyez là, ce sont des accidents corporels pris sur la période 2016-2023. Les accidents corporels, ce sont des accidents qui font l'objet d'un relevé par les forces de l'ordre, qui remplissent des fiches quand il y a un accident corporel. Vous voyez, ces accidents corporels, ils sont beaucoup sur la zone du Croissant, puisqu'on est sur une zone très dense. Ils sont un peu aussi notamment sur Pont, la RD7, ici au pied d'Avranches. Et sur le reste du tracé, ce sont des accidents qui sont assez disséminés, mais assez ponctuels. On a assez peu de zones, ce qu'on appelle des zones d'accumulation d'accidents, c'est-à-dire des ponts on retrouve. Voilà, on avait une zone qui était notamment le carrefour du château à Saint-Pierre-Langer qui s'est transformé en carrefour giratoire il y a deux ans. On a réalisé des travaux, ce qui a permis de résoudre justement ce problème-là.

Mais sinon, on a quand même des accidents qui ne sont pas si... Enfin, en termes de nombre, en tout cas, et de quantité, qui ne sont pas si importants que ça. Sur l'agriculture, on est sur une zone évidemment très agricole. Tout ce que vous voyez en vert, c'est l'agriculture. Beaucoup d'agriculture sur le territoire, ce qui sera forcément un enjeu important pour la suite de l'étude du projet. Sur les milieux naturels, tout ce que vous voyez en bleu clair, ce sont les zones humides qui ont été prospectées sur les fuseaux par nos prestataires. Et en bleu foncé, ce sont les zones qui sont considérées comme humides par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

On n'a pas fait l'objet de prospection, mais comme vous pouvez le voir, on est sur des endroits où on a beaucoup de zones humides, ce qui est un enjeu majeur du secteur et ce qui notamment explique en partie, d'ailleurs, le rejet de l'autorisation unique environnementale qui avait été déposée par le département en 2021. Sur le sujet, on a deux temporalités d'aménagement, le dossier, le détail, avec une première phase qui a déjà démarré dès 2024, avec la réalisation notamment du giratoire dont je vous parlais tout à l'heure. Le giratoire du château avec le RD109 au niveau de Saint-Pierre-Langer. La réalisation aussi qui est prévue sur les années 2025-2026 de bandes multifonctions. C'est ce que vous voyez ici, des bandes multifonctions sur un certain nombre de sections de la route.

Les bandes multifonctions, c'est un léger élargissement de la chaussée en surface qui permet aux automobilistes notamment, quand ils sortent de la chaussée, de pouvoir se récupérer et revenir sur la chaussée plutôt que de se retrouver dans un accotement en terre et de finir par exemple

dans un poteau ou dans une haie. Ils vont revenir sur la chaussée, alors que s'il n'y avait pas eu ces dispositifs, ils seraient peut-être partis dans le décor et peut-être qu'il y aurait eu des conséquences corporelles potentiellement graves. Par ailleurs, ça permet aussi de dégager un peu la visibilité des riverains, etc. C'est un certain nombre d'effets positifs. Et on élargit la chaussée, mais pour autant, on réduit les largeurs des voies avec du marquage, ce qui a un effet visuel.

Au lieu d'avoir des voies de 3,5 m, on a des voies de 3 m de large, ce qui, en général, a un effet qui réduit un peu les vitesses. Et la deuxième phase, qui est plus le fond du dossier qu'on vous présente dans le cadre de cette concertation publique, qui consiste justement à la concertation publique, ensuite la réalisation des études pour obtenir des autorisations réglementaires et pour envisager des travaux à l'horizon 2028-2029. On n'est pas forcément rentré dans le détail, les alternatives possibles au projet, les lignes de bus, les trains, etc. Le bus et le train, c'est très axé aujourd'hui, des liaisons très axées sur Granville-Avranches. Je vous l'ai dit tout à l'heure, avec un trafic de cabotage important sur la section, forcément le bus ne peut pas s'arrêter partout, le train encore moins.

Ce ne sont pas forcément des alternatives qui permettent de répondre à un certain nombre d'usagers, mais pas à la grande majorité, c'est assez net. Le covoiturage évidemment, qui est un sujet sur lequel il faut qu'on travaille aussi en lien avec les autorités organisatrices des mobilités locales. Et le développement évidemment des mobilités actives sur lesquelles le Département s'investit de façon assez importante avec la relance de son plan vélo depuis le début de cette mandature. Ce que je vous propose maintenant après cette phase introductive, c'est de rentrer un peu plus dans le projet. Je vais démarrer par la présentation d'un petit film qui va vous présenter globalement les différentes variantes avec les différents secteurs. Et puis je reviendrai derrière juste sur la présentation des avantages et inconvénients avant de vous laisser la parole.

*****Diffusion du film de présentation du projet *****

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Voilà qui est très clair. Encore quelques mots, Olivier Thirion, avant les questions-réponses.

Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Cette petite vidéo, vous la trouverez sur le site de la concertation. Je n'ai pas précisé. Et d'une part, évidemment, vous retrouverez dans le dossier de concertation l'ensemble de ces variantes que vous avez vues, présentées un peu dans le détail. Avant de revenir rapidement sur ces différentes variantes, rappelez ce que c'est que la démarche Éviter, Réduire, Compenser. C'est une démarche qui est importante. C'est une démarche qui est inscrite en droit français depuis 1976. Ce n'est pas une démarche qui est très récente. Elle est inscrite dans le Code de l'Environnement. Elle consiste à quoi cette démarche ? Quand on réalise un projet d'infrastructure, la première question à se poser, c'est est-ce qu'on peut éviter les impacts ? Je prends un exemple très concret qui est assez parlant pour tout le monde, c'est une zone humide.

Une zone humide, on sait très bien que c'est un biotope et un écosystème qui est très important dans le fonctionnement de la planète et notamment aussi dans le réchauffement climatique. On a une zone humide sur le tracé, on va essayer, dans la mesure du possible, de l'éviter. L'éviter, ça veut dire quoi ? Ça veut dire passer à côté, tout simplement. C'est la première des choses à faire. Si on n'arrive pas à l'éviter, Ça peut arriver. Éventuellement, on va passer sur la zone humide. Alors réduire les effets, ça veut dire, par exemple, on va faire un viaduc dont on aura juste l'emprise des piles sur la zone humide. Mais en tout cas, l'emprise de la route en elle-même va être sérieusement réduite. C'est ce qu'on appelle la réduction.

Et c'est uniquement une fois qu'on a cherché à éviter et réduire les effets d'un projet qu'on va pouvoir, à ce moment-là, compenser. Et compenser une zone humide, il faut savoir que c'est assez complexe puisque ça veut dire recréer une zone humide ailleurs et en général ce sont des écosystèmes qui sont assez compliqués à reconstruire. On va essayer vraiment de, au maximum, éviter, réduire et de ne pas avoir à compenser. Globalement, vous verrez, toutes les variantes ont été travaillées dans cet esprit-là. Vous avez trois secteurs d'aménagement, vous l'avez bien vu tout à l'heure. Un premier secteur sur le Croissant au nord : ici, le nord, ici, un secteur au niveau de la Havaudière et un secteur entre le contournement de Sartilly et le contournement de Marcey-les-Vagues.

Vous avez vu, sur le Croissant, trois variantes, une variante A qui est assez longue, une variante B qui est plus courte et une variante C qui consiste à aménager sur place l'axe existant en faisant une deux fois de voie urbaine à l'intérieur de la zone. Globalement, vous avez le détail de l'analyse multicritères qui est dans le dossier et surtout dans une des annexes au dossier qui est téléchargeable sur le site Internet. La variante A possède le net avantage de décharger quasiment la moitié du trafic de la zone du Croissant, c'est assez considérable. On passe des trafics de l'ordre de 17-18 000 véhicules par jour à un ordre de 9-10 000 véhicules par jour. C'est quand même assez intéressant. On conserve quand même un trafic relativement important mais qui est largement inférieur à ce qu'on a aujourd'hui.

Simplement, il possède évidemment l'inconvénient d'avoir un impact foncier sur les milieux agricoles, qui est quand même relativement important et un coût aussi évidemment relativement important avec un coût affiché à 42 millions d'euros. La variante C, la dernière, celle-là, c'est l'aménagement sur place. Il y aura toujours autant de trafic dans le Croissant. Par contre, il s'écoulera mieux puisqu'on sera sur une fois devant. On agrandi le diamètre du tuyau par rapport à ce que je vous disais tout à l'heure. Le trafic s'écoule mieux. Pour autant, on a toujours autant de trafic dans la zone du croissant. Par contre, on préserve. Il n'y a quasiment pas d'impact foncier. Il n'y a pas d'impact sur l'environnement. Il n'y a pas d'impact. Sur le monde agricole.

Et on a une variante B, qui est une variante intermédiaire, qui part du giratoire intermédiaire, la route qui vient de Saint-Pair, qui, elle, fonctionne moins bien. Alors, je ne l'ai pas dit, mais la variante A fonctionne bien au niveau du trafic. La variante C ne fonctionne pas trop mal, mais moins que la variante A. Et la variante B, elle est un peu intermédiaire entre les deux.

Avec la variante B, je ne l'ai pas dit, mais on a un passage à deux fois deux voies aussi sur l'axe existant entre le giratoire de la CCI et le giratoire de la route de Saint-Pair. Sur la zone de la Havaudière, deux variantes. Une où on réaménage l'existant. Dans les deux scénarios, il y a la

réalisation d'un créneau de dépassement entre la sortie de la Havaudière et la montée jusqu'au Hamon-la-Ville. Dans un cas de figure, la variante 1, on réaménage la Havaudière pour un peu mieux sécuriser la traversée de la Havaudière. Et dans un autre cas de figure, on contourne le hameau de la Havaudière, forcément on soulage un peu en trafic dans la variante B le hameau de la Havaudière, mais forcément avec un impact sur les espaces naturels et les terres agricoles, d'autant qu'ici on a un peu de zones humides, ce n'est pas forcément simple que ça à faire passer un projet routier dans ce secteur-là. Et il faut signaler aussi que la variante B ne règle pas forcément tous les problèmes puisque la traversée de la Havaudière reste relativement compétitive pour les automobilistes en termes de temps de parcours.

Nos simulations de trafic montrent qu'en fait on soulage seulement d'un tiers la traversée de la Havaudière, sauf évidemment à prendre des mesures de police de circulation très fortes dans la Havaudière qui consisteraient tout simplement à couper en deux le hameau de la Havaudière pour que la traversée du hameau ne soit plus possible. Le dernier secteur, le secteur de Sartilly-Marcey, la variante A qui en fait s'appuie sur le... c'est le tracé que vous voyez qui part ici et qui se poursuit ici jusque-là et qui dévie le hameau de la Buttes-ès-Gros jusqu'au contournement de Sartilly, qui s'appuie en fait sur le tracé de la 2 x 2 voie qui a été déclarée d'utilité publique en 2006.

Une variante C qui est une variante très courte ici, qui consiste juste à raccorder pour éviter le giratoire ici, pour inciter les gens à aller le plus possible sur le contournement de la Havaudière.

Une variante B qui est un peu intermédiaire. La variante B, ça doit être la plus courte, tandis que je ne me trompe pas dans les scénarios, parce que j'ai l'impression qu'il y a une erreur sur la diapo. Il y a une inversion sur la diapo. La variante B, c'est la courte, et la variante C, c'est la longue. Forcément, la variante A, elle dévie fortement le secteur. Elle a forcément un coût plus important.

On préserve forcément au niveau des détails agricoles, des espaces naturels. On a un impact plus important. La variante la plus courte, ici, elle impacte beaucoup moins forcément les milieux agricoles et beaucoup moins l'impact foncier. Par contre, elle coûte beaucoup moins cher. Et la variante C, elle est forcément intermédiaire. Le coût du scénario privilégié qui rassemble variante A, variante B et variante C qui est la plus courte sur sortie Marcey et représente un montant total de 92 millions d'euros. Comme le disait le commentaire, évidemment ce sont des scénarios privilégiés par le Département et les élus qui ont accompagné le Département dans le cadre du comité de pilotage, mais évidemment il est là pour être discuté.

Les différentes étapes du projet en lui-même, c'est le lancement des nouvelles études depuis 2022, depuis le refus quelque part des services de l'État de continuer ce projet deux fois de voie. Les décisions qu'on a suivies depuis 2025-2026... On est en phase de concertation préalable ici, avec une décision à avoir fin 2025 et ensuite un certain nombre d'études à réaliser jusqu'en 2028 pour obtenir les différentes autorisations en 2028 et un démarrage d'épreuves prévues à ce stade en 2029.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci beaucoup Olivier Thirion. Voilà, vient le temps des échanges. Il y a juste une petite slide après parce que vous pouvez m'écrire sur mon téléphone. Voilà, on va animer, on va vraiment faire circuler la parole. On va prendre des questions 3 par 3, puis on fera une petite passe sur les SMS. Vous pouvez dire votre nom, mais vous n'êtes pas obligés de dire votre nom, mais au moins dire au nom de qui vous parlez. Soit, vous êtes riverain, soit vous êtes entrepreneur, soit au nom d'une association, etc. C'est important qu'on le sache parce qu'on est enregistré et c'est important aussi pour le compte rendu et pour le bilan du débat. Vraiment, on va essayer de faire circuler la parole.

C'est-à-dire que, dans un premier temps, je vais donner la parole qu'à ceux qui ne l'ont pas encore prise. Voilà. Viendra un deuxième temps où vous pourrez prendre peut-être une deuxième fois la parole. Mais le but, c'est vraiment que la parole circule entre tout le monde, hommes, femmes, associations, particuliers, entreprises, élus, etc., tout le monde. Je vais faire le binôme avec Trévor. C'est nous qui vous apporterons le micro. Et vous avez aussi les questions écrites. Mais sinon, l'oral, ça marche très bien. Et vous avez mon téléphone. Alors, mon téléphone, c'est le temps de la réunion. Après, vous l'oubliez. Voilà. Mais Trévor me signalera les tendances qui vont apparaître sur les SMS. OK. On est d'accord avec ça. Écoutez, je vous avais dit, avant 20h30, il est 20h25. On se donne déjà jusqu'à 21h45. Rien que pour vous, vos questions, vos contributions.

Ce ne sont pas forcément des questions. Ça peut être des plaidoyers aussi. Pas trop long. La règle, c'est plutôt court dans les contributions, plutôt court aussi dans les réponses, s'il vous plaît. Et on va vraiment faire, et je m'engage avec les garants à ce qu'on fasse en sorte qu'on réponde si possible aujourd'hui à toutes vos questions, sinon on répondra de manière différée. Il y aura un compte rendu, il y aura un verbatim, tout sera mis en ligne. Qui veut poser la première question ?

Participant 1 :

Je suis M.X. Je représente l'association départementale Manche Nature et l'association Agissons pour le climat, Granville la mer. C'est sur la communauté commune, Granville, Terre et Mer. On sait très bien qu'il y a eu des progrès faits sur les projets par rapport à 1997 et 2006. On sait très bien également qu'on arrive dans une zone critique, celle des dérèglements climatiques. Effectivement, on a atteint le 5% qui était décidé en 2015, ce n'est pas n'importe quoi.

Je trouve que le département a mieux travaillé ses projets, déjà d'une part, merci. Je pense qu'il faut réaliser en deux temps. Il y a le problème de l'aménagement de la route actuelle, l'aménagement où on peut effectivement proposer des élargissements, où il ne faut pas de DUP parce que les trois autres projets demandent une DUP. Ça va prendre encore beaucoup de temps avec tous les recours. Il faut avancer, moi je donne l'ordre au département, c'est un ordre, de commencer les travaux qui sont utiles et nécessaires sans les déviations. Après les trois zones de déviation qui seraient le Croissant, la Havaudière, Marcey-les-Grèves, je pense que sur le Croissant il faut vraiment faire le plus court possible, on a fait une proposition au département, je pense qu'il faut être réaliste, ne pas toucher aux zones humides parce que la Sée c'est un fleuve côtier qui arrive à Saint-Pair, c'est un fleuve côtier qui est très sauvage, très nature, je ne veux pas qu'on y touche, ça c'est clair. Une voie courte, 1,5 km simplement, dans le maximum des cas, si on ne veut pas aménager, parce que c'est vrai, il y a quand même pas mal de voitures, on dit 17

000, il y en a qui disent 21 000, 22 000, je pense qu'il y aura peut-être une autre solution, c'est, effectivement, pourquoi pas prévoir des contournements au sud-ouest de la Havaudière.

Mais moi, j'ai posé la question, on va le mettre dans la Commission du débat public, pourquoi pas que le département rachète une série de maisons pour faire, justement, un aménagement discret sur cette partie de la Havaudière. Et je pense que d'un côté il y a 5 maisons ou 6 maisons, ce n'est pas gigantesque, pour sécuriser cette portion de route, ensuite aménagé par un mur, si vous voulez, un mur qui annule le malheur et puis végétation autour de ce hameau de façon à végétaliser et à prendre le carbone dans le bourg et sécuriser le bourg. Après Marcey, je connais moins le dossier parce que c'est plus loin que chez nous, je ne peux pas trop en parler mais qui nécessite quand même une réponse sur la question des 5 maisons de la Havaudière. J'ai entendu que ça faisait réagir dans le public, c'est normal.

Participant 2 :

Monsieur, au niveau de la Havaudière il n'y a pas 5 maisons mais un peu plus ! Moi je suis au-dessus de La Havaudière. Et à nous seuls, on doit représenter quelque chose comme une cinquantaine de personnes, une cinquantaine de foyers, Monsieur Jacquot. Et ça, c'est important. Et d'ailleurs, monsieur Thirion, je suis de l'Association de défense des riverains. Et là, monsieur Thirion, vous allez oublier une chose, c'est qu'il y a beaucoup de nuisances actuellement sur la route. Pourquoi le département a refusé de donner à notre avocat des chiffres de la pollution.

Participant 3 :

J'ai vécu à Sartilly, je suis née à Avranches et j'ai travaillé à Granville et j'habite à Jullouville. Depuis que je suis petite, j'entends parler des dangers de la route. Je voyais beaucoup d'accidents et de morts et de blessés. Là, sur votre projet on a oublié le Mont Daniel sur la route. Apparemment, vous ne connaissez pas trop cette route-là parce que vous devriez savoir qu'elle est hyper dangereuse. Il y a des chemins de randonnée, des gens qui passent à cheval et à pied, et le Mont Saint-Michel. En haut de la butte avant de descendre vers le château. Et là, apparemment, c'est oublié dans votre projet. Et je voulais compléter... Enfin, je voulais aussi dire qu'on a tout : dans la Manche, on a les centrales nucléaires, on a la THT qui est montée, on nous a fait démonter des barrages, et maintenant, vous parlez écologie pour ne pas faire. Voilà, merci. Et par contre, on passe tout de suite chez les bretons, ils ont tout, les 4 voies, tout, mais on n'a rien.

Participant 4 :

J'ai été en élu à Granville, et Granville-Terre et Mer. Mais là, je parle à titre tout à fait personnel, cette fois-ci, puisqu'habitant à Carolles. J'ai vécu tout jeune à Avranches dès l'âge de 0 ans jusqu'à 20 ans, et tout petit, tout petit, tout petit, tous les étés, on faisait effectivement cette route entre Avranches et Carolles, en voiture, et quand je suis revenu, après avoir de nombreuses années passé ma vie ailleurs, je me suis rendu compte que la route qu'il y avait entre Avranches, Sartilly, Carolles, bien sûr, mais surtout Granville, était quasiment toujours la même. Et en dehors, je dirais, des aménagements qui ont été faits lors du dernier mandat, en particulier l'utilisation du contournement de Sartilly, quasiment rien n'avait bougé. Alors moi, à l'encontre de ce que dit M. Jacquot, je suis désolé, je pense qu'il faut que le département aille vite. On a besoin effectivement

de cette route qui est un élément essentiel. Ce ne sont pas les chefs d'entreprise granvillais qui sont là qui me démentiront. Ce n'est pas effectivement ceux qui ont à faire des voyages entre, Granville et Avranches qui me démentiront également. Je crois qu'il faut aller assez vite.

J'ai vu que le montant qui était indiqué, 92 millions, était un montant assez conséquent. J'aimerais bien que vous nous rappeliez quel était le montant des aménagements qui auraient dû être faits si on était passé sur la 2x2 voies pour voir effectivement comment ça a évolué, à titre juste de l'indicatif. Bien sûr, on est tous d'accord pour dire que la transition écologique est absolument importante. On a bien conscience qu'en effet la température monte. Nous sommes ici des lieux d'accueil des réfugiés climatiques du sud de la France parce que notre pays est encore un pays très agréable. Mais il faut effectivement qu'on fasse les aménagements nécessaires. Moi, je souhaite que le département puisse aller vite et qu'on arrête d'avoir des actions comme celle qui a été menée par l'État, qui a vraiment donné un coup de poignard dans le dos à ce projet-là, alors que finalement, la législation qu'on avait utilisée pour faire cette DUP devait s'appliquer au moment où on faisait la... J'avoue que je n'ai jamais compris comment on pouvait, de façon rétroactive, décider de foutre par terre, il faut être très clair là-dessus, de foutre par terre un aménagement qui était prévu depuis de longues années et qui avançait vite grâce également aussi, faut-il le dire, à la contribution de la région qui a apporté un financement important à cette offre de voies. Je ne sais pas ce qu'il en est maintenant ou ce qu'il en serait par rapport au nouvel aménagement, mais c'était aussi un élément important. Le Département avait bien travaillé pendant ce mandat, la région avait apporté sa contribution. Maintenant, s'il vous plaît, allons assez vite, aussi vite que possible, compte tenu bien sûr des contraintes importantes.

Réponse d'Axel Fortin-Larivière

Je vais répondre à la première. M. Jacquot, uniquement sur le côté « il faut avancer sur l'existant ». Bien évidemment, il y a un vrai sujet. Je suis le vice-président en charge des déplacements. Et notre priorité, c'est l'entretien des routes existantes et en règle générale, ça ne se passe pas trop mal. On est un département où, généralement, quand on se compare, on se rassure, parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de départements qui sont dans une situation très, très compliquée avec leurs réseaux routiers, avec leurs ponts et aussi avec leurs finances, un peu comme tout le monde. Mais de ce côté-là, on n'a pas changé nos montants, même si le montant global des travaux a augmenté, ce qui fait que, naturellement, on en fait quand même un petit peu moins. On essaie d'optimiser les choses. Quand on a un projet routier sur un axe ou sur un territoire, il est toujours très difficile, effectivement, d'arriver à entretenir l'axe existant, tout en travaillant sur le projet en question, parce que, et je le rappelle, je vous ai toujours dit quelque part, si vous entretenez la route existante, vous n'allez pas faire le projet. Et c'est pour ça que dans le projet qu'on présente, il y a vraiment deux temporalités. Il y a tout ce qu'on peut faire en toute autonomie. On est sur nos routes, sur nos infrastructures départementales, et on n'a pas besoin d'autorisation particulière pour les aménager. Ça, il est important qu'on les fasse, parce qu'effectivement, l'axe Granville Avranches, aujourd'hui, a nécessité, à certains endroits, très clairement, et je pense à la Havaudière pour y être allée très souvent, sur le trottoir, à essayer de s'entendre, on a un revêtement qui n'est pas du tout dans l'état dans lequel il devrait être, déjà, de base. On a des choses à faire. C'est pour ça que le projet vous présente aussi une première partie qui doit se faire très rapidement parce qu'on a toute autonomie pour le faire. Et c'est déjà dans les plaquettes en

termes de planification pour le travail. Je dirais que si j'avais une chose à demander dans le cadre de cette concertation, c'est de bien comprendre effectivement que sur ce sujet-là, on veut pouvoir avancer. Si on veut faire des bandes de multifonctions, ce n'est pas parce qu'on fait les bandes multifonctions qu'on ne va pas faire autre chose. On fait les bandes multifonctions parce qu'il nous semble qu'au moins ça, ça sera fait, et rapidement, parce qu'on est autonome pour le faire.

Réponse de Valérie Nouvel

Je veux répondre sur ce qui peut apparaître, je suppose, comme un changement de règles du jeu en cours de partie. Si je me suis exprimé comme ça, c'est parce qu'effectivement, on dit qu'on avait une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), quand on dit une DUP, ça veut dire qu'il y a une reconnaissance par l'État que le projet est utile à la population et pertinent. Effectivement, cette autorisation, cette DUP avait été reconnue, l'intérêt du projet était reconnu et c'était un projet en plusieurs tronçons. Et après, une fois qu'on a reconnu l'intérêt, le département a déposé des dossiers d'autorisation environnementale. Finalement, il doit dire comment il va faire la route. Et la DUP, elle dit, en gros, il va faire le tracé. Et puis après, en fait, le département dit comment il va faire chaque tronçon. Là, il dit techniquement sur quel terrain il passe, comment il passe. Vous parlez, madame, de la prise en compte, de chemin de randonnée, etc. Vous voyez comment on traverse le territoire, comment on organise les carrefours. En fait, le département doit préciser l'ensemble de ces éléments pour chaque tronçon. Et pour ça, il dépose un dossier pour une autorisation environnementale. Et ce qui s'est passé au département, c'est qu'on nous a dit oui, entre Granville et Avranches, le projet, effectivement, a un intérêt. Et après, on a fait la partie du tronçon de Marcey, où là, on a dit, on va faire un viaduc, pour passer au-dessus des zones humides. On a dit, on va aménager les accotements, on va permettre de traverser de telle et telle façon. Et celui-là, il a été autorisé, il a dit, on est d'accord avec le type de route que vous faites, avec la façon dont vous allez faire on l'a fait et quand on a commencé à travailler sur les autres tronçons, c'est là qu'en fait, il y a eu un changement de la réglementation qui fait qu'en fait, c'était devenu impossible de déposer un projet qui satisfasse la réglementation. C'est là qu'en fait, le département ne pouvait plus, malgré la DUP, ne pouvait plus déposer des réalisations de tronçons. C'est pour ça qu'en fait, on a dû revoir les choses et que cette DUP, aujourd'hui, elle n'existe plus et on est obligé de repartir sur un nouveau projet. C'est ça ce qui s'est passé. C'est vrai qu'on trouve ça tous un peu bizarre mais c'est ça la réalité. Quand Marc Lefebvre était président, il a reçu un jour un courrier de la DREAL qui lui expliquait, en fait, ces éléments. Et je me souviens très bien que Marc Lefebvre, il m'a montré ce courrier. Il m'a dit « Écoute, vu ce qui est écrit là, on ne peut plus rien faire ». On l'a vérifié, contrôlé, on a discuté avec les services de l'État et en effet, c'est pour ça qu'on est arrivés à cette conclusion qu'il fallait qu'on vous propose un autre projet pour répondre à l'ensemble des besoins qui est celui qu'on vous propose ce soir, avec des variantes pour l'affiner à nouveau et puis entendre les points spécifiques que vous voulez traiter.

Réponse d'Olivier Thirion :

Pour compléter un petit peu ce que vient de dire Valérie Nouvel de façon assez concrète justement sur l'histoire de la précision des études. Effectivement, il y a des choses qui restent à préciser. Le hameau de la Ville, il n'a pas été du tout oublié puisque, comme vous voyez, il y a un

créneau de dépassement qui est prévu entre la Havaudière et le hameau de la Ville. Et si vous faites un créneau de dépassement qui arrive comme ça sur un sommet de côte où vous n'avez pas de visibilité, et que vous ne dénivelez pas l'intersection, il va se passer quoi ? Vous allez avoir des accidents, parce que vous allez avoir des gens qui vont arriver à la limitation de vitesse, évidemment, c'est 90 km heure, évidemment, on va avoir des gens qui vont arriver à une vitesse bien supérieure à ça, malheureusement, c'est comme ça. Là, il y a un impératif à déniveler de toute façon ce carrefour-là. Évidemment, si on crée un créneau de dépassement sur cette section-là, il y aura un impératif à soit supprimer les traversées, soit éviter les traversées à niveau avec une dénivellation, avec un ouvrage d'art, avec un pont très concrètement qui passerait au-dessus de la route.

Sur les problématiques, sur les histoires de montant, de façon très factuelle, ça ce sont des données qui sont publiques, on a le montant qui était affiché dans le dossier d'enquête publique de 2006, de 155 millions d'euros pour l'ensemble du tracé, dont 55 millions d'euros ont été utilisés pour les contournements de Sartilly et Marcey. Alors évidemment, ce montant de 155 millions d'euros, il faut l'actualiser, c'est un montant qui a 20 ans sur des choses comme ça ce sont des montants qu'il faut quasiment multiplier par deux. On est sur des niveaux. Aujourd'hui, il a actualisé plus de l'ordre de 250 à 300 millions à comparer aux 92 millions que je vous annonçais tout à l'heure. Sur le sujet, aussi, j'ai relevé le sujet des données qui ont été réclamées par l'association. Je confirme qu'on a renvoyé à l'association l'ensemble des données qu'on avait à notre possession qui pouvaient être rendues publiques à l'époque où la demande a été effectuée, c'est-à-dire au début de cette année. C'était en mars ou en avril, je crois et on a renvoyé à la consultation publique pour les études qui n'étaient pas clôturées. Pour l'ensemble des études, notamment, j'entendais parler d'une étude sur la pollution de l'air tout à l'heure, je n'ai pas parlé des nuisances sonores tout à l'heure, mais évidemment, ce sont des sujets qui sont abordés. Toutes ces études sont disponibles en téléchargement totalement libre sur le site de la concertation. Merci.

Réponse de Valérie Nouvel :

Sur la question de l'achat de maison à la Havaudière, en fait, je comprends qu'il soit évoqué cette question parce que finalement, cette question d'achat de maisons, c'est quelque chose qui est évoqué dans d'autres domaines, qui est notamment quelque chose qu'on connaît aussi nous dans la Manche, ce sont les submersions marines. Vous voyez, en fait, dans le sud de la France, il y a eu du cas où effectivement, plutôt que de maintenir des digues à grands renforts de millions chaque année, il y a une démarche de la part de collectivités locales, puis plus récemment d'ailleurs en Bretagne, d'achat de maisons par la collectivité, de façon à ce que les propriétaires ne perdent pas la valeur de leurs biens, leur patrimoine immobilier, et qu'en fait, l'aménagement pourrait permettre effectivement de sécuriser le recul du trait de côte. Et c'est pour ça que certains se projettent en disant, est-ce qu'on ne pourrait pas justement permettre aux habitants qui subissent des nuisances et qui les jugent en fait insupportables pour leur quotidien étudier une possibilité d'achat de leur maison de façon à aménager plus librement tout l'espace sans que pour autant, que les habitants veuillent perdre tout leur patrimoine. Ça, ce sont des choses qui sont regardées juridiquement par le département, mais là, pour le moment, on n'a pas, dans les outils juridiques, autant on les a pour les submersions marine, autant on n'a pas pour ce type de projet, mais on continue à chercher des solutions pour le cas, parce que ce n'est pas la première fois qu'on entend

ça dans les échanges, où il y a ce type de solution qui apparaît ne serait-ce qu'au moment de la conservation.

Mais ça vient de là, et encore une fois, au niveau du département, on comprend complètement ce sentiment de dépréciation de fonciers, de patrimoine bâti, d'habitants qui se sont installés à un moment donné sur l'axe, notamment la Havaudière, en se disant, il y aura un contournement en fait, je fais un achat d'une maison qui demain sera plus tranquille. Et puis le projet n'arrive pas, il est différent, etc. Et en fait, c'est le projet de toute leur vie et ils se retrouvent dans une situation qui est complètement inconfortable. Toutes ces solutions-là, c'est quelque chose qui se bâtit ensemble. Ce sont des choses qui sont faites avec les riverains. Ce n'est pas sorti du chapeau du maître d'ouvrage. C'est vraiment l'échange entre nous. Moi, je suis comme vous. Je veux dire, il ressort de la concertation et le garant nous fera part de vos positions sur ces questions-là et charge à nous, au département, si les outils juridiques existent, de les mobiliser ou d'en créer d'autres avec les parlementaires pour justement répondre à ce souhait de vivre tranquillement chez soi.

Réponse d'Axel Fortin-Larivière :

Juste pour rappeler effectivement qu'il y a un projet qui est aussi en cours par le département, qui s'appelle Saint Lô Coutances, sur lequel, dès le début, c'était le problème. C'est qu'il y avait énormément de sorties de maisons qui étaient sur la route et qui, globalement, généraient de l'insécurité. Alors pour pouvoir sécuriser tout ça, on peut se retrouver avec des énormes infrastructures à mettre en place. Dans le cadre du projet, effectivement, le département s'est dit que si demain, les gens mettent leurs maisons en vente alors, encore une fois, ça a été prévu dans le cadre du projet. Je n'ai pas dit que c'étaient des choses qui se préparent et qui peuvent s'envisager et pour des raisons de sécurité, justement, pour essayer de supprimer ces sorties directement sur un axe roulant, ben, certaines maisons, parce qu'elles ont été mises en vente... Encore une fois, ce n'est pas le département qui est allé voir les gens par exemple, en disant mettez en vente vos maisons. Non. C'est parce qu'elles ont été mises en vente qu'elles ont été rachetées pour le projet pour, encore une fois, aménager la circulation et réduire tous ces endroits où il peut y avoir potentiellement des accidents. Mais ce sont des options, ça dépend effectivement des choix qu'on fait en termes d'infrastructure.

Participant 5 :

Monsieur X, maire de Le Grippon, élu à l'agglomération. La Manche, en fait, est un département, celui qui a le plus de roues peut-être, de France, en tant que département. La réalité, de cet échange, me fait commenter le fait que ce sont des citoyens et citoyennes, et élus, qui peuvent partager, discuter, s'opposer, pour être de mon point de vue. Nous sommes dans la défense, parce qu'il y a énormément de gens en accord avec cette réalité-là, le projet de foie de 2x2 voies, qui est déjà très en retard sur le monde où nous sommes aujourd'hui. Partout, partout, à l'échelle de la France au moins, on ralentit les voitures, on limite son impact sur l'environnement et ce qui se propose ici, en fait nous avons une vraie chance d'avoir une réévaluation d'un projet, la remise en cause et aussi une enveloppe qui finalement sera beaucoup plus acceptable à tout point de vue et en termes de bilan écologique, qui voudra tout ce qu'on voudra autrement. Effectivement, le tropisme côtier fait qu'on a des flux importants. Mais moi, je m'interroge comment une

collectivité Granville Terre Mer a pu déplacer une zone économique de la Haye Pesnel, où elle était facilement accessible, à Saint-Pair.

Participant 6

L'avantage de ce genre de soirée, c'est qu'effectivement, tous les avis peuvent être présentés et on n'est pas forcément d'accord. Moi, je vais vous donner la situation par rapport à l'artisanat Sud-Manchois.

Monsieur X, représentant de la Chambre des métiers de Normandie, élu à la Chambre des métiers de région de Normandie. Dans notre territoire entre terre et mer, l'artisanat représente bien plus qu'un secteur une force humaine, une richesse locale. Pourtant les artisans de la Manche, vos boulangers, vos maçons, vos plombiers, vos mécaniciens, vos coiffeurs ou électriciens, perdent chaque jour un temps précieux sur des routes saturées, peu sûres et mal adaptées aux exigences modernes. La réalisation d'une deux fois deux voies, vous l'appellerez voie express ou 2x2 voies, vous l'appellerez comme vous voudrez, Entre Granville et Avranches ce n'est pas un luxe, c'est une urgence économique et sociale et un enjeu stratégique majeur pour notre économie. Pour les artisans, c'est moins de temps dans les embouteillages, plus de chantiers terminés, plus de clients servis et surtout plus de sérénité. Pour leurs salariés, c'est une meilleure qualité de vie, des trajets plus sûrs et une attractivité accrue pour les jeunes et plus largement les actifs qui veulent vivre et travailler dans le sud-manche. Pour nos entreprises artisanales, c'est la possibilité de développer de nouveaux services, de coopérer plus facilement entre territoires et de renforcer la vitalité des centres-bourgs à zones rurales. Cette route, c'est le lien entre nos compétences, nos savoir-faire et notre avenir. Refuser de la faire, c'est condamner nos artisans à rester coincés entre deux ronds-points pendant que d'autres territoires avancent. Par exemple, en dehors de la Manche, où tout va se faire, on nous dit que ça va être vertical, que le Sud va en profiter. Moi, je vois plutôt ça horizontale, ça va plutôt profiter à Caen. L'artisanat représente plus de 20% de l'économie locale. Investir dans ces conditions de travail, c'est investir dans la Manche. Nous avons besoin d'un axe structurant, moderne et durable. La 2x2 voies n'est pas un choix, c'est une condition de survie pour notre artisanat et le bien-vivre de nos habitants. Mesdames, Messieurs, en soutenant ce projet, nous soutenons l'artisanat, ses valeurs de proximité, de compétence et son rôle central dans la vitalité de nos villes et campagnes.

Participant 7 :

Bonsoir à tous. Je travaille à Marché Cash et je fais la route tous les jours à Avranches Granville. Et je suis vice-président de la CCI auprès du Commerce. Et bien sûr, je viens ici représenter le monde économique et donner juste une lecture beaucoup plus vaste. Et d'ailleurs, j'étais intervenu pour le contournement sud-est, où on ne peut pas parler de l'axe Granville Avranches. Un travail qui a été fait par le département, il a été très bien fait, clairement, aujourd'hui, puisqu'on avait eu 2x2 voies qui allaient d'Avranches à Granville, sans obstruction, en voies rapides, qui pouvaient emporter effectivement tous les actifs qui travaillent sur une zone qui est en plein développement. Et il faut savoir qu'aujourd'hui, au niveau des actifs, on a besoin de beaucoup de jeunes actifs dans notre région pour s'occuper des seniors qui viennent s'installer. Et ces jeunes actifs, ils n'ont pas beaucoup de sous et ils s'installent généralement loin de la mer. Il faut leur privilégier des axes pour qu'ils puissent se rendre auprès de l'activité économique, des

entreprises, etc. du territoire. Et c'est pour ça que dans un premier temps je vous ai parlé de la bretelle d'accès, parce que ça ce n'est pas une décision du département, la bretelle d'accès d'Avranches pour pouvoir prendre l'autoroute tout de suite vers Caen et pouvoir reprendre le barreau Marcey-les-Grèves. Parce qu'aujourd'hui en fait, vous regardez actuellement, un entrepreneur le matin il perd du temps, on le « punit » pour passer par Marcey, puisqu'il y a des ralentisseurs, on ne peut pas tourner à gauche. En fait, il y a une congestion aujourd'hui au niveau de Marcey qui est due au fait qu'on veut faciliter le contournement, on veut que les gens... c'est punitif, on dit que vous n'avez qu'à faire la déviation. Mais pour la déviation, il faut passer par l'hôpital, il faut passer par Ponts, dans ce sens-là bien sûr, mais quand on vient de Granville, c'est différent. Et je dirais qu'aujourd'hui, au niveau économique, je voudrais rajouter quelque chose : il ne faut pas opposer la 2x2 voies à l'écologie, parce qu'en fait, la 2x2 voies, elle a son rôle, son utilité, sont bien fondées, et encore une fois, nos aïeux, il y a 30 ans, 40 ans, ils l'ont pensé, ils l'ont projetée.

Moi, aujourd'hui, je ne vois pas beaucoup de jeunes qui ont 10, 12 ans dans la salle, qui peuvent se dire, mais qu'est-ce que vous avez décidé pour nous ? Et qu'est-ce qu'on aura comme route dans 30 ans, effectivement, pour circuler dans cette région. Il faut savoir aujourd'hui que, regardez nos jeunes à 14 ans, maintenant, ils n'ont plus un scooter ils ont une petite Citroën. Vous savez où on est avec eux ? Et ça, aujourd'hui, pour nos camions qui sont sur la route, pour nos actifs qui sont sur la route, c'est un danger aujourd'hui. Et ce nombre va augmenter parce qu'effectivement les jeunes, ils veulent avoir leur voiture, leur indépendance. On peut dire qu'ils ne comprennent rien à l'écologie ou rien aux problèmes du Monde, mais en tout cas, aujourd'hui, ces voitures, on en voit de plus en plus. Je dis aujourd'hui, prenons faisons la voie double dans sa vision globale et rendons la voie à la population, vélos, petites voitures, etc.

Participant 8 :

Bonsoir à toutes, bonsoir à tous, merci beaucoup pour ce temps d'échange. Nicolas Germain, je suis pour ma part simple citoyen Granville, entrepreneur et probablement moins vieux, je crois, que le début des discussions relatives à cet axe Granville Avranches, puisque je comprends que les premières réflexions datent d'il y a au moins 30 ans, voire 40 ans. Je souhaitais simplement vous partager ce soir un triple effarement.

Un premier effarement sur le gaspillage de temps, d'énergie, d'argent public pour un projet de voie rapide qui finalement a été abandonné. Alors qu'il suffit d'aller consulter les nombreuses contributions déjà sur le site de la concertation, et on se rend compte que le tracé initial de 2006, répond clairement aux attentes et aux besoins exprimés à la fois par les riverains et les usagers. Attente, c'est-à-dire, bien sûr, le bien-être des riverains, mais aussi, et ça a été rappelé par vous monsieur, le développement de nos artisans, le développement de nos entreprises, et puis également, je pense que ce sera évoqué par la suite, l'accès à des services publics essentiels comme ceux de la santé.

Deuxième effarement, et tu viens de le dénoncer, Franck, entre la construction d'une route et la préoccupation environnementale qui est nécessaire, qui est indispensable, et je crois que tout le monde dans cette salle ce soir sera d'accord pour dire que ce défi climatique et ce défi environnemental représentent assurément le plus grand de nos défis pour ce 21^e siècle.

Maintenant, les 17 véhicules jours, et ça a été rappelé dans la présentation, les 17 000 véhicules jour sont déjà là et non seulement ils sont déjà là, mais en plus ces flux, on sait qu'ils vont augmenter à la fois par le fait de l'augmentation de la population et aussi du fait, et ça a été évoqué par vous, je crois, du fait que notre territoire devient de plus en plus attractif dans la mesure où nous sommes un niveau de fraîcheur et où effectivement, dans un contexte de réchauffement climatique, nous attirons des flux supplémentaires.

Troisième effarement sur la complexité normative. Je comprends bien sûr que le contexte législatif d'aujourd'hui n'est plus le même que celui des années 2000 puisque la loi climat et résilience, puisque les dispositions du ZAN sont passées par là. Ce que l'on sait également, et d'autres projets ailleurs en France le prouvent, ce que l'on sait également, c'est que ce que le législateur ou ce que le gouvernement souhaite contraindre, et bien ce même législateur et ce même gouvernement peut y déroger si on lui fait la démonstration que la réalisation d'un tel projet est une condition essentielle à la vie et au développement d'un territoire. Et je crois précisément que c'est notre cas d'espèce. Et moi, j'aimerais simplement poser une question conclusive à nous toutes et tous, c'est quand cesserons-nous de nous considérer comme un sous-territoire qui n'aurait pas le droit à un niveau d'infrastructure adapté et proportionné aux attentes et aux besoins de ses habitants ? Alors j'aimerais simplement conclure, non pas en citant un philosophe mais bien plus modestement, ma mère, qui m'a toujours appris que là où il y a une volonté, il y a un chemin.

Réponse d'Olivier Thirion :

Je veux bien répondre sur le sujet de la voie douce, en fait, la question que vous posez, c'est le sujet de la cohabitation, en fait, entre les véhicules lents et les véhicules un peu plus normaux sur la route départementale. On a évoqué tout à l'heure je ne reviens pas sur tous les propos qui ont été rappelés sur l'historique du projet s'est fait bloquer en 2021 pour une autorisation environnementale. Aujourd'hui, le département, est un peu contraint par la force des choses de se rabattre sur des options plus pragmatiques et plus autorisables, raison pour laquelle notamment on propose des options avec les bandes multifonctions qui apportent évidemment pas le même confort qu'une 2x2 voies, qui vont pas diviser peut-être par 6, 7, 8 peut-être le trafic sur la route départementale existante évidemment, ça c'est une option qui aura été souhaitée on le sent bien par certains membres de participants dans cette salle. Aujourd'hui ce n'est pas possible, c'est pour ça que, notamment, qu'on travaille cette option de bandes multifonctions qui permet, je n'ai pas détaillé tout à l'heure, mais ça permet quand même d'avoir un meilleur partage de la route puisqu'il y a un peu plus de largeur de chaussée et que ça permet aussi aux véhicules longs éventuellement de se serrer sur la droite et en tout cas ça permet, on voit bien l'effet sur le reste du réseau routier qui a été managé de cette façon-là, ça permet quand même d'assurer une meilleure cohabitation. Le sujet de la bretelle de l'A84, c'est la bretelle d'accès en venant d'Avranches pour aller à Caen, Alors on ne l'a pas mis dans les documents qui sont dans la concertation, parce qu'on est en dehors du cadre de la concertation, on a sorti ce sujet-là du cadre de la concertation. Pour autant, techniquement, c'est quelque chose qu'on a regardé, qu'on a dessiné, ce sont des choses qui sont possibles. En termes de trafic, ça permet de soulager une partie de la traversée de ponts dans des proportions qui ne sont pas non plus gigantesques, mais ça permet effectivement d'éviter de passer dans l'hôpital, comme vous le disiez tout à l'heure. Et

peut-être que ça permettrait effectivement de ramener plus facilement quelques personnes sur le contournement de Marcey-les-Grèves. Pour autant, on est sur du réseau routier national, ça dépend de l'État. Et ce n'est pas forcément une prérogative départementale de travailler sur ces sujets.

Réponse d'Axel Fortin Larivière :

Parce que, on va dire globalement par rapport à ce qui a été dit sur le précédent projet, bien évidemment que le département, en tout cas à la fois les anciens conseillers départementaux des précédentes mandatures qui sont encore ici, ou les nouveaux, sont conscients en fait de la situation économique. Et en termes de volonté, je voudrais juste dire que lorsque le département, effectivement, a demandé à une DUP qu'il a souhaité faire le contournement de Sartilly, il a déposé les dossiers, il a travaillé. Une fois qu'il a eu les autorisations, il a fait le contournement de Sartilly. Ensuite, il a fait la même chose pour le contournement de Marcey Les Grèves, qui était en fait la logique du projet. Et quand on lui a donné les autorisations, il a fait le contournement de Marcey. Après, effectivement le rapport, il est facile à trouver parce que tout le monde peut avoir accès à tous les rapports votés par le Conseil départemental depuis, il suffit de se connecter. Si vous avez un peu de recherche, c'est une vraie source et une mine d'informations. Vous aurez tous les prix, le moindre centime qui a été dépensé fait partie de ces rapports-là. Utilisez-les.

Effectivement, après, quand il a fallu demander l'autorisation pour faire le contournement du croissant et le raccordement, c'est là où les choses, se sont compliquées et que l'État, ne nous a pas permis de continuer ce qu'on avait commencé, ce que le département s'était engagé à faire et avait la volonté de le faire. Bien évidemment, aujourd'hui, étant donné la réglementation en cours et le fait qu'on a aussi des gens... Le département n'est pas législateur, d'ailleurs et on a d'autres élus qui légifèrent qui votent certaines lois qui sont peut-être certaines contraignantes, d'autres moins contraignantes, ça dépend. C'est comme ça que ça fonctionne. Aujourd'hui on est dans cette situation-là, on est conscient qu'il y a un vrai problème sur cet axe-là, parce qu'encore une fois on est gestionnaire de voirie, et on s'inquiète à l'heure actuelle, je dis bien à l'heure actuelle, de cette réglementation effectivement qui pourrait très bien changer, pourrait évoluer, on a vu des choses déjà discutés, mais qui, en termes de délai, nous mettent quand même derrière ou devant je ne sais rien. En tout cas, il y a beaucoup, beaucoup de points d'interrogation qui se trouvent devant nous. Toutes les choses, effectivement, qu'on peut faire quand même, ou les choses qui nous ont semblé peut-être être celles pour lesquelles, réglementairement, on aurait les autorisations, c'est ce qu'on est venu vous proposer. Maintenant qu'il y a d'autres projets, d'autres envies, d'autres besoins, j'en suis totalement en phase. En revanche, en termes de volonté, je peux vous assurer qu'on a suivi avec grand intérêt la volonté de plusieurs associations d'aller effectivement remonter ces problèmes-là à deux premiers ministres, aux présidents, et je sais aujourd'hui qu'il y a aussi des actions vis-à-vis des ministres des Transports. On a rencontré nous, et on a fait des réunions avec tous les élus en présence des deux préfets successifs, et on a parlé de tous ces sujets-là. Je vais vous dire, en termes de volonté, pour faire en sorte aussi avec la DDTM, avec l'ADREAL, de faire avancer des solutions qui seraient peut-être effectivement des solutions qui, voilà, qui seront celles que vous amenez et que vous envisagez de vous lever. Je peux vous assurer que la volonté, il y en a eu. Aujourd'hui, on essaye d'être pragmatique pour pouvoir avancer, pour pouvoir aménager l'axe existant, parce qu'il y a des choses à faire, et

effectivement l'améliorer avec des solutions qui ne sont peut-être pas les solutions que vous attendez, mais qui, de toute manière, amélioreront quand même la situation.

Réponse de Valérie Nouvel :

Alors, en ce qui concerne les mobilités, en règle générale, oui, d'accord. C'est vrai qu'aujourd'hui, on a un sujet au département, c'est qu'avant, on avait des routes avec des voitures, des camions aussi, quelques bus, transport scolaire, et puis maintenant, effectivement, aujourd'hui, on nous dit, bah oui, mais moi, voiture, je voudrais utiliser autre chose que le covoiturage, plus de bus. Effectivement, c'est un challenge pour le département de faire avec, existant, tout en l'améliorant, de la place pour tout le monde, parce que d'un point de vue sécurité, vous comprenez bien que quand on est à vélo et qu'on se fait doubler par un 33 tonnes, ça fait quand même relativement drôle. Si ce n'est quand même qu'on n'a pas de responsabilité par rapport aux mobilités, on reste quand même les gestionnaires de voirie, c'est-à-dire en fait de la route sur laquelle on se déplace. Les gens se déplacent, ont la liberté encore de se déplacer comme ils le souhaitent. S'ils veulent prendre leur voiture tout seuls, c'est de leur liberté. Et heureusement, après il y a des gens qui peuvent se dire qu'on devrait interdire aux gens de circuler. Bon, alors il y a des options, il y a des idées, il y a des voies pour le covoiturage. En ce qui concerne les aires de co-attrage, je rappelle que le département, ça fait très longtemps qu'il en a commencé à en construire, on en a beaucoup, une cinquantaine, voire peut-être un peu plus, sur une soixantaine. On a un gros travail en ce moment qui encoure une grosse étude pour permettre aussi à ces aires de co-attrage de s'agrandir, mais surtout aussi de faire en sorte que quand les gens viennent chercher des gens, ils ne passent pas trop de temps à prendre les gens, et pareil pour les bus. On doit y travailler, mais on doit y travailler avec les agglomérations qui sont responsables des mobilités, ils doivent aller travailler avec la région, qui est responsable aussi des transports communs ou des transports de bus, parce que nous derrière, en fonction de nos responsabilités, on n'a pas forcément... on a des budgets pour certaines choses et pas pour d'autres, on est obligé de travailler avec tout le monde. Mais c'est vrai que c'est quelque chose qu'on fait relativement...

Réponse d'Axel Fortin Larivière :

Et chaque nouveau projet, quand il est réétudié, réintègre effectivement des aires de covoiturage, ou plus particulièrement des aires d'intermodalité qu'on essaye de travailler avec les agglomérations, pour aller sur ce genre de choses. Sur le plan vélo, on a fait beaucoup de choses, on a le RCID, mais je dirais quelque part c'est un petit côté touristique. C'est vrai qu'on essaye aussi de plus en plus de passer quand même par les communes pour aider les agglomérations à relier les communes les unes aux autres. Mais bon, c'est vrai que pour faire 10 kilomètres ou 15 kilomètres à vélo chez nous, là aujourd'hui il fait chaud, mais bon, des fois il y a du vent, il y a de la pluie, il fait nuit, c'est pas facile non plus. On fait beaucoup de choses. On a parlé de 8000 kilomètres de routes départementales, mais en fait on en a surtout 4000 qui sont des toutes petites routes départementales, c'est pour ça. C'est l'historique du bocage normand qui fait ça. On essaye de plus en plus d'envisager, de les utiliser, on va dire un peu autrement, et puis si c'est possible de les passer en voie verte, mais ça nécessite, et je reviens dans le Sujet, c'est qu'à partir du moment où on décide de mettre des vélos quelque part, ou des mobilités plus douces, il faut aussi avoir des infrastructures routières assez bien dimensionnées pour accepter les autres types de véhicules, parce que sinon c'est la double peine pour tout le monde. Voilà, et puis en ce qui

concerne les contournements, va-t-il entraîner d'autres constructions ou des choses comme ça ? Alors là c'est pareil, l'urbanisation, C'est-à-dire en gros la décision de mettre une zone d'habitation, de mettre un méthaniseur, de mettre une entreprise, de mettre un grand magasin. Voilà. Là, pour le coup, je vais vous dire bien souvent, on aimerait être prévenu. Mais la plupart du temps, on est très peu informé et on est souvent, et depuis de nombreuses années, le constat a été fait qu'il y a eu beaucoup, à certains endroits, de l'urbanisation qui s'est créée autour de routes pour lesquelles on ne s'est jamais posé la question si ça allait le faire ou pas. Et aujourd'hui, dans certains... Voilà, on est... Je dirais quelque part, oui, le département aimerait bien faire, mais on a été... Et encore maintenant, souvent, devant le fait accompli, c'est dire « Ah, zut, d'un coup d'un seul ! Voilà, on a des détours. Ça nous arrive d'avoir des appels en disant « Ah, c'est plus possible, ce carrefour, il est trop dangereux ! On y va, parce que ça fait 30 ans, 40 ans, 50 ans qu'on n'a plus jamais entendu parler de ce carrefour. Eh bien oui, c'est normal, parce qu'il y a une zone d'habitation qui s'est créée juste à côté. Et maintenant, il y a 20 véhicules le matin qui partent et 20 véhicules qui rentrent le soir. Forcément, potentiellement, ça fait plus d'accidents. Ça, on devrait, et on le porte le plus possible en disant voilà, quand on veut aménager de l'artisanat, de l'industrie, du commerce, de l'habitation, pensons aussi à nos routes et travaillons effectivement de commun et intégrons le coût, parce que vous avez vu qu'il y avait des coûts, le coût de ces infrastructures dans les projets aussi économiques, mais en tout cas trouvons un moyen d'équilibrer ça parce que les finances de chacun ne sont pas extensibles et c'est important de les prendre en compte. Merci beaucoup.

Réponse de Valérie Nouvel

Je voulais répondre à Nicolas Germain tout à l'heure. Effectivement, merci de rajeunir notre assemblée qui est plus jeune que moi. Un point important, c'est qu'en fait, les 8 000 km de route du département de la Manche, ce n'est pas quelque chose de statique. Et tous les jours, on y fait des bandes multifonctions, des ronds-points, des élargissements, des carrefours pour plus de visibilité. En fait, tous les axes sont dynamiques. Aujourd'hui, c'est vrai que tout le monde dit au département que ça fait des années que ça ne bouge pas, qu'il ne se passe rien. En fait, le projet qui est présenté ce soir, c'est finalement une façon de dire, on avance aujourd'hui, on va résoudre un certain nombre de problèmes, ça a été expliqué par Olivier Thirion, on va avoir des impacts de fluidification, déjà avec ces travaux, et puis cet acte, je ne vois pas pourquoi il n'évoluerait jamais pendant 200 ans. Effectivement, on aura peut-être aussi demain d'autres façons de se déplacer d'autres véhicules, les axes vont continuer d'évoluer. La vraie question, je pense, à se poser face à cette présentation, c'est qu'en fait, on a mis sur la table un projet qui permet d'avancer, d'enfin faire quelque chose pour améliorer la situation. Alors, j'entends et je respecte la position de chacun qui dit ça, pas assez loin, pas assez vite, mais ça nous permet au moins d'avancer, d'améliorer la situation. Et ensuite, demain, on ne va pas se déplacer de la même façon. Vous entendez tous parler de véhicules autonomes, d'un certain nombre d'éléments qui vont nous amener à nous déplacer différemment, se déplacer peut-être moins. On parle aussi de télétravail, on le vit tous. Vous voyez, tout ça évolue. Ce qui est important, c'est de déjà sécuriser, ce sera le gros acte du département, sécuriser le trafic, avancer, et puis considérons que l'axe, eh bien, on le fera évoluer. Je ne vois pas pourquoi il serait différent de l'ensemble des autres kilomètres de route du département. Mais ce qui est important, c'est qu'en fait, cette réponse, elle doit venir. Et puis, c'est vrai que vous évoquez vous-même, vous dites qu'il y a du train, il y a d'autres choses.

Le train, comme en fait l'ancien Non mais, laissez-moi finir. On peut parler du train ? J'allais vous dire, le train, on ne va peut-être pas trop y croire parce qu'il est devenu une voie verte vélo à côté de Carolles, on va avoir du mal à remettre un train pour arriver jusqu'à la plage. Mais encore une fois, ce sont des points, si vous voulez, que, considérons que cet axe, il n'est pas statique qu'on avance. Et vous savez, sur les solutions, il y en a qui me disaient, mais on a du mal à voir ce que c'est que vos bandes multifonctions, etc. Tout simplement, nous, là, dans le sud-nord, j'allais voir, en fait, l'axe qui est entre Ducey et Saint-Hilaire. C'est typiquement un axe où il a évolué, où, en fait, on a mis des bandes multifonctions tout le long, du rond-point, et c'est beaucoup plus fluide. Par rapport aux véhicules très longs que vous citiez, ces petites voitures et les poids lourds, Ça permet en fait une circulation, c'est une société où on a énormément gagné. Je pense qu'il faut regarder ce projet. Il a été conçu pour ça, pour avancer et ne pas attendre une hypothétique évolution de loi auquel, effectivement, vous avez été beaucoup à l'exprimer. Dans le contexte actuellement de changement climatique, on peut effectivement se dire que... Pourquoi y croire ?, en fait, c'est une question et... c'est important qu'on soit là-dessus. L'axe dynamique et les premiers travaux.

Réponse d'Olivier Zamouth :

Je voulais juste picorer quelques remarques parmi celles que vous avez faites. Vous disiez tout à l'heure, les contournements vont-ils générer le trafic ? Oui, bien sûr. Tous les aménagements que nous faisons participent au développement du territoire, et le développement du territoire va de pair avec le trafic. La question, ce n'est pas qu'il y ait beaucoup de trafic, c'est que le trafic se déverse sur des voies qui soient compatibles. Par ailleurs, concernant la pauvreté du département en 2x2 voies, c'est un argument que l'on évite à manipuler parce qu'en fait, si on regarde les chiffres, la réalité est que la manche est extrêmement bien pourvue. Nous avons 250 kilomètres de voies pour 500 000 habitants, ce qui est... 586 kilomètres pour 3,5 millions d'habitants, un ratio qui est trois fois plus faible. Vous voyez, les chiffres, on peut toujours trouver des chiffres qui mettent en valeur. Toujours est-il que dire que le département est pauvre en 2x2 voies est faux. Cela étant, ce n'est pas ça qui va rendre heureux ceux qui attendent une 2x2 entre Granville et Avranches. On a bien d'accord pour en revenir à ce sujet-là, monsieur je partage certains de vos effarements. Je ne vais pas que je les partage tout à fait. Vous dites qu'on peut convaincre l'État, etc. Ce n'est pas faux. Convaincre l'État, c'est possible. Ce qui est plus compliqué, c'est derrière, convaincre les juges qu'ils sanctionnent l'État lorsqu'il prend des arrêtés, autorisant des aménagements qui s'avèrent être en décalage voire en opposition avec ces lois. Il faut toujours avoir en tête cette double dimension. Convaincre l'État, certes, première étape, mais derrière, il faut convaincre les juges, parce qu'il ne faut pas se faire d'illusions. Un projet de cette nature-là, aujourd'hui, forcément, fait l'objet de contestations, fait l'objet de procès, de procès en appel, etc. Vous pouvez dire faux.

Participant 9 :

De toujours les mêmes personnes, alors. De toujours les mêmes personnes. Les contestations et les recours, ça vient toujours des mêmes personnes. En France, c'est notre problème. On n'arrive pas à avancer parce qu'on a toujours des recours. Mais je crois, j'espère d'ailleurs que ça va bientôt se terminer, parce qu'on ne peut plus rien faire en France, on ne peut plus rien faire. Je suis désolé.

Réponse d'Olivier Zamouth :

Dernier point. En France, on ne peut plus rien faire. J'entends...Enfin, je ne vais pas rentrer dans un débat sur ce sujet-là. En revanche, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'en France, de nombreuses lois sont en fait issues du droit européen, et notamment le droit de l'environnement est très largement issu de transpositions du droit européen.

Participant 10 :

Mais on sur-applique le droit européen ! On le sur-applique !

Participant 11 :

J'habite à Marcey depuis 10 ans maintenant. J'entends parler des aménagements. Je me questionne beaucoup parce que quand on voit ce qui a été fait à Marcey, c'est inutile à part dépenser du pognon pour rien. Ça n'a pas fait d'effet. Vous avez le contournement qui ne sert à rien, à part pour admirer les oiseaux. C'est super, ça marche bien. Quand on voit le pognon qui est dépensé pour le réaménagement des ralentisseurs, ça ne sert strictement à rien. Toute la route est déjà défoncée. Vous prenez le petit rond-point au niveau de la pharmacie, il est mort. Tous les plots qui protégeaient la piste cyclable, il n'y en a plus. Le département a dû enlever les pavés qui sont enlevés du bitume qu'ils ont mis il y a à peine deux ans. On a un arrêté préfectoral pour les camions qui ne sert à rien. Il y a sans arrêt des camions, et pour ne pas les citer, les *Sphères* qui roulent, mais comme des connards. Et quand je dis comme des connards, c'est au minimum 90... Non, non, 90, 100 devant la maison. Il y a un gamin sur la route, il est mort, il ne peut pas piler. On a une interdiction dans le sens de Granville à Avranches tous les soirs il y a un camion qui fait Avranches-Granville, il va au port, c'est sûr et certain, et il revient dans l'autre sens. Il n'y a pas de contrôle. J'en ai parlé à la gendarmerie, parce que j'ai le bonheur de me faire cambrioler, il n'y a pas longtemps je leur ai dit, mettez un radar. Mais on ne peut pas mettre de radar non plus. Alors, on ne peut pas appliquer un arrêté préfectoral, on ne peut pas mettre de radar. On fait quoi ? Rien. Quand M. Chapeau, ou j'ai oublié votre nom (NDLR : M. Marcel Jacquot), Manche Nature, dit, on va acheter des maisons à la Havaudière, mais achetez tout Marcey. Non, non, parce que quitte à dépenser du pognon, faut y aller gaiement, quoi. Alors Manche Nature, moi aussi je suis pour la nature et les animaux, il n'y a pas de problème. Mais ça bloque à Granville, quoi. Bizarrement, Manche Nature est à Granville, le projet. Est-ce qu'il y a un lien de cause à effet ? Parce que je me pose vraiment la question.

Participant 12

La déviation de Marcey était utile. Les gens qui sont de la vallée de la Sée, qui vont comme moi 4 ou 5 fois par semaine sur le secteur de Granville, le matin et le soir, ont gagné une demi-journée, ont gagné une demi-heure par jour de transport avec la déviation de Marcey. C'était inutile. Ce n'était pas utile pour le centre de Marcey, mais pour les gens du territoire, notamment le Mortainais et la vallée de la Sée, elle a été utile.

Participant 13

Puisque vous voulez parler du projet, on va en parler. Moi, je voudrais parler des BMF. Les bandes multifonctions. , on a bien vu, au Croissant, une « petite oreille de Mickey » pour contourner. À la Havaudière, peut-être une « petite oreille de Mickey » pour contourner. Et puis, après, sur Marcey, une petite bretelle. Entre les deux, des bandes multifonctions, est-ce que ça va réduire le nombre de véhicules ? Est-ce que ça va réduire la vitesse ? Je ne crois pas, parce que M. Thirion, vous avez dit, lors d'une réunion publique pour le contournement Est d'Avranches, qu'en fait, quand on fait des bandes sur le côté, ça donne plus de confort que de sécurité. Vous pouvez retourner voir dans les verbatims. Alors là, je suis désolée. En plus, dans une évaluation des bandes multifonctions qui a été présentée le 15 octobre 2021 au département : bande multifonctions évaluation. Alors, si l'impact des BMF dans l'ensemble ne peut pas être contesté, sur les deux secteurs que vous aviez étudiés, il y avait une baisse de 2 km heure quand on était à 90, et sur l'autre, une baisse de 4 km heure, mais ces aménagements donnent plus de résultats sur des sections sinueuses. On n'est pas du tout sur des sections sinueuses entre le Croissant, la Havaudière et la Havaudière après jusqu'à Sartilly, Marcey, etc. Et c'était marqué à la fin, présentation devant le département, tendance qu'il faudrait évaluer plus en profondeur. les BMF donnent plus de résultats sur les secteurs sinueux. Expliquez-moi comment vous allez réduire le nombre de véhicules, comment vous allez assurer la sécurité et puis vous allez rapprocher puisque vous élargissez en fait la bande de roulement « bitumée » puisqu'on va l'appeler comme ça. On réduit la chaussée des véhicules à 3 mètres au lieu de 3,5 mètres, sachant qu'un camion ça prend 3 mètres. 3 mètres moins 10 centimètres. Croisement et après on met la bande multifonction de 1,5 mètres de chaque côté. Qu'est-ce qui va se passer quand deux camions vont se croiser ? Ils vont s'écarter sur les bandes multifonctions. Vous rapprochez les bandes multifonctions des habitations. En plus, vous allez intervenir sur la biodiversité dans les accotements qui sont verts. Et je vous signale, je vous rappellerai au sujet de la biodiversité, l'humain fait partie de la biodiversité. Et dans la réglementation européenne, la première sauvegarde à assurer, c'est l'humain. Réglementation européenne qui a été retranscrite dans le Code de l'environnement. Mais ça on l'a oublié. L'humain il vient toujours après. Alors moi je veux bien, mais je pense... ma question c'est comment vous allez assurer la sécurité ? Comment vous allez réduire le nombre de véhicules ? Et alors, je vois par exemple, on arrive au Croissant, on arrive au rond-point de la CCI, tout le monde va s'entasser là, ce sera encore pire que maintenant. Comment vous allez résoudre ça ? Les véhicules ne vont pas diminuer. Et vous allez augmenter, par contre, la vitesse. Alors dites-moi comment vous allez assurer tout ça.

Participant 14

En tant qu'entrepreneur à Avranches, j'ai stabilisé les propos de mon collègue de la chambre. Vous avez une entreprise et vous avez un rayon d'action. Alors nous, moi, je suis basé à Avranches. On est soumis à une première chose, c'est la sécurité au travail. La sécurité au travail fait l'objet d'un plan de prévention des risques professionnels dans les entreprises. Celui-ci énonce un certain nombre de risques, à savoir que le premier risque professionnel sur lequel se penchait dans les entreprises, c'est le risque routier. Et son coefficient est de 1000. On passe déjà par tous les événements, les recherches de solutions, etc. pour prévenir ce risque. ça, c'est la préoccupation quotidienne de toutes les entreprises artisanales du bâtiment, notamment, et de transport. Aujourd'hui, on a un outil de travail, puisque la route est un outil de travail pour les

entreprises qui se déplacent chez leurs clients. On a un outil de travail qui nous expose à des risques professionnels de par le côté accidentogène que vous avez démontré. J'en passe sur la casse non corporelle, qui est énorme, et puis sur une situation qui, d'année en année, se dégrade se dégrade jusqu'à avoir un impact économique. Parce que vous savez, l'entreprise, elle a un rayon d'action. Alors aujourd'hui, vous prenez le Code du Travail, le temps de transport, c'est du temps de travail. Si vous partez à 8h du matin, départ d'atelier, vous arrivez au mieux, au, centre-ville de Grandville, allez, 1h30 après, au mieux, au mieux, c'est vérifié et testé. Multiplié par 2 parce que les compagnons ne font plus rien, 2 dans la voiture, ça fait 3h x 2 x 2. Il faut le facturer aux clients puisque c'est du temps de travail pas du tout compétitive pour aller bosser dans la ville qui est à 20 bornes. C'est juste honteux. Alors, quant au débat, j'interpelle M. et Mme les Garants. J'ai constaté que le Département plaideait pour son projet, puisqu'il occupe du temps de parole sur des problèmes écologiques, etc., qui ne sont pas des réponses aux questions, qui sont des réponses générales. Mme Nouvel, etc., et M. que je ne connais pas. Vous prenez dix minutes, un quart d'heure pour exposer des idées générales, ce ne sont pas les réponses, c'est du temps d'expression. Ça, je demande aux garants d'intervenir quand on dépasse le temps de réponse. Mais on a bien senti, quand même, que cette collectivité qui est le Département, quand on nous présente son projet, est pertinemment bornée à le défendre, puisqu'on revient systématiquement sur la petite déviation à droite à gauche, etc. Mais monsieur démontre en exposant les risques juridiques par rapport aux droits européens, par rapport aux risques vis-à-vis des juges, des cours d'appel, etc. qu'on n'a pas le courage de se confronter à ce risque juridique. Mais néanmoins, je reviens quand même sur la société juridique, Manche nature, qui s'est exprimée tout à l'heure, qui s'est illustrée en maltraitant un pauvre type avec ses moutons, qui est là que pour faire du chiffre d'affaires juridiques avec la salamandre tachetée, qui vont vous sortir dans toutes leurs conclusions. Ils vont bloquer les situations. Mais n'ayez pas peur, n'ayez pas peur, puisque les problèmes écologiques, ils sont décrits dans la loi. Qu'est-ce qu'on va aller chercher de plus que de ralentir des processus ? C'est décrit dans la loi, il n'y a pas de débat. N'ayez pas peur, monsieur et madame les élus du département de la Manche, et puis écoutez les intéressés dont la route est un outil. Et écoutez les intéressés qui vous disent que ce projet que vous présentez, rendez-vous dans huit ans ici pour la même chose, parce qu'il sera déjà saturé. Ça ne suffit pas. Il faut avoir le courage, une volonté pour dire stop, on ressort les pioches, on ressort les pelles, on ressort les tractos, et on l'a fait ces quatre voies.

Participant 15

Je voulais tout simplement dire que quel que soit le projet, il n'y aura pas de diminution des véhicules sur cet axe. Moi j'habite Sartilly, je suis très mal situé, je vous expliquerai pourquoi tout à l'heure il n'y aura pas de diminution. Je ne sais pas si vous avez fait la route côtière, quand vous voyez le nombre de constructions qui est en train de sortir. Alors moi je veux bien qu'on parle d'écologie, mais il n'y a pas que les routes, il y a aussi de nombreuses maisons qui sont en train de se construire. Ces maisons seront habitées, ces structures seront habitées. Par où ils vont passer ? Ils vont passer par la route Sartilly-Granville. Je suis riveraine à Sartilly, pas de bol pour moi, je suis arrivée dans une maison en plein moment où le premier projet s'est effondré. Pas de bol, ravale ta salive et puis fais avec. En gros, c'est ça. Je pense qu'il faut aussi réfléchir à tout ça. C'est qu'il y a de plus en plus d'habitants sur la côte. Je faisais des activités le jour avec des personnes de L'Angers qui se plaignaient déjà du nombre de véhicules sur la route, entre la route

côtière et la nôtre, en fait, sur la route de Angers-Carolles. C'est multiplié également, quoi. , tout à l'heure, il y a une dame qui a parlé de la déviation de Marcey. Je comprends qu'il n'y ait pas eu d'opposants, il n'y avait pas de riverains. Seulement, là, nous, on est touchés en tant que riverains et on n'est pas entendus. On n'est pas écoutés. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire pour se faire entendre ? Je ne sais pas. J'avais besoin de dire ça parce qu'on parle beaucoup de cet axe de Marcey, mais il n'y a pas de maison le long de cet axe. j'ai l'impression aussi qu'il y a des riverains qui sont les laissés-pour-compte dont j'en fais partie. J'habite dans un hameau de 5-6 maisons. soi-disant avec les bandes multifonctions qui fonctionnent, je n'irais pas « rabusser » sur ce à quoi ça consiste. Mais quand je vois, bon il y a les véhicules légers, voitures, de fait, mais je crois qu'on oublie de nommer le nombre de camions qui passent, et ça c'est insupportable. Les gros engins agricoles, enfin tout ça mélangé ensemble, ça devient que c'est insupportable. Je n'habite pas loin d'un radar, alors madame parlait de radar, ça ne sert à rien les radars madame. Soit, ils sont maquillés, soit ils sont balancés, ce n'est pas respecté. Parce que pourquoi ? Les usagers de la route ont besoin d'un axe aussi, d'une voie rapide. C'est l'ensemble. Ce n'est pas que nous riverains, ce sont aussi les usagers de cette route. Il faut aussi répondre à leurs attentes. On va payer des radars, on va les remplacer. Mais non, ce n'est pas ça qu'ils veulent les gens. C'est pouvoir aller d'un point à l'autre convenablement, d'un axe rapide. Je ne parle pas de quatre voies, je parle d'un axe rapide. Je pense qu'il y a moyen de trouver d'autres solutions pour que tout le monde s'y retrouve, en fait.

Participant 16 :

Je suis Monsieur X, président de l'association pour la quatre voies Granville-Avranches. Il y a beaucoup de choses à dire. Je vais répondre à quelques interrogations et oui, je vais répondre aux prises de parole qui ont été faites ce soir parce que... Madame Nouvel, on ne se connaît pas. J'ai fait quelques réunions au Département, mais je n'ai jamais eu l'occasion de vous rencontrer. je vais vous répondre, parce que vous avez pris la parole. Sur la première chose, sur 2021, l'arrêt du projet. Le rapport de la DREAL, il est là. Je vous invite à le relire. La DREAL, à aucun moment, n'a dit « on ne peut pas faire ». La DREAL a dit « vu les conditions de votre enquête environnementale, on ne peut pas y aller dans ces conditions-là. Il fallait revoir les compensations, il fallait revoir certains avis sur l'étude de la biodiversité. » Et puis le plus fort de tout. C'est que le rapport de la DREAL nous donne la solution en première page, qui a été défendue par Philippe Bas, fin 2022, qui n'a pas été suivi par le Département. Quand on parle de pas de volonté, je pense que quelque part, il en manque un petit peu. Je rappelle juste que le rapport d'arrêt de l'arrêt du projet date de 2021. C'est y a plus de 4 ans. Aujourd'hui, au bout de 4 ans, Marc Lefebvre et Jean Morin nous avaient dit qu'on ne tirerait pas de zéro. Effectivement, on a une CNDP. On la prend la CNDP, pas de problème. Ça permet de rebattre les cartes, ça permet d'avoir un projet en fin d'année. Par contre, juste une chose : on n'est pas à zéro là, on est à la cave. D'accord ? On n'est pas au niveau zéro. Parce que la CNDP, c'est tout ce qui se fait avant de faire les études qui permettent de faire l'enquête publique. D'accord ?

Il y a une solution qui s'appelle le RIIPM (Raison impérative d'intérêt public majeur). Vous pourrez l'expliquer, M. Zamouth, M. Thirion, si vous le souhaitez. C'est une solution qui permet de placer des projets au premier plan. Grâce à l'A69, ça fait trois ans, deux ans et demi qu'on en parle. On s'est fait mettre de côté sur ce dossier-là, alors qu'au finale, on va finir par y revenir. Parce que quand on passe en intérêt public majeur, messieurs, dames, le dossier, il est verrouillé. D'accord,

on passe à l'interprétation majeure. Les juges ne peuvent pas revenir dessus. Il y a eu plusieurs projets comme ça, nationaux, même régionaux, départementaux, qui se sont passés comme ça. Il y a une petite déviation, 21 fois ils sont passés au tribunal administratif. 21 fois ils ont gagné, le projet va être terminé au mois de juin, ils passent encore au Conseil d'État. C'est extraordinaire, mais bon, c'est comme ça. On ne va pas refaire l'histoire, mais il faudra bien qu'à un moment donné, ça change. Sinon, Mme Nouvel sur vos prévisions, où vous dites que dans 8 ans, 10 ans, 15 ans, j'ai déjà entendu ça quelque part, il n'y aura plus de voitures, on aura moins de voitures, il y aura moins de gens à rouler. Je vais vous rappeler juste un petit texte. En 98, Manche Nature, à l'époque où le projet était en train de naître, « L'ouverture de la route des estuaires et sa jonction avec la RN113 à deux fois deux voies va dépasser le trafic à l'Est. Du coup, il n'y aura plus besoin de quatre voies parce qu'il y aura moins de trafic. », c'était il y a 20 ans. Depuis 20 ans, le trafic a augmenté. Alors, les chiffres, on peut dire ce qu'on veut. La route, elle est tout simplement saturée. M. Thirion, comme vous dites, « au mois de juillet, » seulement au mois de juillet on était au mois de juin, le week-end dernier. C'était saturé au mois de juin. J'ai reçu 5 vidéos depuis le début de l'année où la route, elle est saturée entre Sartilly et Marcey les Grèves. Madame Nouvel, ce qu'on vous demande en tant qu'élue politique, ce n'est pas de lire dans le marbre à café, c'est d'avoir une vision. Et cette vision, non non non, parce que cette vision, je vais vous dire, cette vision c'est quoi ? C'est de construire une infrastructure pour les 50 ans qui viennent. Pas pour les 5 ans qui viennent, pour les 50 ans qui viennent. D'accord ? Parce que le trafic, comme a dit madame, il va continuer à augmenter. Parce que quand on dit que ça ne va pas augmenter, 4 500 nouveaux habitants rien que sur GTM, dans les 12 ans qui viennent, vous croyez que ces gens-là ne vont pas avoir de voiture ? Vous croyez que ces gens-là ne vont pas circuler ? Vous croyez qu'ils ne vont pas accueillir leurs enfants ? Vous croyez qu'ils ne vont pas accueillir leurs petits-enfants ? Vous croyez que les gens ne vont pas aller travailler d'un point A à un point B ? Ça, c'est la réalité du terrain. Ce n'est pas lire dans une boule de cristal. D'accord ? Deuxièmement, troisièmement,

M. Jacquot...comment protéger la vallée de la Sée, pardon. Je vous rappelle juste une chose, c'est dans le projet du Département, on supprime toute la route, là, il y a 600 mètres de route qu'on supprime. Cette route, elle passe sur la vallée de la Sée. Et on la remet en zone naturelle. Je peux vous dire qu'il y a moyen d'en faire des zones humides. Et je rappelle une chose, la Havaudière, vous proposez de supprimer la Havaudière. La Havaudière, ce n'est pas trois, quatre maisons ou cinq maisons. La Havaudière, c'est un véritable village. Il faut juste imaginer. Passez dans la Havaudière. Quand vous passerez dans La Havaudière la prochaine fois, regardez-la bien la Havaudière. Imaginez ce qu'on peut faire de la Havaudière avec toutes les maisons qui sont des murs en pierre. Non mais franchement, on veut détruire ça ? Simplement imaginez ce qu'on peut faire de la Havaudière le jour où la Havaudière est contournée. Mais on peut en faire un village qui vit enfin. Comme a dit Franck derrière, rendons la route aux habitants. Et bon sang, bonsoir, mais alors arrêtons de faire des petits contournements. Mme Bordet, pourquoi Marcey ne fonctionne pas ? Tout simplement parce qu'on n'a pas fini le barreau, c'est tout. C'est un contournement qui fait 5 km de bus, les gens, qu'est-ce qu'ils font ? Ils vont tout droit. Le jour où vous aurez fait... Alors là, je reviens, M. Boussion, vous demandiez qu'on parle du projet. Quand on fait, on reprend, je crois que c'est la variante C pour Sartilly et Marcey, mais bon sang de bonsoir, vous ne faites pas 80 km/h. Faut que les gens, une fois qu'ils sont lancés sur la route à 110, ils continuent. Et ils sortiront s'ils ont besoin d'aller à Marcey les Grèves, mais sinon ils

continueront, et ils auront récupéré l'A84. Pour ce qui est de la partie entre le Croissant et la rocade de Granville, et le rond-point de la CCI, votre projet le plus ambitieux, faut juste imaginer le rond-point de la CCI, vous l'avez dit, M Thiriron, c'est la mécanique des fluides. faire accélérer le véhicule sur une partie de deux kilomètres pour les faire finir à un rond-point où il y a déjà quatre branches, c'était rajouter une cinquième branche, vous allez droit à la catastrophe. C'est simplement... C'est une logique implacable. Chez vous, dans votre gouttière, vous ne mettez pas un entonnoir. C'est exactement ce qu'on veut faire. On veut recréer un rond-point à l'embranchement de la Havaudière. Mais cette route, elle n'est à ni maintenant, ni dans 5 ans, ni moins dans 20 ans. Et juste pour terminer, moi non plus je ne veux pas être philosophe, juste moi quand j'étais gamin, mes parents me disaient : « quand tu commences un travail, il faut le finir. » Voilà, merci.

Réponse de Valérie Nouvel

Premièrement, je vous connais très bien. Je me souviens, parce que chaque fois que vous rencontrez, que ce soient mes services ou des élus de département, moi, j'entends dire que je suis bornée sur un projet. Au contraire, ce soir, je ne suis pas bornée sur un projet, puisque le projet qu'on vous présente, on vous le présente en vous demandant justement ce que vous en pensez ; Quand vous me dites « ce projet, on n'en veut pas », je l'entends aussi bien que quand vous me dites « on en veut dans telle et telle condition ». je ne suis pas bornée sur le projet. Le Département n'est pas borné sur le projet, bien au contraire. Ils vont présenter, mais comme l'a dit Axel Fortin, on ne va pas partir d'une page blanche ce soir. Il faut bien qu'on ait de la matière, et tout ce que vous avez dit ce soir, vous vous êtes bien exprimé par rapport à des propositions. Et on l'a fait parce que ça nous paraît plus simple. là, c'est notre rôle. Vu notre expérience sur la construction et la gestion des routes, de vous mettre sur la table, comme ça a été aussi dit, un projet qui aujourd'hui, dans l'état actuel de la réglementation, paraît pour le Département faisable, envisageable. Parce que si c'est pour vous vendre du rêve et que dans 20 ans, on sera encore à se demander pourquoi on a des routes sur lesquelles on est en danger comme aujourd'hui, je ne vois pas l'objectif. Mais encore une fois, moi, vous savez, on sort de là en se disant « tout ce projet, on n'en veut pas, au Département de faire autre chose. » Vous savez que les budgets des départements sont contraints. , vous pouvez l'exprimer, ce soir, sur le site, partout où vous voulez, et moi, je n'ai absolument pas de position là-dessus. Après, sur ma vision du territoire, vous savez, si vous regardez un petit peu mon parcours d' élu, vous verrez qu'à un moment donné, j'ai été justement un entrepreneur qui s'est dit je vais m'investir dans la vie publique de ma collectivité pour justement apporter mes compétences et qu'on puisse avancer. C'était ça le sens de mon engagement. Alors, il y a élection l'année prochaine en 2026. Mais je vous en prie, présentez-vous. Soyez parlementaires puisque c'est là qu'on change les textes. Vous l'avez bien compris.

Réponse d'Olivier Zamouth :

Je ne peux pas laisser dire que c'est par manque de courage que le Département évacue la perspective 2x2 voies. Ce n'est pas du tout ça. Le Département, comme le précisait Mme Nouvel, vise à proposer un projet qui soit faisable. En l'état de discussion que nous avons eue depuis 2021, et Dieu sait ce que nous en avons eue, le projet faisable se rapproche le plus de la faisabilité réelle. C'est quelque chose qui est assez proche de ce que l'on vous présente, sachant que ce que l'on

vous présente répond à beaucoup des enjeux qui sont mis en avant. Ça ne répond pas à tous, nous l'entendons chère madame. Vous demandiez, est-ce que les bandes multifonctions vont réduire le trafic ? La réponse est non, bien évidemment. Est-ce qu'elles vont apporter de la sécurité ? Non, non, elles vont apporter un peu de sécurité. Un peu. Est-ce qu'elles vont apporter de la fluidité ? Oui, sensiblement. Et les voitures avec les tracteurs, c'est ce qu'on va... aujourd'hui. Voilà. Et l'équilibre que l'on tente de construire au Département, c'est de trouver le projet qui répond au mieux tout en étant parfaitement faisable. Après, effectivement, on peut jouer au poker, pousser le cran un petit peu plus loin en se disant que le jour où ça reviendra en DUP, le jour où ça reviendra au tribunal, les choses auront un petit peu changé, la société aura évolué, les textes auront changé et ça pourra passer. C'est partout. Et aujourd'hui, tout en étant faisable, il n'est pas très loin de ce qu'on vous propose là.

Je voulais juste parler du RIIPM qui est autre chose que l'intérêt public et qui n'est pas un label qui se décerne... sur quelque chose de très complexe, mais la jurisprudence va peut-être évoluer. Sur l'A69, on a bien vu que c'est le Parlement qui s'est emparé de la question. On est sur un sujet, je dirais, extrêmement pointu, extrêmement délicat, qui dépasse énormément la portée animée par la passion des uns ou des autres. Simplement, vous pouvez retenir ça, la raison impérative d'intérêt public majeur n'est pas un système magique, c'est quelque chose qui se constate une fois qu'on a mené un projet comme celui qu'on vous propose, qu'on a mené un projet à bien et qui permet, parce que c'est ça, on se garderait du terme, mais le but de cette raison impérative d'intérêt public majeur, c'est pas quelques critiques cumulatifs qui permettrait de déroger aux règles de protection des espèces, c'est ça le mot magique voilà. Et les espèces protégées ont en a partout sur la planète.

Réponse d'Olivier Thirion :

Sur le contournement de Marcey, quand on regarde son positionnement aujourd'hui il a été réalisé parce qu'aujourd'hui, on est zone humides au sud à Marcey les Grèves, et après, vous êtes dans la baie du Mont Saint-Michel. Tout simplement, c'est à peu près le seul endroit où vous ne pouvez pas passer. Ce n'est pas forcément l'endroit le plus optimal en termes de temps de trajet, notamment quand on vient du sud, évidemment. Il est un peu plus optimal, effectivement, comme le monsieur le disait tout à l'heure, pour les habitants de la vallée de La Sée, mais en tout cas, effectivement, le contournement de Marcey, on ne peut pas le mettre ailleurs. On ne va pas passer sur la zone humide, on peut passer sur Marcey et on ne va pas passer sur la baie du Mont-Saint-Michel. Après, aujourd'hui, effectivement, on a quand même 4 500 véhicules tous les jours dessus. Ce n'est pas négligeable. Mais je suis d'accord avec vous. Effectivement, il reste quand même un trafic résiduel qui est quand même très important dans Marcey-les-Grèves. C'est une vraie problématique pour le gestionnaire de voirie que nous sommes. C'est pour ça, justement, qu'on propose des options qui visent à améliorer le trafic entre l'axe routier qui monte vers Granville et le contournement de Marcey pour que les gens soient le plus possible amenés à aller sur le contournement de Marcey de façon quasi automatique. c'est ce qu'on cherche à faire au travers des options notamment qu'on vous a présentées tout à l'heure. D'une part, et d'autre part, il y a aussi des choses qu'on essaie de faire dans Marcey-les-Grèves, qu'on a déjà fait, qui ne sont peut-être pas suffisantes, qui sont effectivement de pénaliser suffisamment les gens qui passent dans Marcey-les-Grèves pour qu'il y ait une vraie perte de temps dans Marcey-les-Grèves. On peut peut-être même aller encore plus loin que ce qui a été fait aujourd'hui, effectivement, pour

mieux pénaliser les temps de trajet. Et c'est vrai, quand je vois à l'heure de pointe, au niveau du Pont, encore des bouchons pas possibles le soir. Des fois, j'ai du mal à comprendre pourquoi les gens ne contournent pas par là. Ils font peut-être un peu plus de kilomètres, mais ils n'ont pas longtemps à passer par le contournement de Marcey-les-Grèves. C'est vraiment ce qu'on va chercher à faire. On parlait aussi de la bretelle de l'A84. Ça peut aussi participer à ça, effectivement, avec la réponse que j'ai apportée tout à l'heure. Je vais aller sur les bandes multifonctions. Olivier Zamouth vient d'en parler. Ça apporte de la sécurité. On observe au niveau national des baisses d'accidentologie relativement sensibles sur ces bandes, de l'ordre de 25%, je crois. On en a fait une centaine de kilomètres sur le réseau routier manchois depuis 10 ou 15 ans. C'est quelque chose sur lequel on a un très bon retour d'expérience. Et les camions, je peux vous dire que quand ils se croisent, ils ralentissent. Ils ne vont pas rentrer dans la maison qui est sur la droite. Aujourd'hui, ça se passe plutôt bien. Vous pouvez aller voir toutes les bandes multifonctions ont été aménagées. Vous allez dans le secteur, comme le disait Valérie Nouvel tout à l'heure, sur le RD976, effectivement, l'axe de Ducey dont on parlait tout à l'heure. Il y en a à Saint-Lô Coutance. Il y en a dans le Nord, sur l'axe Barneville - La Haye du puits. Il y en a un peu partout. Il y en a sur le RD924 entre Villedieu-les-Poêles et Granville. C'est un dispositif qui fonctionne bien et qui améliore la sécurité pour les usagers, mais aussi pour les riverains, puisqu'on dégage la visibilité en sortie des riverains. C'est vraiment un dispositif qui marche assez bien.

Participant 17 :

Sur la route, il y a tellement de monde, on va passer un temps fou, il y en a plein. Moi, j'ai eu de l'expérience dans ma propre famille. J'ai eu ma grand-tante qui est... qui est partie et les gens me disaient : « Non, on ne va pas aller la voir à Granville, tu te rends compte que la route, les gens, les voitures, non, on n'y va pas. » Elle est partie avec très peu de monde autour d'elle parce qu'elle était à Granville. Je pense que là aussi, vous pouvez parler d'espèces humaines avant de parler des animaux, même si je n'ai rien, j'en ai plein la maison, ne vous inquiétez pas. J'aime bien aussi l'écologie. Alors oui, je viens ici, ne parlons même pas des pompiers et d'autres professionnels de santé qui vont sur toutes ces routes là et qui sont tout le temps, tout le temps, tout le temps oubliés.

Participant 18 :

Je veux revenir sur le contournement de Marcey et je vais vous expliquer pourquoi ce contournement est si peu utilisé. Il y a 4 500 véhicules qui passent par-là par jour contre 11 000 qui passent dans Marcey. On se demande pourquoi... On pourra y revenir, je crois qu'on y arrive en partie. J'ai la réponse, j'aimerais bien vous expliquer pourquoi. Je crois qu'on a en partie répondu, mais on a entendu. J'étais un entrepreneur qui faisait le trajet entre Granville et Avranches tous les jours livrée de la ferraille à Granville. Je suis content de ne plus l'être. Et je compatissais vis-à-vis de tous les chefs d'entreprise qui vont prendre cet axe. Parce que ça devient vraiment impossible et je crois que je ne pourrais plus faire ce que je faisais à l'époque. Tellement cet axe est encombré, ça c'est le premier point. Le deuxième point, c'est que je voudrais comprendre, la présentation ici est assez claire au départ, mais il manque un élément essentiel

qui m'a beaucoup frustré au départ. Parce qu'on parle de trucs effectivement de 1995, je crois qu'il était le début de la plus aventure de la 2x2 voies, et ensuite, effectivement, du stop qui a été déterminé en 2022, ce qui fait quand même un certain nombre d'années, je crois 26 ans entre les deux, avant que l'État retoque le projet. on peut déjà s'interroger sur le temps qui s'est passé pendant ce temps-là. Autre point aussi par rapport à ça c'est que je voudrais comprendre dans cette présentation, c'est quelles sont les raisons réelles, les faits qui ont fait que l'État a retoqué et en quoi ce projet n'était absolument pas, le projet de 2x2 voies, n'était absolument pas réalisable il manque. Depuis le début de la réunion, il est fait un revers de main sur ce projet, alors qu'il n'y a aucune explication. Je ne suis absolument pas expert. J'aurais été heureux de comprendre. Je veux comprendre les choses pour pouvoir comprendre ensuite pourquoi on agit sur des projets. Mais là, clairement, cette partie-là n'est pas donnée. Et je trouve qu'elle manque. Il faudrait en tout cas la rajouter pour que les gens comprennent, déjà. Ça, c'est le premier point. Pour en revenir à Mme Nouvel aussi qui disait que les BFM c'était merveilleux et je crois que vous interveniez en disant qu'il y a beaucoup d'accidentologie. Moi je suis tous les jours ou presque sur l'axe et je ne vois pas d'amélioration sensible au niveau de circulation etc. Ça n'empêche pas les camions effectivement de rouler à vive vitesse, ça n'empêche pas les véhicules lents de rester sur les voies centrales et de ne pas utiliser justement le peu de voies qu'il y a sur les côtés. C'est même devenu dangereux en plus pour les vélos, puisque les peu de vélos qu'on voit sur ces routes-là, ils s'approchent encore plus. C'était déjà compliqué avant, mais je trouve que c'est encore pire maintenant. Voilà. Merci monsieur.

Participant 19 :

Je voudrais préciser que je suis propriétaire d'une maison située à Saint-Pair-sur-Mer, depuis 25 ans. Quand j'ai acheté, je savais qu'il y avait le contournement en 2x2 voies qui passé à 400 mètres. Je ne suis pas le seul. On est 25 propriétaires à la Maréchalerie. Là, votre projet, on est totalement oubliés. Vous arrivez à votre variante, celle qui est privilégiée, c'est au niveau de la CCI. Personnellement, depuis mon accident que j'ai eu à cause de cette route en 2013, je suis à temps partiel, je passe du temps à la maison, je vois la circulation, ça bouchonne jusqu'à chez moi, jusqu'à 500 mètres, voire jusqu'aux portes de ma maison, ça fait 1,5 km. Et l'été, c'est ça tous les jours. là, vous avez... Et je voudrais répondre à M. Jacquot aussi à ce que vous dites concernant les chiffres qu'on avance. Nous, en fabule là ? J'ai des données concernant le comptage qui se situe entre les deux ronds-points, le croissant et la CCI et ça comptabilise 24h sur 24h. Je prends les jours du 1er juillet jusqu'au 31 août, on a 45 jours où il y a plus de 20 000 véhicules tous les jours. On a même 23 000 véhicules, 22 000, c'est tous les jours. Arrêtez de dire qu'on ment, qu'on fabule. Et au niveau de la Maréchalerie, on a eu les comptages, on est pratiquement à 15 000. là, avec votre variante, vous allez faire venir tout le monde sur une seconde voie. Ça va faire une cinquième voie Ça va être pénible pour nous les riverains. Qu'est-ce qu'on va devenir ? Franchement. Alors que l'on était contourné et certains se sont installés sur le tracé, en toute connaissance de causes, n'est-ce pas M. Marcel Jacquot.

Participant 20 :

J'habite à Marcey-les-Grèves, c'est à 50 jusqu'au panneau après, ça passe à 70. Je suis au-delà du panneau, avant le panneau, et là, la limitation passe à 70. Malheureusement, je me trouve juste au ras de la route. Et je peux vous dire que des voitures, il n'y en a pas beaucoup qui roulent à 70.

C'est insupportable, impossible d'ouvrir les fenêtres, impossible de vivre dehors. J'ai un grand jardin, il est magnifique, il est sympa. Je fais les chambres d'hôte, alors voilà, j'aime bien mais je dis aux gens, surtout, n'ouvrez pas les fenêtres. Voilà, j'en suis là. Je ne vais pas être plus longue. Voilà, parce que j'en ai parlé à Madame le Maire de Marcey, « mais nous ce n'est pas notre tour. Ce n'est pas notre ressort, ça c'est le Département ». Je suis venue principalement pour ça.

Participant 21 :

Je suis le président de l'ADRAGA. J'avais entendu concernant les pointages qui ont été avancées. si je précise que ce sont les chiffres qui nous ont été donnés par le Département pour le pointage permanent qui se situe grosso modo en janvier. au passage, on va quand même demander les autres chiffres parce qu'il y a d'autres comptages.

Aujourd'hui on les attend toujours. J'aimerais un petit geste quand même du Département. J'ai vu qu'il y avait des études sur des centaines de pages. Mais on aurait bien aimé avoir justement les chiffres bruts. Tout simplement parce que certains ont des œillères et des bouchons dans les oreilles. Ils ne veulent pas entendre la réalité des faits. C'est qu'aujourd'hui, il y a des voitures. Des voitures, des voitures. Et c'est notre malheur. On se reconnaît tous les riverains, c'est leur malheur, les voitures. OK ? Mais aujourd'hui, les voitures, elles sont là. Elles ne sont pas prêtes à disparaître. Ça, c'est le premier point. Le deuxième point, on peut comprendre qu'il y a des... M. Thirion, vous nous avez expliqué qu'il y avait de l'« Éviter, Réduire et Compenser » aujourd'hui, par contre, je n'ai pas compris exactement ce qu'il fallait éviter, réduire et compenser. C'est l'impact sur l'environnement. Ça veut dire quoi, l'impact sur l'environnement ? Les zones humides. On comprend effectivement que vous ne reprenez pas les tracés de 2006. C'est bien dommage parce que vous êtes déjà propriétaire du terrain, notamment. On aurait pu aller tout droit en passant par Glatigny, en passant derrière la Maréchalerie pour rejoindre « Les Eaux ». Ce n'est pas fait, et vous ne proposez même pas la réalité qui pourrait être celle-ci par contre, je ne peux pas réagir à la variante C. La variante C, c'est quoi, au niveau du Croissant ? C'est faire un 2x2 voies qui passe devant chez nous. Il y a combien de maisons ? C'est-à-dire que vous allez faire un 2x2 voies qui passe à 1m50 de ma porte. moi, je ne suis pas plus écologiste que ça, mais je pense avant tout à mes enfants. À mes enfants qui vont sortir de chez eux, qui vont vouloir aller au collège à vélo, en scooter, en trottinette électrique. Aujourd'hui, c'est impossible. on nous parle de mobilité. La mobilité, c'est pour ceux qui ont la chance d'habiter en centre-ville ou je ne sais pas où, mais si on a le malheur d'habiter sur une route comme ça, l'écobilité, c'est pour les autres.

Participant 22

Je suis de Saint-Planchers, j'habite tout près. Ce qui me gêne dans tous ces propos que vous avez entendu, on n'a pas parlé beaucoup de mobilité ce soir. On a fait un comptage l'automne dernier. On a compté une journée de 6h du matin à 22h du soir en collectif. On a compté le nombre de voitures où il y avait une personne. Il y a 65% de voitures qui sortent seules. on s'est dit qu'on allait réfléchir sur l'écobilité on a proposé de lancer l'opération le 30 juin prochain, dans 10 jours, moins de 10 jours même. On appelle ça le CovoitStop. On a négocié avec la ville d'Avranches, la ville de Granville. On va mettre des panneaux dans la ville. Ce sera du CovoitStop et on va payer 1€, 2€, 2 navettes entre Granville et Avranches. De façon limitée le nombre de voitures, parce que ce nombre de voitures, vous contestez, ce n'est pas forcément à la route,

c'est le nombre de véhicules. Si on arrive à diminuer ce nombre de véhicules sur la route, on aura gagné. On aura gagné quoi ? De ne pas faire la 2x2 voies. Et ça c'est très important. Il faut qu'on travaille sur ces mobilités. Il y a les mobilités de CovoitStop. Il faudrait peut-être aussi, j'insiste, que les entreprises essaient de faire du covoit... Voilà, il faut faire du covoit d'entreprise et ça marche. Il y a des régions où ça marche, je suis désolé, mais il y a des régions où ça marche. Voilà, du covoit d'entreprise, il faut que ça marche. Ça existe. Les mobilités n'existent pas. On parlait du covoiturage à Granville. Il n'y a pas besoin de covoiturage à Granville. Il faudra y créer, Monsieur D'Axel Fortin-Larivière, vous êtes bien d'accord avec moi. Voilà, ça fait partie des enjeux. Il faut travailler les mobilités. Toutes les mobilités sont possibles. On peut parler de beaucoup de choses, mais on ne parle pas assez des mobilités. Les mobilités, c'est essentiel. Il faut diminuer le nombre de voitures sur les routes, le nombre de camions sur les routes. Parce que faire une nouvelle route, ça fait toujours plus de véhicules. Partout où il y a des autoroutes, les autres véhicules de « ZAP » s'installent. Et voilà, plus de mobilité.

Réponse de Valérie Nouvel

Oui, pour répondre sur la partie historique, un monsieur qui disait qu'est-ce qui s'est passé entre 2005 et maintenant. Effectivement, pour faire très très simple, on va rentrer dans le détail. À l'époque, Tout ce qui était fonctionnement des zones humides par rapport à l'alimentation en eau, etc., au milieu, on n'avait pas trop de connaissances là-dessus. Ce qui fait qu'en fait, quand vous faites des routes, ça devient plutôt compliqué, les zones humides, ça n'a pas de valeur à quelqu'un, ça ne sert à rien. Et aujourd'hui, la règle est complète. C'est une ligne, en fait, de fabrication dans ces zones humides, Parce qu'en fait, on a besoin de ressources en eau, parce qu'on a besoin de ressources biologiques, c'est-à-dire qu'on a besoin de ressources biologiques. Et le rôle en fait de ces organismes, c'est de regarder en fait comment ça se passe. Du coup, aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on a besoin de ressources. Il y a 3 ans, j'ai présenté un projet biologique, dans ce projet, qui est passé dans les organismes c'est pas possible, parce qu'ils ont fait comme un gros projet qui passe sur des axes qui existent, en aménageant parce que là, on sait que la rue, elle existe. C'est un changement de positionnement, encore une fois, il y a la connaissance. Et vous avez vu que, je vous dis juste un petit point, vous avez vu que le traité, on a arrêté ces tracés parce qu'en fait, nous, on est très privilégiés de cette évaporation rapide. C'est ça l'explication je sais qu'on n'en a pas reparlé, mais la question que vous posez est celle que l'on pense souvent oublier.

Participant 23 :

(prise de parole sans micro, inintelligible à propos de l'arasement du barrage de Vezins, zone humide)

Réponse de Valérie Nouvel

Ça, vous vous tournerez vers l'EDF, hein ? Vous savez, c'était ma première interrogation quand je suis arrivée dans la Manche, c'est de me dire pourquoi on rase ces barrages. Là-dessus, il n'y a pas de sujet. Sur l'aspect de la Maréchalerie, je voudrais dire quand même que le Président est venu nous voir. D'accord, en fait, ça nous montre quand même un intérêt pour le sujet. Pourquoi en fait, dans le sujet qui est présenté, la préservation, en fait, on a le sens de dire qu'on s'occupe de la Maréchalerie. C'est parce qu'en fait, techniquement, des endroits comme la Maréchalerie,

on en a plein dans la Manche, de la rue comme ça, et en fait, on crée un traitement spécifique pour tout ce qui s'y passe. , ce qui est important, c'est que dans la concertation, vous alliez justement écrire, mais on le sait parce que vous le dites depuis un moment, on a intégré, mais vous voyez qu'on réfléchit ensemble sur ce truc-là. Ça, ce n'est pas quelque chose qui est figé. C'est comme ce qui se passe à Marcey. On l'a bien dit tout à l'heure. Il y a un certain nombre d'aménagements. Vous l'avez dit, effectivement, il y a des trucs, ça ne fonctionne pas, etc. Parce qu'en fait, c'est toujours comme ça, quand on fait des projets, on retient des aménagements, on fait des premiers aménagements, et après, on corrige, on améliore. C'est pour ça qu'on vous a dit qu'on se pose la question de mettre des feux, de faire d'autres chicanes pour vraiment dissuader le passage. Mais quand on interroge les gens, et notamment dans le cadre de la concertation, il y a des gens qui ont été interrogés sur ce point-là, et qui disent « ah, ben, soit, oui, c'est dangereux parce que le trajet est trop court, » soit en fait, « on veut faire des kilomètres sur la voie ».

Participant 24 :

Pourquoi l'arrêté préfectoral n'est pas respecté ? Comme vous n'avez pas le chiffre rouge. Je vous suggère de contacter M. le Préfet directement, je ne sais pas pourquoi. Ce n'est pas un arrêté préfectoral, c'est un arrêt d'exécution du département. Après pourquoi il n'est pas abdiqué ?

Réponse de Olivier Thirion

Nous, on n'est pas policiers, on n'est pas gendarmes. Les panneaux, il y en a déjà dans un sens et dans l'autre, il n'y en a pas parce qu'on continue d'expliquer quand les poids lourds sortent de l'autoroute, il faut qu'ils puissent avoir l'échappatoire et vu qu'il n'y a pas de rampes d'accès on ne peut pas mettre de panneau. . Juste pour répondre à une partie des questions qui n'ont pas été répondues, juste pour répondre un peu à la fois à la question de M. Jacquot et de M. Pagès sur ce point d'évitement. Ce sont des contraintes environnementales, il y a des habitations, il y a des problématiques de bruit, il y a des problématiques de pollution. Il y a des contraintes environnementales, je n'en ai pas parlé, j'ai parlé des zones humides, mais je n'ai pas parlé des espèces protégées. On a beaucoup d'espèces protégées sur le tracé. C'est ce qui explique aujourd'hui pourquoi ces options de tracé évitent ces espèces protégées et évitent ces zones humides. Et quand on regarde un peu tout l'ensemble, on arrive sur cette option-là qui permet, toujours dans la logique, dans le sens pragmatique, d'approfondir aujourd'hui sur quelque chose qui est toujours un moment, ce qu'a dit Valérie tout à l'heure, ça, c'est toujours... Voilà, on est toujours dans cette... sur ce sujet-là. Vos questions notez les, vous le mettez dans les registres. Nous, on se devait de proposer cette option technique parce que c'est une option qui, d'un point de vue trafic, a un certain nombre d'avantages. Elle a un certain nombre d'avantages d'un point de vue impact notamment sur le foncier, mais elle a aussi un certain nombre d'impact sur la qualité de vie, ce que j'entends totalement. Nous, on devait la proposer parce que si nous, derrière, on continue. Si on n'a pas proposé initialement cette variante-là, les services de l'État vont nous tomber dessus et vont nous dire : « votre projet n'est pas arrêté parce que vous n'avez pas étudié cette option-là ». On se devait de le faire. Si vous avez des arguments à porter contre, n'hésitez pas à le noter dans le registre et évidemment, on prendra soin de le prendre en compte.

3. Remerciements et clôture de la réunion

Garants de la CNDP

Les garants ont pris la parole pour conclure la réunion, saluant la qualité des échanges et le respect des règles du débat, malgré la difficulté que cela peut représenter lorsque les positions sont divergentes :

« C'est difficile d'entendre des opinions opposées et de ne pas intervenir, mais c'est la règle du jeu si nous voulons nous entendre. Merci d'avoir joué le jeu ce soir. »

Ils ont rappelé que 62 contributions avaient déjà été déposées sur le site en ligne avant 18 heures (NDLR : le 24 juin au soir), signe d'un début de concertation prometteur, et ont encouragé chacun à poursuivre sa participation tout au long de la concertation.

Ils ont également rappelé :

- **Les prochaines étapes de la concertation** : réunions publiques, ateliers thématiques et géographiques, permanences,
- Le site de référence : **manche.fr** pour suivre et participer à la concertation.

Ils ont remercié l'ensemble des participants pour leur mobilisation et a clôturé en affirmant la volonté de dépouiller l'ensemble des contributions en fin de concertation pour en tirer les enseignements utiles au projet.

Élus Départementaux (CD50)

Ils ont exprimé leur gratitude à l'ensemble des participants et ont encouragé chacun à continuer de s'impliquer et de contribuer à la réflexion collective. Ils ont souligné *« que l'ensemble des sujets évoqués au cours des dernières années par les habitants avaient été exprimés lors de cette réunion, et a rappelé l'importance de se respecter dans les échanges afin de garantir une expression de la diversité des points de vue. Les autres réunions sont également très riches. C'est important de se respecter pour que chacun puisse exprimer son avis. »*