



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

3 juillet 2025 – GRANVILLE – 19H35/22H15

Cité des Sport de Granville



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

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
- Noémie MOYABAT - Consultante

2. Verbatim :

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

(...) L'évolution de ces routes en fonction aussi de l'évolution, de l'urbanisation, de la manière dont les gens vivent, dans la manière dont les gens se déplacent, la manière dont les gens travaillent. Et donc au quotidien, effectivement, il faut qu'on améliorent les choses tout le temps. Donc il n'y a jamais véritablement un projet de figée. On peut faire des choses à un moment donné et décider d'en faire d'autres à un autre moment. Par contre, et ça, c'est important, je terminerai là-dessus, la collectivité, qui est le département, et un petit peu comme toutes les autres collectivités que vous pouvez connaître, qui sont les agglomérations, les EPCI ou les communes, On applique les lois, en fait, on applique les lois qui sont, par contre, pour le coup, là, votées, décidées par les parlementaires. Donc on est un peu comme tout le monde. On applique les lois et donc, par conséquent, on a aussi des contraintes, des possibilités. Donc c'est un travail minutieux qui nous permet aujourd'hui de vous proposer des choses et surtout de vous écouter.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Il y a une question qui est posée sur cette slide dont je vais vous relancer Axel Fortin-Larivière. Je voulais vous la poser d'entrée, mais je vous la repose. Pourquoi est-il essentiel de lancer une phase de concertation avec le public ? Ça, ce sont vos attendus.

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

Je n'ai pas répondu parce que c'est vrai que Valérie, on a un petit peu parlé tout à l'heure pour expliquer que la concertation, c'est aussi un moment... moi, depuis 4 ans, j'ai beaucoup de contacts et je ne suis pas le seul, les conseillers départementaux que je salue ont aussi beaucoup de contacts avec la population. Tous ces contacts sont enregistrés. On a beaucoup de dossiers, de documents. Je pense aux services qui notent tout et qui prennent tous les courriers qu'on peut recevoir. La concertation, c'est un moment où, d'abord et d'une, on va entendre tout le monde, quels que soient les avis en même temps, et les gens aussi vont entendre les autres personnes, quels que soient les avis. Donc, ça permet aussi de créer des échanges et de voir peut-être les sujets de manière un petit peu différente. C'est pour ça qu'on lance une concertation et surtout parce qu'on estime que même si j'ai à côté de moi des experts, des gens qui ont été formés pour ce genre de domaine au quotidien, c'est vous qui vivez ces déplacements, c'est vous qui vivez votre territoire. Donc, il faut qu'on prenne en compte ce genre de choses.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, Axel Fortin-Larivière. Je vais juste vous dire un petit mot sur la concertation préalable. Sur la concertation préalable, en termes d'informations, je crois que le département a fait beaucoup de choses. Il y a eu des courriers ciblés, il y a des spots radio, vous avez des panneaux sur les routes également. Des distributions de flyers sur les marchés locaux. Vous avez aussi des documents. Alors à l'entrée, vous avez le dossier de concertation qui est un grand livre double A3. Vous pourrez les retrouver dans les mairies, dans les permanences. C'est vraiment... il y a des grandes cartographies du projet, je pense que c'est vraiment intéressant de regarder ce document. Il y a aussi ce document en 4 pages avec la cartographie centrale et les variantes. Plus il y en a d'autres encore en format atelier. Je crois que le département a fait le maximum pour que vous ayez une bonne représentation cartographique du projet et de ce qu'on vous propose. Il y a un site, évidemment, allez voir, c'est manche.fr. Ce matin, on était à 200 contributions. C'est peut-être monté dans la journée, mais ce qui est pas mal pour une concertation qui a commencé le 23 juin. C'est franchement pas mal. Et si vous allez sur manche.fr, c'est concertation-grandville-avranche.fr. Vous avez, on a prévu, 4 réunions publics, donc 2 avant le 14 juillet et 2 à la rentrée. Il y en a une aussi à la Haye Pesnel, vous avez cité Sartilly, qui sera à Folligny, en fait. Il y a 6 ateliers, 3 géographiques et 3 thématiques. Alors, c'est sur inscription et puis c'est plutôt avec les associations ou les riverains. C'est pour ça que je ne m'étale pas plus que ça. Vous avez les permanences aussi en mairie. Notez bien les permanences. Vous pourrez aller rencontrer le département. Et avoir accès à un certain nombre de documents, beaucoup de documents, et poser des questions, pas seulement collectives, comme on va le faire ce soir, mais aussi des questions très personnelles. Si ça passe à côté de chez vous, vous êtes légitime pour poser des questions très personnelles dans un cadre bilatéral qui préserve votre intimité, des questions qui sont personnelles. Sur le timing, la concertation prend fin le 22 septembre. Vous avez jusqu'au 22 septembre pour contribuer, alors ce soit sur les registres papiers, soit sur le registre numérique, soit ce soir, voilà, en réunion. Il y aura les garants, vous l'ont dit, ils ont un bilan à produire un mois après la concertation, et le maître d'ouvrage fera un mémoire en réponse à toutes les questions contributions qui ont été posées dans le cadre que je viens de citer. Et en fin d'année, en décembre, il y aura une session plénière au sein du Conseil départemental qui prendra des décisions sur les suites à donner au projet. Donc voilà, on est vraiment dans le cadre d'une année. C'est assez simple, je trouve, à retenir. C'est jusqu'à la fin de l'année, cette séquence essentielle du projet. Voilà, je passe très rapidement. Je crois que c'est tout ce que je voulais vous dire sur la concertation pour ensuite passer la parole à Olivier Thirion, là aussi, je le rappelle, Olivier Thirion a besoin de concentration pour présenter le contexte et les enjeux détaillés, donc pas de questions pendant qu'il intervient. Je prendrai les questions après et je vous rassure, vous pourrez vous exprimer. Merci, Olivier Thirion, directeur des routes départementales. C'est à vous.

Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Bonsoir à tous. Dans un premier temps, je vais vous présenter le contexte et les enjeux du l'axe, ce que vous connaissez pour la plupart. Vous rappelez l'historique un peu du projet. C'est un projet global qui a été autorisé, qui est assez ancien. Il y a eu même une première déclaration d'utilité publique qui a même été prise dans les années 90 et qui a été annulée à la fin des années 90. La déclaration d'utilité publique du projet historique, elle est plutôt en 2006. C'est plutôt la date qu'on retient parce que c'est sur cette base-là que notamment le contournement Sartilly et le contournement de Marcey les Grèves ont été réalisés respectivement avec une mise en service en 2015 et 2019. En 2020, la DUP, la déclaration d'utilité publique, a pris fin en 2016. Et donc, il y avait un dossier d'autorisation au titre de l'environnement qui avait été monté par les services du département à l'époque, dont le dépôt a été bloqué par les services de l'État au regard des modifications de réglementation, notamment en 2016, avec l'apparition de l'autorisation unique environnementale. L'État a concrètement rejeté la demande d'autorisation qui est portée sur l'ensemble du tracé d'Avranches à Granville. Face à ce refus, le département a adopté une stratégie qui visait à reprendre un peu les études sur la base des demandes de l'État, qui visait plutôt à avoir un projet plus mesuré et plus réaliste au regard de leurs exigences. Le trafic globalement sur l'axe, il est assez hétérogène sur l'axe puisqu'on a quand même au niveau des extrémités, des pointes assez importants, on est à 11 000 véhicules jour au niveau de Marcey les Grèves. On est même à 15 000 véhicules jour à l'arrivée sur le pont Gilbert au niveau de l'A84 à Avranches ; côté ouest, côté Granville, côté nord-ouest, on est sur une moyenne journalière annuelle. On parle bien en moyenne journalière annuelle, c'est-à-dire que c'est le trafic qui est moyenné globalement sur l'année à 17 000 véhicules jour au niveau de la zone du Croissant, donc à l'extrémité gauche du plan. Sachant qu'on part du principe quand même que si on est sur un axe à très forte saisonnalité donc on part sur des trafics à peu près à plus de 20% par rapport à ses moyennes journalières annuelles donc on tourne à plus de 20 000 véhicules jour très concrètement au niveau de la zone du croissant donc au niveau des deux giratoires sur la saison estivale, notamment en juillet-août. Et ensuite, des trafics qui sont plus mesurés, qui sont importants quand même, mais plus modérés, on va dire, sur le reste de l'axe, avec des trafics qui tournent en gros 9 500 véhicules jour sur le contournement de Sartilly, entre 11 000 et 13 000 sur le reste de la section, et un trafic relativement faible, effectivement, on en parlera tout à l'heure, de 4 200 véhicules jour sur le contournement de Marcey les Grèves, et un trafic résiduel au sein de Marcey les Grèves qui reste aujourd'hui important. Des saturations qui restent localisées sur l'axe puisque le plan que vous avez là, c'est une simulation du trafic à l'horizon 2050 d'après les simulations de trafic qu'on a faites. Donc en gros, quand c'est noir, vous avez un petit bout de noir tout en haut, ça veut dire que l'axe est saturé, c'est-à-dire qu'on est à un taux d'occupation de voie de plus de 100%, donc ça veut dire qu'en gros, il y a plus de trafic que ce que peut absorber l'axe. Donc au niveau de la zone du croissant, on est au-delà des 20 000 véhicules jour à ce niveau-là. Sur le reste, là où on est vert, en gros, c'est que ça

circule pas trop mal. Et là où c'est orange-rouge, c'est quand on commence à avoir un tracteur qui passe, ça sature un peu l'axe. Globalement, on a des conditions de circulation que nous, dans notre jargon routier, on appelle fuite c'est pas forcément votre ressenti on en a bien conscience. Mais en tout cas, l'axe n'est pas saturé. On a de la gêne, mais l'axe n'est pas forcément saturé sur ces sections. Sur la physionomie du trafic, on a un axe qui est beaucoup de cabotage, c'est beaucoup de trafic local, puisqu'on a seulement 30% du trafic qui fait vraiment du transit entre Granville et Avranches, donc Granville et Avranches et au-delà. Et donc, ça veut dire que les deux tiers du trafic, en fait, ce sont des gens qui habitent sur des communes de la zone et qui font du sortie Granville, du sortie Saint-Pair, du Saint-Pierre-Langers, je ne sais pas Marcey les Grèves. C'est vraiment essentiellement, quand même, globalement, plutôt du trafic local. On est sur un territoire aussi avec une forte dynamique économique et avec beaucoup de zones d'activité qui se sont créées sur le territoire, des zones d'activité qui continuent de s'accroître et qui mettent une forte pression sur l'axe routier. La zone du Croissant, par exemple, aujourd'hui, d'un axe de transit initial, on en est arrivé à un axe qui desserre beaucoup d'activités alors que ce n'était pas forcément son rôle initial, ce qui explique aujourd'hui en grande partie saturation à ce niveau-là. Le sujet de l'accidentologie de la sécurité routière, on retrouve un peu les mêmes problématiques sur le trafic et la saturation de l'axe, c'est à dire qu'on a des accidents qui sont très localisés sur les extrémités. Donc, à l'arrivée à Avranches, d'une part, parce que vous voyez, on parle d'accidentologie corporelle. Ce sont vraiment les accidents corporels, les accidents qui sont remontés par les forces de gendarmerie sur la base de leurs fiches qu'on appelle les fiches BAC, qui sont les fiches accidents qui sont remplies. Et qui sont remontés dans une base de données nationale. Donc vous voyez, un peu d'accidents là, c'est surtout sur la RD7 au pied d'Avranches. Et ici, au niveau de la zone du Croissant, en fait, ce sont les zones où on a le plus de trafic, assez logiquement. Et entre les deux, vous voyez, il n'y a pas vraiment de zone d'accidents où on a il n'y a pas une zone où on a plein d'accidents. Il y a juste un point qui ressort un peu. Ici, c'est le carrefour du château à Saint-Pierre-Langers, au niveau de la Havaudière, donc avec un carrefour giratoire qui a été réalisé l'année dernière. Donc forcément, ces accidents-là, ils datent d'avant. Donc on peut dire que ce carrefour a été sécurisé aujourd'hui. Mais le reste, il n'y a pas d'accidentologie vraiment particulière qui ressort sur l'axe. L'accidentologie, c'est vraiment au niveau des extrémités. L'agriculture, parce que ça, ce sont les milieux naturels, ce sont des choses qu'on va fortement prendre en compte, évidemment, pour les options de projet. Donc une agriculture qui est très présente sur le secteur, assez intense et puis très diversifiée. On a pas mal de... On a de la forêt, on a des terres agricoles, on a un peu de tout. Sur les milieux naturels, tout ce que vous voyez en bleu ciel, ce sont des zones sur le fuseau d'études qui ont été regardées par nos prestataires et identifiées comme étant des zones humides. Ce qui est en bleu plus foncé, c'est ce qui est identifié sur une base cartographique par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement comme étant des zones humides.

Donc, on a une forte présomption de zone humide sur le secteur, ce qui forcément contraint beaucoup les options de tracé, et ce qui explique en grande partie d'ailleurs le rejet du dossier qui a été fait en 2021 par les services de l'État. En termes de temporalité, on a deux temporalités. Une première qui est notre option de référence, qui est ce qu'on fait sur l'axe s'il ne se passe rien. Essentiellement, c'est la réalisation de bandes multifonctions, ce qui permet de mieux partager la route, mais surtout, ça permet aussi de sécuriser les circulations puisque les automobilistes, au lieu d'arriver sur un... En fait, ce sont des travaux qu'on va faire qui permettent de... On diminue un peu largeur des voies pour les passer à deux fois trois mètres, alors que d'origine, c'est plutôt 3,50 m. Et on l'élargit sur les côtés, on revêt les accotements, ce qui permet en fait... Quand une voiture sort de la chaussée, au lieu de partir dans l'accotement et avoir du mal à se récupérer, il va se retrouver sur une bande où le véhicule a de l'adhérence et il va pouvoir revenir sur la chaussée. Et ça, ça permet de sauver des vies. Ce sont des choses qui ont été faites sur pas mal d'axes routiers du secteur. Le premier qui a été réalisé dans la Manche, d'ailleurs, c'était l'axe Granville Villedieu-Les-Poêles, à l'époque. Et la deuxième phase, c'est ce dont on va parler après, donc les options qui demandent des autorisations de travaux, des autorisations réglementaires, avec à ce stade du planning des travaux qu'on imagine à l'horizon 2028. Les alternatives au projet, je ne vais pas m'attendre beaucoup. Vous avez des éléments dans le dossier de concertation sur ce sujet-là. Donc il y a quelques lignes de bus qui existent entre Avranches et Granville. Il y en a une qui est directe, il y en a une qui est moins directe puisqu'elle passe par la côte. Vous avez le train avec quelques voyages en train. Mais en termes de capacité et de nombre de trajets possibles, on est très en deçà évidemment des besoins. Et en plus, quand on voit par rapport à ce que je vous disais tout à l'heure, c'est un habitat qui est globalement peu dense sur la zone avec beaucoup de cabotage, des gens qui font beaucoup de trafic local pour faire du transport en commun. Forcément, il faut massifier les flux et massifier les flux. C'est forcément compliqué, donc peu d'alternatives à la voiture sur le secteur. Évidemment, le développement du covoiturage. On a déjà des aires de covoiturage qui existent sur le projet, mais sur la section. Mais forcément, il y a des possibilités de développement. Et puis le développement aussi des mobilités actives sur lesquelles on sait que les intercommunalités, que ce soit à Granville ou à Avranches, ont des schémas en cours de réalisation. Et en plus, on a au niveau du département le déploiement notamment de notre réseau cyclable d'intérêts départemental. Après, je vais vous proposer de voir une petite vidéo qui va vous présenter rapidement les différentes variantes et les différentes options de projet. Je reviendrai très rapidement après sur les avantages et les inconvénients des différentes options pour ensuite laisser la parole à la salle.

****Passage de la vidéo du projet disponible sur le site de la Concertation****

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je redonne la parole cinq minutes à Olivier Thirion et vous aurez effectivement la parole. Et voilà. Et on se positionnera collectivement sur les trois variantes préférentielles qui ont été présentées et les autres aussi, bien sûr. Ce sera vraiment ça le cœur du sujet des discussions ce soir.

Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Ça a été dit un peu dans le film. Ce film-là est visionnable déjà sur le site de la concertation, d'une part, et elles sont présentées en détail dans le dossier de concertation. Déjà pour étudier ces variantes-là, on part de la séquence qu'on appelle la séquence éviter, réduire, compenser. C'est une séquence réglementaire qui est indiquée et connue dans la loi française depuis 1976. C'est pas récent cette séquence. Elle est reprise aussi dans le code de l'environnement. Elle veut dire quoi cette séquence ? C'est-à-dire que quand on a un projet d'infrastructure ou de bâtiment ou de tout ce qu'on veut, la première chose à faire c'est éviter les impacts. Je prends souvent l'exemple des zones humides parce que c'est assez parlant. On pourrait prendre l'exemple aussi des espèces protégées, de l'impact sur les milieux agricoles. On peut prendre tout en compte, des habitations, de l'impact sur les habitations, ça peut s'appliquer à n'importe quoi cette séquence. Sur une zone humide, par exemple, quand on a un tracé de route, on va chercher, surtout quand on connaît les enjeux d'une zone humide. Une zone humide, c'est une zone qui est très importante. C'est un puits de carbone. C'est une zone qui est très importante, notamment par rapport au réchauffement climatique. On va chercher à la préserver au maximum parce qu'en plus, on sait que pour compenser des zones humides ancrées à d'autres endroits, ça va être très, très compliqué à retrouver une zone de même qualité. Donc on va chercher tout simplement à l'éviter en passant à côté. Si on n'arrive pas à passer à côté, parce qu'il y a divers paramètres qui font qu'on a des habitations à côté, on a des espèces protégées, on a tout ce qu'on veut, on va être obligé de passer sur la zone humide. La chose qu'on va chercher à faire, c'est réduire les impacts. Donc, par exemple, ça va être passé, pourquoi pas, avec un ouvrage d'art, un viaduc. On n'aura plus que l'impact des piles. On va réduire l'impact sur la zone humide. Et c'est seulement une fois qu'on a démontré qu'on ne pouvait ni éviter ni réduire qu'on peut aller compenser sachant que c'est en général c'est pas la compensation à un pour un parce que d'un point de vue qualitatif on a du mal à recréer des zones humides qui ont le même effet donc forcément d'un point de vue quantitatif il va falloir qu'on augmente la surface par rapport à la compensation, mais le processus de compensation n'arrive qu'en fin de phase. On ne peut pas dire on va tracer une route au milieu de la zone humide, ce n'est pas grave, de toute façon on compensera à la fin. Non, il faut démontrer qu'on a bien évité et qu'on a bien réduit les effets et à la fin seulement on peut parler de compensation. Donc le projet, vous en avez vu tout à l'heure, trois zones bien distinctes, le croissant, le secteur de la Havaudière et le secteur Sartilly-Marcey. Avec un premier secteur sur le croissant, vous avez trois variantes qui sont proposées. Donc l'étude multicritère, le tableau que vous voyez là, c'est une synthèse. Vous avez le tableau détaillé dans le dossier de concertation

et dans un document qui détaille cette analyse multicritère. La première variante qui est la variante de contournement long du croissant qui part du giratoire à la CCI. Une deuxième variante courte qui met à 2x2 voies sur place entre les deux giratoires et qui fait aussi un projet de contournement. Et la troisième variante qui consiste à aménager sur place en 2x2 voies l'axe existant au milieu de la zone. Donc forcément sur les variantes A et les variantes B, on retire forcément du trafic. Même si on retire la moitié, on passe d'un ordre de grandeur de 20 000 véhicules jour à 10 000 véhicules jour à l'intérieur de la zone puisqu'on a à peu près la moitié du trafic qui part sur le contournement. On reste quand même avec un trafic toujours résiduel, relativement important quand même sur la Havaudière, puisqu'on reste quand même avec 10 000 véhicules jour, même si on le soulage, mais ça permet au moins de désaturer l'axe. Et par contre, ce sont des options qui forcément ont un impact sur les milieux et sur les milieux agricoles, notamment sur milieu naturelle aussi. Un impact foncier qui, forcément, est relativement important là où la variante C a le net inconvénient de ne pas du tout soulager la traversée de la Havaudière, puisqu'on conserve toujours le trafic actuel dans la Havaudière avec toutes les nuisances qui vont avec, le bruit, la pollution et tout ce qui va avec. On a cet effet de coupure qui existe déjà aujourd'hui, qui est forcément encore augmenté par le fait qu'on augmente une voie de circulation de chaque côté. Par contre, on arrive quand même à fluidifier la circulation sur l'axe avec un impact environnemental qui, pour le coup, est quasi inexistant. Sur le secteur de la Havaudière, on a deux options aussi. Une première option qui consiste à a surtout donc réaménagé l'existant avec une sécurisation de la Havaudière, un projet de réaménagement de la traverse de la Havaudière pour notamment diminuer les vitesses. D'autre part, une partie qui est commune aux deux options incluant le dépassement jusqu'au hameau. Et de la création de BMF au niveau du sud et du nord vers la Maréchalerie. Une variante B qui consiste à dévier la Havaudière qui permet de dévier une partie du trafic puisque la traversée de la Havaudière reste en termes de temps de parcours plutôt performante et donc on se retrouve dans les études de trafic, on a que 30% du trafic qui part sur le contournement de la Havaudière. Donc en termes de trafic, sauf à avoir des options, notamment par exemple de couper en deux la Havaudière pour que la Havaudière ne soit plus du tout traversable, en fait on n'a que 30% du trafic qui part sur le contournement et donc 70% qui reste sur le hameau. Sur le secteur de Sartilly Marcey, trois options. Il y a la variante B, c'est en gros on conserve l'existant et on crée des bandes multifonctions et un créneau de dépassement, mais on conserve l'existant, on conserve le giratoire existant. Cette option-là consomme très peu de terrain, pour autant assez peu d'effets sur la physionomie du trafic. Ensuite, on a une variante B qui consiste à reprendre le tracé 2x2 voies de 2006 en le passant plutôt juste à deux voies, donc une route départementale assez classique, mais qui coûte forcément assez cher parce qu'on est sur 60 millions d'euros et avec un impact foncier assez important. Et une variante C, qui est une variante un peu intermédiaire, qui consiste à « chuintier » simplement le giratoire. Du bout de Marcey-les-Grèves pour essayer de ramener un maximum de personnes en direct sur le contournement de Marcey -les-

Grèves puisque comme je vous l'ai dit tout à l'heure, on conserve aujourd'hui un trafic résiduel assez important au sein de la traversée de Marcey -les-Grèves. Le coût du scénario privilégié, donc vous avez vu tout à l'heure, variante A sur la zone du Croissant, variante B sur le secteur de la Havaudière, variante C sur la zone de Sartilly et Marcey. En gros, 92 millions d'euros. Pour rappel, le projet initial, donc en 2006, dans le dossier de DUP de 2006, c'était 155 millions d'euros, dont 55 millions d'euros ont été réalisés qui ont déjà été réalisés sur Sartilly et Marcey-les-Grèves. Donc en gros, avec l'actualisation, on est sur un projet, le projet 2x2 voies aujourd'hui. Il restera en gros entre 200 et 250 millions d'euros à réaliser. Peut-être même un peu plus avec les compensations. Donc, en gros, on est sur un facteur entre un facteur 2 et 3 sur le projet par rapport au projet 2x2 voie. Et on aurait eu aussi un projet 2x2 voies, donc en gros 250 hectares. Là, on est sur un projet à 45 hectares, donc avec une philosophie qui est un peu différente en termes d'impact foncier. C'est notamment ce qui avait motivé la décision de l'État de bloquer le dossier du département à l'époque. Au niveau des différentes étapes, la frise chronologique, donc on est en phase de concertation publique, la suite des études qu'il y aura à faire à partir de 2026, à la suite du bilan de la concertation dont on a parlé tout à l'heure, et donc un démarrage de travaux aujourd'hui qu'on estime vers l'année 2028, après obtention des autorisations de travaux par les services de l'État.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, Olivier Thirion, pour cette présentation complète. Vient le moment des échanges. Comment ça va se passer ? Ça va bien se passer déjà. Je vais prendre les questions 3 par 3. Je vais prendre les questions 3 par 3 de façon à ce que le maître d'ouvrage ait le temps de noter les questions et de bien y répondre. Quand je dis 3 questions, je le sais par expérience, Vous allez aussi. Il y aura aussi peut être des plaidoyers. Les plaidoyers, on n'y répondra pas, mais je ne les compterai pas dans les trois questions. Je prendrai trois vraies questions. Trois questions qui nécessitent une réponse. Il y a un moyen d'échanger ce soir. Vous avez des petites fiches navettes papier pour ceux qui veulent éventuellement nous laisser un papier ou me le donner pour que je pose la question à leur place. Il y a également mon numéro de téléphone que je donnerai tout à l'heure et que vous oublierez juste après la réunion. Vous pourrez m'envoyer des questions. Et moi, je lirai les tendances des questions. Je ne lirai pas forcément toutes les questions, mais un peu les tendances. Quelques règles. C'est que moi, je vais modérer. Vous avez Trevor Rideau qui est là-bas, donc qui peut vous apporter un micro. Vous avez Noémie Moyabat. Qui est là, qui peut vous apporter un micro ou des fiches navettes. Demandez-leur gentiment. C'est à moi que vous demandez la parole et c'est moi qui leur donnerai signe pour vous donner le micro. Et c'est eux qui sont les maîtres du micro. Puis vous avez Pierre Charles ici. Mais les maîtres du micro, ce sont vraiment les porteurs du micro pour que vraiment la parole circule ce soir. Dans une ambiance courtoise. Et tout ça se fait sous la vigilance des garants pour que l'on soit dans un système optimal. Mon numéro de téléphone.

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

C'est juste. C'est juste pour dire qu'afin que les rapports soient le plus précis possible, les questions, les réponses, tout ce que vous direz, effectivement, est maintenant enregistré. Pour qu'on ait effectivement toutes les informations et que le rapport de concertation soit le plus précis possible.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Exactement. Et nous faisons un compte rendu et un verbatim de chacune des réunions. Mon numéro de téléphone, si vous voulez m'envoyer un SMS sur le projet. C'est facile à retenir. C'est vraiment mon numéro de téléphone. Je vous fais confiance pour l'oublier juste après. Je vais prendre les premières questions. On va tout noter pour être sûr de ne rien oublier et qu'on réponde à tout. Je prends la première question ou contribution. Je fais la nuance. Ne faites pas les timides, monsieur. On vous apporte un micro. Et voilà la dernière règle avant que vous preniez la parole. Mais alors là, je m'adresse à tout le monde. Moi, j'ai le chronomètre de la salle des sports qui est ici. On fait en sorte de faire des interventions courtes. Vous savez, en une minute, on peut dire beaucoup de choses sans parler très vite. Et je me tourne aussi auprès de la tribune. Vous serez court également comme ça. La règle du jeu est partagée. Monsieur, on vous écoute. Pas forcément dire votre nom, mais au moins peut être où vous habitez. Comme ça, ça se situe peut être

Participant 1 :

Oui bonjour, Je suis sur Saint-Pair-sur-Mer. J'avais une question, on a vu un tableau de synthèse avec des plus et des moins. Est-ce que vous pourriez nous dire comment ça se traduit en termes de durée ? Les améliorations apportées ? Parce que sur les rapports, j'ai vu un impact en quelques secondes. Je ne sais pas si j'ai bien lu.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien, on va bien vous réexpliquer la notion des délais, ces techniques. On va vous apporter cette réponse très précise. Je ne vois pas de main se lever. Je suis surpris. Une main se lève. Pierre-Charles vous apporte le micro et le micro est à rendre à Pierre-Charles. On ne le donne pas à son voisin.

Participant 2 :

Bonsoir à tous. Juste une question par rapport à l'ensemble des délais. On n'a pas vu de délai d'acquisition. Je suppose que quand on a des tracés neufs, on doit quand même acquérir des terrains et ça prend un certain temps. Juste rajouter ça par rapport à ce qu'on a pu voir en planning.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien, merci. Question précise. J'imagine qu'on aura une réponse très précise. Y a-t-il encore ? Eh bien, M. Pierre-Charles vous apporte le micro. Vous pouvez dire votre prénom et votre localisation.

Participant 3

Bonjour, messieurs. Ma question, ça se pose sur l'écologie. On a parlé des zones humides. Mais sur le niveau de ces voies-là ce sont surtout des cours d'eau et des rivières souterraines. Il n'y a pas tellement de zone humide comme vous le précisez. Ensuite, est-ce que c'est prévu de faire des passages pour le gibier ? Est-ce qu'il y a une étude au niveau de la CCI pour savoir ce que ça va apporter au niveau économique ? Parce qu'on parle de dépenses, mais on ne parle pas des rentrées que ça va provoquer le fait de faire cette voie-là. Parce que moi je suis du nord du Cotentin. J'habite maintenant en Granville, mais je suis du nord du Cotentin. Et je peux vous dire que quand l'axe Cherbourg- Carentan été fait, on a vu une sacrée différence. Bon, je ne vais pas raconter ma vie, mais j'ai de l'immobilier sur Saint-Vaast-La-Hougue et tout ça. Je peux vous dire que depuis, il n'y a plus aucun problème aussi bien au niveau des restaurants et tout, et presque tous les week-ends dans l'année. Donc, c'est bien de faire une étude mais il faut faire aussi une étude différente. Moi j'étais agent commercial donc ce qui m'intéressait déjà quand on ouvrait un magasin c'est d'avoir fait une étude de marché et là apparemment il n'y a rien eu de fait uniquement on parle de dépenses. Voilà c'est tout ce que je voulais vous dire. Est-ce que vous parlez à titre individuel ou au nom d'une association ? Je parle à titre individuel et je fais partie aussi d'une association mais moi je suis libre de dire ce que je veux dire.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Sur les temps de parcours, sur la diapo, je reviens sur la diapo, on en parle assez peu. Il y a un paramètre fluidité dans l'analyse globale. Il y a un paramètre fluidifier la circulation. Mais globalement, on est sur des options de projet qui, évidemment, vous avez vu, on est revenu sur des options un peu plus légères. Avec le projet 2x2 voies, forcément, on était sur des petits gains de temps. Des petits gains de temps qui étaient mesurés, mais quand même des gains de temps. Là, on est forcément... l'objectif, c'est surtout de fluidifier et d'avoir des temps de parcours qui sont plus fiables, en fait, plus que de parler de gains de temps de parcours. Je ne suis même pas sûr qu'on parle de gains de temps de parcours dans le dossier. Je ne suis pas sûr qu'on ait mis des... on fait signe là-bas que non, on n'a pas forcément parlé de ça, parce que ce n'est pas l'objectif premier du projet, si vous voulez. On vous a exposé un peu les objectifs tout à l'heure. L'objectif premier du projet, ce n'est pas de gagner du temps, c'est plutôt de fiabiliser les temps de parcours et de fluidifier la route et de la sécuriser et d'améliorer le cadre de vie des riverains.

Réponse de Olivier Zamouth- Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Oui, bonsoir. Sur les délais d'acquisition, effectivement, ça peut être relativement long. Ça dépend s'il y a acquisition à l'amiable ou bien s'il y a expropriation impliquant, bien entendu, que ce soit fait sous une déclaration d'utilité publique d'une DUP. Cela étant un facteur facilitant est-ce que nous disposons à date de 246 hectares qui ont été achetés pour le projet de 2006, donc il reste 246 hectares. On n'a évidemment pas tout consommé avec la déviation de Sartilly et la déviation de Marcey, donc 246 hectares, 600 parcelles, donc ça permet quand même assez largement de faciliter l'acquisition des emprises qui seront nécessaires aux projets qui sont présentés, qui en tout état de cause sont inférieures et largement inférieures à celles qui étaient prévues à l'époque.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Dans la Manche, on a une caractéristique, c'est que l'ensemble de nos ressources en eau potable, ce sont des eaux superficielles. Ce sont à la fois les cours d'eau et tous les champs autour qui jouent un rôle d'éponge quand il pleut. C'est la richesse de la Manche. Il y a des endroits où il n'y a que des rivières et l'eau est dans des nappes phréatiques souterraines. Dans la Manche, ce n'est pas le cas. C'est pour ça qu'on est très attentifs à cette dimension-là. Et là, sur le périmètre, tous les champs, vous voyez au printemps un peu des agents, etc. C'est parce qu'ils jouent un gros rôle d'éponge pour stocker de l'eau, pour après fabriquer l'eau potable qu'on puise au niveau des rivières. Et au département, dans l'étude multicritères qui vous ai présentée, nous, si vous voulez, quand on bâtit un projet, on accorde la même importance à tous les critères. Ces critères environnementaux et les critères économiques dont vous parlez. On l'a bien dit tout à l'heure, c'est un projet de modernisation de l'axe parce qu'on sent bien qu'il faut que ça circule mieux au regard de l'augmentation des trafics. Une grande caractéristique du département, c'est que quand on a un axe routier, il n'est pas statique. On ne fait pas une route et on la garde dans le même état pendant 20 ou 30 ans. Vous nous voyez sans arrêt intervenir. On fait des ronds-points, on améliore des carrefours, on fait des bandes multifonctions. Donc en fait, on est sur cette approche-là. Et cette préoccupation d'économie que vous avez, on l'a bien sûr au département. C'est ce qui est rendu dans les différents tableaux. Et après, le but de l'échange ce soir, c'est qu'en fait, peut-être que parmi vous, il y en a qui accordent plus d'importance à l'économie, d'autres à l'environnement. Et le tout, c'est qu'on se parle pour voir globalement sur le territoire quelles sont nos priorités. Mais côté département, nous, la priorité, c'est cet équilibre sur l'ensemble des critères. Et c'est pour ça qu'Olivier Thirion vous a présenté un tableau de techniciens disant voilà, celui-là, il impacte plus cette dimension économique, plus le côté environnemental. Voilà comment ça se travaille. Mais on a bien sûr regardé l'économie parce qu'en fait, dans les compétences du département, il y a l'aménagement du territoire. C'est la loi qui le dit. Et donc, en

fait, on doit être présent pour garantir une équité de développement de services sur le territoire départemental.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Il y avait la question aussi sur les passages à gibier et les délais d'acquisition. Les délais d'acquisition, on a répondu tout à l'heure. Sur les passages à gibier, on n'est pas dans cette précision-là ou à ce stade-là de l'étude. On est en phase de concertation publique. Évidemment, s'il y a des passages à gibier à construire de ci, de là, évidemment qu'ils seront prévus, mais ça sera vraiment dans les études ultérieures. Sur la partie socio-économique aussi, pour compléter les propos de Valérie Nouvel, Alors déjà, il y a un dossier sur les dossiers téléchargeables, il y a une étude socio-économique où on est plutôt sur du factuel sur à quoi ressemble le territoire aujourd'hui. Mais dans les études ultérieures, une fois que les options de projet ont été choisies, ça, ce sont des choses qu'on ne peut pas faire aujourd'hui puisque tant que l'option de projet n'est pas choisie, ce n'est pas possible. On calcule ce qu'on appelle la valeur actualisée nette socio-économique. Ça consiste en quoi ? Ça consiste à monétariser l'ensemble des effets du projet. Évidemment, il y a le coût du projet qui est un paramètre de 92 millions dont je vous ai parlé tout à l'heure. Mais on va monétariser avec des valeurs qui sont fixées par l'État. On va monétariser la pollution de l'air, l'effet du bruit sur la population, l'effet sur les zones humides, on va monétariser tout ça et à la fin on va monétariser aussi évidemment l'apport concret sur le territoire et ça va nous permettre derrière d'avoir ce qu'on appelle une valeur actualisée nette. C'est à dire qu'on va compter en positif toutes les dépenses. Si on n'a pas une zone humide, on va avoir une dépense par rapport à l'environnement. Mais si on a un apport pour le territoire d'un point de vue socioéconomique, ça va venir. Ça va venir se retrouver. Si c'est un impact négatif, c'est une valeur négative. Si c'est un impact positif, c'est une valeur positive. Et si cette valeur actualisée net au final est positive, c'est à dire que le projet est globalement intéressant. Si c'est négatif, ça l'est beaucoup moins.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, je pense qu'on a répondu. On va essayer de faire court dans les questions, court dans les réponses. J'ai eu quelques SMS aussi. Certains ont dit que le bon compromis, c'étaient les variantes préférentielles A, B et C. Je relaye. Et puis un autre SMS qui me dit, vous parlez de fluidité. Comment expliquez-vous un gain de temps entre Granville et Avranches en créant plusieurs ronds-points sur tous vos projets ?

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

J'en ai déjà parlé tout à l'heure. L'objectif, ce n'est pas le gain de temps, c'est plutôt de fiabiliser les temps de parcours. Et je dis souvent le carrefour giratoire, c'est le dispositif le plus performant qui existe. En tout cas, en campagne, quand on a des trafics de ce

type-là, c'est le dispositif le plus performant qui existe en termes de sécurisation de carrefour. Et globalement, à partir du moment où ces giratoires ne créent pas de problématiques de fluidité, les pertes de temps qui sont liées juste au ralentissement et à l'accélération sont négligeables par rapport au temps de parcours global.

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

Juste pour dire qu'on vous a présenté que l'axe était utilisé, on va dire à peu près à 30% d'Avranches Granville. Ce sont les gens qui font le trajet dans sa complétude. La plupart du temps, ce sont des gens qui utilisent l'axe pour passer d'un point à l'autre. Donc, forcément, on sécurise les carrefours et la meilleure manière de sécuriser les carrefours, ce sont des ronds-points aujourd'hui.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Bien, j'ai vu des mains se lever. Alors, Noémie, Trévor, à côté de toi. Et devant aussi. Alors attendez, parce que je ne vois pas d'ici. Monsieur, monsieur a levé la main depuis plus longtemps. Très bien, monsieur.

Participant 4

Bonjour. Je voudrais savoir comment vous intégrer les mobilités douces en fait, dans ce nouveau projet, dans vos nouveaux projets. Merci.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien, merci, madame. On note. Oui, très bien. Donnez aux personnes qui sont proches de vous. Prenez l'initiative. D'ici, je ne vois pas tout. Merci, madame.

Participant 5

Bonsoir. Voilà, je suis de Granville. Et je voulais vous dire que le projet de 2006, c'était très bien parce que dans la limite où il y a un tronçon de Sartilly à 110 à l'heure, qui permet quand même avec tous les problèmes qu'il y a hospitalier, c'est à dire pompiers, gendarmerie et tout. Et évidemment, est ce qu'on pense à l'humain quand il y a des accidents et que ça bouchonne et que ça pose beaucoup de problèmes ? Donc moi, je suis pour directement la 2x2 voie Granville jusqu'à Avranches pour tout ce qui est maintenant à l'heure actuelle. C'est nécessaire vu les embouteillages que l'on voit aussi bien sur la route de Villedieu que sur la route d'Avranches.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Alors, Madame, ce n'est pas une question. Du coup, c'est un plaidoyer pour la deux fois de voie. Très bien. On n'y répondra pas. Les personnes qui veulent poser une question se lèvent, parce que sinon, on ne vous voit pas. Donc, monsieur, vous levez. Le monsieur qui a le micro, là-bas. Merci, monsieur.

Participant 6

Moi, j'ai question et remarque par rapport à où j'habite. J'habite la Maréchalerie alors, la Maréchalerie, personne n'en parle. Nous sommes les oubliés de ce projet. Dans le dossier de concertation, on en parle. Malheureusement, il n'y a pas assez de morts. Je vous l'accorde, c'est malheureux. Pourquoi ? Parce que nous roulons tout doucement. Les voitures sont à l'arrêt. Donc, dans votre comptabilisation d'accidents, il n'y a rien de grave, normal. Par contre, nous, tous les jours, matin, midi, soir, quand nous sortons, nous mettons en danger. Alors, ce n'est pas du tout un intérêt privé, c'est un ensemble général parce qu'on entend souvent parler, les réseaux parlent. Après, Madame, vous avez dit nous avons 200 remarques, 200 concertations. Je ne sais pas comment vous les appelez. Contribution, contribution. Personne ne fait de choix entre vos projets. Posez-vous la question. Je pense que beaucoup de personnes n'en veulent pas. Ensuite, j'ai une question sur le rôle de la CNDP et la concertation. J'ai toujours cette image de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. On a fait une consultation, un référendum. Une concertation, je ne sais même plus comment ça s'appelle. Il y a eu un référendum. Un référendum. Nous sommes en démocratie. 54% pour, 46 contre. On ne l'a pas fait. Donc maintenant, comment on va être pris en compte l'avis de la CNDP ? Est-ce que c'est un choix qui peut être respecté ou ce n'est qu'une analyse de techniciens ? Et ensuite, est-ce que l'avis va être comptabilisé et ensuite, prenez bien en compte que la sécurité, on n'en parle pas assez, mais qu'au ralenti, vous n'aurez pas d'accidents graves. Donc, pouvez-vous, s'il vous plaît, parce qu'avec votre bande multifonction comme la route de Villedieu, malheureusement, je lis beaucoup la Presse, les accidents graves sont beaucoup plus importants sur la route de Villedieu que sur la route de Granville. Ça roule beaucoup plus vite avec une bande, les bandes multifonctions. Avec des axes qui sont très traversants, comme sur l'axe Granville-Avranches, donc c'est dangereux. Donc ce n'est pas un intérêt privé, c'est un intérêt pour tout le monde. Et je précise bien que je n'ai aucun intérêt professionnel, puisque je travaille dans l'Orne et en Bretagne. Voilà. Donc la question, c'est une analyse entre une bande multifonction Villedieu Granville, d'accidents graves, d'accidents corporels, Est-ce qu'on va tenir compte des avis en les comptabilisant ou c'est comme un référendum où on s'en fout de la démocratie ? Et après, je ne sais plus trop ce que j'ai dit, mais j'ai le cœur qui parle. Moi, je mets en danger tous les jours.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Voilà. Merci. Alors attendez, je vais prendre une dernière question et la première personne, les premières personnes qui vous répondront à ces questions puisque la CNDP

a été interpellée, mais questionnée. Je passerai la parole à monsieur Boussion dans les réponses. Monsieur, je prends votre question et ensuite, on passe aux réponses.

Participant 7

Bonsoir à tous. Moi, j'habite au Croissant, mais ce n'est pas la question qui va m'intéresser ce soir. La question, c'est que j'ai bien compris toutes les variantes et si je me base sur les variantes de votre projet je constate que tous les axes que vous faites ce sont des deux fois une voie et notamment les contournements qui sont en général en courbe c'est à dire que deux fois une voie on ne pourra pas dépasser La fluidité du trafic ne sera évidemment pas renforcée. Je ne vois pas l'intérêt de créer ces petits contournements qui n'aboutiront pas à une amélioration de la qualité du trafic. Deuxièmement, vous ajoutez des ronds-points notamment au Croissant avec une branche supplémentaire, vous ajoutez un rond-point à la sortie de la Havaudière. Tout ceci ce sont des éléments qui vont ralentir le trafic et donc faire un engorgement. Et dernier point, sur la variante de Marcey-les-Grèves, les personnes qui utilisent la route sont principalement des personnes résidentes. Les personnes qui connaissent l'endroit ne prendront pas cet axe pour reprendre la déviation, pour retourner sur l'échangeur de l'autoroute A84 ils continueront de passer par Marcey-les-Grèves.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Alors, on va répondre à l'ensemble de ces questions. Déjà, je vais passer la parole à la CNDP. Monsieur Boussion, je crois que vous voulez prendre la parole.

Réponse de Bruno Boussion – Garant CNDP

Oui, bonsoir. Alors, par rapport au rôle de la CNDP, je vous l'ai rappelé tout à l'heure, le rôle de la CNDP, c'est de mettre en œuvre ou d'assister un maître d'ouvrage pour mettre en œuvre des procédures de concertation, c'est-à-dire toutes les actions qui vont se passer, sachant qu'une concertation n'est pas un référendum. C'est vraiment quelque chose de séparé. La concertation, elle est prévue par les textes, donc c'est une obligation pour le Conseil départemental d'en faire une, avec son choix de se faire assister par la CNDP ou pas. La CNDP ne donne pas d'avis sur le fond, jamais, dans aucun projet, quelles que soient les consultations. La CNDP, elle rend compte de ce que vous dites l'intérêt du travail qu'on va faire, c'est que ce que vous dites remonte au niveau du Conseil départemental sans qu'il y ait, je veux dire, un peu de perte de charge entre deux. Donc l'objectif pour nous, c'est vraiment de synthétiser l'ensemble de vos observations comme celle que vous venez de faire, et de les faire remonter. Mais la décision finale, elle appartient bien au Conseil départemental, au travers de sessions, quand elle fait des votes sur « je continue ou je continue pas ». Et je voudrais réinsister sur une chose, c'est que cette concertation, elle pose une première question, quand même, sur laquelle il faut absolument, s'il vous plaît, répondre, c'est l'opportunité du projet. L'opportunité, ça veut dire « on fait ou on ne fait pas ». Si on ne fait pas, on vous

présente dans le dossier une option de référence qui est l'option zéro. C'est comme ça qu'elle est appelée. Alors vous pouvez avoir comme position de dire j'en veux pas, je veux une 2x2 voie. Très bien. Mais malgré tout, moi, en tant que garant, ça me pose question. Parce que si la deux fois deux voix se fait pas, si elle se fait, vous aurez raison. Si elle se fait pas, qu'est-ce qu'on fait ? Quel est votre avis sur le projet qu'on vous propose ? Vous voyez que c'est un débat difficile. Je vous le concerne mais vous pouvez très bien dire, je ne veux pas du projet du département. Très bien. Donc l'opportunité du projet pour vous, c'est non.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur Boussion. Le département va répondre aux autres questions, il a été question de mobilité douces, de la maréchalerie, des variantes.

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

Au niveau des mobilités. Alors aujourd'hui, quand on travaille, nous, on est gestionnaire de voirie. Donc gestionnaire de voirie, ça veut dire maintenir les voies existantes, déjà, dans le meilleur état possible. Et surtout, en sécurité de tous les gens et de toutes les personnes qui se déplacent sur ces voies, quel que soit le moyen de déplacement, quel que soit le moyen de déplacement qu'ils utilisent. Il est bien évident. Il est bien évident que si vous avez 10 000 véhicules sur un axe et rajouter, on va dire des bus qui s'arrêtent régulièrement ou qu'on nécessite de sortir de la voie pour s'arrêter et prendre des gens assez régulièrement, ça peut créer aussi des problématiques de fluidité. Il est évident que partir à vélo d'un certain endroit avec 10 000 véhicules sur l'axe, ça peut être extrêmement dangereux. Donc aujourd'hui, on prend en compte déjà toutes ces choses-là. Ces problématiques de mobilité douce, entre autres, ou d'alternative à la voiture. On les intègre avec des aires de covoiturage. Le département était très en avance sur ce genre de choses. Il y en a plus de 52 sur la Manche. On va continuer, effectivement, à en développer. On va continuer à développer ces aires de covoiturage pour qu'elles soient aussi beaucoup plus faciles pour prendre des gens, pour intégrer des bus, pour faire de l'intermodalité. Et on va surtout continuer à travailler avec les agglomérations. Qui eux portent toutes les mobilités, mais effectivement qui utilisent les routes départementales, au même titre qu'on pourrait être en mesure pour créer des réseaux cyclables particuliers et plus sécurisés, utilisés en complément des routes départementales, des routes communales. Donc on pourra... Je ne vais pas vous... Je pourrais passer des heures à vous parler du plan vélo du département, de tout le travail qu'on fait avec les EPCI. Et en plus de ça, réglementairement, dès lors qu'on fait une modification sur une route, on est obligé d'étudier la possibilité d'y mettre des pistes

cyclables, mais en sécurité des véhicules, parce que qui ne s'est jamais fait doubler par un poids lourd à vélo ne comprend pas ce que je suis en train de raconter.

Réponse de Olivier Zamouth- Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Deux mots sur la maréchalerie. C'est un sujet important qui nous revient souvent. Je ne dirais pas que la Maréchalerie est le grand oublié du dossier, mais il est exact que dans ce qui est proposé, il n'y a pas de déviation de la Maréchalerie. Alors pourquoi ? Le projet qui est présenté ce soir, c'est un projet qui recherche un équilibre. C'est le maître mot, l'équilibre entre la réponse à un maximum de besoins et la faisabilité. Nous avons en tête que le projet dans sa version de 2021 a été refusé par l'État. Évidemment, on n'en est pas resté là. On vous passe les détails. Mais pendant trois ans, on a discuté avec l'État, à voir ce qui était possible d'amender ou pas, etc. Ce qui nous a permis d'arriver aujourd'hui au projet qui est proposé. Dévier la Maréchalerie, ça reviendrait, en fait, quand on regarde techniquement en quoi ça consiste, ça reviendrait à relier la déviation de Saint-Pair, telle qu'elle est proposée dans le dossier, à la déviation de la Havaudière, telle qu'elle est proposée dans le dossier, et donc retrouverait quasiment le projet de 2006, dont l'État nous a expliqué en long et en large et en travers, c'est pas faute d'avoir discuté avec eux, qu'il était voué à l'échec. L'objectif de la concertation est de présenter un projet qui soit réellement un projet faisable et non pas un projet qui se heurte à un mur réglementaire de l'État dans un premier temps et dans un deuxième temps à un mur judiciaire où les déclarations, les autorisations seraient cassées par l'État, on a un projet pragmatique, c'est le mot qui était dit tout à l'heure, de faire quelque chose qui se fait. Faire une grande déviation d'ensemble, proche de ce qui était prévu en 2006, ne correspond pas à ce qui est faisable selon les canons de l'État. Cela étant, cher monsieur, vous avez bien noté à la fin du petit film, la liste des options n'est pas fermée. Donc si vous estimez que la Maréchalerie mérite d'avoir une déviation, je vous invite fortement à l'exprimer. Ce que, d'ailleurs, vous avez fait, ça a été enregistré, mais contribué également en ce sens. Et ensuite, le maître d'ouvrage aura apprécié l'ensemble des contributions, comme ça a été précisé par Bruno Boussion.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Sur le sujet des bandes multifonctions, vous pouvez regarder un page 30 du dossier de concertation, il y a une comparaison de l'accidentologie sur l'axe Avranches-Granville qui est un peu supérieure à celle d'autres axes du secteur et on voit bien d'ailleurs sur cette analyse-là, si on prend en compte ce qu'on appelle la densité d'accidents, c'est le nombre d'accidents qu'on a par an et par kilomètre, donc c'est un facteur statistique s'il est ce qu'il est, donc on parle bien d'accident corporel. Sur des routes où on a des bandes multifonctions au niveau du département, donc la RD 924, Villedieu-les-Poêles/ Granville, et la RD 972 Saint Lo-Coutances, on est sur des taux d'accident un peu inférieurs, 0,14, 0,15, alors qu'on est sur 0,19 entre Avranches-

Granville, donc on a quand même un taux d'accident un peu inférieur sur les routes où on a des Bandes multifonctions. Et au niveau national, il y a pas mal d'études qui ont été faites aussi sur ces sujets-là. On voit bien que ça a quand même un vrai effet sur l'accidentologie. Sur le contournement du croissant, pourquoi des options à deux fois une voie ? Je l'ai dit tout à l'heure, le trafic, il est divisé par deux. On a une forte proportion de trafic local qui reste sur la route actuelle, environ la moitié. Il faut considérer qu'en grosso modo, le croissant, c'est à peu près 20 000 véhicules jours en moyenne, on va dire. On est à 17 000 sur les diapos que je vous ai montrés tout à l'heure, mais en gros, c'est l'ordre de grandeur. On a à peu près 10.000 qui restent dans le croissant, 10.000 qui partent sur le contournement. Donc 10.000 véhicules jour, ça suffit. On n'a pas besoin de plus. L'axe des une voie, deux fois une voie, ça peut aller largement au-delà des 15.000 véhicules jour normalement. Donc voilà, ça va bien circuler. C'est pour ça qu'on est parti sur des options de ce type-là. Encore une fois, on est encore sur du compromis entre l'impact foncier et les besoins. Et par ailleurs, que je voulais dire, oui, c'est le type de route qu'on a un peu partout. Par ailleurs, on est quand même sur des longueurs qui sont assez faibles, puisqu'on est entre 1,5 et 2,3 kilomètres, suivant les options de projet. Donc, avoir des créneaux de dépassement sur une aussi faible longueur, il n'y a pas forcément d'intérêt, parce qu'à peine on a accéléré, qu'il faut déjà ralentir pour le giratoire suivant.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Je vais juste rebondir sur deux points très rapidement. Sur les contributions, vous nous disiez, s'il n'y a pas de contribution, pesez-vous la question, c'est que les gens n'en veulent pas. En fait, nous, on a besoin de savoir aussi que vous n'en voulez pas. Donc il faut, dans tous les cas, comme l'a rappelé le garant, exprimer, en fait, votre position. Nous, on vous a dit que c'est une proposition de projet, donc l'expression en latin. Et je voulais revenir sur Marcey, où vous me disiez, finalement, s'il y a une déviation, On ne l'apprendra pas comme à Marcey, on continuera à passer par Marcey. Je vous fais juste un petit point sur ce qui s'est passé la semaine dernière où on était beaucoup plus proche de Marcey puisqu'on était en Réunion à Avranches. Et effectivement, on en a parlé du fait que cette déviation, actuellement, elle est sous-utilisée. C'est une réalité, on enregistre les trafics. Par contre, quand je vous disais tout à l'heure que les routes sont dynamiques, on travaille, on continue à le faire pour aménager Marcey, pour faire en sorte que, justement, il y ait moins de passages dans Marcey, moins de traversées, et qu'on ait vraiment un report sur cet axe. Parce qu'au niveau des habitants de Marcey, eux, vous voyez, ils ont vu arriver la déviation et se retrouvent confrontés à un trafic qui est encore fort à l'intérieur de Marcey. Forcément, ils ne sont pas contents. On les comprend. Donc le travail, il va continuer. Et en fait, il va continuer de telle façon qu'au bout d'un moment, je pense que même Waze ne vous dira plus de passer par le bourg de Marcey. Parce que ça, c'est aussi un autre point important.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci Madame Nouvelle. Sur les SMS, j'en ai reçu pas mal. Ils seront versés au compte rendu très rapidement. Certains disent, bon, il y a environ 10 000 voitures avec une seule personne. Donc toute la question de l'autosolisme. D'autres qui disent chacun un intérêt personnel en fonction de son lieu d'habitation. Quelqu'un a dit, pourquoi ne pas indiquer... Non pas Grandville, mais Sartilly sur l'A84. Alors là, je vois pas la subtilité, mais vous savez certainement mieux que moi. Certains ne sont pas fans des ronds-points, d'autres posent la question « Combien coûte un rond-point ? » ça peut-être qu'on pourra répondre. C'est quelqu'un de Saint-Pair qui m'a dit qu'il voulait absolument prendre ma question. Peut-être d'autres qui proposent de faire un axe à 110 km heure entre Sartilly et Marcey. Et quelqu'un qui pose la question sur le 4 pages que vous avez, disent on parle des variantes A, B et C. Est-ce à dire que vous n'avez mis que les variantes que vous avez retenues ? Je pense que c'est important de répondre à cette interrogation-là. Voilà peut-être le prix du rond-point si on peut répondre et sur ça.

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

Non, je vais juste répondre à la dernière question. Au début, on n'avait pas choisi. D'options privilégiées. Et en fait, dans les réunions de pré-concertation, on nous a dit oui, mais on aimerait bien avoir votre avis à vous, parce que c'est vous qui gérez les routes, c'est vous qui avez l'ingénierie. C'est vrai que les collectivités nous ont dit nous, on n'a pas vos ingénieurs qui gèrent les routes au quotidien. Vous y pensez quoi ? Qu'est ce qui va ? Qu'est ce qui va améliorer selon vous mieux les choses en fonction d'eux ? Pour ça qu'on a mis des options, mais nous aussi, on exprime notre avis.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Juste, il n'y a pas écrit Sartilly sur l'A84, c'est parce qu'en fait, sur les autoroutes, il y a des règles très précises d'indication de panneau et c'est un combat permanent pour essayer justement d'avoir cette info là, mais on n'y arrive pas. C'est l'État qui a le dernier mot, je pense.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Oui, c'est un schéma directeur national qui est diligenté par le ministère de l'Environnement et du Transport. Effectivement, le ministère considère que les gens qui viennent du Nord pour aller à la Granville, ils sortent à Villedieu en venant du Nord. Et c'est pour ça que ce n'est pas indiqué en venant du Nord, alors que c'est indiqué en venant du Sud au niveau de l'échangeant de Marseille. Sur combien coûte un rond-point ? Alors ça dépend de la taille mais en gros le type de giratoire que vous avez au niveau

de la RD109, au niveau de la Havaudière qui a été réalisée il y a 2 ans en gros c'est 600 000 euros, 600-700 000 euros à peu près le coût d'un giratoire de cible.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien, merci. Dans les tendances SMS aussi, certaines personnes disent l'objectif fluidifié, c'est pour certains, ils préféreraient du gain de temps, s'exprimer ainsi. Voilà, vous avez déjà répondu, Olivier Thirion. Je vais prendre les questions de gauche à droite. J'en ai trois identifiées et j'en prendrai peut-être une quatrième. Monsieur. Ce sont des gens qui ont levé la main depuis longtemps, mais je vais essayer de vraiment donner la parole aux plus de personnes possibles.

Participant 8

Je suis entrepreneur et je suis aussi élu de chambre consulaire en concurrence à la chambre des métiers. On a passé depuis le début un très, très bon moment. Maintenant, on va réallumer la lumière, si vous permettez, puisque, en tant que responsable d'un territoire, vous devez prendre en considération la publication qui vient de sortir d'Attitude Manche. Nous avons été informés de ça en chambre. Nous avons l'ensemble des parlementaires, sénateurs et l'Assemblée nationale en présence la semaine dernière à Coutances qui venez nous rapporter leur démarche auprès du ministère des Transports, où ils étaient accompagnés du président Morin, du département, où, à l'unanimité, à l'unanimité, l'ensemble de nos élus sont pour le redémarrage, y compris le ministre du Transport, du projet de 4 voies 2006. A l'unanimité ! Il n'y a pas un élu d'un parti ou d'un autre, à l'unanimité. Et ce faisant, je vous informe qu'Attitude Manche, il me semble que c'est une agence qui dépend du département. Je vous annonce les chiffres. Quand on parle d'occupation territoriale, d'extension de communes, périurbaines, etc. Vous annoncez des chiffres sur l'État actuel. Moi, en tant que responsable de développement économique de mon territoire, j'arrête avec les moments confidences. Depuis tout à l'heure, on a passé un bon moment. Mais j'ai la responsabilité de me projeter en 2050. Je peux même le faire en 2030, si vous voulez. Alors en 2050, que se passe-t-il ? Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'agence Attitude Manche. Je vais m'arrêter au... Je ne vais pas tout vous lire. Je prends Granville, Coutances. J'ai un besoin de 35.800 salariés supplémentaires qui sont annoncés. Un besoin actuel. Je ne parle pas de nouvelles entreprises. En 2050, j'ai un besoin de 35.800 salariés avec leurs familles, etc., avec les logements nécessaires. Ça, c'est pour Granville. Je vais être honnête, je vais prendre Villedieu à Avranches. J'ai un besoin de 32 562 salariés supplémentaires. Pour la Manche, pour la petite histoire, nous avons collectivement un besoin et la responsabilité de répondre à ce besoin de 178 553 salariés supplémentaires avec leur famille. Alors ce débat, ce moment confidence, on allume la lumière, on prend nos responsabilités, on se projette en 2050. Voulez-vous que ce territoire périclite ? Eh bien je vais vous dire comment ça va se passer. Aujourd'hui, Par exemple, vous avez la société Orano. Orano s'implante sur le nord du Cotentin. Orano, c'est un dispositif de construction de matériel stratégique pour l'État, pour l'Europe.

Bruno Boussion – Garant CNDP

Monsieur, s'il vous plaît, je me permets d'intervenir, parce que, malgré tout, je comprends que vous ayez des arguments par rapport à 2050 et qu'il vous tient à cœur de les exprimer. Malgré tout, si chacun prend 10 minutes ou un quart d'heure pour exposer sa vision des choses, il y a des gens dans la salle qui ne pourront pas s'exprimer.

En deux mots, pour ce type d'entreprise, c'est une opportunité pour éviter que le Sud Manche passe aux oubliettes, puisque le risque, c'est que ce développement économique majeur se passe sur une bande qu'en Cherbourg et que nous soyons oubliés parce qu'on n'a pas 30 kilomètres d'autoroute. Merci.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Pendant que vous parliez, j'ai reçu des SMS sur l'autosolisme. Les gens qui sont seuls dans leur voiture. J'ai entendu aussi des remarques sur les solutions ferroviaires également. Je voudrais que la parole soit la plus variée possible.

Participant 9

Oui, et bien moi aussi je veux bien me transporter jusqu'en 2050, mais là il faudra que... mais pas pendant 10 minutes. Non, pas pendant 10 minutes. Par contre j'ai entendu pendant 10 minutes. Donc en 2050 il fera beaucoup plus chaud. Voilà. Et les transformations climatiques, ça atteint tout le monde, déjà aujourd'hui. Et les grêles et les incendies, aujourd'hui, c'est en Grèce, etc. Comme j'ai pas beaucoup de temps, je développe pas. Les terres agricoles, je crois qu'en 10 ans, il y a un département en France qui disparaît sous, justement, tout ce genre de situation. D'autre part, D'autre part, je trouve très intéressants les essais et les options que vous nous avez proposées, surtout avec des prix, avec des avantages et des inconvénients, ce qui permet effectivement de discuter sur quelque chose de discutable. Puisque depuis la 2 x 2 voie, je ne pense pas en discuter ce soir, sachant que moi, je suis démocrate. On a parlé aussi de démocratie tout à l'heure. Et il y a eu des lois qui ont été votées sur les terres agricoles, sur les zones humides, sur la diminution du dioxyde de carbone en 2030. On n'attend même pas 2050. Et tout ça, soit on est démocrate, soit on n'y est pas. Donc pour moi, c'est pas le débat de ce soir, c'est pas la question. Maintenant, pour juste... Si je voulais demander... Surtout à une époque où l'argent manque, à la fois à l'État, à la fois aux collectivités et à la fois aux citoyens. Il y a beaucoup de besoins sociaux. Maintenant, je pense... Je ne sais pas du tout, mais moi, je voyais peut-être de façon pas intéressante, qu'on pouvait faire des 2 voies plus une voie, c'est-à-dire 2 voies sécurisées où on peut doubler vraiment, parce qu'il y a des tracteurs, des choses comme ça, qui empêchent cette fluidité, et donc des 2 voies et puis une voie à côté, et puis on inverse ensuite ailleurs. Et je pense que c'est ce qui prend le moins de terres agricoles, ce qui est le moins cher. Et ça peut être intéressant. Les ronds-points, dans certains cas, oui. Dans d'autres cas, ça paraît... C'est pas toujours le cas, comme à Saint-Pair, dernièrement. On va prendre ça comme question, déjà.

Participant 9

Moi, ce qui m'étonne, c'est que vous nous avez proposé, tout à fait gentiment, de vous envoyer des SMS. Je vous ai envoyé un SMS, mais vous ne l'avez pas lu entier du tout, et donc tel que vous l'avez envoyé, il est inintéressant. Moi, ce que j'ai dit... Ce que j'ai dit... Ce que j'ai dit, c'est que c'est très difficile de trouver un accord entre tout le monde parce que chacun a des intérêts particuliers, personnels, en fonction du lieu où ils habitent, et que le seul intérêt général que l'on a tous c'est la planète, c'est l'environnement, c'est la Terre. Et c'est ça, c'est là-dessus qu'on peut se retrouver.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien. C'est dit, madame. Et je prends une dernière question, une dernière question du set de questions, bien sûr. Je reviendrai vers vous.

Participant 10

Bonsoir. Moi, je me permets, je suis habitante au Croissant. Moi, j'aurais une question, parce que sur vos diapos, vous êtes bien jolies, vous parlez sécurité, vous parlez fluidité. D'accord, je l'entends. Mais le bien-être du riverain, il est où ? C'est comme ça que vous oubliez la Maréchalerie. Il est où, le bien-être du riverain ? Là, on sort d'une période canicule. Ah ouais, la planète, elle se réchauffe. Eh bien, nous, les habitants de la route à côté, on n'a pas pu dormir les fenêtres ouvertes. Super. Bravo. Vive la clim !

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Comme j'ai eu plus de plaidoyers que de questions, je vais prendre une dernière question.

Participant 11

Madame. Bonjour, j'habite à Saint-Père. Notre maison familiale a été construite en 1825. Elle fête ses 200 ans cette année. Nous sommes 7 générations de ma famille...

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur : Madame, je vois que vous avez un papier. Allez au but, madame.

Je me préoccupe de ma santé, puisque j'ai des problèmes de santé. Et je voudrais savoir que vous comptez faire pour nous, riverains, qui ont des problèmes de santé, comme moi, j'ai eu un cancer, je suis asthmatique. Dites-moi ce que vous comptez faire.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien. Nous le notons, madame. Et voilà, il y a eu des questions. En fait, on n'a pas eu beaucoup de questions. On a eu la question, est-ce qu'on peut adapter les 2 fois plus une voix pour dépasser ? On a la question du bien-être des riverains et de la santé. C'est ce que je retiens des interventions. Et puis, l'intervention, la 1re intervention qui.. a un bilan un peu apocalyptique en 2050. Peut-être y apporter des nuances.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Déjà, pour être très clair, L'attitude Manche, c'est l'agence d'attractivité du département. Donc en fait, il y a un lien total entre le département et L'attitude Manche. Donc vous pensez bien que toutes les données économiques qui ont été rappelées, elles sont intégrées dans le projet. Mais comme je vous l'ai dit tout à l'heure, dans le projet, il n'y a pas que des données économiques. Donc il y a ces données économiques, il y a toutes les données environnementales qui ont été rappelées de changements climatiques et d'évolution du climat, que vous êtes tous particulièrement sensibles en ce moment. Donc en fait, c'est bien ça le projet. Je voudrais insister, avant qu'on rentre sur des points techniques, sur la notion d'intérêt général. Parce que je vous rappelle que quand nous, on est 54 élus dans l'Assemblée départementale, l'intérêt général, c'est nous qui devons le porter, parce qu'à un moment donné, vous avez voté pour des conseillers départementaux en vous disant je pense que ces personnes sont à même de me représenter pour mener des projets dans la Manche. Donc cette notion... Mais cet intérêt général, c'est ce qui guide l'ensemble des élus. Et vous voyez, parfois, on me dit... Vous habitez dans le Sud Manche les projets de Cherbourg, vous en occupez pas. En fait, si les conseils départementaux ont cette vision globale du territoire. Nous, ce dont on a besoin, c'est, à travers votre expression, d'être à même de prendre une décision d'intérêt général, parce que nous, c'est bien ce que l'on va faire. Sur l'aspect de la santé, parce que vous m'avez interrogé de la santé, je voudrais quand même revenir sur la dame tout à l'heure qui disait qu'on a besoin aussi de pouvoir permettre à nos pompiers, nos gendarmes, etc., de mieux circuler sur l'axe. Ça, c'est tout le jeu quand on met en place des bandes multifonctions qui permettent qu'on vous les connaisse sur certains trajets quand elles fonctionnent sur certains trajets, vous en avez beaucoup dans la manche – Non mais vous pouvez me dire que c'est pas vrai, mais vous en avez beaucoup dans la manche. C'est ce qui permet aussi que... Alors c'est sûr que si les pompiers arrivent derrière vous et que vous vous écarterez pas, il y a un problème. Mais c'est fait pour. Donc c'est pour ça aussi qu'on est sur quelque chose qui, Monsieur l'a dit, au niveau du foncier, prend moins d'emprise au foncière. Donc on optimise le foncier, donc l'impact sur l'ensemble des milieux. Et en même temps, on fluidifie. C'est pour ça qu'en fait, techniquement, on essaye aussi de proposer des solutions qui ont des retours d'expérience sur l'ensemble du territoire. C'est comme ça que le projet est bâti. Sur la santé des personnes, madame, vous savez que le département est soumis tous les ans à des analyses du bruit, de la pollution. Donc on est en surveillance permanente de ce qui se passe autour des axes. Et c'est ça aussi qui

nous guide. Tout à l'heure, on vous a parlé des impacts acoustiques. On les prend en compte. Au niveau de la première étude, on a un certain nombre de résultats que l'on est obligé réglementairement d'affiner quand on dépose le dossier ensuite enquête publique. Donc ce sont des données qui sont tout à fait séparées, prises en compte par le département. Mais c'est important qu'on n'oppose pas les critères, parce que vous voyez, ce n'est pas du tout l'approche des projets. Et ce qui compte, c'est que vous puissiez accorder l'importance que vous voulez à tous les projets. Je vais laisser Olivier Thirion vous parler un peu plus précisément des banques multifonctions.

Réponse de Olivier Zamouth- Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Je vais parler du 2+1 voie puisque c'est une option qui a été mise sur la table, alors c'est vrai que le projet tel qu'il est présenté, on est en deux fois une voie, tout simplement parce que les projections de trafic et les études de capacités qui sont faites démontrent que c'est suffisant. Cela étant, ça n'exclut pas qu'il puisse y avoir d'autres options. Depuis ça, en fait, le principe, c'est d'avoir des créneaux de dépassement alternés. Sur quelques kilomètres, c'est un sens qui va pouvoir dépasser. Quelques kilomètres suivants, c'est le sens inverse. C'est quelque chose qui est tout à fait possible. C'est quelque chose qui est intelligent, puisqu'on l'avait prévu à l'origine dans le projet de modélisation de l'axe entre Saint-Lô et Coutances. Ce n'est pas ce qui a été retenu in fine, où on est allé vers un projet un petit peu plus... Un petit peu plus sobre, mais c'est quelque chose qui fait partie des possibilités, et donc c'est une proposition qui a vocation à pouvoir être portée par les uns ou par les autres, si vous le souhaitez.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. J'ai deux questions SMS qui vont vous intéresser, qui vont intéresser la salle. Justement, c'est dans le bien-être des riverains. S'il y a des variantes qui passent près des habitations, qu'est-ce que vous avez prévu pour atténuer toutes les nuisances, poussières, son, etc.? Je pense que ça va dans le sens de certaines questions des riverains. Qui m'ont été envoyés. Il y a une autre question aussi qui n'a jamais été posée, ce sont les subventions au projet.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Je vais commencer par la question du cadre de vie. Dans l'analyse multicritères que vous avez, je n'ai pas détaillé, mais dans l'analyse multicritères, c'est un régime que je vous ai mis tout à l'heure, il y a bien ces paramètres-là qui sont pris en compte. Il y a la qualité de l'air, il y a l'ambiance sonore. Il y a au moins ces trois critères-là. Améliorer la qualité de l'air et la santé des riverains, réduire les émissions de gaz à effet de serre et des particules fines et résorber les points noirs acoustiques au droit des habitations. Les riverains nous parlaient de bruit tout à l'heure. Vous parlez aussi de pollution, donc on est bien là-dedans. Donc tous ces paramètres-là, ils sont bien inscrits dans l'étude

multicritères et ils sont regardés à l'aune de l'ensemble des paramètres des différentes options. Sur le sujet de tout à l'heure, projetons-nous en 2050, ça tombe bien que vous le disiez, puisque dans l'étude qu'on a réalisée, on s'est effectivement projeté en 2030 et en 2050, donc ça a été pris en compte. Les chiffres dont vous parlez, qui sont généraux à l'échelle de la Manche, on les a déclinés à l'échelle locale. Ça semble le plus pertinent de prendre des chiffres à l'échelle locale qui sont basés sur les documents de planification locaux d'une part et sur la base des bilans des enquêtes INSEE qui ont été réalisés en 2013 et 2019 je crois qui nous ont permis justement de dimensionner un peu les projections de trafic et on se base aussi sur les scénarios de la stratégie nationale bas carbone.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Dernière question SMS, mais je pense ça intéresse tout le monde parce que ça nous est revenu souvent. Ces questions-là, peut-on racheter les maisons les plus impactées? Est-ce que c'est prévu dans les projets?

Réponse de Olivier Zamouth- Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Oui, la réponse, la réponse est oui. Est-ce prévu aujourd'hui? Non, parce qu'aujourd'hui, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que par rapport au projet que les uns ou les autres ont pu connaître, qui a été arrêté en 2021, je le rappelais tout à l'heure, Ce projet-là était déjà extrêmement avancé et sur lequel le dessin était au mètre près. Aujourd'hui, le dessin sur ce projet-là, c'est ce que vous voyez là. Ce sont des traits, ce sont des concepts. Donc les concepts qui ne passent pas vraiment sur telle ou telle maison. Je disais que le projet actuel, ce sont simplement des traits. On ne voit pas si ça passe sur une maison ou à côté, etc. Lorsqu'on sera dans les phases de projets plus précis ou au mètre près, on saura où passe la route. Bien entendu qu'il sera nécessaire d'apprécier les impacts éventuels sur les différentes maisons proches ou relativement proches. Et à ce moment-là, travailler sur les solutions qui pourraient être apportées, des murs anti-bruit, des traitements de façade, c'est-à-dire double vitrage lorsqu'il n'existe pas, etc. Et puis, pourquoi pas, des acquisitions également, puisqu'on peut effectivement concevoir que ce n'est pas très sympathique d'habiter le long d'un axe s'il n'y a pas de perspective, qu'il puisse y avoir une déviation ou des progrès. Donc ce ne sont pas des options qui sont fermées. Simplement, ce sont des options qui, pour l'instant, au stade où en est l'opération, ne se posent pas encore.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur Zamouth. On va reprendre les questions. Alors, j'ai vu. Il y a un monsieur qui voulait prendre la parole. J'ai monsieur à côté de Noémie qui veut prendre la parole et j'ai monsieur à côté de Pierre Charles. Vous allez avoir tous les trois la parole et il n'y en aura pas d'autre pour le moment.

Participant 11

Je vais essayer de faire court. Moi, je suis président de l'Association pour la voie express en Ville-à-Branche. Je vais commencer par vous citer des écrits de Jean Morin, président du département de la Manche, qui s'exprimait au niveau de la route entre Saint-Pair et Sartilly et surtout sur la partie de la zone du croissant. C'est en juillet 2021. « Une fréquentation de 20.000 véhicules par jour ne peut être, ne peut pas être absorbée sans encombre par une chaussée bidirectionnelle. Et il termine en disant que la situation que nous connaissons ne pourra être réglée que par une déviation. » Donc, il dit deux choses importantes. C'est d'abord que vu le trafic, on est obligé. On peut réduire le problème que par une quatre voies. C'est vrai qu'avec 20.000 véhicules par jour, c'est ce qui se fait partout. On a l'impression d'être un petit peu les globaux et puis il n'y a pas d'autre solution que de faire une déviation. Ça, c'est effectivement logique. Donc, de quoi il parle ? Moi, d'abord, je salue ces propos là parce que ce sont des propos logiques, ce sont des propos de bon sens. De quoi il parle d'efficacité ? En fait, quand on fait une infrastructure comme ça, on ne le fait pas par plaisir. On le fait parce qu'il y a un besoin. Donc, il y a un besoin. Vous l'avez cité. Vous avez cité le problème de fluidité. Dont je viens de parler, le problème de qualité de vie des riverains, des usagers, des gens qui ont besoin d'aller aux hôpitaux. Et puis, le problème n'est pas évoqué. Le troisième problème n'est pas évoqué dans votre dans votre slide tout à l'heure, vous avez passé qu'il me surprend un petit peu. Je pense que c'est un oubli. C'est le développement économique. Donc ça, je pense qu'on ne peut pas passer outre ce problème-là. Je voudrais juste rappeler un chiffre. Aujourd'hui, le Pays-Granvillais, c'est 6,5 % de taux de chômage contre 5,3 en moyenne départementale. Donc je dis pas que c'est un effet de cause à effet, mais enfin, ça amène quand même à se poser des questions. Ce que je voudrais dire, autre chose, pour essayer d'aller d'être concis, nous, notre association, on a eu 2 objectifs principaux. C'est d'abord d'être efficace. Et le deuxième objectif, c'est d'être exigeant au niveau environnemental. Alors efficace, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que si on reprend votre projet, donc effectivement, on commence par la voie, par la zone du croissant et on fait un contournement qui s'arrête au niveau de la zone du croissant, au niveau de la CCI, pardon. Donc, autant vous dire que les routes, ça fonctionne comme des fluides, c'est à dire quand on met des voitures ou de l'eau dans un tuyau en l'accéléralant en accélérant le débit au bout d'un moment et vous mettez un entonnoir au bout, ça finit forcément par une saturation. Vous l'avez expliqué la semaine dernière. Monsieur Thirion, ça fonctionne comme ça donc, effectivement, on fait une route à 80. Je ne sais même pas pourquoi 80. Parce que si on fait une séparation on peut monter à 90. Mais à la limite, il ne faut mieux pas accélérer parce que si on finit dans un cul de sac, C'est aussi bien. Après, le problème de la Maréchalerie, il a été évoqué tout à l'heure. On ne veut pas le contourner parce qu'il y a les problèmes de zones humides. Faut savoir que monsieur Zamouth, je suis d'accord avec vous que c'est compliqué. Je ne vais pas dire que c'est simple. On vous le dit depuis 3 ans, 3 ans et demi. Mais par contre, on a la possibilité de faire quand même. C'est pas les zones humides. Faut pas fantasmer dessus. Sur cette partie-là, c'est quand même que des zones qui sont C'est ce sont que des zones qui sont cultivées aujourd'hui, hormis le bassin de la Saigue, qui est une rivière sur laquelle on passe par-dessus. Et pour la

Havaudière, le bassin de du Thar. Donc, ça veut dire simplement qu'il y a des zones humides plus compliquées à traiter que d'autres. Donc, on les compense, on les restaure. Il y a des moyens techniques pour arriver à trouver cet équilibre dont vous parliez Madame Nouvel, c'est l'équilibre entre résoudre le problème humain et résoudre et s'attaquer aux problèmes écologiques. Donc, voilà, c'est juste. Voilà, c'est juste ça. Donc, le problème de la Havaudière, vous faites un mini contournement de la Havaudière. Vous le dites, monsieur Thirion, 30% de gens qui vont le prendre. Déjà, on parle d'un échec parce que le contournement de Sartilly, c'est 70%.

Bruno Boussion – Garant CNDP : Monsieur, pouvez-vous synthétiser vos propos s'il vous plaît?

Vous avez demandé de critiquer ou d'abonder sur le projet actuel. Je termine juste le problème de la Havaudière. Je ne sais pas pourquoi on le dévie de 100 m alors qu'on pourrait récupérer le tracé initial. Je ne sais pas. À un point de vue écologique, je ne vois pas ce que ça va changer. Et juste pour terminer pour la partie Sartilly Marcey des grèves. Je ne vois pas. On reprend le tracé initial. C'est très bien. Mais par contre, mettez-le à 110. On aura une route à 110 de sortie à Marcey des grèves. Et là, le problème de Marcey les grèves, il est résolu. Il est résolu, on l'a coupé de l'autre côté, mais il est résolu, les gens vont, comme vous disiez, Ouest va vous indiquer de prendre par Marcey les grèves et on va dévier une grosse partie du trafic. Et dernier point, il y a des sommes monumentales, vous avez dit, on a fait toutes les études, on a même fait les fouilles archéologiques, des sommes monumentales. Et là, on devrait tous se rassembler. En ce temps de disette financière, tout cet argent qui a été gâché, on a eu l'occasion, et mesdames et messieurs les élus, je sais qu'il y a beaucoup d'élus dans la pièce des parlementaires, Et ce sera tout je vous demande juste une chose. On a la possibilité de repartir sur un projet qui va nous amener pour 50 ans. Juste une chose, dernière chose au niveau écologique. On parle de 15 km de route Au niveau communal, dans les 20 dernières années, on a construit 3 000 km de route. Ce sont les mêmes routes, mais elles sont moins larges. C'est le même goudron, c'est le même remblai, mais ce sont des routes communales pour faire des autres activités, des lotissements, etc. Merci de m'avoir écouté.

Participant 12

Bonjour, j'habite le village de Lémeray, j'ai fait construire en 1980, je suis à la campagne, j'espère rester à la campagne, je serai moins long, j'ai pratiqué cette route pendant 37 ans, puisque je travaillais sur Avranches. Il y a eu des améliorations, mais je pense que ce que veut faire le département actuellement, c'est pour moi très bien. Le résultat c'est qu'il y a la sauvegarde des terres agricoles on entend toujours parler de la Maréchalerie, je pense qu'il parle du bruit, je pense que vous en avez parlé mais de l'enrobé phonique ça existe il y a une portion, la Maréchalerie c'est 1 km, on peut à ce moment-là ralentir et mettre 70 km heure pourquoi pas voilà 70 km heure sur le 1 km de la Maréchalerie mais tout ça pour dire Il y a un coût moins important. Maintenant, je voudrais revenir sur les déviations du Croissant. Vous

avez, vous, choisi la déviation de la CCI. Et est-ce que vous avez pris en compte qu'il y avait deux agriculteurs qui étaient là ? Un en retraite, mais simplement, ses terres se trouvent impactées. Et surtout, un jeune agriculteur, qui lui, si la route se fait, ça passe à travers sa stabulation, et bien entendu, je l'ai encore vu aujourd'hui, et il me dit, ça serait très très difficile de pouvoir vivre auprès. Je pense que le rond-point d'Intermarché serait beaucoup mieux, déjà moins de zones humides, moins de terres agricoles, et en plus, un coût moins important. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur : Merci monsieur. Je crois qu'il y a le monsieur en t-shirt vert qui... Voilà. Monsieur qui est là. Monsieur en polo rouge, pardon, qui depuis longtemps demande la parole.

Participant 13

Oui, j'entends beaucoup parler d'autoroute. Or, il y a une vingtaine d'années, à Sartilly où j'habite, le député maire d'Avranches, monsieur Guénhaël Huet, promettait une autoroute à tout le monde en disant vous allez voir le développement de la région etc. On attend toujours cette autoroute. C'est de la bêtise. Une autoroute ne s'impose absolument pas sur un territoire comme le nôtre, qui est un territoire très varié, donc c'est idiot. Je suis assez d'accord avec le projet, en discutant, et surtout, j'ai pu vérifier combien la déviation de Sartilly a amélioré considérablement la vie de Sartilly. Une seule déviation. Qui fait 4 km, mais tout le changement qui est apporté à Sartilly depuis, d'ailleurs, regardez, c'est fantastique. Alors, des déviations bien réfléchies, bien faites, c'est une bonne chose. Les autoroutes, c'est de la connerie. Autre chose, sur le trajet, je voudrais qu'on ait une pensée pour les habitants de la Havaudière. C'est la priorité sur la route. Chaque jour, il y a... Alors là, passons... C'est inconcevable de voir autant de voitures dans ce petit village où les habitants sont tous les jours au bruit des voitures. C'est un problème de calendrier. Il faudrait peut-être que la Havaudière, à ma demande, soit prioritaire.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur : Très bien. Très bien. Nous, on prend des questions sur le projet. C'est vraiment le but. Je prends madame qui voulait et monsieur vraiment très fort. Je t'assure que je vais essayer que ce soir, tout le monde puisse s'exprimer. Alors, je prends monsieur aussi. Et ensuite, madame et monsieur. Et on en finira la question très courte. Comme ça, on pourra répondre. Voilà, voilà.

Participant 14

Merci de donner la parole. On a dit tout à l'heure, il y a 10.000 voitures qui, ou entre Granville et Avranches, qui n'ont qu'une personne à bord. Ça fait 30.000 places vides dans les voitures chaque jour. Il n'y a pas de quoi applaudir. La semaine du climat à Granville organise, et ça

démarre depuis deux jours, un système de covoiturage qui s'appelle CovoitStop. Qui permettrait de réduire le nombre de voitures et de donner de la convivialité aussi. Vous avez peut-être vu le journal de mardi. Voilà, sur Ouest France de mardi. Eh bien, je vous encourage. Je serai à la sortie, là. D'ailleurs, je me lève, comme ça, vous me verrez. Et vous pourrez venir chercher des petits flyers qui expliquent ce que c'est que le CovoitStop. C'est quelque chose... On partage notre voiture, on partage les frais et on réduit le nombre de voitures, la pollution et les problèmes. – Merci. – Je ne suis pas ni pour ni contre, c'est un cadeau. J'entends bien.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

– Allez, on fait circuler le micro. Rapidement. On va prendre madame et ensuite monsieur. Et ensuite, je me tourne vers la tribune. Et je reprendrai des questions. Je ferai en sorte que tout le monde s'exprime ce soir. Je lis bien les SMS qui me le rappellent.

Participant 15

Oui, bonsoir, j'habite près de la Havaudière. Je n'habite pas à la Havaudière, mais je suis concernée par le projet de contournement, s'il est réalisé. J'habite Angomesnil. Sur les plans présentés, On voit bien les hameaux, les villages en verre de la Havaudière, du Cran, qui sont actuellement en difficulté avec la circulation. Moi, si le contournement voit le jour, c'est-à-dire la solution B, la déviation va passer à moins de 400 m de chez moi. Et donc, ça va impacter tout un village qui n'est pas matérialisé sur les plans que vous avez montrés. Mais au vu de ce qui est présenté, ça tronque le projet, la projection de la déviation. Clairement, pour terminer, je comprends le sentiment des gens de la Havaudière qui sont gênés par les nuisances, mais si c'est pour déplacer le problème et impacter trois villages derrière, en Angomesnil, toute la route du Guigeois - Lézeaux, C'est déplacer le problème, et ça va impacter les gens de toute manière, les habitants. Et en termes d'amélioration de cadre de vie, je suis la 1^{re} perdante, parce que je suis au 1^{er} plan, mais il n'y a pas que moi. Et en termes environnementaux aussi.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Et c'est tout l'intérêt de cette réunion ce soir, c'est d'entendre aussi ces points de vue très localisés, très géolocalisés. Monsieur sera la dernière question du set de questions, mais rapidement, monsieur.

Participant 16

Oui, bonsoir. vice-président du collectif de défense citoyen pour défendre les lignes Paris-Granville, Caen-Rennes et Caen-Tours. Je vais parler ferroviaire. D'aucuns vont me dire le ferroviaire, mais c'est quoi, pourquoi ici ? Ce n'est pas de la compétence du département, sauf qu'il y a des projets de mobilité, entre autres chez nos voisins bretons, qui, eux, les intercommunalités, participent avec la région pour améliorer l'offre ferroviaire. Je citerai un exemple. Paris-Granville, création de... Il y a 8 trains par jour le vendredi. On a augmenté

depuis 2019, 45% de fréquentation. Granville-Rennes, une catastrophe. Est-ce que demain, on ne peut pas améliorer le Sud-Manche, qui est complètement à la ramasse ? D'autant plus que là, il n'y a pas besoin de récupérer de l'emprise foncière, puisque les voies sont déjà là. Donc si demain, on renforce les services ferroviaires, on aura sûrement moins de personnes sur les routes, avec une tarification adaptée. Je rappellerai que dans les hauts du Cotentin, la tarification est le train et le bus à 1 euro. Donc demain, il faut changer le paradigme. Il n'y a pas que la route. Il y a d'autres solutions qui existent. Voilà. Merci.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

C'est important que tous les points de vue s'expriment. Alors, on a eu des plaidoyers, mais des questions aussi sur les flux, les agriculteurs, la Havaudière prioritaire, Angomesnil, le ferroviaire. Le ferroviaire, pas tellement une question, mais c'est plutôt un plaidoyer. Je vous laisse répondre.

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

Moi, je vais juste revenir sur un certain nombre... Alors là, Havaudière, effectivement, mais la personne aussi qui a parlé de 10 000 personnes qui sont seules. Bon, il y a eu un certain nombre de sujets. Je sais pas si, au moment de la présentation, vous avez bien remarqué que dans ce qu'on propose, il y a 2 temporalités. Il y a une temporalité qui se trouve sur notre domaine public. C'est-à-dire que globalement, on est complètement autonome à faire ce qu'on peut faire et ce qu'on doit faire. Et cet axe, très clairement, moi qui suis vice-président du département en charge des déplacements depuis 4 ans et qui ai d'autres projets aussi à gérer, parce qu'effectivement, on prend en compte la totalité du département, Et pour juste noter, voilà, je sais que vous avez peut-être été frustrés sur la partie Orano, mais comme on est, en tout cas moi, membre du COSTRA et du COPIL, du projet Aval du Futur, en tant que responsable des routes, on connaît vraiment tous ces sujets-là, et on connaît aussi la situation économique, comme l'a dit M. Thirion, qui a appris ça dans les différentes études. Juste pour dire qu'aujourd'hui, il est aussi très important, en dehors de tous les contournements et des solutions qu'on vous a proposées, d'aller, et on a la capacité de le faire, très vite, sur des aménagements sur l'existant, refaire les couches de surface, à la Havaudière ça devient critique, d'accord, prévoir effectivement ou développer plus d'air de covoiturage, les aménager différemment. Prévoir, on l'a vu, je sais que tout le monde n'est pas pour des bandes multifonctions, mais une fois qu'elles seront posées, à partir du moment où elles ne dérangent pas effectivement les habitations qui se trouvent vraiment au bord, vous verrez, ça apportera quand même des solutions. Ça n'apportera pas toutes les solutions, mais ça sera déjà des améliorations. Donc il faut bien penser que dans le projet qu'on vous propose, il y a deux choses. On est tout à fait prêt dans le temps à prendre plusieurs solutions, Plusieurs nouvelles solutions vous pourriez apporter, mais une

chose est certaine, c'est que dès que cette concertation est le plus tôt possible, on avait déjà prévu d'effectuer des travaux en septembre et puis on a reculé un petit peu pour ne pas être dans le temps de la concertation, il est important qu'on intervienne et qu'on rénove l'axe là où il en a vraiment besoin.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Pour répondre un peu aussi aux autres questions qui ont été posées. Effectivement, sur les propos de Jean Morin que vous avez repris de juillet 2021, il avait effectivement dit qu'il y a un trafic de l'ordre de 20 000 véhicules jour, je l'ai dit tout à l'heure, mais uniquement sur la zone du Croissant. Il s'est exprimé pour dire que, de son point de vue, le contournement pouvait être éventuellement une solution au sujet du croissant, même si vous avez vu qu'on a présenté une 3e solution aussi dans le diaporama. Sur le développement économique, tout à l'heure, il y avait une diapo qui... il n'a pas été oublié, puisqu'il y avait une diapo qui présentait bien toutes les zones d'activité du secteur. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a le document d'études socioéconomiques qui présente tout ça dans les moindres détails, avec les évolutions de population qui sont basées sur les documents de planification et sur les derniers recensements INSEE, comme je l'ai dit tout à l'heure. Donc ce volet-là n'a pas été oublié. Et sur les propos que vous me portiez tout à l'heure sur ce qui a été dit à Avranches la semaine dernière, effectivement on est bien sur la mécanique des fluides, c'est-à-dire que quand on a un tuyau à 20 000 véhicules par jour ça n'écoule pas, si on a deux tuyaux par contre, les 20 000 véhicules par jour ils passent puisqu'on a à peu près la moitié qui passe dans l'un et l'autre moitié qui passe dans l'autre. Sur le sujet de l'agriculture, sur le croissant. Donc ça, c'est bien présenté dans le document. Effectivement, dans l'analyse multicritère, il y a bien le critère impact sur le milieu agricole où, effectivement, la variante A, vous l'avez bien identifié, monsieur, tout à l'heure, la variante A est plus impactante, effectivement, que la variante B, qui, elle-même, est beaucoup plus impactante que la variante C. Effectivement, on a bien identifié que nous, il y avait une exploitation qui était particulièrement impactée par ces tracés. Donc ça fait partie, évidemment, des grands inconvénients de ces options de tracés-là. On l'invite à se rapprocher de nous et à émettre des avis, voire venir nous voir à la fin de la réunion s'il est là aujourd'hui. Pour discuter de tout ça, j'ai répondu à peu près à tout avec Axel.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Quelqu'un me fait remarquer qu'on n'a pas vraiment répondu à la question de la santé des riverains.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

C'est le paramètre cadre de vie, donc il y a une étude air. Dans le document, autour de l'axe, on a une pollution qui, même si elle reste inférieure aux standards nationaux en

termes de santé, on est sur des choses où c'est compliqué de vivre dans son jardin, on en est totalement conscient. Et évidemment à partir du moment où on dévie par exemple à Havaudière comme le disait la dame tout à l'heure évidemment on reporte une partie du trafic et donc une partie des problèmes ailleurs donc ça c'est factuel et j'ai envie de dire sur la pollution c'est un peu proportionnel au trafic autant sur le bruit on peut faire des choses assez simples du style mur anti-bruit ou des choses comme ça autant sur l'air c'est vrai que c'est un peu plus compliqué à partir du milieu du trafic on est un peu en manque de solutions.

Participant 17

Oui, bonsoir. Je suis le président de la CCIOS Normandie, qui regroupe le département de la Manche et la moitié du département de l'Ordre. Merci pour la présentation. Ça a été très enrichissant. J'ai vu un beau film, et sur ce film, j'ai vu beaucoup de voitures et j'ai vu très peu de camions. C'est peut-être un hasard, mais moi, je veux aborder surtout le côté économique des choses, parce qu'on a quand même un tissu économique très fort, beaucoup d'entreprises sur le secteur, de belles entreprises, et ces entreprises, tous les jours, reçoivent de la matière première pour travailler, Et lorsque cette matière première est, bien sûr, transformée, il faut qu'elle reparte. Et je crois que tout ça, ça se passe par la route, et ça se passe presque 100% par camion. Et les camions, combien ça représente sur cette route Grandville-Avranches par jour ? On a parlé de 20 000 véhicules. Combien de camions sur les 20 000 véhicules ? 1re question.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur : (Quelqu'un dit pourquoi pas le train aussi, pour transporter les marchandises)

Bien sûr, on est tout à fait d'accord. Voilà, je vais quand même terminer un petit peu ce que j'ai à dire. Voilà combien de camions. Et les camions, je pense que les rond-point, c'est pas vraiment très bien pour les camions. A savoir que c'est un professionnel qui m'a donné ces chiffres. Un camion qui arrive sur un rond-point et qui veut repartir, consomme entre 0,5 et 1 litre de plus de gasoil par rond-point. Apparemment, j'en ai compté entre 8 et 10 entre Avranches et Granville. 0,5 litre par, mettons, 2 000 camions par jour, ça fait 1 000 litres de gasoil en plus consommé entre Avranches et Granville. Est-ce normal ? Et en plus, vous avez la gomme des pneus sur chaque rond-point qui pollue énormément. Donc moi, je dis qu'on a parlé. Des personnes, mais il faut aussi parler des biens, il faut aussi parler des entreprises et il faut surtout les inclure, parce que dans une région et dans un territoire, qu'est-ce qui fait fonctionner avant tout le système ? C'est l'économie. Donc sachons quand même préserver l'avenir pour justement être performants.

Participant 18

Bonjour, messieurs, dames. J'habite au Croissant depuis 40 ans. Et je n'ai jamais vu, jusqu'à présent, aucune réduction de circulation. J'ai été au travail pendant plus de 10 ans, voire 15 ans, à vélo donc, il ne convient pas de faire la morale. La route, je suis pour la 2 x 2 voie. Parce que ça permet de circuler en sérénité pour les trois quarts des gens. Monsieur de la CCI sera ravitaillé beaucoup plus facilement et ça évite surtout, j'en sais quelque chose, que les gens qui ne peuvent passer au croissant impactent les petits lotissements qui sont auprès. Et vous avez oublié dans votre programme que 31 maisons vont être construites au croissant. Ça fait 60 voitures qui vont circuler, elles vont aller où ? Saint-Aubin-des-Préaux, entre 2022 et 2024, il y a eu 45 maisons de construite. Je connais la route par cœur entre le rond-point de la CCI et Saint-Aubin. Je peux vous dire que quand il va se passer quelque chose, tout le monde va dire « Oh mon Dieu ! » Et ça fait 45 maisons, ça fait 90 voitures plus tout ce qui est prévu. On veut développer la région avec le tourisme. Le tourisme, il va en avoir ras-le-bol s'il faut qu'il fasse l'escargot sur les routes. Et surtout, son non-sécurité. Alors la 2 voie, vous pouvez la faire, ça fait 40 ans que vous en parlez, il est temps de vous mettre au boulot. Merci.

Participant 19

Bonjour, je parle à titre personnel de Granville et puis je suis également vice-président d'Initiative Grandville-Villedieu-Intercom, donc une association qui a pour but d'accompagner et d'aider tous les entrepreneurs, les commerçants, les artisans à développer le monde économique et donc sur le territoire de Granville et Villedieu. Simplement, moi, je voudrais dire que, par rapport à ça, j'appuie très fortement les propos dis avant, dont je vais pas répéter ce qu'ils viennent de dire. J'allais souligner également le poids des camions et leur utilité par rapport à ça. Et donc, nous, on appuie... Je trouve dommage que la 2 x. 2 voie ait été écartée. Et également, ce que je voudrais dire, tout à l'heure, j'ai entendu, il y a 30 % seulement qui font Avranches-Granville, Il ne faut pas oublier que dans ces 30%, je ne connais pas les proportions, mais c'est beaucoup de salariés. Pour en avoir pas mal sur Granville. Il y en a peut-être plus de 50 ou 60% des salariés que j'avais, puisque je suis en retraite depuis un an, mais que j'avais, qui venaient d'Avranches. Et il m'était à un moment donné très compliqué de recruter, puisque la plupart des salariés qui venaient d'Avranches, au bout d'un moment, en avaient un peu marre de traîner sur la route, et donc préféraient aller travailler dans un endroit plus à proximité de chez eux. Donc au niveau de la fluidité également. Moi, je voudrais vous faire... Je trouve que tout votre dossier est très bien fait pour appuyer votre choix. Je trouve dommage quand même que sur la notion de fluidité, je me permets d'y revenir parce que plusieurs personnes en ont parlé au début de cette réunion, et je trouve qu'au niveau de la fluidité, vous mettez effectivement, il y a fluidité qui intègre la sécurité et un ou deux autres paramètres, vous mettez des croix. Je trouve qu'une croix, ce n'est pas très lisible. Vous avez une croix, deux croix, trois croix. Vous mettriez plutôt des chiffres, parce que vous avez dû apprécier pour mettre des croix. D'accord. Merci pour la pédagogie. Et par rapport à ce qui aurait été intéressant, effectivement, même si la 2. X 2 voix, vous l'avez écartée, ça aurait été au niveau de la fluidité, parce que c'est quand même un point, pour moi, central. Effectivement, il y a l'environnement et autres qui doivent être pris en compte mais au niveau de la fluidité, ça

aurait été quand même intéressant de comparer la fluidité d'une 2x2 voie et également la fluidité dans les choix que vous donnez par rapport à ces chiffres-là. En imaginant que la fluidité d'une 2x2 voie soit base 100 ou plus, ou je n'en sais rien, là on arrive à combien au niveau fluidité ? On est à 50, on est à 60, on est à 98. Ça permettrait quand même d'étayer un peu plus les propos. Et donc, par rapport à ça, effectivement, le poids économique qui a été souligné par beaucoup d'entre nous ce soir est important et pourrait nous aider, effectivement, demain, avec une 2x2 voie, à être beaucoup plus efficace. Merci.

Participant 20

Ma question est la suivante pour mesdames, messieurs quelle projection en chiffres apportez-vous par rapport à ces variantes qui prouvent qu'elles sont vraiment convaincantes ? Pour l'instant, je reste vraiment sur ma faim. Pour moi, je me sens un petit peu embobiné dans ces variantes, mais je n'ai pas forcément. Je ne suis pas forcément convaincu que ça réponde à l'impact sur la santé des riverains, que ça réponde aussi aux challenges économiques et touristiques et environnementaux auxquels on fait face. Voilà donc voilà ma question. Merci.

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

Je répondrai bien à la dernière interrogation. Alors, je ne suis pas trop. La question, c'est je ne suis pas trop convaincu par les chiffres que vous apportez. Alors Olivier Thirion, il a une pile de documents qui sont en fait toutes les études. Qui ont été faites et bien évidemment qu'on ne vous a pas présenté ligne par ligne, tableau par tableau, carte par carte. Sinon d'abord il nous aurait fallu au moins 3 ou 4 jours et au bout de 2 heures il y aurait eu la moitié de la salle qui aurait dit ils se foutent de nous, on ne comprend rien, on s'en va. Donc là il y a du temps au moment de la concertation, je vous invite effectivement à aller télécharger tous les documents et après je ne vous oblige pas à tous les lire mais en tout cas vous avez beaucoup d'informations qui nous ont permis de nous poser sur des chiffres, je dirais, qui nous semblaient effectivement les bons et travailler par des gens dont c'est le métier, parce qu'on n'allait pas non plus se présenter devant vous en vous disant, bon, on a fait 2-3 traits sur la carte, on verra bien si ça passe. Ce n'est pas notre métier. Ce sont des professionnels. On est des professionnels, on va dire, au sens gestion des routes. Vous avez dit que je ne suis pas très convaincu par rapport à l'équilibre. En fait, on a bien vu dans cette discussion-là que le challenge du département, c'est cet équilibre, justement. Cet équilibre entre, je vais commencer par le dernier sujet, le développement économique, les transports, routiers, la matière première, les emplois, mais aussi l'écologie, le bien-être, le vivre ensemble. Toutes ces choses-là, si on les met bout à bout avec Y égale 1, on va avoir une équation à énormément de variables. Et ça c'est notre travail et on doit faire avec. Donc vous comprenez bien qu'il ne ressemble pas.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Pour répondre sur le reste des questions, les taux de poids lourd, on en parlait de ce qu'on disait tout à l'heure. Alors ça dépend des sections. Tout ça, comme le disait Axel, c'est précisé en détail dans le dossier, notamment dans le dossier l'étude socio-économique et le trafic. On est en gros entre 6 et 8% de poids lourd suivant les sections. Évidemment plutôt 6% au niveau du Croissant puisqu'on a plus de trafic donc forcément un peu moins de proportion de poids lourd et plus on est du côté d'Avranches, on est sur des taux de 8% qui sont des taux relativement normaux pour ce type d'axe. La pollution, on parlait tout à l'heure de la pollution, alors tout ça, les accélérations, réaccélérations etc. C'est pris en compte évidemment dans les études de pollution, enfin ça sera pris en compte dans les études de pollution qui seront faites dans le cadre des études d'impact dans le cadre des études d'impact ultérieures. Sur le fait que le trafic ne baisse pas dans le Croissant, oui, c'est une réalité, le trafic ne baisse pas dans le croissant. Vous verrez aussi ça, l'évolution de trafic dans le dossier, effectivement. Il y a eu forcément une grosse baisse avec le Covid, mais après, c'est remonté à peu près au niveau d'avant. La prise en compte des lotissements, j'ai déjà répondu à cette question au travers de la prise en compte du monde économique. Dans l'analyse socio-économique, on prend en compte l'ensemble des zones urbanisables et des projets prévus à ce jour par les différentes collectivités.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Je vais vous donner deux informations sur l'attention du département de la Manche pour la mobilité poids lourd. Je rappelle que dans la Manche, on va bientôt inaugurer un feroutage où on met des poids lourds sur du rail. C'est une vision que porte la Manche sur cette complémentarité des mobilités. L'avantage d'un poids lourd, c'est que ça véhicule beaucoup de volume avec un seul camion. Là, on est dans le nord de la Manche. Je redescends tout au sud. Pour rappeler les relations entre le département et l'entreprise « Chéreau », leader mondial de la remarque frigo-hydrogène, je rappelle que c'est le groupe froid sur un poids lourd qui est le polluant par rapport au tracteur, et le travail que fait « Chéreau », qui est en fleuron de la Manche, sur aussi la mobilité décarbonée sur la partie tracteur et ses partenaires. Donc c'est ça notre appréhension de la mobilité poids lourd dans le département et notre attention et en fait on se projette, on a beaucoup parlé demain 2050 et c'est vrai que tout à l'heure quand j'ai entendu qu'il fallait résoudre le problème humain avant le problème écologique, je vous rappelle que des prix Nobel beaucoup plus brillants que moi ont dit que la planète, elle allait s'en sortir, l'humanité, c'était moins sûr. Donc je pense que les deux sont indissociables. Dans les travaux du département, comme la région Normandie, nous travaillons en lien avec les scientifiques, notamment du GIEC Normand, sur ces

questions-là, parce qu'en fait, aujourd'hui, on ne peut pas se projeter sur un territoire sans toujours lier intimement l'humain et son environnement.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, merci. J'ai des questions qui viennent en SMS. Alors certains disent, avec les solutions que vous apportez, à quel horizon on va se retrouver saturés ? C'est-à-dire, quelle est la pérennité des solutions apportées ce soir ? Ça, c'est une question qui a été posée. Il y a des questions sur le coût aussi, c'est-à-dire, combien coûterait une voie express ? Voilà, c'est une question qui a été posée. Et... Un autre qui dit, avec l'option A sur la Havaudière, qui est la moins chère, on récupère 20 millions, on pourrait racheter les maisons impactées. Ce genre de choses qui nous sont revenues. Et puis la question de la personne qui avait posé une question sur les subventions, réitère sa question sur les subventions. Petite question, peut-être vous pouvez répondre. Et puis après, on va partir sur le dernier set de questions ce soir. Madame m'a apporté gentiment sa question, donc je vais la lire. Si, mais il y a une adresse. Combien faut-il d'habitations pour être entendu ? Tout le monde peut être entendu et le moment où j'habite ne figure pas sur les plans. Alors, ça allez dans les permanences. Je suis sûr que sur les cartes, on a des cartes beaucoup plus précises. Oui, mais ce soir, on n'a pas volontairement. On n'a pas présenté des cartes trop précises parce qu'après, tout le monde va dire mais moi, mon habitation, mais les permanences sont faites pour ça. Si vous avez des questions personnelles, on a des cartes plus précises et dans le cadre des permanences, vous pourrez vous exprimer. Alors. Monsieur Boussion, vous vouliez répondre ?

Réponse de Bruno Boussion – Garant CNDP

Je comprends bien qu'il est un peu frustrant de ne pas être dans le détail. Ça, je comprends bien. Ici, vous êtes dans une concertation sur... excusez-moi. On est dans une concertation sur un principe. Est-ce qu'on va à droite ? Est-ce qu'on va à gauche ? La concertation va conduire à une décision du Conseil départemental. Et si le projet est décidé par le Conseil départemental, il va rentrer dans une phase qu'on appelle de concertation continue. C'est-à-dire que là, il va falloir qu'il aille concerter avec la population sur où je passe exactement, comment je fais, quels sont les impacts, jusqu'à son enquête publique qui sera au niveau de l'utilité publique du projet. Donc on est vraiment au tout début de la concertation. En plus, on est au tout début des 3 mois. Donc, on a fait une concertation qui est très large parce que d'habitude, une concertation, c'est 5, 6 semaines. Nous, en tant que CNDP, on a voulu absolument qu'elle couvre toute la période estivale jusqu'à la fin septembre pour permettre à tous les publics de s'exprimer. Forcément, au cœur de la partie estivale 14 juillet et 15 août, ce sont des actions beaucoup plus légères. Mais ensuite, de quoi ça va reprendre ? Je pense que.

(Madame dit on aurait pu y aller à ce moment-là. Madame dit que les permanences, les horaires ne lui conviennent pas.)

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Attendez, on arrive au moment où je vais prendre les dernières questions. Il y avait eu des questions SMS sur les questions budgétaires, subventions. On va déjà répondre à ça, puis je vais repartir dans la salle. Je crois qu'il y a une parlementaire, madame la sénatrice, qui veut prendre la parole aussi. Je lui donnerai.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Sur la question budgétaire, c'est un projet qui a fait l'objet d'un conventionnement avec la région Normandie qui en finance 50% du hors-tax, enfin plutôt qui en financera 50% du hors-tax lorsque nous serons en phase des travaux et c'est ce qu'elle a fait sur les déviations de Marcey et de Sartilly. Pour l'instant les études qui sont portées sont portées à 100% par le département. Le coût, comme on le signalait tout à l'heure, le coût de l'option proposée par le département est de 92 millions. Je crois que là, dans la question, il y avait le coût d'une 2x2 voie. Je l'ai dit tout à l'heure. En gros, c'est deux à trois fois plus cher. C'est ce que je disais tout à l'heure dans le cadre de la présentation. Puis après, sur le rachat des maisons, les habitants de la Havaudière. Évidemment, il faudra demander leur avis à un moment donné. S'il n'y a pas de contournement caractérisé, leur avis aussi aux principaux intéressés qui sont les habitants de la Havaudière. Je rappelle juste que le coût du contournement de Marcey et de Sartilly, on l'a dit, c'était 55 millions d'euros à l'époque.

Participant 21

Oui, pardon, bonsoir Mme Gosselin, sénatrice de La Manche, je fais partie de ces parlementaires qui sont allés voir M. Le Ministre pour défendre cette route. La 2x2voie, je sais que ce n'est pas simple, je sais aussi que peut-être à certains endroits on ne pourra pas la faire, mais en tout cas il est primordial, et on l'a dit, et je crois qu'il faut vraiment entendre à la fois le côté économique, le côté touristique, le côté santé des gens, parce que ça n'a pas été dit, mais si l'hôpital de Granville a fermé certains services, c'est parce qu'on ouvrait et qu'on pouvait aller rapidement à Avranches. Et ça n'est pas le cas actuellement. Donc il y a aussi ce problème. Et le troisième problème, on a entendu parler de dioxyde de carbone, on a entendu parler de particules fines. Tous les gens qui à la Havaudière, à la Maréchalerie et au Croissant en vivent et en absorbent tous les jours, est-ce qu'on parle de la santé de ces gens-là ? Alors moi je pense qu'il faut vraiment contourner les trois villages qui sont la Croissant, la Havaudière et la Maréchalerie et trouver une solution la meilleure pour rejoindre Sartilly et ensuite continuer pour Saint-Pair pour retrouver la 2x2 voies de Marcey. Je crois qu'à un moment donné, on a 4,6 millions d'euros de terrain qui ont été achetés. Il faut vraiment avancer dans ce projet. Je sais que c'est pas facile pour le département. M. Morin était avec

nous et nous a dit qu'on ferait le maximum et le ministre Tabarot nous a écoutés et on leur a expliqué qu'il y a réellement un besoin, une raison impérative d'intérêt majeur. Il faut vraiment le mettre en avant. Il faut défendre ce projet. Je pense que même ceux qui sont plutôt contre, en voyant la possibilité peut-être d'avoir un aménagement le plus adapté possible, accepteront. Et je rejoins des prises de paroles quand vous parliez que les ronds-points, c'est une source de pollution. C'est tellement beaucoup plus simple quand il y a une fluidité de circulation. Donc je crois réellement que ce projet, il faut qu'il se fasse. On a parlé de l'Aval du Futur d'Orano. Et c'est certain qu'Orano, et on était à une réunion et Axel était avec moi au début de semaine, eh bien, il y a des pôles qui devraient être détachés d'Orano, ce sont des pôles qui se mettraient dans la Manche, et on a demandé que ce soit la Manche qui en profite et non pas d'autres départements, et pour ce faire, il faut qu'on ait des axes qui soient corrects et qui permettent aux gens d'avancer. J'entends bien les différentes modalités, je sais que ça existe, mais un camion qui part faire l'entreprise, il va pas emporter des voisins parce qu'ils vont faire leur course, etc. Donc la multimodalité ça existe mais ça ne peut pas résoudre tout. Donc il faut vraiment penser à un axe qui soit le plus fluide possible.

Participant 22

Bonsoir à tous. Donc, je suis, pour ma part, un simple citoyen Granvillais. Je souhaitais rebondir sur vos propos, madame la sénatrice, et partager également un sentiment de frustration par rapport aux variantes qui sont proposées ce soir. Sentiment de frustration puisque depuis ma naissance j'entends parler d'un projet d'une voie rapide qui répond clairement aux attentes des usagers des riverains, des entreprises, de nos artisans. Sans que celui-ci n'aboutisse jamais. Alors moi en tant que simple contribuable je me pose la question du temps, de l'énergie, de l'argent public qui ont déjà été consacrés à un projet dont on nous dit qu'il ne verra jamais le jour. Alors j'entends bien sûr les complexités normatives, mais je vois aussi que des lignes bougent, qu'il y a un chemin, et que c'est, de mon point de vue, un combat pour nous-mêmes, pour nous prouver à nous-mêmes que nous ne sommes pas un sous-territoire, et je crois que ce combat ne mérite pas d'être abandonné au milieu du gué et qu'il mérite d'être mené à son terme. Merci beaucoup.

Participant 23

J'habite Saint-Michel-des-Loups. Il y aurait beaucoup de choses à dire. J'ai juste une remarque qui me chagrine un peu sur l'option A de la Havaudière. Si j'ai bien compris, vous voulez fluidifier le trafic et vous avez parlé de réduire la vitesse. Et tout ça, ça va coûter 11 millions d'euros pour réduire la vitesse. Je ne vois pas où vous fluidifiez le trafic. Donc je pense que vous avez créé cette option pour en avoir une deuxième, mais en fin de compte, ce n'est pas une vraie option pour fluidifier le trafic.

Participant 24

Oui, bonjour. Oui, je voulais... Moi, ça fait 2 heures qu'on est en train d'échanger sur ces projets. Ce qui me chagrine un peu, effectivement, dans la teneur des propos, c'est qu'on compare des solutions sans nous comparer la solution initiale. Ce qui serait bien, quand même, dans le projet, c'est de pouvoir mettre à la solution initiale et de voir ce qu'elle apportait. Moi, je prends la route... J'ai différents points de vente à Saint-Malo Avranches et Granville. Je prends la route régulièrement. Il y a quand même des régions, effectivement, où ça se fait, où la fluidité, malgré tout, des 2x2 voies est quand même avérée. Je trouve qu'aujourd'hui, on nous impose 3 dossiers parce que ça arrange peut-être les choses, mais on ne met jamais en place et on ne met jamais en face le projet initial de 2x2 voie. Donc j'aimerais savoir pourquoi, aujourd'hui, le département l'abandonne aussi vite alors qu'on sait tous que si on veut y aller, on peut le faire.

Participant 25

Bonjour, je considère que les différentes variantes que vous proposez, en dehors de l'évitement du croissant, qui, là, effectivement, résout un vrai problème, parce qu'on a deux voies ou on en a une, donc, évidemment, le trafic se sépare en deux. Sinon, tout le reste de l'itinéraire, quelle que soit la variante, vous n'améliorez rien dans la mesure où vous rajoutez des ronds-points, qui sont des points d'engorgement, et vous faites des déviations à une voie. Donc si vous ne voulez pas entendre parler 2x2 voie, abandonnez, à part la zone du croissant, les projets que vous avez, parce que ça va coûter cher et ça n'apportera rien.

Participant 26

Je suis président de Granville-Terre-à-Mer, effectivement, mais je suis avant tout habitant du territoire depuis quelques années. J'ai travaillé à Avranches dans les années 80 et on parlait de l'amélioration routière donc je pense qu'on est tous ici ce soir, avec cette envie très forte qu'il se passe quelque chose les travaux ont avancé quelque peu. J'ai été assez critique il n'y a. Encore pas très longtemps. Je dirais qu'on a enfin compris qu'il fallait des voies de transit pour faire. Qu'On n'ait pas à passer tous au même endroit quand on n'y va pas faire les mêmes choses. On a effectivement un territoire qui s'est développé. Je sais que ça contraint à des travaux difficiles, mais on ne va pas arrêter le développement du territoire de Granville-Terre-et-Mer parce que les travaux sont difficiles et je crois qu'on a chacun apporté nos responsabilités. Qu'on admette qu'on est des zones de trafic dense, qu'on admette que des zones de transit doivent éviter des zones commerciales, des zones résidentielles. Et si on arrive à mettre tout ça ensemble, je pense qu'on peut avancer, mais on ne peut plus attendre 20 ans, 30 ans, 40 ans. Je crois qu'on ne peut plus attendre. Alors c'est un rôle qui est difficile. Celui que vous avez apporté quand vous êtes à la tribune. Mais il est une question de crédibilité de l'action publique. Et c'est ce que vous portez aujourd'hui. Ces 20, 30, 40 ans qui se sont écoulés ne peuvent plus s'entendre répondre aujourd'hui que dans peut-être 2028, les travaux vont commencer, en sachant qu'aujourd'hui, le projet n'est pas arrêté. Je suis désolé, on sait tous la longueur de ces travaux. Le démarrage des travaux arrêtés en 2028, c'est pas vrai, ça

marchera pas. C'est pas vrai. Donc permettez-moi de l'affirmer, je n'y crois pas. Et les travaux qui sont aujourd'hui avancés comme des réparations, c'est toutes ces réparations. Qui, à juste titre, n'ont pas été faites pendant 20 ans. Parce qu'il s'est rien fait sur cette route pendant 20 ans. Mais à juste titre, je me rappelle vos propos, M. Zamouth, c'est normal. C'Était un gros projet, donc on n'allait pas effectuer des travaux sur une zone de gros projets. Sauf qu'il n'y a pas de gros projets, il y a des ébauches, il y a des tendances et il y a des accords qui restent à construire. Alors je vais aller jusqu'au bout de ma pensée. Je voudrais que le territoire de Granville Terre-et-Mer soit enfin reconnu pour ce qu'il est et mérite l'attention de ce territoire qui continue à se développer et ne soit pas perçu par certains, comme un territoire qui, par son développement, vient compliquer la vie de ceux qui doivent l'aménager. Nous avons à mêler nos compétences, nous avons à réaliser des partenariats. Alors apportons-nous mutuellement la preuve qu'on a envie que les travaux, les projets qui sont nombreux à Granville Terre et mer ne soient pas constamment freinés, comme certains le sont actuellement. Je voudrais juste terminer en vous disant que cette preuve-là, je n'aurais pas voulu l'exprimer encore ce soir, mais nous avons honte, un grand nombre d'entre nous, d'entrer dans la ville de Granville avec ce rond-point de l'hôpital qui est la démonstration de l'inaction. Alors, Valérie, Axel, messieurs les techniciens, une fois que j'ai dit ça, je n'ai rien réglé. J'ai simplement dit ce que beaucoup d'entre nous, ici, pensent et ce que vivent aussi des élus qui sont engagés pour leur territoire. Alors si nous partageons cet engagement, travaillons en nous écoutant mutuellement et travaillons avec la volonté d'apporter une réponse dans des délais raisonnables, mais cette preuve de la volonté politique, de la détermination du Conseil Départemental à être à la hauteur des attentes du territoire de Granville-Terre-et-Mer, aujourd'hui, je serai heureux de les mesurer.

Participant 27

Bonsoir, je suis résidente sur le territoire de Granville-Terre-et-Mer. Vous avez évoqué tout à l'heure le fait qu'il y avait une liste d'options qui était de trois et qui n'est pas figée. Pourquoi ne pas mettre en quatrième option la deux 2x2 voies ?

Participant 28

Oui, bonsoir. J'habite Granville, sur un axe assez fréquenté. Et quant à moi, je suis assez dubitatif quant aux projets routiers, de façon générale, parce que Granville, c'est comme un entonnoir. Au bout d'un moment, on ne peut pas faire rentrer plus de voitures dans cette ville. Donc au bout d'un moment, je ne sais pas ce que ça peut faire d'ajouter des voies, tout ce qu'on veut, mais au bout d'un moment, ça ne rentrera plus. Voilà, donc c'est juste une remarque. Et ce que je constate, par contre, c'est qu'à chaque fois qu'on crée des nouveaux contournements, des nouvelles routes, ça crée aussi des barrières. Et je circule beaucoup à pied, à vélo, et ce que je constate, c'est que le contournement actuel de Granville, il y a trop peu de passages vers la campagne, vers les... vers notamment Saint-Planchers. Il y a des routes qui finissent actuellement sur le contournement. On ne peut plus passer quand on est à pied

ou à vélo. On manque vraiment de moyens de passage. Lorsque des contournements sont créés, on manque vraiment, je trouve, de passage pour les différentes mobilités. Et je trouve qu'à Granville, on se retrouve vraiment enfermés dès lors qu'on n'est pas en voiture au niveau de ce contournement. Et donc je crains, et c'est ma question, est-ce que dans tous ces projets, on prend un peu plus en compte maintenant la continuité des territoires, qui pour moi est interrompue par ce genre de projet ? (Vous parlez de coupure urbaine).

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Eh bien, merci pour toutes ces questions ou interventions. Vient le temps des réponses et de la conclusion de la manche.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes du Département

Quelques réponses à quelques questions. Il y a eu plus de prises de position que de questions. Avant de passer la parole à la nouvelle pour la conclusion. J'ai jamais dit qu'on allait diminuer la vitesse dans le croissant. Ça, c'était pas mes propos. Le propos, c'était juste de dire qu'on allait... On a augmenté la capacité de l'axe en proposant des solutions de contournement ou d'augmentation de la capacité des voies existantes. Sur le sujet de la comparaison à la 2x2voies, je ne sais pas si ça vaut le coup que j'y réponde, puisque j'ai déjà répondu tout à l'heure. Le projet a été abandonné à la suite de la décision de l'État, donc l'option ne fait pas partie du dossier puisqu'elle n'en fait pas partie. Forcément, c'est un autre projet, une de la 2x2voies. Sur le sujet juste de l'histoire, le giratoire de l'hôpital évoqué tout à l'heure, là-dessus on a réalisé un giratoire provisoire à la suite de la mise en service de la voie verte sur la route de la crête puisqu'on a été obligé de supprimer une voie de circulation sur la route de la crête, donc un giratoire provisoire qui a été mis en place. On a versé. Donc on a commencé avec la commune de Granville en fin d'année dernière. On leur a versé un peu plus de 200 000 euros pour qu'ils réalisent ce giratoire. La commune de Granville va réaliser ce giratoire sous sa maîtrise d'ouvrage avec une grosse partie de financement du département à partir de la fin de cette année et tout début d'année prochaine. Et après sur le sujet des passages sous les contournements, aujourd'hui, ce sont des choses qu'on prend beaucoup plus en compte qu'à l'époque de la construction des contournements de Granville. Donc effectivement, tout ce qui est chemin de randonnée, circuit de VTT, etc. Tout ça, ça sera évidemment pris en compte dans le cadre de l'étude.

Réponse de Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Non, je voulais rappeler que ça a été dit en début de réunion, l'arrêt du projet. Je rappelle qu'il y avait une DUP pour une 2x2voies et ensuite des demandes d'autorisation environnementale par tronçon et que le département a eu la volonté d'avoir cette 2x2voies, a eu la volonté de commencer à construire des tronçons. La partie de Marcey

en est la preuve et que c'est au moment où on a déposé un nouveau tronçon, qu'en fait, l'État, pour des questions réglementaires, a signé la fin de la partie. Il y a eu changement des règles du jeu en cours de partie. Ce qui fait qu'en fait le projet s'est arrêté. Alors madame, quand vous dites, c'est vrai, vous avez raison, il y a des alternatives, pourquoi pas une quatrième qui est une 2x2voies ? C'est bien l'objet de la concertation, je l'ai dit tout à l'heure, de vous entendre là-dessus. Alors en fait, se faire l'écho de ce qui se passe sur le territoire, ça, en tant que président d'intercommunalité, effectivement, il porte son territoire dans ses compétences. Le président Jean Morin porte le département dans ses compétences. Donc eux, ils sont sur leur rôle d'élus. Maintenant, madame, pour la 2x2voies, c'est une question réglementaire. Donc en fait, moi, je vous incite à aller rencontrer la sénatrice Béatrice Gosselin, puisqu'en fait, c'est bien au Parlement, au Sénat, à l'Assemblée nationale qu'évoluent les lois, ces lois dont on aurait besoin pour pouvoir mener le projet dont vous parlez depuis tout à l'heure. Je ne doute pas, vu son intervention tout à l'heure, qu'elle a dû déjà travailler des textes, des propositions de loi, donc aller la rencontrer. Mais vous savez, côté département, nous ne faisons pas la loi, ça a été rappelé tout à l'heure, nous l'appliquons. En revanche, nous sommes en dialogue constant avec nos parlementaires pour leur indiquer quels sont les besoins que nous avons pour justement porter ces projets de notre territoire. Je pense que cette clarification est importante parce qu'il ne faut pas oublier que ce n'est pas tout d'un coup le département qui a dit non, on ne fait plus la route. En fait, ce projet est tombé pour une évolution réglementaire. Donc, je vous encourage à échanger avec vos parlementaires sur les propositions de textes qu'ils ont actuellement sur la table pour porter les projets que vous souhaitez pour votre territoire.

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

Moi, je voudrais... En fait, à un moment donné, une dame nous a dit « Mettez-vous au travail ». Mais oui, très clairement, moi, je n'étais pas là quand en 2017, le contournement de Marcey a été inauguré. Mais je rappelle effectivement que le département, en termes de grand axe de ce type-là, ce sont un peu les dernières routes un peu importantes que le département a pu faire et que partout sur le département, dès lors qu'on nous réclame des travaux, dès lors qu'on nous demande d'accompagner... Quand on nous demande d'accompagner des développements économiques... Parce que bien souvent, on est mis devant le fait accompli. D'où l'importance, effectivement, de travailler beaucoup plus maintenant sur les sujets d'urbanisation, sur la prise en compte, effectivement, de tous les besoins, pour qu'au même titre, qu'on mette en place des entreprises, qu'on gère des PLUi pour les terrains qui vont accompagner effectivement ces entreprises, on intègre aussi dans tout ça les routes. Parce que d'un autre côté, imaginons un peu notre territoire s'il n'y avait plus de route du tout. Il n'y aurait plus rien du tout, en fait, et on ne pourrait même pas aller acheter du pain. Donc je dirais globalement aujourd'hui, nous, aujourd'hui, on a une réglementation à suivre,

on la suit le mieux possible, sinon, effectivement, on va dépenser à tort de l'argent public tout en sachant qu'au bout du bout, on nous dira non donc on essaye aussi de faire des propositions pour pouvoir mettre en place des solutions qui ne sont pas forcément merveilleuses, formidables, parce qu'effectivement, la 2x2voies, là, Bon, même si effectivement, je suis plutôt d'accord au fait qu'à un moment donné, voilà, on arrive toujours au même endroit. Mais une chose est certaine, c'est que ça règlera effectivement beaucoup de problématiques, mais encore faut-il qu'on ait l'autorisation de le faire. Et aujourd'hui, si on devait se relancer dans des études d'abord, il faudrait reprendre toutes les études en cours, tous les chiffres. On ne pourrait pas proposer un dossier l'année prochaine, ça prendrait encore beaucoup de temps. Et pendant ce temps-là, il faut qu'on fasse des choses sur l'axe existant. Voilà.

CONCLUSION

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur Fortin-Larivière. Ce sera votre mot de conclusion, Madame Nouvel et monsieur Fortin-Larivière.

Valérie Nouvel – VP en charge de la transition écologique

Oui, remercier l'ensemble des participants pour la qualité des échanges, l'ensemble des échanges. Et puis remercier les garants aussi de leur vigilance sur, effectivement, ce jeu qu'on devait avoir ce soir et qu'on avait souhaité au département d'expression de l'ensemble des points de vue.

Bruno Boussion – Garant CNDP

Ce genre de soirée est un exercice qui est difficile pour tout le monde parce qu'on n'a pas le temps de prendre toutes les questions donc c'est frustrant. Je pense que vous avez quand même balayé beaucoup de sujets ce soir, c'est intéressant. Vraiment en tant que garant qui vont faire ce bilan de fin de concertation, je vous invite vraiment à aller déposer des contributions mais en étant très explicite sur votre position, est-ce que vous êtes pour, est-ce que vous êtes contre, est-ce que vous êtes... Je préfère une 2x2voies, mais si elle se fait pas, je préférerais qu'on fasse ça. Oui, soyez larges, soyez argumentés, parce qu'il n'y a que comme ça qu'on sortira une synthèse de ce que vous pensez. Voilà, c'est important. Ce n'est pas fini. On ira jusqu'au 22 septembre, donc vous avez le temps de faire des contributions. Merci pour cette soirée.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci à tous et à toutes. Merci aux élus et aux services départementaux présents ce soir. N'hésitez pas à aller sur manche.fr, déposer des contributions, télécharger les documents, les cartographies, les études. Merci à vous. Bonne soirée à vous tous et à vous toutes.