

Aménagement routier **SAINT-LÔ / COUTANCES**

Juin 2023



BILAN DE CONCERTATION



(article L.103-2 du code de l'urbanisme)

 RÉGION
NORMANDIE

LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT 

PROJET D'AMENAGEMENT ROUTIER – AXE SAINT-LO/COUTANCES

Bilan de la concertation

<p>Maitre d'Ouvrage :</p>	<p>Conseil Départemental de la Manche</p>  <p>LA MANCHE LE DÉPARTEMENT</p>	<p>Maison du département 98 route de Candol 50 050 Saint-Lô 02 33 05 55 50</p>
<p>Co-financeur :</p>	<p>Région Normandie</p>  <p>RÉGION NORMANDIE</p>	<p>Site de Rouen 5, rue Robert Schuman CS 21129 76 174 Rouen Cedex 02 35 52 56 00</p>
<p>Date</p>	<p>Objet</p>	
<p>23/06/2023</p>	<p>Diffusion du bilan de concertation</p>	

SOMMAIRE

1. Présentation du projet d'aménagement	4
1.1 RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DE LA JUSTIFICATION DU PROJET	4
1.1.1 LA SITUATION DU PROJET	4
1.1.2 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES	4
1.2 LE TERRITOIRE DU PROJET	5
1.3 RAPPEL DES OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DES SCENARIOS	6
1.3.1 LES OBJECTIFS	6
1.3.2 LES SCENARIOS PROPOSES A LA CONCERTATION	6
o LE SCENARIO 1, OU OPTION DE REFERENCE	7
o LE SCENARIO 2 ET SES SOUS-SCENARIOS	9
2. Le contexte réglementaire de la concertation	15
3. Les modalités de la concertation	15
3.1 DIALOGUE INSTAURE DEPUIS 2019	15
3.2 LANCEMENT DE LA CONCERTATION	15
3.3 MODALITES MISES EN ŒUVRE POUR INFORMER LE PUBLIC AVANT ET PENDANT LA CONCERTATION	16
4. Le bilan de la concertation	22
4.1 LA PARTICIPATION EN CHIFFRES	22
4.2 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS	23
4.3 LES THEMATIQUES ABORDEES	26
4.3.1 THEMES GENERAUX ABORDES	26
4.3.2 THEMES PARTICULIERS ABORDES	38
4.4 CONCLUSION DU BILAN	42
5. Définition d'un nouveau scénario	43
6. Les procédures à venir	49
6.1 L'ETUDE D'IMPACT	49
6.2 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	49
6.3 L'ENQUETE PARCELLAIRE – LES ACQUISITIONS FONCIERES	49
6.4 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE	49
6.5 L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	49

7. Annexes	50
7.1 ANNEXE 1 : COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 22 FEVRIER 2022 A COUTANCES	50
1. Introduction	51
1.1 MOT D'ACCUEIL DE JEAN-DOMINIQUE BOURDIN, MAIRE DE COUTANCES	51
1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL	51
1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT EN CHARGE DES DEPLACEMENTS	51
1.4 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES	51
1.5 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER	52
2. Questions et échanges avec le public	55
7.2 ANNEXE 2 : COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 24 FEVRIER 2022 A THEREVAL	68
1. Introduction	69
1.1 MOT D'ACCUEIL DE GILLES QUINQUENEL, MAIRE DE THEREVAL	69
1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL	69
1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL EN CHARGE DES DEPLACEMENTS	69
2. Présentation du contexte, des objectifs du projet, des scénarios et des prochaines étapes	69
2.1 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES	69
2.2 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER	69
3. Questions et échanges avec le public	69
4. Conclusion	83

1. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

1.1 RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DE LA JUSTIFICATION DU PROJET

1.1.1 La situation du projet

La RD 972 est une voie à grande circulation, classée au sein du schéma routier départemental comme route structurante mais également classée réseau d'intérêt régional. Cet axe entre Saint-Lô et Coutances assure la liaison routière entre deux secteurs touristiques essentiels de Normandie : le nord-ouest du Calvados, qui comprend Bayeux et les plages du Débarquement, et la côte ouest de la Manche, riche de ses plages entre Granville et Pirou.

Le tronçon Saint-Lô-Coutances, entre le giratoire des Iles et le giratoire de l'Odysée, d'une longueur d'environ 25 km, supporte un trafic compris entre 7 000 et 14 000 véhicules/jour dont 5% de poids lourds. Les projets successifs envisagés depuis les années 1990, prévoyant de créer une 2x2 voies en site neuf sur l'ensemble de l'axe, n'ont pas abouti. Plusieurs contraintes notamment foncières, avec une emprise estimée à environ 200 ha, mais aussi financières, techniques et administratives n'ont pas permis de finaliser les divers projets étudiés.

En juin 2018, le projet de modernisation a été relancé avec la Région Normandie afin de sécuriser l'axe Saint-Lô-Coutances et renforcer les liens économiques entre ces deux bassins de vie. Ce projet est financé à 50 % par le Département de la Manche et 50 % par la Région, et était estimé à 80 millions d'Euros H.T.

Les services du département de la Manche ont étudié des scénarios alternatifs allant d'une sécurisation *a minima* de l'axe à la réalisation d'une 2x2 voies.

Le scénario concernant la réalisation d'une 2x2 voies en site neuf a été écarté dès le début des études. En effet, au regard des évolutions réglementaires, notamment environnementales, des emprises très consommatrices de terres agricoles (évaluées à 200 ha) et des coûts estimés (180 millions d'Euros H.T), il a été décidé de se détacher de ce type de projet pour l'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances. Lors de la concertation, 4 scénarios d'aménagement ont été présentés :

- 1 scénario de référence correspondant au projet de sécurisation « *a minima* » ;
- 3 scénarios avec l'aménagement de l'axe en 2+1 voies.

L'aménagement en 2+1 voies correspond à une route à chaussées séparées pourvue de créneaux de dépassement en alternance. Cet aménagement comprend une partie élargie sur place et une partie en tracé neuf pour contourner Saint-Gilles en connexion avec la RN 174.

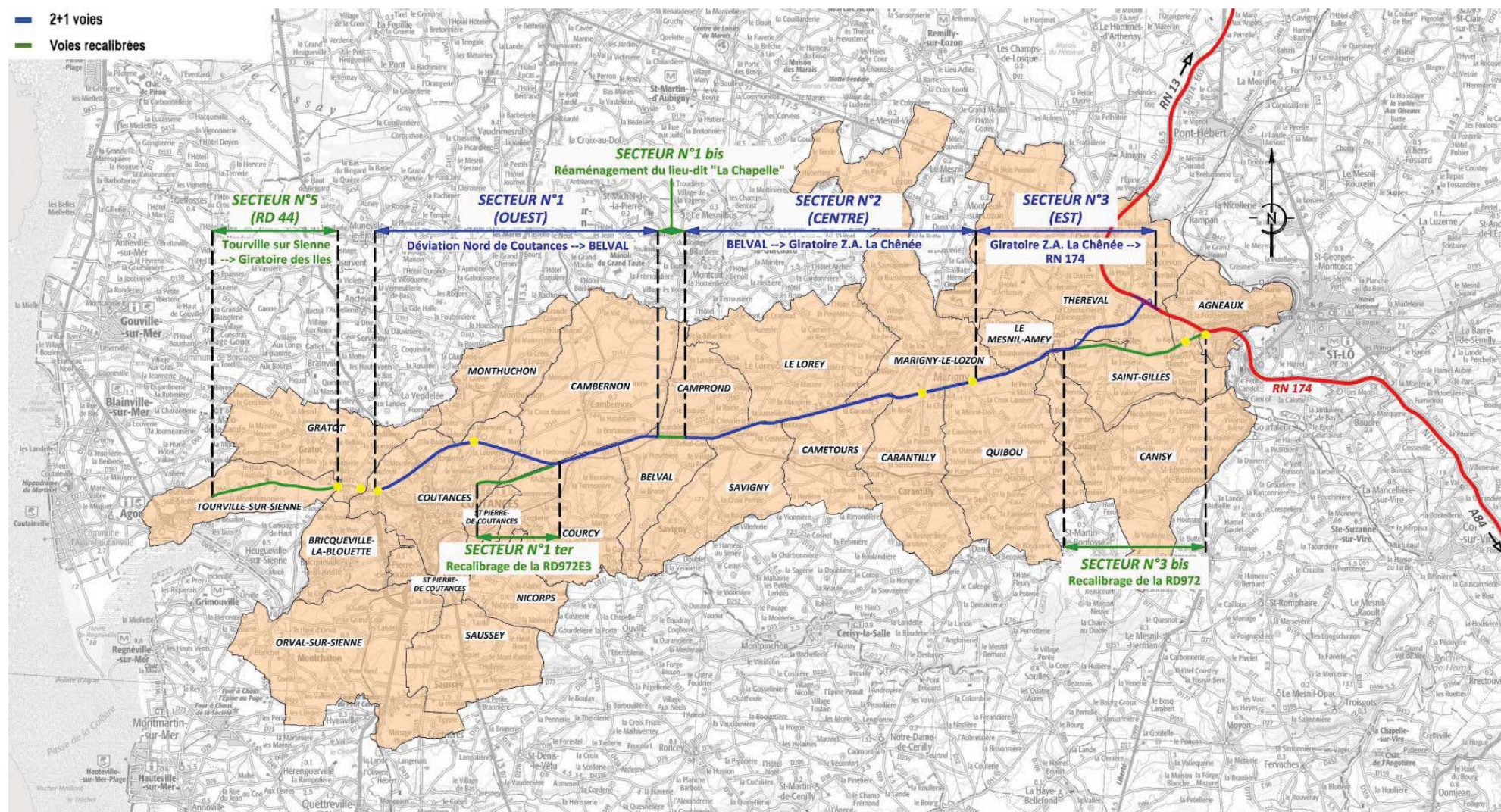
1.1.2 Rappel des études et décisions antérieures

Les études et procédures, sur cet itinéraire, se sont succédées de la manière suivante :

2007	Bilan de concertation sur le projet de 2x2 : choix du tracé abouti sauf déviation de Saint-Gilles
2008	Réalisation d'études complémentaires sur les variantes Nord et Sud de la déviation de Saint-Gilles en 2x2 et 2 variantes à départager (<i>Délibération du 3 octobre 2008</i>)
Sept. 2013	Reprise du dossier, nouvelle délibération sur la déviation sud de Saint-Gilles en 2x2 (<i>Délibération 27 septembre 2013</i>) mais ajourné avant enquête publique
2016	Etude de faisabilité sur un nouveau tracé nord en 2+1 voies, présenté aux élus départementaux (<i>Délibération du 14 novembre 2016</i>)
Oct. 2017	L'axe Saint-Lô Coutances est intégré dans le schéma des itinéraires d'intérêt régional
Sept. 2018	Validation des nouvelles orientations d'aménagement de l'axe routier Saint-Lô-Coutances en 2+1 voies avec une partie élargissement de la route actuelle et le contournement nord de St-Gilles en tracé neuf. Lancement des acquisitions foncières à l'amiable. Abrogation des études de tracé sud de St-Gilles en 2x2. (<i>Délibération du 28 septembre 2018</i>)
2019	Lancement des études de modernisation (études de trafic, agricoles, environnementales et des levés topographiques)
Juin 2019 à aujourd'hui	Mise en place de la pré-concertation avec les élus locaux (conseillers départementaux, maires et conseillers municipaux), les riverains ainsi qu'avec le monde agricole
Déc. 2020	Délibération sur le projet, ses objectifs et ses enjeux, sur la concertation (3 scénarios) et ses modalités (<i>Délibération du 4 décembre 2020</i>)
Déc. 2021	Modalités de concertation et intégration de modifications au projet (Suppression RD437, prise en compte des modes actifs, 4 scénarios de projet) (<i>Délibération du 10 décembre 2021</i>)
Janv./mars 2022	Réalisation de la concertation
Juin 2023	Bilan de concertation

1.2 LE TERRITOIRE DU PROJET

Le territoire retenu pour le projet d'aménagement concerne 18 communes situées au centre du département de la Manche dont 9 appartenant à la Communauté de Communes de Coutances Mer et Bocage, et 9 faisant partie de la Communauté d'Agglomération Saint-Lô Agglo.



Carte 1 : Le territoire du projet d'aménagement avec localisation des différents secteurs

1.3 RAPPEL DES OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES DES SCENARIOS

1.3.1 Les objectifs

Les objectifs poursuivis par le projet d'aménagement routier afin de moderniser l'axe Saint-Lô-Coutances sont :

- Apporter une solution adaptée au trafic actuel et futur par l'aménagement d'une route à haut niveau de service ;
- Désenclaver le Coutançais, en renforçant son attractivité économique et touristique ;
- Sécuriser les trajets ;
- Faciliter les échanges quotidiens entre Coutances et Saint-Lô, et notamment les hôpitaux ;
- Réduire et fiabiliser les temps de parcours ;
- Améliorer la qualité des ressources en eau ;
- Limiter l'impact sur les emprises agricoles.

1.3.2 Les scénarios proposés à la concertation

4 scénarios d'aménagement ont été mis en concertation auprès du public :

- **Scénario 1, dit « option de référence »**, qui correspond aux aménagements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé.
- **Scénario 2, dit « scénarios de projet »**, qui consiste en l'aménagement sur place en 2+1 voies de l'actuelle RD 972 et d'un tronçon de la RD 971 au nord de Coutances ainsi que la création d'une portion neuve afin de contourner Saint-Gilles. Il prévoit également le recalibrage de la RD 44. La traversée de « La Chapelle » est maintenue en chaussée bidirectionnelle accessible à tous les véhicules. Ce scénario a été divisé en 3 sous-scénarios d'aménagement dont les caractéristiques géométriques sont identiques : scénario 2.1, 2.2 et 2.3.

o LE SCENARIO 1, OU OPTION DE REFERENCE

DEFINITION

L'option de référence correspond aux aménagements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé.

Le scénario n°1 consiste à créer des bandes multifonctions (BMF), à sécuriser le créneau existant, et à rouvrir et sécuriser 2 créneaux de dépassements.

La route de Tourville sur Sienne (RD44) demeure avec ses caractéristiques actuelles.

Le scénario 1 comprend :

- La fin de l'aménagement de bandes multifonctions entre Marigny et l'échangeur d'Agneaux, et au niveau du contournement nord de Coutances ;
- La sécurisation des créneaux de dépassement existants du Fût, de la Fosse et de Terrette grâce à un **séparateur central**, dans la continuité des travaux réalisés sur l'est du contournement nord de Coutances ;
- Aucun aménagement d'itinéraire vélo n'est prévu dans le cadre de l'aménagement du scénario 1.

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

- Vitesse maintenue à 80km/h sur l'ensemble de l'itinéraire et à 90km/h sur les créneaux de dépassement,
- Tous les véhicules sont autorisés sur cette voie,
- Les accès riverains existants sur la RD972 sont maintenus,
- Au niveau des créneaux de dépassement, les chaussées étant séparées, des voies parallèles à la RD972 sont donc créées pour rétablir les riverains et les renvoyer vers de nouveaux points d'échanges sécurisés aux extrémités des créneaux.

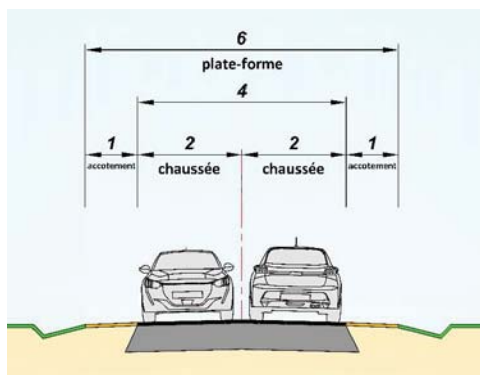


Figure 1 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riverains

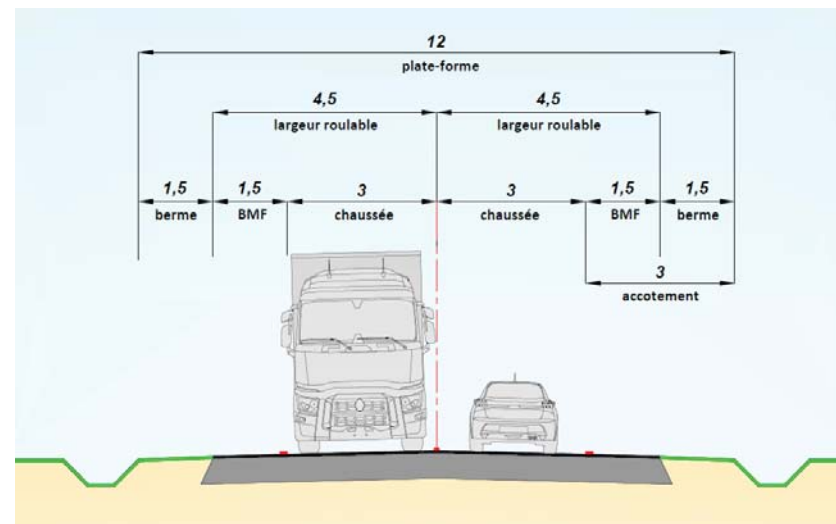


Figure 2 : Caractéristiques de la RD972 après aménagement des BMF

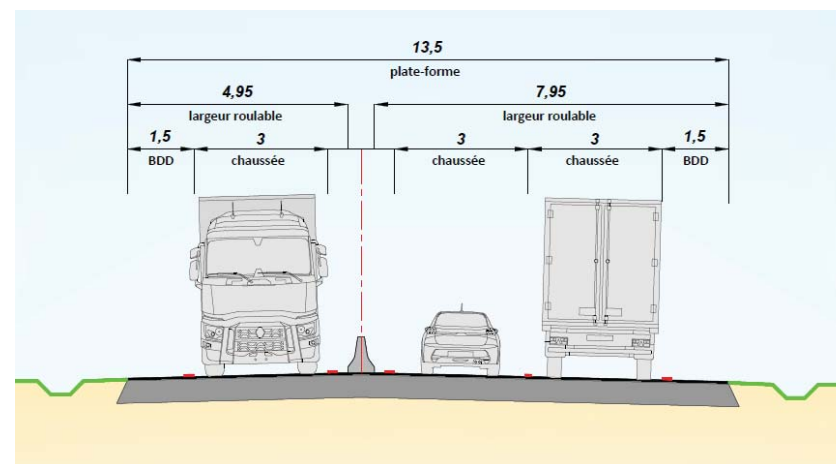
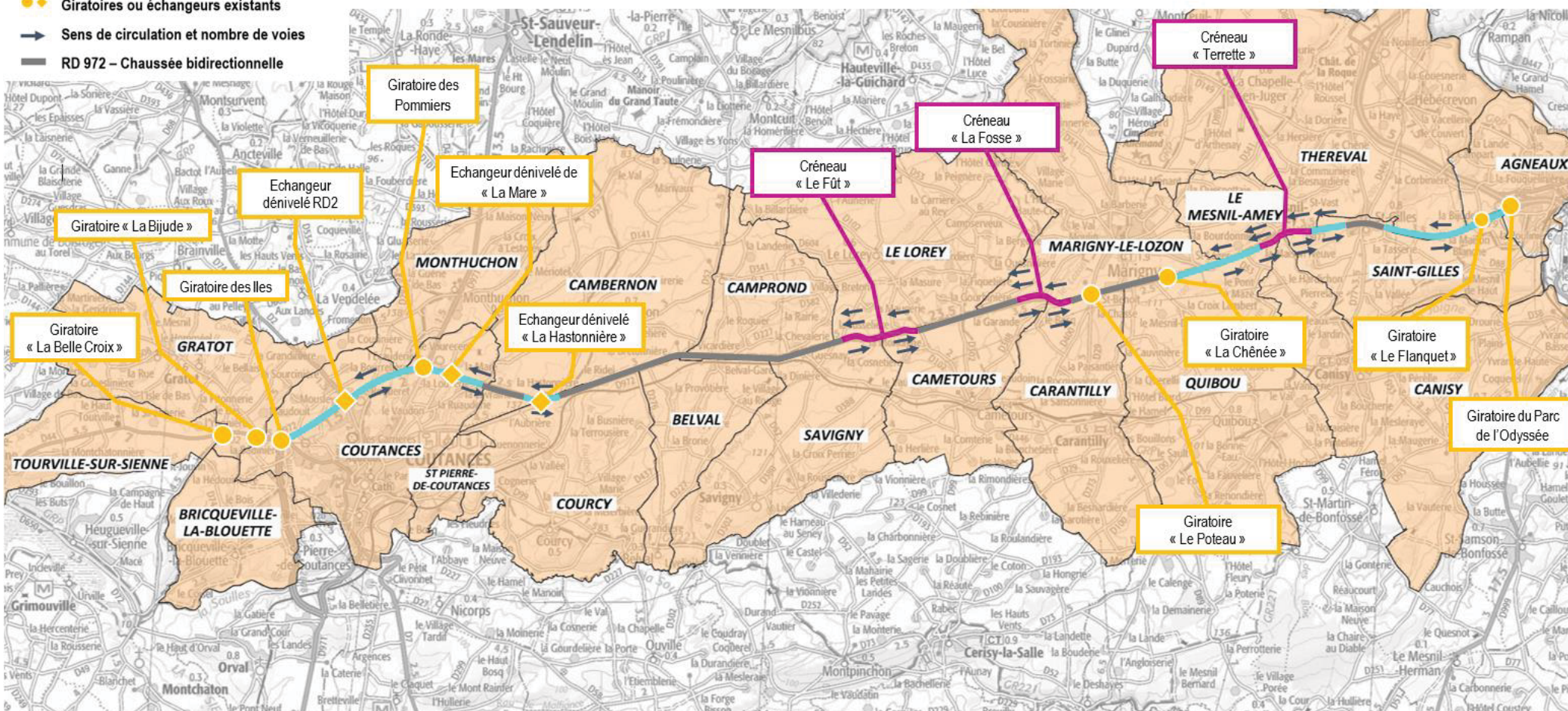


Figure 3 : Caractéristiques des créneaux de dépassement

- Sécurisation des créneaux de dépassement
- Bandes multifonctions à réaliser
- Giratoires ou échangeurs existants
- Sens de circulation et nombre de voies
- RD 972 – Chaussée bidirectionnelle



Carte 2 : Plan synoptique de l'option de référence - Scénario 1

o LE SCENARIO 2 ET SES SOUS-SCENARIOS

Le scénario n°2 consiste à l'aménagement sur place en 2+1 voies de l'actuelle RD 972 et d'un tronçon de la RD 971 au nord de Coutances ainsi que la création d'une portion neuve afin de contourner St-Gilles.

Il prévoit également le recalibrage de la RD 44, entre l'entrée de Tourville-sur-Sienne et le giratoire de « La Belle Croix ».

La traversée de « La Chapelle » est maintenue en chaussée bidirectionnelle accessible à tous les véhicules.

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES DE LA RD972 ET SES VOIES ANNEXES

POUR RAPPEL, LA ROUTE BIDIRECTIONNELLE EN 2+1 VOIES :

- 2+1 voies : Route bidirectionnelle séparée par un séparateur central avec alternance de créneaux de dépassements sur l'ensemble du linéaire.
- La vitesse est limitée à 110km/h excepté pour le tronçon entre le giratoire des Iles et l'échangeur de « La Hastonnière » où elle sera réduite à 90km/h permettant ainsi l'accès aux tracteurs.
- Mise aux normes des bretelles de l'échangeur de la ZA de la Mare et amélioration de la visibilité sous l'ouvrage et réalisation d'un Passage Souterrain à Gabarit Réduit (PSGR) au niveau du giratoire des Pommiers où la vitesse sera ponctuellement abaissée à 70km/h puis 50km/h.
- Accès riverains et parcelles supprimés, et création de voies de rétablissement pour desservir les différentes propriétés.
- Réalisation d'un itinéraire parallèle entre l'échangeur de « La Hastonnière » et Saint-Gilles pour les véhicules lents (tracteurs, scooters, voitures sans permis...).
- Prise en compte des modes doux avec la réalisation de voies vertes ou pistes cyclables en site propre à proximité des zones urbanisées et l'utilisation de l'itinéraire parallèle en voies partagées dans les zones plus rurales (entre « La Chapelle » et Marigny-le-Lozon).

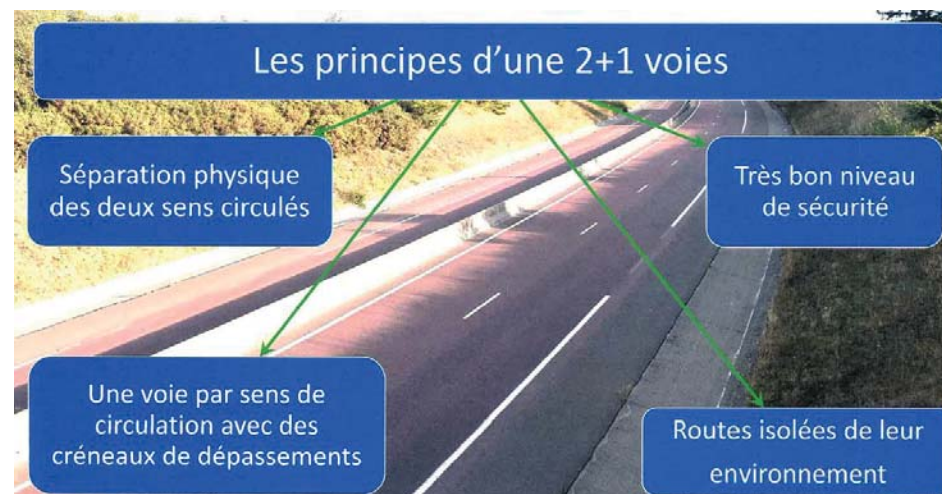


Figure 4 : Illustration d'une infrastructure en 2+1 voies

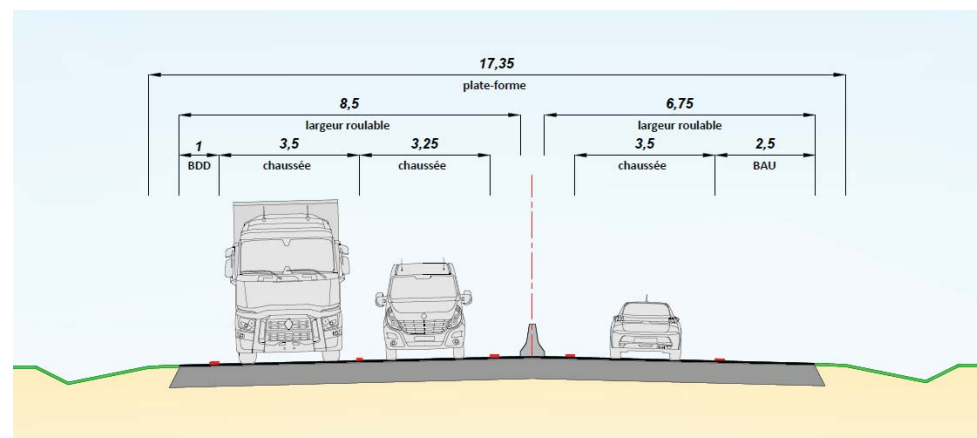


Figure 5 : Coupe graphique du profil de la route bidirectionnelle 2+1 voies

Le tableau suivant précise d'Ouest en Est les caractéristiques principales de la section courante de l'opération :

<u>Elargissement en 2+1 voies de la déviation Nord de Coutances (5,5 km) : du giratoire « Des Iles » à l'échangeur de « La Hastonnière »</u>	<u>Elargissement en 2+1 voies de Coutances au Mesnil-Amey / (16 km) : de l'échangeur de « La Hastonnière » au créneau « Terrette »</u>	<u>Tracé neuf entre la RD 972 et la RN 174 - Déviation nord de Saint-Gilles (3 km)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Profil en travers de type 2+1voies en aménagement sur place ; • Réaménagement du giratoire des Pommiers avec l'intégration d'un « Passage Souterrain à Gabarit Réduit » ; • Taux de créneau de dépassement : 40 % par sens ; • Vitesse de 90 km/h sur le contournement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profil en travers de type 2+1 voies en aménagement sur place ; • Points d'échanges par carrefours giratoires et échangeur dénivelé (Neufbourg) ; • Taux de créneau de dépassement : 40 % par sens ; • Vitesse de référence : 110 km/h ; • Création d'un itinéraire parallèle pour véhicules lents et agricoles le long des secteurs en 2+1 (contre-allées) ; • Traversée de Belval gare – La Chapelle aménagée mais non déviée (conservation d'une configuration à 2 voies) à 70 km/h, abaissée à 50 km/h au niveau du nouvel aménagement (passage à niveau). 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une section neuve en site propre ; • Profil en travers de type 2+1 voies ; • Echangeurs dénivelés avec la RD 77(sauf 2.3) et la RN 174 ; • Vitesse de référence : 110 km/h ; • Taux de créneau de dépassement à 2 voies : 45 % par sens ; • RD 972 actuelle conservée comme route de substitution et réaménagée avec voie verte en site propre.

ACCES RIVERAINS

Le passage en 2+1 voies ne permettra plus aux riverains d'accéder directement à leurs habitations et aux agriculteurs de rejoindre leurs parcelles depuis la RD 972. Des voies spécifiques seront donc créées pour rétablir les accès aux habitations et aux parcelles agricoles.

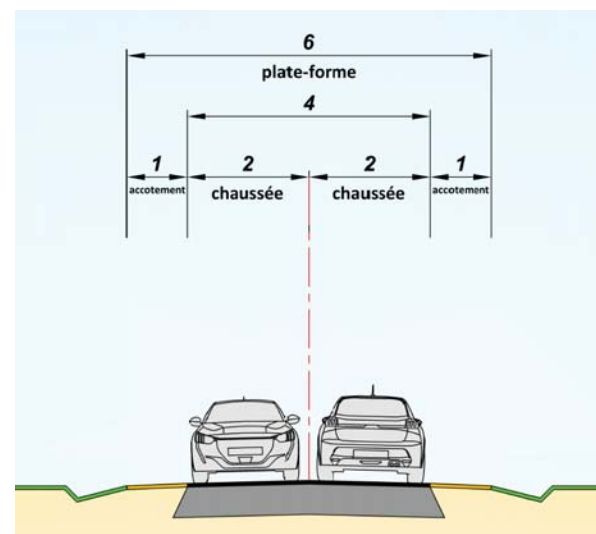


Figure 6 : Coupe graphique du profil en travers des accès aux parcelles et aux habitations riveraines

ITINÉRAIRE PARALLÈLE POUR LES VÉHICULES LENTS

Les véhicules lents n'auront plus accès à la 2+1 voies, excepté sur le contournement nord de Coutances entre le giratoire des Iles et le hameau « La Hastonnière » où la vitesse sera limitée à 90km/h. La réalisation d'un itinéraire secondaire est donc prévue pour permettre le maintien des trajets d'Ouest en Est, de Coutances vers Saint-Lô.

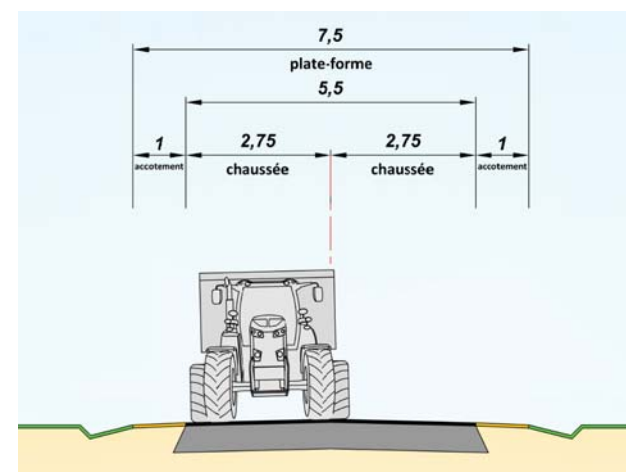


Figure 7 : Coupe graphique du profil en travers de l'itinéraire « véhicules lents » partagé avec les vélos

ITINERAIRE MODES DOUX

Un Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental (RCID) a été défini au niveau du département de la Manche. Il s'agit d'un maillage structurant « vélo » consistant en une Véloroute littorale continue, partant de la passerelle sur le Couesnon pour aboutir à la baie des Veys en assurant la continuité vers le Calvados, et la réalisation des nouvelles transversales, Saint-Lô-Coutances et Pont-Farcy-Villedieu-Avranches.

De Coutances à « La Chapelle » et de Marigny-le-Lozon à Agneaux, un choix technique a été fait pour la circulation des vélos. En effet, à l'approche des pôles urbanisés que sont Coutances et Agneaux/Saint-Lô, la demande d'itinéraire cyclable pour les usagers pratiquant le trajet domicile-travail à vélo est plus importante.

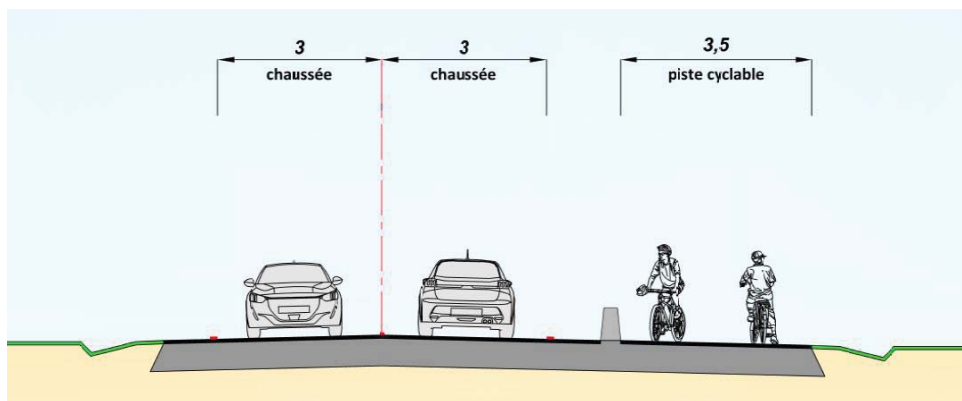


Figure 8 : Coupe d'une voie recalibrée intégrant l'itinéraire vélo en site propre (RD972E3 et RD972 St-Gilles/Agneaux)

De plus, le réseau créé en parallèle de la 2+1 voies servira d'itinéraire partagé pour les vélos entre « La Chapelle » et Marigny-le-Lozon. Ces nouvelles voies, au trafic très faible, permettront une cohabitation plus facile entre les vélos et les autres véhicules tout en limitant les emprises agricoles supplémentaires.

En complément, une liaison entre Coutances et Saint-Lô en site propre avec des connexions avec les boucles locales est incluse dans le RCID. Cet aménagement fera l'objet d'un projet à part entière totalement indépendant de l'opération Saint-Lô-Coutances, à moyen terme.

LA RD 44 : ROUTE RECALIBREE AVEC UNE PISTE CYCLABLE

Le profil pour la RD 44 recalibrée se compose :

- D'une plateforme d'une emprise d'environ 11 m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable) :
 - 2 voies de 3 m de large ;
 - L'accotement est constitué d'une bande multifonction (BMF) de 1,5 m de large, revêtue en enrobé ;

- D'une piste cyclable de 3 m revêtue, suivant les préconisations et les attentes de ce type de voie, et séparée de la RD 44 par un talus planté de haies existantes ou futures.

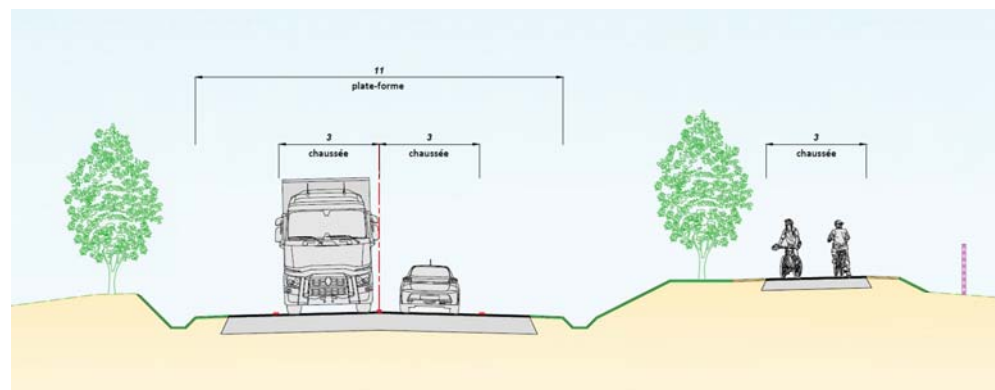
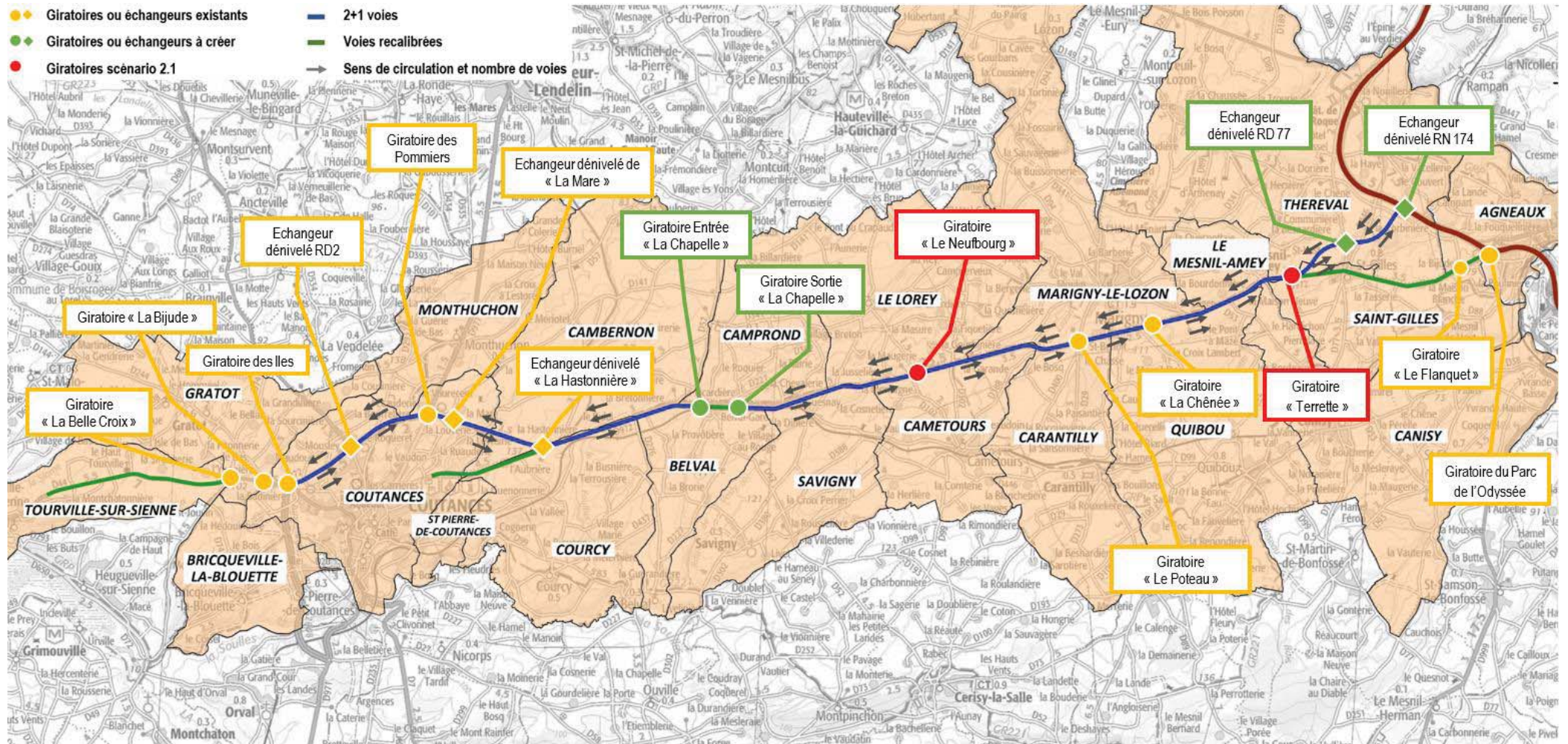


Figure 9 : Coupe graphique du profil de RD44 avec une piste cyclable

Le scénario 2.1 : giratoires + contournement de Saint-Gilles par le Nord

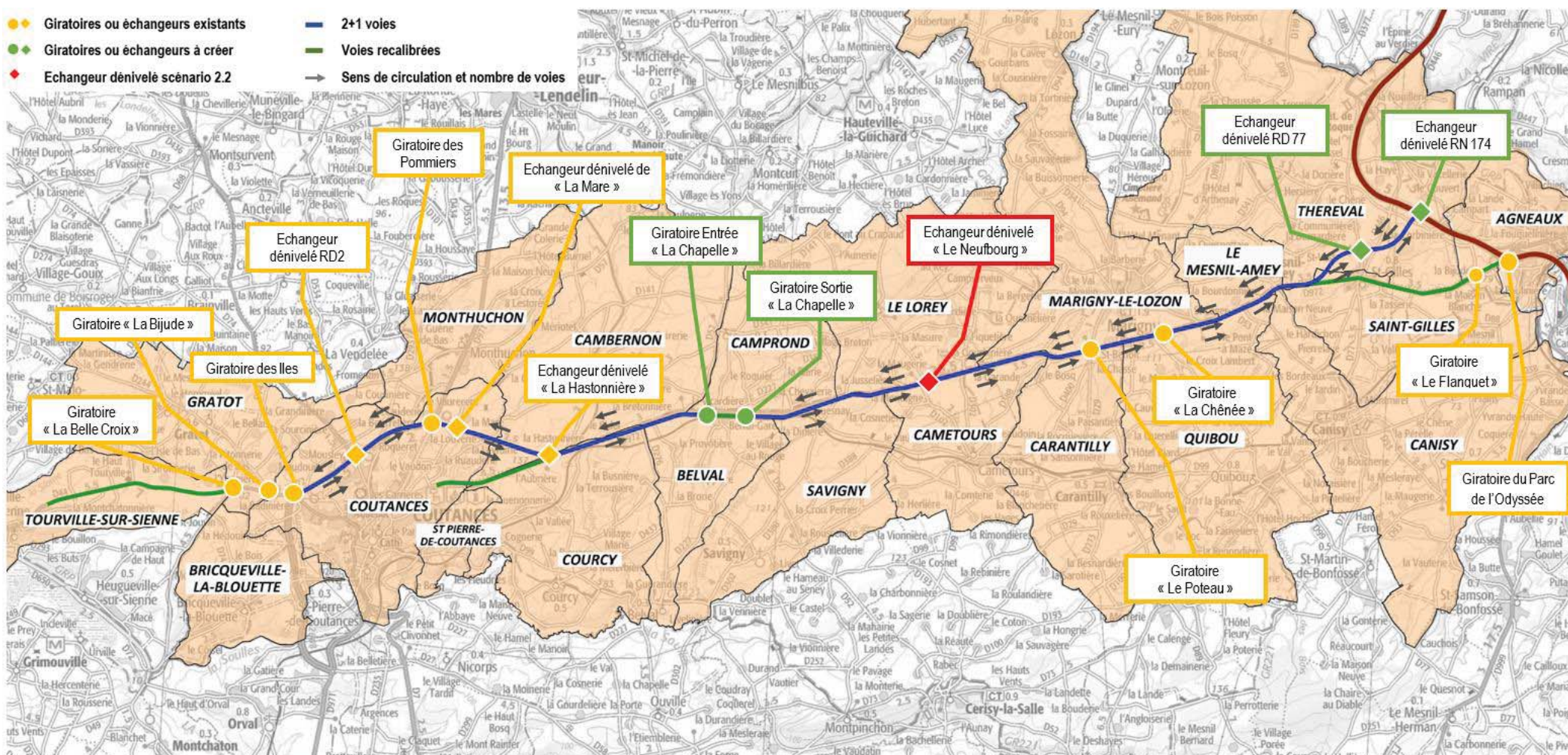
Cette variante présente 2 giratoires : le giratoire « Le Neubourg » et le giratoire « Terrette », ainsi que le contournement de Saint-Gilles par le Nord pour rejoindre la RN 174.



Carte 3 : Plan synoptique du scénario 2.1

Le scénario 2.2 : échangeur dénivelé + contournement de Saint-Gilles par le Nord

Cette variante présente 1 giratoire de moins dans le haut de Terrette et un échangeur dénivelé au Neufbourg et le contournement de Saint-Gilles se fait par le Nord pour rejoindre la RN 174.

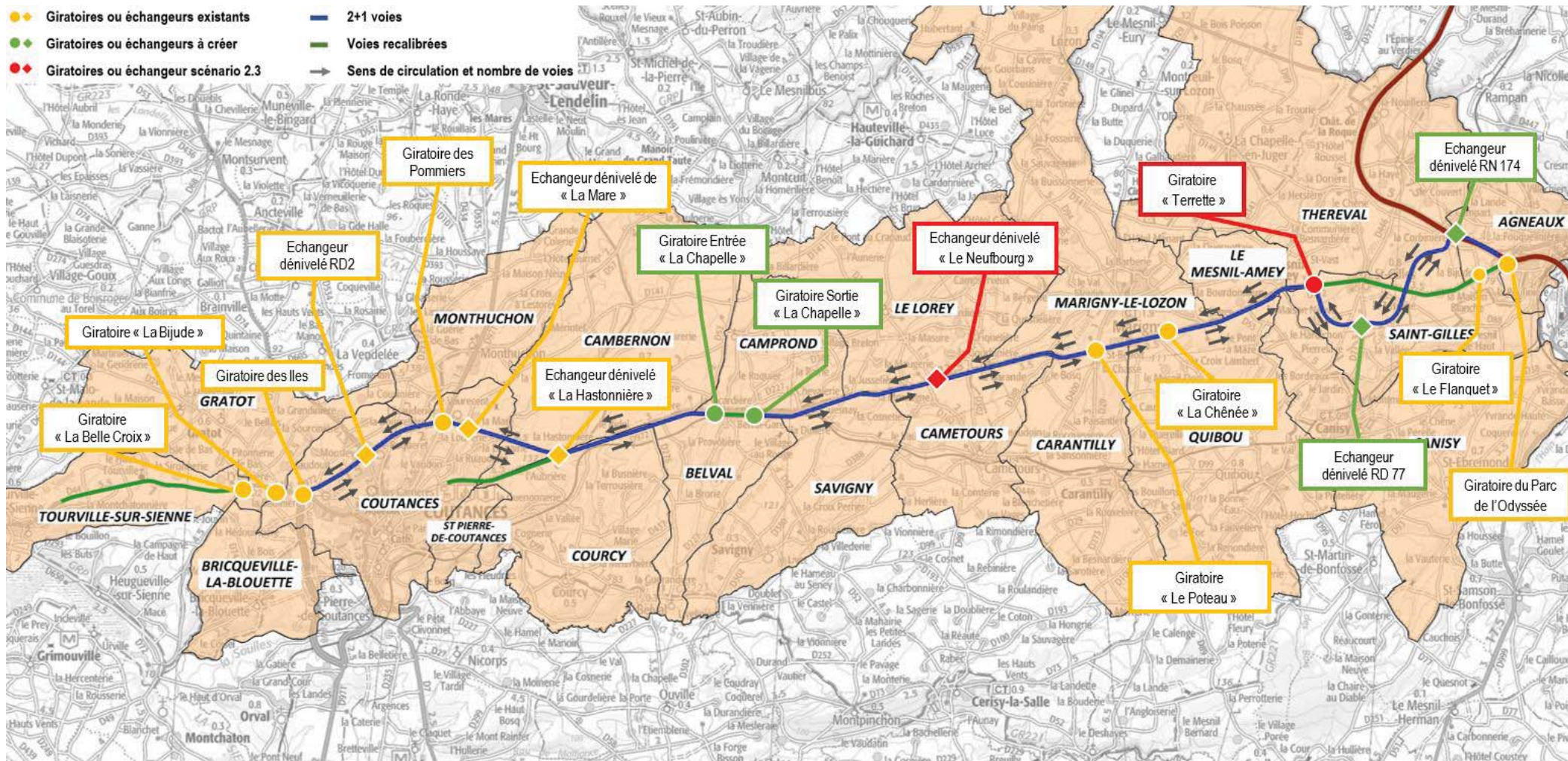


Carte 4 : Plan synoptique du scénario 2.2

Pour rappel, ce scénario a été identifié par le département de la Manche comme étant le scénario préférentiel pour l'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances.

Le scénario 2.3 : échangeur dénivelé + contournement de Saint-Gilles par le Sud

Cette variante présente un échangeur dénivelé au Neufbourg ainsi qu'un giratoire dans le haut de Terrette et le contournement de Saint-Gilles se fait par le Sud pour rejoindre la RN 174.



Carte 5 : Plan synoptique du scénario 2.3

2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

Le projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances rentre dans le champ d'application de l'article R.103-1 du code de l'urbanisme, qui énumère les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme.

L'article L.103-2 du code de l'urbanisme impose la tenue d'une concertation, associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, pour tout projet et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

Dans ce cadre, afin de mieux cerner le contexte local et améliorer le projet, le Département a organisé une concertation portant sur l'aménagement de la route départementale n°972.

Cette concertation préalable à l'enquête publique, qui concerne notamment les projets soumis à étude d'impact, est obligatoire. C'est le maître d'ouvrage, ici le Conseil Départemental de la Manche, qui a la charge de concevoir et mettre en œuvre les modalités de cette concertation, afin de répondre aux principes et objectifs suivants :

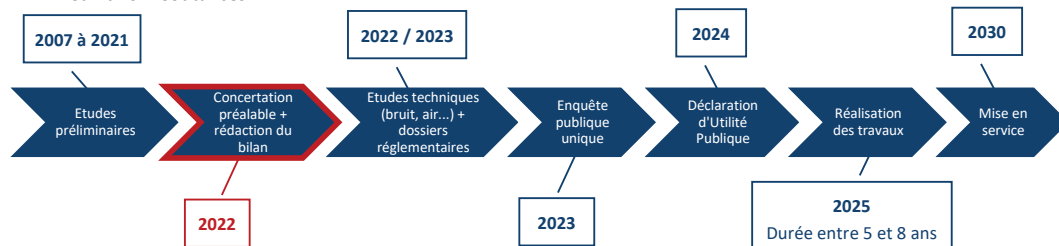
- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation,
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation.

La concertation publique a pour fonction d'écouter les avis, les questionnements et les propositions sur l'aménagement préférentiel ainsi que sur les autres scénarios.

La phase de concertation s'achève par la rédaction du présent document, dressant le bilan des modalités poursuivies, des avis exprimés et des échanges tenus lors de cette période. Ce bilan doit être rendu public sur le site internet du maître d'ouvrage et communiqué aux communes concernées.

A l'issue de la concertation, le conseil départemental de la Manche, maître d'ouvrage de l'opération, délibérera sur un tracé définitif qui sera présenté lors de l'enquête publique. **Le projet sera alors arrêté dans sa nature et ses options essentielles.**

Pour rappel, ci-dessous la chronologie des grandes étapes passées et futures de l'aménagement routier de l'axe Saint-Lô – Coutances.



3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

3.1 DIALOGUE INSTAURE DEPUIS 2019

Depuis 2019 et à la demande des riverains, la Département a engagé un dialogue de pré-concertation avec plus de 100 rencontres individuelles organisées. Ces rencontres ont permis aux habitants une prise d'information plus précise des tracés du projet au niveau de leur lieu d'habitation.

Des rencontres ont également été organisées avec les exploitants agricoles, il y a eu 9 réunions et plus de 20 rencontres individuelles. De même avec les élus du secteur, où plus de 20 réunions et/ou interventions ont été menées.

Trois réunions en amont de la concertation se sont organisées avec l'association VERTHA (anciennement association « Respirer et vivre à Hébécrevon, préservons notre campagne ») : le 9 octobre 2019, le 7 novembre 2019 et le 4 mars 2020, avec la présence du président de la Commission des infrastructures et de l'environnement ; de conseillers départementaux ; du président de Saint-Lô Agglo ; du directeur du pôle aménagement territorial et environnement au CD50 ; du chef de service ouvrage d'art et étude générale ; et de la chargée de projet Saint-Lô – Coutances.

3.2 LANCEMENT DE LA CONCERTATION

L'objectif est d'informer le plus largement possible sur l'organisation de la procédure de concertation notamment de la durée, des dates et des lieux des réunions publiques et permanences, via différents canaux de communication (présentés dans la partie suivante).

Pour rappel, la phase de concertation, pour le projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances, s'est déroulée du 31 janvier au 11 mars 2022.

Au vu de l'importance du projet, la durée de la concertation a été fixée à six semaines afin de laisser assez de temps pour informer le public, recueillir ses observations et ses propositions ainsi que celles des communes concernées, et de l'ensemble des acteurs du territoire (Fédérations, associations, entreprises, etc.).

■ **Distribution d'une plaquette d'information** à destination des habitants et des entreprises des communes concernées.

De nombreux dépliants présentant synthétiquement le projet et les modalités de la concertation ont été distribués dans les boîtes aux lettres.

Une campagne de e-mailing a également été réalisée auprès de 2 124 entreprises dont 823 ont ouvert le mail.

Figure 12 : Plaquette d'information sur le projet de l'axe Saint-Lô - Coutances

Figure 13 : Extrait de l'email envoyé aux entreprises

■ **Campagnes d'information dans les mairies des communes concernées, aux archives départementales de Saint-Lô et dans les locaux des deux intercommunalités.**

Dans ces lieux, les riverains, usagers avaient accès au dossier de concertation accompagné de la plaquette d'information en libre-service. Ils avaient également accès à des registres papiers permettant de recueillir leurs avis et/ou observations.

Des affiches ont également été mises à disposition des communes, des intercommunalités et des archives départementales pour informer sur les dates et lieux des réunions publiques et des permanences. L'affiche a généralement été disposée sur les panneaux extérieures des mairies.



Figure 14 : Photo d'un exemple de mise à disposition des documents de concertation et registres papiers en mairies

CONCERTATION PUBLIQUE AXE SAINT-LÔ / COUTANCES



**Informez-vous
et participez !**

»

RENDEZ-VOUS
aux réunions publiques
ou aux permanences

2 RÉUNIONS PUBLIQUES :

- » Le **22 février 2022** de 19h30 à 22h00, Amphithéâtre du lycée agricole à Coutances
- » Le **24 février 2022** de 19h30 à 22h00, salle du Triangle à Thèreval

6 PERMANENCES :

- **À l'Hôtel de ville de Coutances :**
 - » Le **mardi 8 février 2022** de 9h00 à 12h00
 - » Le **mercredi 2 mars 2022** de 15h00 à 18h30
- **Au Pôle public-mairie de Marigny-le-Lozon :**
 - » Le **jeudi 10 février 2022** de 9h00 à 12h00
 - » Le **samedi 19 février 2022** de 9h00 à 12h00
 - » Le **vendredi 4 mars 2022** de 15h00 à 18h30
- **Aux archives départementales à Saint-Lô :**
 - » Le **mercredi 9 mars 2022** de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Toutes les
informations sur
manche.fr

**RÉUNIONS
PUBLIQUES**
Pass sanitaire obligatoire

Accès et places disponibles
selon les jauges
en vigueur



RÉGION
NORMANDIE



LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT

Figure 15 : Affiche d'information sur les dates et lieux des réunions publiques et permanences

■ **Mise en place de panneaux d'information** au bord de la RD 972.

Durant la concertation, 18 panneaux ont été implantés aux abords de la RD972.



Figure 16 : Panneaux d'information implantés le long de la route départementale 972



Figure 17 : Exemple de localisation des panneaux d'information le long de la RD972

■ **Le site web du Département**

Le Département a également ouvert une page web dédiée au projet d'aménagement sur son site, afin de mettre à disposition en version numérique le dossier de concertation, la plaquette d'information ainsi que l'ensemble des états initiaux réalisés sur le projet. Cette page web donnait également accès au registre dématérialisé.

Le lien de cette page web a été relayé sur les sites internet de Coutances Bocage et Mer, de Saint-Lô Agglo, et des villes de Coutances et Saint-Lô.

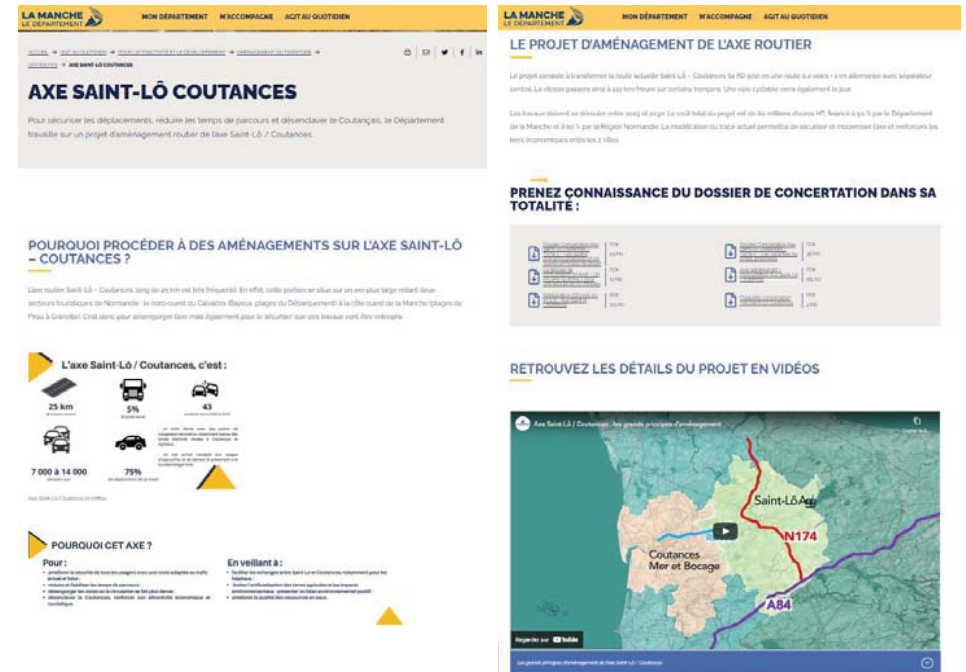


Figure 18 : Extrait de la page internet dédiée au projet de l'axe Saint-Lô - Coutances

■ Organisation de deux réunions publiques : le 22 février 2022 à Coutances et le 24 février 2022 à Thèreval.

Les réunions publiques ciblent l'ensemble de l'opération et ont pour objectifs d'écouter les points de vue et les besoins des habitants, des utilisateurs de la voie et des acteurs du territoire. Elle donne la possibilité aux citoyens de s'exprimer devant les décideurs publics qui peuvent ainsi compléter leurs informations et intégrer les demandes.



Figure 19 : Photos des deux réunions publiques réalisées à Coutances et Thèreval

■ Tenue de 6 permanences

Les permanences ont eu pour objectifs de traiter les questions d'ordre plus personnel des riverains pouvant être impactés par le projet. Elles se sont déroulées dans les mairies de Coutances (Hôtel de ville) et Marigny-le-Lozon (pôle public-mairie), et à Saint-Lô aux archives départementales.



Figure 20 : Article de presse sur la permanence réalisée à Marigny-le-Lozon

■ Message radio diffusé sur Tendance Ouest et France Bleu Cotentin

Des messages radios ont été diffusés sur les stations Tendance Ouest et France Bleu Cotentin.

- Encart presse utilisé pour relayer les principales dates de la concertation du projet de l'axe Saint-Lô - Coutances

CONCERTATION PUBLIQUE

Axe **SAINT-LÔ / COUTANCES**

» 31 janvier au 11 mars

RENDEZ-VOUS AUX RÉUNIONS PUBLIQUES :
 Place essentielle obligatoire - Accès et places disponibles selon les juges en vigueur
 » le 22 FÉVRIER 2022 de 19h30 à 22h00 à l'amphithéâtre du lycée agricole de Coutances
 » le 24 FÉVRIER 2022 de 19h30 à 22h00 à la salle le Triangle à Thèreval

RENDEZ-VOUS AUX PERMANENCES :
 » au pôle-public mairie de Marigny-Le-Lozon : le VENDREDI 4 MARS 2022 de 15h00 à 18h30
 » à l'hôtel de ville de Coutances : le MERCREDI 2 MARS 2022 de 15h00 à 18h30
 » aux archives départementales à Saint-Lô : le MERCREDI 9 MARS 2022 de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Figure 21 : Encart presse utilisé

Le projet a également fait l'objet d'une reprise par les journaux locaux comme en atteste les extraits suivants.

Route Saint-Lô - Coutances : le Département de la Manche lance une concertation

Mardi 23 janvier 2022 à 10:45 - Par Lucie Thuillet, France Bleu Caennais

Le Département de la Manche veut agrandir et réaménager l'axe Saint-Lô-Coutances. Il envisage de créer une trois voies sur l'axe existant et une portion neuve pour contourner Saint-Gilles. Il organise une concertation du 31 janvier au 11 mars pour connaître l'avis des riverains et des usagers.

Route Saint-Lô-Coutances : à Thèreval, riverains et opposants au contournement se font entendre

Mardi 23 janvier 2022 à 17:47 - Par Lucie Thuillet, France Bleu Caennais

Après Coutances mardi, c'est à Thèreval dans le Saint-Lôis qu'avait lieu ce jeudi 24 février la deuxième réunion publique de concertation sur l'aménagement d'une 2+2 voies entre Coutances et Saint-Lô. Et sans surprise, le débat s'est beaucoup centré sur le contournement envisagé de Saint-Gilles.

Figure 22 : Extraits d'articles de journaux sur le projet de l'axe Saint-Lô - Coutances

4. LE BILAN DE LA CONCERTATION

4.1 LA PARTICIPATION EN CHIFFRES

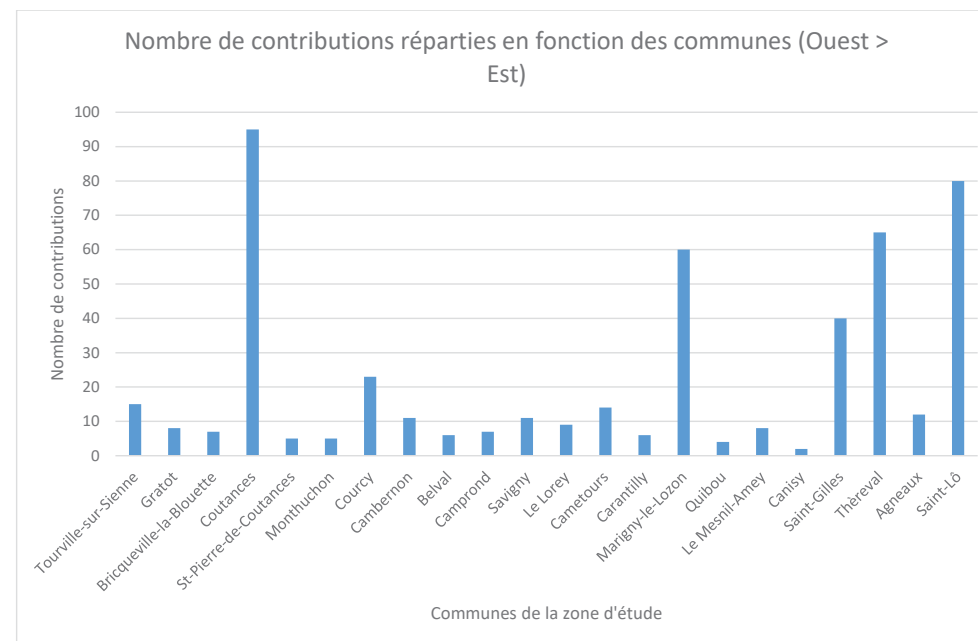
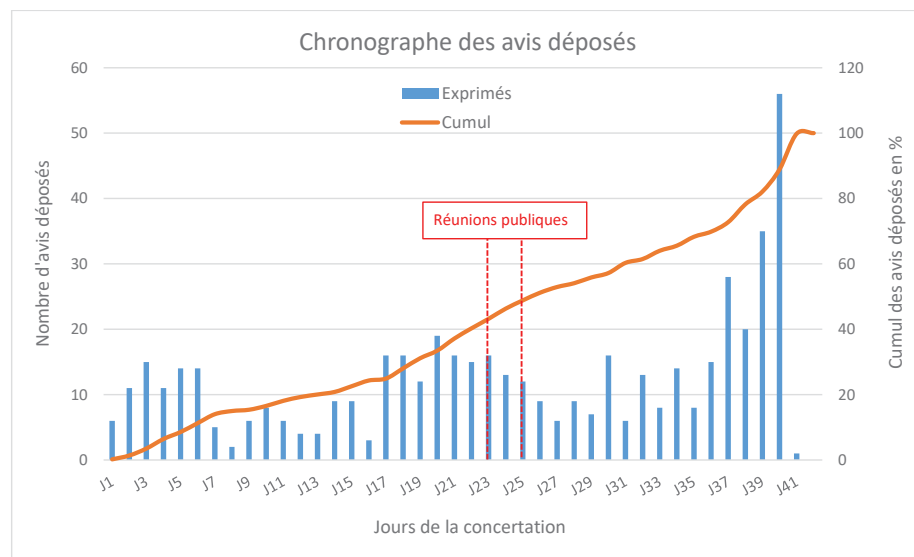
Les deux réunions publiques ont permis d'associer près de 500 personnes. Chaque réunion a fait l'objet d'une retranscription mot pour mot figurant en annexe du document.

De nombreuses participations par écrit ont été transmises via les registres papiers présents dans les mairies des communes concernées, mais également par le biais du registre dématérialisé (formulaire sur le site internet du Département).

La participation orale en réunion publique n'est pas intégrée dans les statistiques ci-dessous, en raison des conditions de participation spécifiques (notamment le temps imparti et la prise de parole en public), mais elle fait partie intégrante de la synthèse des contributions ci-après.

Ont été relevées :

- 496 contributions sur le registre dématérialisé entre le 31 janvier et le 11 mars 2022 ;
- 97 contributions sur les registres papiers ;
- 3 contributions par email ;
- 7 délibérations de communes ;
- 11 contributions par courrier (entreprises, associations et fédérations).



Les contributions émises l'ont été majoritairement dans les deux grandes villes situées aux extrémités Ouest et Est de l'axe, à savoir les communes de Coutances et Saint-Lô. On peut noter aussi une forte participation dans les communes de Marigny-le-Lozon, 3^{ème} ville en nombre d'habitants de la zone, ainsi que dans les communes de Saint-Gilles et de Thèreval, communes concernées par le contournement en tracé neuf.

4.2 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

Comme indiqué dans la partie précédente, ce ne sont pas moins de 600 avis/contributions qui ont été laissés. Les contributeurs ont utilisé tous les outils et toutes les modalités proposées pour s'exprimer, lors de la période de concertation.

Parmi ces avis et contributions, un premier classement a été effectué afin de différencier :

- Les **personnes totalement défavorables** au moindre aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances ;
- Les **personnes défavorables aux trois scénarios de projet présentés** (incluant le contournement du bourg de Saint-Gilles) mais **favorables à des aménagements « a minima »** de certains points noirs de l'axe ;
- Les **personnes favorables** au réaménagement de l'axe par le scénario préférentiel 2.2 ;
- Les **personnes sans opinions particulières**.

D'un point de vue quantitatif, cela représente :

<u>Support à disposition</u>		Défavorable	Défavorable mais	Favorable	Sans opinion
Registre dématérialisé		136 (27,5%)	141 (28,5%)	184 (37,1%)	35 (7%)
Registre papier (permanence)		15 (16%)	27 (28%)	26 (27%)	29 (29%)
Email				1	2
Délibérations des communes			2	5	
Courrier	Courriers entreprises			3	
	Fédérations, associations, collectifs	3	3	2	

Une première analyse a été réalisée sur les courriers papiers reçus directement par le Département de la Manche. Ces courriers ont été émis par des entreprises, des associations et des fédérations. Les paragraphes suivants présentent également les **délibérations de communes qui ont été émises** dans le cadre de projet de l'axe Saint-Lô – Coutances.

Les **trois entreprises, qui ont émis des remarques dans la cadre de la concertation, se sont toutes positionnées en faveur du projet de mise en 2+1 voies** de l'axe Saint-Lô – Coutances. En effet, au vu de leurs activités notamment logistiques, ces entreprises ont besoin d'une route adaptée face à l'augmentation constante du trafic observée ces dernières années, plus sécurisée et fluide.

Concernant les associations environnementales, elles se positionnent plutôt en défaveur des scénarios de projet, mais ne sont pas totalement défavorables à des aménagements a minima de l'axe.

Par exemple, l'association Vertha, créée dans le but de « défendre et d'être attentive au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie des populations humaines, animales et végétales, et de leur environnement rural » dans le secteur de Thèreval, a notamment insisté sur le fait que le projet ne prendrait pas en considération les nouvelles problématiques environnementales impérieuses et urgentissimes. En ce sens, ce projet est, selon elle, à contre-courant voire « rétrograde ». Non seulement le projet doit être réinterrogé, mais il semble important que les décideurs fassent preuve « d'imagination » et que celle-ci puisse déboucher sur des alternatives « avant-gardistes », cohérentes, écologiques où l'économie serait au service de l'humain et non l'inverse. Dans ce contexte, l'amélioration des conditions de circulation doit pouvoir être très largement réorientée vers la sécurisation d'axes existants (ex. l'actuelle RD77). L'utilisation de la voie ferrée entre Coutances et Saint-Lô, peut-être une piste de réflexion intéressante, de même la possibilité de créer un système de navettes.

L'association Robin des Bois, dont le siège social est basé à Paris, a également fait part de son inquiétude vis-à-vis des scénarios de projet et notamment du scénario 2.2. Ce dernier aura des impacts négatifs forts sur les zones humides et un impact négatif moyen sur les cultures agricoles et sylvicoles. Sur le plan agricole, elle indique que 18 exploitations, au minimum, seront amputées par le projet de tracé. L'agriculture conventionnelle et biologique sont des ressources majeures pour le département de la Manche. Ces ressources doivent être impérativement protégées.

D'ailleurs l'association rappelle que le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Centre-Manche considère comme impératif, la préservation des surfaces agricoles et leur diversité, et la préservation de la qualité et de la fonctionnalité des espaces naturels. Les habitants et riverains des communes concernées s'inquiètent des multiples nuisances et pollutions que les travaux pourraient faire naître.

L'Association de Défense et de Préservation du Cadre de vie et du Patrimoine (ADPCP) Cametours s'est exprimée en défaveur du scénario de projet 2.2 sur les points suivants : le risque d'augmenter le trafic avec l'implantation de voie routière supplémentaire. Selon elle, la fluidité attendue sur l'axe dans le cas de la réalisation du scénario 2.2 n'est pas assurée au vu des changements de vitesses trop fréquents. Le désenclavement du coutançais apparaît comme un argument irrecevable au vu de l'attrait touristique et culturel actuel de Coutances. L'axe Saint-Lô – Coutances actuel ne présente pas de difficultés de mobilité ou d'entraves à la bonne circulation des véhicules de secours entre les hôpitaux. La démarche d'évitement des impacts n'a pas été assez mise en œuvre pour le scénario de projet. L'incohérence entre l'objectif d'amélioration de la sécurité et le passage à 110 km/h de certains tronçons entraînant « un déroulé de changement d'allure hétérogène ». Le coût est également jugé très voire trop élevé, et enfin le scénario 2.2 ne prend pas assez en compte les nuisances que peut générer un tel projet sur les riverains actuels de l'axe. Les aménagements d'un échangeur dénivelé au Neufbourg couplé à un pont enjambant le RD972, proposés dans le scénario 2.2, semblent surdimensionnés.

Pour toutes ces raisons, l'ADPCP souhaite que soit menée une étude complémentaire pour le scénario 1, qui apparaît être un projet plus simple, concret et plus sobre. L'ADPCP regrette également ce qu'elle estime être un manque de concertation sur le projet : « Les deux réunions de concertation, auxquelles les membres de l'Association ont assisté, ont démontré que nous n'étions pas dans une consultation avant prise de décision mais bien dans un choix déjà arrêté : le scénario 2.2 ». Ce sentiment est renforcé par la campagne d'acquisitions foncières menée par le Département depuis deux ans.

L'association Manche Nature a également apporté sa contribution et se positionne en défaveur du projet de l'axe Saint-Lô – Coutances. Les membres de l'association considèrent le projet comme « climaticide, insensé et irresponsable » du fait de la perte de terres agricoles, de zones humides, de haies et talus. Qu'un tel projet risque d'être très émetteur en CO₂, et « qu'il va à l'encontre de ce qu'il faudrait faire, car le trafic routier sera encouragé et développé ».

La Société de chasse d'Hébécrevon se positionne en défaveur du scénario de projet 2.2, et plus particulièrement sur le contournement de Saint-Gilles. La réalisation du contournement par le Nord entraînerait l'enclavement du bois de Mingrey et donc un encerclement pour la faune sédentaire du bois. De plus, elle estime que l'aménagement d'un passage à faune souterrain demeurerait inutile puisque trop bruyant pour la faune et trop humide en hiver. La Société de chasse d'Hébécrevon rappelle également, qu'avec le concours de la Fédération des Chasseurs de la Manche, ils ont lancé depuis 3 ans une opération « faisans » ayant pour objet le repeuplement naturel de ces oiseaux, et que ce type d'opération nécessite le maintien d'espaces naturels avec refuges. Cette opération est mise à mal par le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances puisqu'il viendrait « détruire 50% des zones adaptées à ces actions sans pour autant avoir des mesures de compensation de territoire à cet effet ». Il existe aussi un second projet, en étude, de réintroduction de volatiles qui se verrait anéanti par le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances.

La Fédération Française de Randonnée (FFR) dans la Manche, commission « sentier et itinéraires », indique que les deux itinéraires de Grande Randonnée de Pays, les GRP 6 et 7, ont bien été pris en compte dans les aménagements projetés. Cependant, la FFR Manche voudrait avoir l'assurance que le passage supérieur prévu, à la limite communale entre Le Lorey et Cametours, sera bien accessible aux randonneurs.

La Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitations Agricoles (FDSEA) de la Manche a également transmis un avis sur le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances, et par principe ne s'oppose pas au projet car ce dernier « concourt au maintien et au développement économique du département ». La Fédération rappelle notamment que les circuits alimentaires longs ou de proximité ont besoin d'infrastructure routière viable pour se pérenniser. Quelques inquiétudes ont cependant été soulevées notamment sur le maintien nécessaire d'accès pour les engins agricoles sur la RD972. En effet, la FDSEA semble plus favorable à un scénario où il n'est pas prévu une portion de 2+1 voies sur toute la longueur du tracé permettant, de ce fait, aux exploitants de continuer à emprunter l'axe actuel sous réserve d'aménagement de sécurité. Dans le cas où le scénario préférentiel serait retenu (scénario 2.2), la FDSEA mentionne qu'un « travail important pour organiser le trafic des engins agricoles et mettre en place des itinéraires parallèles adaptés à la largeur du matériel agricole roulant » sera indispensable via une étude préalable agricole poussée, afin de constituer « des réserves foncières et mettre en place un aménagement foncier d'envergure » dans le cadre d'une compensation collective agricole. La FDSEA sera attentive aux solutions et mesures envisagées par le Département et souhaite que le scénario retenu soit celui présentant le moins de consommation d'espaces agricoles.

Le parti politique, la Gauche Républicaine et Socialiste (GRS) comité de la Manche, a également fait part de son avis sur le projet et ce dernier est défavorable. Il indique notamment que la politique actuelle en matière de transports doit être réorientée de façon à limiter les flux de trafic de la voiture individuelle, et développer les systèmes multimodaux, notamment en réintroduisant le rail dans les solutions de mobilité. Il rappelle également que le processus de concertation doit permettre « l'expression des opinions minoritaires ou dissidentes », et que

pour inscrire le centre Manche dans une perspective dynamique, l'ensemble des parties prenantes (communes, riverains, acteurs du territoire) doivent être associées aux réflexions d'aménagement, afin d'obtenir l'adhésion de tous sur le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances. A l'heure actuelle, ce processus de concertation ne semble pas répondre à cet objectif. Pour finir, la Gauche Républicaine et Socialiste souhaite que les erreurs du passé ne se reproduisent plus, à savoir engager des « opérations d'aménagement lourdes, mal pensées et mal calibrées, et marquées la mégalomanie des élus qui ont conduits à un gaspillage éhonté d'argent public ».

Dans leurs courriers respectifs, plusieurs associations notamment environnementales ont demandé **la tenue d'un moratoire concernant le projet, dans le but de réévaluer le bien-fondé de celui-ci**. En effet, la crise liée à la Covid-19, a empêché certaines associations de fonctionner correctement (confinements, interdiction de rassemblement, etc.) entraînant de fait une difficulté d'organisation et/ou de préparation pour la concertation du projet de l'axe Saint-Lô – Coutances.

Plusieurs délibérations de communes ont été transmises au Conseil Départemental de la Manche dans le cadre de la concertation. Ces délibérations sont étayées dans les paragraphes suivants.

La commune de Cambernon a émis, à l'unanimité des membres présents de son conseil municipal, sa préférence pour la variante n°2 sur le secteur de Cambernon (sortie du Village du Ridet), variante qui consiste à longer la voie actuelle afin de préserver le milieu naturel et le foncier.

La commune d'Agon-Coutainville a émis un avis favorable au projet d'aménagement routier de l'axe Saint-Lô – Coutances, mais propose que le recalibrage de la RD44 s'étende au-delà de la limite communale de Tourville-sur-Sienne. En effet, la RD44 est soumise à un très fort trafic jusqu'à Agon-Coutainville, et les habitants espèrent depuis de nombreuses années une amélioration des conditions de circulation, en termes de sécurité et fluidité.

La commune de Cametours a émis un avis favorable à la réalisation du scénario 1 mais complété de quelques aménagements comme la réalisation d'un giratoire plutôt qu'un échangeur dénivelé, et que celui-ci soit implanté au niveau de l'intersection entre la RD972 et la RD302.

La commune de Marigny-le-Lozon a émis, à l'unanimité des membres du conseil municipal, un avis favorable au scénario de projet 2.2 pour les motifs suivants : la suppression des accès directs et la fermeture de l'axe aux véhicules lents, la fiabilisation des temps de parcours notamment pour les entreprises du territoire, l'implantation d'itinéraires parallèles avec création de liaisons douces, et l'aménagement sur place de l'axe moins consommateur de terres agricoles qu'un tracé neuf.

Le conseil municipal de Thèreval a émis, après un vote à bulletin secret, un avis défavorable au contournement Nord de Saint-Gilles (19 voix contre, 2 bulletins blancs) qui, selon lui, ne présente pas un caractère d'utilité publique, mais s'est positionné favorablement à la sécurisation de l'axe Saint-Lô – Coutances. Le conseil municipal a notamment demandé au CD50 de réexaminer son projet en étudiant d'autres scénarios, dans le respect des textes en vigueur (Zéro Artificialisation Nette) luttant contre l'artificialisation des terres agricoles. Mais également d'inscrire le projet dans l'esprit de la Loi d'Orientations des Mobilités afin d'agir contre les dépendances à la voiture individuelle.

Le maire de Tourville-sur-Sienne a légitimé les attentes et/ou souhaits des habitants de sa commune, et plus particulièrement sur le recalibrage prévu de la RD44. En ajoutant que des aménagements de sécurité doivent être entrepris surtout pour les habitations qui possèdent un accès direct à la RD44.

Le conseil municipal de Saint-Gilles a émis un avis favorable à la sécurisation de l'axe Saint-Lô – Coutances ainsi qu'au contournement de Saint-Gilles par le nord sur la commune de Thèreval. Les conseillers municipaux ont

cependant demandé à ce qu'un accès au bourg de Saint-Gilles, en provenance de Coutances, soit créé au lieu-dit « Terrette », mais aussi que les travaux de sécurisation de l'axe existant entre Saint-Gilles et Agneaux soit réalisés, en amont de ceux pour la déviation afin de permettre la réalisation d'une piste cyclable.

Les registres dématérialisé et papier (en permanence) sont les deux supports majoritairement utilisés par les contributeurs, ils représentent 98% des avis laissés.

Afin d'analyser au mieux l'ensemble des avis, contributions et questionnements formulés sur ces deux supports, un second classement par thématique a été effectué permettant au Conseil Départemental de la Manche d'apporter des réponses précises.

Les thématiques identifiées sont les suivantes :

- L'impact environnemental du projet ;
- L'impact agricole ;
- L'itinéraire parallèle ;
- L'impact financier ;
- L'impact sur le cadre de vie ;
- Les scénarios proposés ;
- L'approche des mobilités plus large et plus variée ;
- L'amélioration des conditions de circulation ;
- La sécurité routière ;
- Le contournement de Saint-Gilles ;
- L'aménagement de la RD44 ;
- Les tracés spécifiques (échangeur du Neufbourg, giratoires, etc.) ;
- Les acquisitions foncières.

Chaque thématique a fait l'objet d'un développement avec des extraits de contribution, une ou plusieurs questions permettant de synthétiser les attentes, inquiétudes, interrogations vis-à-vis du projet, et une partie consacrée aux réponses du maître d'ouvrage.

Ce développement est présent dans la partie ci-après.

4.3 LES THEMATIQUES ABORDEES

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

Thèmes généraux abordés		Nombre de contributions ayant porté sur le thème
L'impact environnemental du projet : ▪ Biodiversité ▪ GES / Réchauffement climatique ▪ Artificialisation des sols	p.26	189
L'impact agricole du projet	p.28	113
L'itinéraire parallèle	p.29	30
L'impact financier du projet	p.29	121
L'impact sur le cadre de vie des riverains : ▪ Nuisances sonores / Qualité de l'air ▪ Activités de loisirs ▪ Paysage	p.29	68
Les scénarios proposés : ▪ Scénarios de projet ▪ Scénario 1 ▪ Mise à 2x2 voies	p.31	130
L'approche des mobilités plus large et plus variée	p.32	133
L'amélioration des conditions de circulation : ▪ Sécurisation et fiabilisation des temps de parcours ▪ Développement économique et touristique	p.33	53
La sécurité routière : ▪ Passage à 110 km/h ▪ Création des échangeurs et créneaux de dépassement	p.34	94
Thèmes particuliers abordés		

Le contournement de Saint-Gilles	p.36
L'aménagement de la RD44	p.38
Tracés spécifiques (variantes)	p.39
Questions spécifiques de riverains	p.39

4.3.1 Thèmes généraux abordés

➤ L'impact environnemental du projet

Le sujet constitue la majeure partie des avis défavorables. De nombreuses observations considèrent que le projet porte atteinte à l'environnement et à la qualité bocagère de la zone d'étude, « *allant dans le sens d'une bétonisation de ce dernier et renvoyant l'image d'un projet archaïque ne répondant plus aux enjeux environnementaux actuels et futurs (Rapport du GIEC¹ notamment)* ». Certaines observations passent en revue les impacts du projet vis-à-vis de l'environnement : destruction de la biodiversité, augmentation des gaz à effet de serre, imperméabilisation des sols, accroissement des risques de pollution des cours d'eau, pollutions sonores et lumineuses, ...

Afin de mieux discerner les contributions émises, cette vaste thématique que représente les impacts environnementaux pour le projet a été divisé en plusieurs sous-thématiques pour que le maître d'ouvrage puisse apporter des réponses les plus précises possibles. 3 sous-thématiques ont été identifiées : la biodiversité, les gaz à effet de serre, l'artificialisation des sols.

○ La biodiversité

Voici quelques extraits des avis/contributions déposés :

- « *Ce projet est trop coûteux et occasionne des destructions au niveau de la faune, la flore, des animaux, des plantes, des différents types d'arbres pour les citer* ».
- « *On prévoit une route avec chaussées séparées par un « muret » en béton comme déjà réalisé sur les voies à 110 km/h du département ! C'est un non-sens évident du point de vue de la préservation du vivant. Ces obstacles sont infranchissables pour nombre d'espèces de mammifères, d'invertébrés et la totalité des amphibiens. Non seulement ils ne peuvent pas traverser mais les risques de se faire écraser sont décuplés car ils cherchent en vain un passage qui n'existe pas* ».
- « *Arrêtons de détruire les espaces agricoles et naturels, de fragmenter les habitats des différentes espèces, de supprimer les zones humides, les haies et talus, de détruire notre paysage et notre milieu de vie...* ».
- « *Notre territoire, contrairement à la plupart des régions de France, a conservé un peu plus de sa ruralité et de ses terres naturelles au cours de ces 60 dernières années, c'est une chance, mais pour combien de temps encore ? C'est l'un de nos atouts, de notre richesse culturelle, et vous souhaitez balafrez un peu plus* ».

¹ Le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC ; en anglais : Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) est un organisme intergouvernemental ouvert à tous les pays membres de l'Organisation des Nations unies (ONU).

la campagne, augmenter le bruit, augmenter la pollution par le passage des véhicules en nombre et à grande vitesse, rendre difficile la circulation des espèces d'un lieu à l'autre, réduire le nombre d'individus non humains là où ils sont déjà en danger d'extinction pour certaines espèces ».

- « Les aquifères présents liés à la fracturation locale sont peu étendus et peu productifs. Associés à « des prises d'eau de surface la production d'eau est sensible à la sécheresse et aux pollutions » (Site du Sdeau50). Nous sommes dans un secteur de tête de plusieurs bassins versants dont le rôle d'alimentation fonctionnelle est important. Il est fondamental, au lieu de détruire, de sauvegarder ce qui existe et même de réhabiliter ce qui est dégradé. La dégradation de certains milieux (Bois des ruisseaux et sources selon le rapport) montre l'urgence de s'approprier le sujet de la sauvegarde de la recharge des nappes ».
- « Le projet va totalement bouleverser à la fois les pratiques agricoles et les paysages et tout le quotidien des espèces animales qui fréquentent la zone. Il ne faut pas utiliser la démarche ERC pour compenser mais totalement Eviter ce bouleversement. La compensation d'un tel massacre du fonctionnement hydrologique d'un secteur ne peut être réalisé ».
- « Comment offrons-nous aux créatures la possibilité de traverser cette route avec ses murs de béton. Ceux-ci feront des barrières permanentes pour les créatures dont les territoires seront vulnérables aux changements climatiques dans les années à venir. Couper les petites routes le long de la D972 et imposer plus de bitume et de construction rendra les mouvements de ces créatures, actuellement difficiles, impossibles. Il n'y a pas de détails dans la documentation des dispositions visant à atténuer ce problème. ».

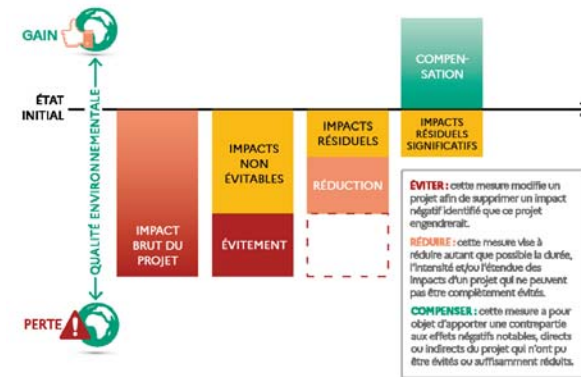
Quelles sont les mesures qui ont été ou seront mises en œuvre, notamment la démarche ERC, afin de limiter les impacts notables sur la biodiversité, les habitats naturels et les déplacements de la faune ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) est une obligation législative. Elle vise à équilibrer les pertes et les gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet.

Lorsque l'évitement des impacts n'est pas possible, des solutions sont envisagées dans le but de les réduire en phase amont (l'aménagement d'une route sur place pour limiter l'impact foncier et sur les milieux naturels), durant la phase travaux (dispositifs limitant les impacts liés au passage des engins de chantier, dispositifs permettant d'éloigner les espèces à enjeux...) ou durant l'exploitation du projet (dispositifs d'aide au franchissement pour les grands mammifères, protections acoustiques pour réduire les nuisances sonores des riverains...).

En cas d'impacts significatifs sur les milieux humains ou naturels qui n'auront pu être évités ou complètement réduits, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet. Ces mesures compensatoires applicables aux impacts résiduels peuvent, de manière non exhaustive, prendre la forme d'actions de réhabilitation, de restauration et/ou de création de milieux et sont accompagnées, le cas échéant, de mesures de suivi.



Synthèse de la séquence ERC – CGDD, novembre 20211
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/21199_ERC-synthese_FICHE_BATweb.pdf

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Dès la genèse d'un projet routier, le département a évidemment pris en compte les obligations réglementaires liées à la démarche ERC, inscrite dans la loi depuis 1976.

Dans le cadre du projet Saint-Lô Coutances, le département a dans un premier temps cherché à éviter les impacts sur l'environnement, à ce stade, les choix suivants ont donc été pris :

- Abandonner l'aménagement en 2x2 voies (trop impactant en emprise foncière)
- Retirer la requalification de l'axe RD437 (trop d'impacts environnementaux).

Dans un second temps, des solutions de réductions des impacts ont été étudiées :

- Optimisation du profil en travers de la chaussée
- Réalisation de sections communes pour les vélos et véhicules lents : cohabitation sur réseau local (itinéraire parallèle)

Si après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, dans le cadre des études préalables à l'enquête publique, il reste des impacts résiduels alors le département s'engage à instaurer les mesures compensatoires suivantes :

- Création de nouveaux habitats pour favoriser le déplacement et l'implantation des espèces
- Création de passages pour tous types de faune sur l'ensemble de l'itinéraire pour maintenir les corridors existants : aux abords du bois de Mingrey un à deux passages pour grands gibiers sont prévus.
- Plantation linéaire de haies arbustives aux abords des infrastructures routières afin de recréer et fermer le maillage bocager
- Gestion séparative des eaux pluviales par des fossés enherbés et des bassins permettant la dépollution des eaux
- Maintien des écoulements naturels traversant le projet par la requalification ou création de traverses hydrauliques afin d'éradiquer tout dysfonctionnement

L'objectif de toutes ces mesures de compensations est d'équilibrer les pertes et les gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet, conformément à l'article L.110-1 et suivants du code de l'environnement.

Par ailleurs, et en complément des éléments précédents, le Département s'engage aussi à maintenir les corridors écologiques existants mais aussi à en créer de nouveau par l'ouverture et le traitement des fonds de vallées notamment au niveau de La Fosse, du Fût et de la Terrette.

o **Les émissions de gaz à effet de serre, le réchauffement climatique**

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « Dépenser 100 millions pour un gain de quelques minutes n'est plus un projet d'actualité au moment où la prise en compte des enjeux climatiques nécessite de réorienter nos politiques de mobilités. La nécessité de réduire l'empreinte carbone et de diminuer notre consommation d'énergies fossiles est incompatible avec ce projet qui va entraîner une hausse du trafic et une augmentation de la consommation de carburant ».
- « Depuis 15 ans, les mentalités ont évolué, les certitudes d'alors ont été confrontées à la réalité du réchauffement climatique et du déclin alarmant de la biodiversité, les COP internationales suscitées par les rapports de plus en plus inquiétants du GIEC*2 ou de l'IPBES*3 ont amené les états à promettre de réorienter les politiques. ».
- « Le projet actuel est en contradiction avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (enjeu climatique) et de réduction de la consommation énergétique. ».
- « Mon opposition pour ce projet est au-delà de l'utilisation que j'en ai. Je trouve anachronique, incongru, d'investir des millions d'euros dans un projet routier au moment même où ce mode de transport est sur la sellette et où les constructeurs envisagent à brève échéance l'arrêt de la fabrication des moteurs thermiques, et que l'on a aucune assurance de pouvoir remplacer le parc. Et d'autant moins souhaitable que le dérèglement climatique impose la sobriété et que de toutes façons le cours du pétrole va de fait réduire les déplacements à très brève échéance ».
- « Projet actuel d'aménagement de cet axe routier devenu obsolète et démesuré. Une vraie catastrophe écologique, humaine et financière. ».
- « A-t-on une idée de la quantité de CO2 qui serait émise rien que pendant les 5 à 8 ans de travaux pour la réalisation d'un tel projet ? Le terrassement sur des dizaines d'hectares, le déplacement de milliers de tonnes de terre, l'extraction des cailloux et autres granulats, le transport, la fabrication du ciment pour les « ouvrages d'art » et le mur de séparation des voies, etc. Et l'impact des travaux connexes, des nouvelles voies, des dessertes locales, des échangeurs, des ronds-points... ».

Comment le projet prend en considération les volontés nationales (voire internationales) sur la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

Est-ce qu'une étude GES a été réalisée pour le projet afin d'estimer les émissions aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dès qu'une opération fait l'objet d'une évaluation environnementale, les porteurs de projet doivent évaluer et traiter l'incidence des projets sur le climat.

L'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances n'échappe pas à cette obligation réglementaire. L'analyse des incidences du projet sur le climat implique que son impact en terme d'émissions de gaz à effet de serre (GES) fasse

² Le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC ; en anglais : Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) est un organisme intergouvernemental ouvert à tous les pays membres de l'Organisation des Nations unies (ONU).

³ La Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) est un organe intergouvernemental créé en 2012. Il est placé sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement, du Programme des

l'objet d'une évaluation. Cet impact est chiffré sur les différentes phases du cycle de vie du projet : phase de construction, phase d'utilisation et phase de fin de vie.



Etapes du cycle de vie (Source : Cerema)

Au stade de la concertation, où il n'y a pas de tracé acté, aucune étude n'a été engagée sur les éléments expliqués précédemment. Un tracé doit être choisi afin de réaliser toutes les analyses et toutes les démarches de calcul des émissions. Cette étape sera enclenchée dès validation de ce bilan de concertation.

Par ailleurs, l'utilisation de la voiture reste le mode de déplacement privilégié des français et représentant encore 63 % des trajets quotidiens en 2019 (65% en 2008). Dans les espaces ruraux, elle est utilisée pour 4 déplacements sur 5 alors que son usage baisse dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants (source enquête INSEE sur les déplacements des Français – 2019).

L'aménagement qui sera validé par le Conseil Départemental pendra donc en considération le contexte local (milieu rural, faible densité de population, habitat dispersé...), pour répondre aux besoins des usagers, dont la voiture reste le principal mode de déplacement souvent en autosolisme (usage individuel du véhicule), et en parallèle de proposer des solutions alternatives afin d'agir sur les émissions de GES.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département argumentera et justifiera les incidences du projet en termes d'émissions de GES. Les impacts seront quantifiés et une démarche ERC sera proposée.

Ces mesures pourront s'articuler sur trois thématiques :

- La maîtrise de la demande des déplacements (confort et attractivité de l'infrastructure pour les pôles existants, aménagements pour les transports en commun, les vélos, le covoiturage)
- La sobriété énergétique (levier des vitesses, maîtrise des allongements de parcours)

Nations Unies pour le développement (PNUD), de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Il siège à Bonn, en Allemagne, et compte aujourd'hui 132 États membres.

- La transition du parc de véhicules roulant (véhicules électriques, biocarburant, fin des moteurs thermiques sur le marché des voitures neuves, équipements de recharges sur le territoire).

- o **L'artificialisation des sols**

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « L'artificialisation des sols consécutive à la réalisation éventuelle du projet, aggraverait le risque d'inondations, notamment par débordement de la rivière la plus proche du site ».
- « Je ne vois pas comment vous pouvez limiter l'artificialisation des sols en coupant des exploitations agricoles avec cet axe ».
- « D'après les chiffres du GIEC sur le climat et de l'IPBES⁴ et l'UICN⁵ pour la biodiversité, et en sachant quelles répercussions a ce genre de projet, il est grand temps d'arrêter d'artificialiser les sols. ».
- « [...] L'artificialisation des sols induite par ce projet est également à proscrire ».
- « L'artificialisation des terrains agricoles utilisés dans le cadre de ce projet va à l'encontre de la loi climat et résilience et ne contribue pas à limiter le réchauffement climatique ».
- « Limiter l'artificialisation des terres agricoles, vous soustrayez 125 hectares de terres agricoles et vous prétendez « présenter un bilan environnemental positif » ! Nous sommes aujourd'hui devant un très grave problème d'artificialisation des sols en France ».
- « Je suis pour l'annulation pure et simple de ce projet. C'est une aberration écologique. Quand est-ce que l'on va comprendre que l'artificialisation des sols c'est catastrophique et qu'en permettant d'augmenter les limitations de vitesse on participe pleinement au réchauffement climatique. Pour gagner 5 min. La terre ne sera bientôt plus habitable si chacun ne concède pas à un effort ».
- « Néfaste parce qu'il augmente encore l'artificialisation des sols. La zone d'activité de Coutances s'étend continuellement (10 ha vont encore être artificialisés pour déménager la carrosserie J. Renault) et ce projet va encore l'accélérer ».

Quelle a été la démarche du département afin de limiter l'artificialisation des sols dans le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances, notamment pour le contournement de Saint-Gilles et au regard des objectifs du SRADET ?

Quelle réponse apporte le département face à l'objectif à moyen et long terme de la Zéro Artificialisation Nette ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'utilisation des sols doit être réfléchie et optimisée selon le développement d'un territoire actuel et futur. Différents acteurs publics mènent cette politique de zéro artificialisation nette par de la stratégie foncière locale, notamment à travers la refonte des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) programmée pour 2027. Ces derniers auront pour objectifs d'appliquer les orientations du SRADET de Normandie qui seront achevés pour février 2024, en menant plusieurs pistes possibles pour repenser l'aménagement urbain et réduire efficacement l'artificialisation des sols (utiliser les zones déjà artificialisées, diminuer les largeurs de profils en travers, résorber les vacances immobilières, ...).

Dès la reprise du projet Saint-Lô – Coutances, le Département a limité l'artificialisation des sols :

- En écartant l'idée d'un projet de 2x2 en tracé neuf totalement en plein champs (emprise agricole estimée à 200 ha contre 125 ha pour le scénario 2.2) sur l'ensemble de l'itinéraire, comme imaginé au début des années 2000 et repris en 2018. Le principe d'aménager en 2x2 voies, au vu des emprises agricoles et des

impacts environnementaux, n'est donc pas envisageable et son écartement intègre parfaitement la directive « ERC ».

- Retrait du recalibrage de la RD437 en décembre 2021, assurant la liaison entre la RD971 (route de Granville) et la RD7 (route de Gavray/Villedieu-les-Poêles) au vu de son fort impact sur les zones humides.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département est conscient et met tout œuvre pour limiter l'artificialisation des terres. Les évolutions réglementaires seront intégrées au projet selon le calendrier des documents d'urbanisme et en collaboration avec les EPCI et communes concernées.

➤ **L'impact agricole du projet**

L'agriculture est bien présente sur le territoire. L'ensemble du périmètre visé par le projet concerne des espaces de productions agricoles qui jouent un rôle essentiel dans le Département de la Manche. La question de cohérence en termes de stratégie alimentaire, de préservation des espaces agricoles, de non-artificialisation des sols est soulignée. Les habitants sont sensibles à la protection et la préservation de ces espaces agricoles, d'autant plus que certaines parcelles impactées sont en bio et/ou classées AOP.

Voici quelques extraits :

- « Je ne vois pas comment vous pouvez limiter l'artificialisation des sols en coupant des exploitations agricoles avec cet axe. »
- « Quel est l'intérêt aujourd'hui, dans un contexte agricole où tout est orienté sur un maintien du paysage de prendre 125 Ha pour le projet ce qui mettra en péril le fonctionnement de certaines exploitations. »
- « Sur le plan agricole, ce ne sont pas moins de 18 exploitations qui seront amputées par le projet de tracés. L'agriculture conventionnelle et biologique sont des ressources majeures pour le Département de la Manche. Ces ressources doivent être impérativement protégées. »
- « Un gaspillage des terres alors que nous en aurons tant besoin pour nourrir les habitants ».
- « Terres agricoles neutralisées (autonomie alimentaire des Agglos ?) ».
- « Je ne suis pas d'accord avec le projet, en raison de l'artificialisation des terres agricoles, à un moment où nous prenons conscience de notre dépendance à certains produits agricoles de première nécessité ».
- « La perte de terres agricoles pour le contournement de Saint-Gilles va entraîner une pression foncière puisque les agriculteurs, pour s'en sortir, vont devoir trouver de nouvelles terres à exploiter ».
- « Un travail important pour organiser le trafic des engins agricoles et mettre en place des itinéraires parallèles adaptés à la largeur du matériel agricole roulant. La constitution de réserves foncières et la mise en œuvre d'un aménagement foncier d'envergure sur le périmètre choisi avec extension d'emprise sera indispensable. Il sera à envisager bien en amont du projet afin d'éviter de reproduire les erreurs du passé dans la réalisation de la rocade de Coutances. Quel que soit l'option choisie, une étude agricole prospective sera également nécessaire afin de mesurer et proposer aux exploitants concernés des solutions afin de poursuivre et développer leurs exploitations. »

Malgré l'application de la démarche ERC, est-ce que des compensations sont envisagées pour les exploitations agricoles impactées afin de ne pas mettre à mal leur système économique ?

⁵ L'Union Internationale pour la Conservation de la Nature, est une union de membres composée de gouvernements et d'organisations de la société civile. L'UICN fait aujourd'hui autorité au niveau international sur l'état de la nature et des ressources naturelles dans le monde et sur les mesures pour les préserver.

Comment le CD50 envisage de limiter les effets de coupures et de fonctionnement pour les agriculteurs en lien avec l'interdiction des véhicules lents sur l'axe aménagé en 2+1 voies ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Une démarche de compensation avec la constitution d'une réserve foncière a été mise en place.

La SAFER est actuellement missionnée par le Département afin de la constituer. Cette dernière représente 110% de l'emprise foncière agricole du projet et permet de compenser les impacts sur les terres agricoles.

En parallèle une étude agricole a été menée sur l'ensemble du périmètre concerné afin de connaître les besoins et les difficultés des agriculteurs notamment sur les craintes de fonctionnement de leur entreprise suite à l'effet de coupure des scénarios présentés et de leur perte foncière.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

En collaboration avec la profession agricole, le département étudiera plusieurs pistes de compensations pour les agriculteurs, l'objectif étant de limiter au maximum les déplacements de véhicules agricoles sur la RD 972 :

- Optimisation des déplacements
- Échange de terrain entre agriculteurs
- Compensations individuelles
 - o Le devenir des terres agricoles classées AOP, ou exploitées en Agriculture Biologique

Voici quelques extraits :

- « 27 hectares ! C'est la surface prévue... pour 3 kilomètres ! Quand nos ministres nous parlent de zéro artificialisation des sols ça laisse rêveur. Les terres concernées sont de première catégorie et sont exploitées en AOP et certaines en agriculture biologique. Nous savons la difficulté de nos exploitants agricoles aujourd'hui. Ce contournement va leur compliquer la tâche et leur infliger des coûts supplémentaires avec des champs plus éloignés de l'exploitation. Quant aux terres « bio », quand on sait qu'il faut 5 ans pour qu'elles le deviennent, ce sera une difficulté de plus à supporter par l'exploitant ».
- « Etant propriétaire d'une parcelle où passe le contournement, je vois sur votre plan que vous me faite un jolie giratoire un plein milieu des 4 hectares dont je suis propriétaire et que vous allez prendre les trois quarts de ce terrain, quand aviez-vous l'intention d'informer les propriétaires de ce projet, aucune concertation ni dialogue, ce terrain est en agriculture biologique comment comptez-vous faire pour retrouver des parcelles qui ont le même classement. »
- « En ma qualité d'usager, j'estime que le scénario 1 est amplement suffisant [...] et surtout il permet de protéger les terres agricoles sur Hébécrevon en zone AOP et remembrées (18 ha contre 125 ha sur l'ensemble du projet), il épargne un bocage particulièrement riche en biodiversité notamment au niveau du bois du Mingrey et de Terrette et n'altère pas le paysage avec des structures hors normes ».

Est-ce que des mesures spécifiques sont prévues pour les terres classées AOP, bio et qui seraient impactées par les tracés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur le périmètre du projet, plusieurs exploitations à particularités spécifiques ont été identifiées :

- 5 exploitations en Appellation d'Origine Protégée (AOP).
Dans le cadre du projet, ce label peut amplifier les impacts subit par l'exploitation. En effet, la perte de surface peut engendrer la perte de labélisation
- 9 exploitations en Agriculture Biologique (AB).

Dans le cadre du projet, il est important de connaître les parcelles certifiées AB impactées car leurs compensations sont compliquées, de fait de la rareté et du temps nécessaire à la conversion de nouvelles parcelles en AB, en moyenne 3 ans.

- 4 exploitations produisant des cultures à haute valeur ajoutée (maraîchage, verger, pépinière).

Suite à ce recensement d'exploitations et à la complexité de mise en œuvre de compensation, le département a décidé de limiter les impacts sur ses terres AOP et bio.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Sur l'aspect foncier, le Département saisira les opportunités que la SAFER propose sur les communes déclarées en AOP. La fiabilisation des parcelles AB et à haute valeur ajoutée se réaliseront au moment de l'enquête parcellaire après accord des agriculteurs concernés. Une démarche au cas par cas et individuelle va être engagée auprès des exploitants afin de définir les réels impacts sur chaque exploitation concernée. Si les terres ne seront pas 'prêtes' au moment du chantier routier pour les échanges, des indemnités seront alors versées aux agriculteurs concernés. Ces sujets spécifiques nécessitent de l'anticipation et un travail en collaboration avec la chambre d'agriculture et la SAFER.

➤ L'itinéraire parallèle

En lien avec les impacts environnementaux et agricoles, de nombreux riverains et agriculteurs émettent des inquiétudes quant à la réalisation de l'itinéraire parallèle en lien avec les scénarios de projet. Ces inquiétudes portent sur les emprises, sur la sécurité, sur les accès et temps de parcours pour rejoindre la RD972.

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Enfin, à titre collectif pour les agriculteurs, il est nécessaire de reconsidérer la voie parallèle à la RD972 entre Belval et Courcy (au niveau d'Espace Emeraude). Le franchissement des passages à niveau par les véhicules longs, lourds et lents (tracteurs attelés de remorques de foin par exemple) est à proscrire autant que faire se peut, car il est très accidentogène ».
- « Il est clair que la sécurisation de cet axe est la priorité (sortie directe sur route + sécurisation du bourg de Saint-Gilles + voies de dépassement). Cependant, j'attire votre attention sur les voies parallèles qui sont retenues dans votre scénario 2. En effet, elles sont très consommatrices de terrains. Ne pouvons-nous pas imaginer plus de routes partagées, comme ce qui va se passer sur la rocade de Coutances. En termes de sécurité, il y a une incohérence sur la commune de Courcy, car la voie parallèle passera 2 fois sur la voie ferrée. Pour la piste cyclable, dans la continuité de la voie verte de Cambernon, il semble opportun d'utiliser la voie de chemin de fer désinfectée, plutôt que de recalibrer l'arrivée sur Coutances par la Guérie. ».
- « Cependant, le projet proposé me paraît totalement exagéré et pose de nombreux soucis : la mise en place de voies parallèles qui verront circuler à la fois tracteurs et scooters, donc une perte de sécurité pour nos jeunes (alors que l'élargissement réalisé était un vrai plus). ».
- « [...] Et qu'en est-il de la sécurité sur l'itinéraire bis pour les véhicules lents ou les accès des riverains ? Je citerai par exemple les passages à niveau de la Houssaye et de la Hastonnière sur Courcy, la D102 sur Cametours ou la D29 sur Carantilly. Depuis de nombreuses années, la SNCF, consciente de l'extrême dangerosité de ses passages à niveaux, procède au maximum de fermetures de ceux-ci. Mais là, dans votre aménagement, vous renforcez la circulation de ces 2 passages et plus particulièrement celui de la Houssaye qui n'avait quasiment aucun usage. ».
- « Les routes parallèles proposées pour les véhicules lents (tracteur et autres) sont bien trop consommatrices d'espaces agricoles et inutiles. C'est incroyable de proposer des choses pareilles à l'heure actuelle. ».
- « Les itinéraires parallèles engendrent trop de travaux et sont trop cher ».

- « Crainte sur les temps de parcours via les itinéraires parallèles et sur l'éloignement du siège d'exploitation ».
- « Au niveau du Lorey, le rétablissement de l'itinéraire au Nord des habitations va créer des nuisances importantes pour les habitants : passage de tracteurs et VL vers l'échangeur. Biens immobiliers qui seront difficilement vendable au vu du projet ».

Est-ce que l'itinéraire parallèle sera suffisamment sécurisé afin de permettre la cohabitation entre les cyclistes, les engins agricoles et les voitures ?

Qu'en est-il du passage de cet itinéraire parallèle à deux reprises sur des passages à niveau ? La sécurité sera-t-elle assurée ?

Quels sont les types de nuisances que peuvent induire la mise en place de l'itinéraire parallèle sur les riverains à proximité immédiate ?

Est-ce que l'itinéraires parallèle permettra bien à l'ensemble des usagers (riverains et agriculteurs) de rejoindre leur destination sans une perte de temps ?

De combien l'itinéraire parallèle sera-t-il consommateur d'emprise foncière ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Dans le cas des scénarios présentés, l'itinéraire parallèle est créé afin de redonner un accès aux riverains et aux agriculteurs dont leurs accès directs sur la RD972 sont supprimés.

Le tracé de cet itinéraire, estimé à 17km de long, est optimisé par une plateforme de 7.50m de large facilitant les croisements de véhicules et limitant les emprises foncières ainsi que les allongements de parcours.

Sur cet itinéraire, le trafic sera faible permettant ainsi une bonne cohabitation entre les différents usagers de la route et n'apportant pas de nuisances supplémentaires aux riverains.

Pour les cyclistes, des aménagements en site propre sont prévus depuis la voie verte de Cambernon jusqu'à Coutances et de Marigny-le-Lozon à Agneaux, le parc de l'Odysée en concertation avec les EPCI

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

L'interrogation sur les passages à niveau est pertinente, le département étudiera une solution alternative si cette thématique pose toujours problème en fonction du scénario d'aménagement retenu.

L'itinéraire parallèle est aménagé selon les normes techniques en vigueur (visibilité, carrefours, girations, airs de croisements, etc.).

Quelques soit le scénario retenu y compris le scénario de référence et selon les secteurs, des aménagements parallèles sont indispensables afin de garantir des accès sécurisés pour riverains et agriculteurs.

En parallèle, la fermeture de ces accès directs assure une sécurité optimale pour les usagers de la future RD972 et également pour les riverains.

➤ Le coût du projet

De nombreux contributeurs s'interrogent sur le coût des différents scénarios présentés, et plus particulièrement sur celui du scénario 2.2. En effet, le coût est jugé trop important au vu des bénéfices qu'ils estiment faibles, notamment le peu de gain de temps sur l'itinéraire.

Voici quelques extraits :

- « Je suis contre ce projet dans sa globalité, trop dispendieux, 100M€ d'euros... Il y a certainement moyen d'améliorer quelques points délicats sur cette route sans dépenser autant d'argent ».
- « Gaspiller quelque 80 millions d'euros pour un tel projet climaticide est insensé et irresponsable ! ».
- « C'est un gouffre au point de vue financement ».
- « Gâcher 90 millions d'euro pour gagner 4/5 mn. Quel gâchis financier ! ».
- « Dans ce contexte budgétaire tendu, le projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances, et à plus forte raison celui du contournement de Saint Gilles (actuellement en phase de concertation) ne doit plus être considéré comme une priorité. De même les 29 M d'euros, qui ont été budgétés, méritent très certainement d'être aujourd'hui dépensés d'une autre manière, à bien meilleur escient, dans le sens du même intérêt général et redistribué vers des secteurs en plus en grande souffrance ».
- « Ne pensez-vous pas que le budget annoncé pour votre choix de tracé semble démesuré face à l'actualité de ces dernières années annonçant des crises économiques et énergétiques ».

Quels sont les bénéfices de l'aménagement de l'axe Saint-Lô/Coutances ? et pourquoi un budget aussi conséquent est-il nécessaire ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Certes le gain de temps estimé à 6 minutes sur l'ensemble du projet peut sembler faible aux regards de l'enveloppe budgétaire de l'opération mais il est très réducteur de limiter l'intérêt du projet à ce seul objectif.

En effet, la sécurisation et la fiabilisation du trajet entre Saint-Lô et Coutances sont deux objectifs importants à mettre en œuvre dans l'aménagement de l'axe, permettant ainsi un bénéfice à tous les usagers de la future route, (automobilistes et usagers des transports en commun) grâce un niveau de service optimisé, mais aussi les habitants de Saint-Gilles avec l'amélioration de leur qualité de vie.

Pour cela, plusieurs scénarios ont été présentés au dossier de concertation afin d'améliorer : les conditions actuelles de trafic, les nombreux carrefours et les sorties riverains.

Des coûts d'opérations découlent de ces scénarios et ont été annoncés au dossier de concertation selon des estimations réalisées en juin 2021 et seront actualisées pour le dossier d'enquête publique.

Pour rappel, le projet de 2x2 voies estimé à 180 millions d'euros H.T en 2018, a été écarté à cause de son coût global beaucoup plus onéreux que les scénarios présentés à la concertation.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département étudie des solutions d'aménagements répondant aux objectifs du projet tout en optimisant l'enveloppe financière.

Les résultats du calcul socio-économique seront alors présentés comme un bilan global « coûts-bénéfices », exprimé en euros, intégrant des termes qui s'efforcent de donner une valeur à des éléments non financiers, en euros. Il s'agit par exemple des gains de temps, des congestions routières, des effets sur le bruit, sur les polluants de l'air, ou des effets sur l'environnement, monétarisés avec des valeurs de référence et de conventions de calcul. Les résultats exprimés en « valeur actualisée nette » (VAN) positive ou négative, selon les objectifs définis à l'origine du projet, permettent aux maîtres d'ouvrages de leur apporter un éclairage sur l'opportunité d'un projet et d'en évaluer les risques. L'investissement d'une opération peut être remis en cause selon les résultats obtenus.

➤ L'impact sur le cadre de vie

Le cadre de vie est une thématique citée par une majorité des contributeurs. La « qualité de vie dans le bocage normand » est un atout mis en avant dans les avis laissés. Les habitants sont « fiers » de leur territoire, et de nombreux parents souhaitent offrir cette qualité de vie à leurs enfants. Nombreux sont ceux qui ont exprimé leurs craintes d'une dégradation de ce cadre de vie en lien avec la réalisation de ce projet. Ces dernières se déclinent autour de la pollution, certains allant même dénoncer et/ou refuser les chiffres présentés, l'absence de données

sur les particules fines, les nuisances sonores et la santé. Si des réponses ont été apportées sur la base des études menées sur la zone d'étude, les particules fines liées au trafic routier restent un sujet de grandes inquiétudes pour les riverains.

Les nuisances sonores comme la pollution sont soulignées. De nombreuses craintes se sont exprimées autour de ces questions. Un sentiment d'impuissance et d'agacement était présents dans certains commentaires, et notamment de certains riverains qui craignent la dépréciation de leurs biens immobiliers en lien avec l'augmentation de ces nuisances et la dégradation des vues sur le bocage.

o Les nuisances sonores, la dégradation de la qualité de l'air

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Evidemment, l'alternance des tronçons à 110 km/h avec des ronds-points où l'on devra s'arrêter pour laisser la priorité à gauche puis ré accélérer pour retrouver sa vitesse de croisière pour de petits kilomètres augmentera la consommation de carburant, donc le budget des ménages et évidemment les émissions de gaz carbonique. Mais n'oublions pas non plus les pollutions occasionnées par ces travaux, ces ouvrages d'arts (béton, bitume, matériel de travaux public, ...) ».
- « Les habitants et riverains des communes concernées s'inquiètent des multiples nuisances et pollutions que ces travaux pourraient faire naître. ».
- « Je suis particulièrement inquiet des nuisances sonores générées par un projet de passage à 110 km/h entre La Hastonnière et La Bretonnière sur une route avec une pente significative où les véhicules ont tendance à accélérer. Quel serait l'impact d'une augmentation de la vitesse de 30 km/h sur mon environnement sonore ? ».
- « Il est prévu un échangeur à Hébécrevon village le couvert qui passera au-dessus de la 4 voies, nos constructions sont en contrebas. Avez-vous prévu un mur antibruit ? ».
- « Aujourd'hui, selon l'OMS⁶, la pollution tue plus que "la route". L'urgence est donc de réduire fortement la circulation routière pour prendre en compte la santé de nos concitoyens. Ce projet ne favorise pas une amélioration de l'air (construction et circulation.) ».
- « Aucun évitement ni compensation n'est envisagé à l'égard de certains hameaux qui se retrouveront enclavés dans des espaces où la pollution sonore, visuelle, et atmosphérique qui transformera leur cadre de vie champêtre en lieu insupportable ».
- « Il existe des preuves significatives qui établissent un lien entre les émissions de fumées de diesel et la réduction du nombre d'abeilles et de pollinisateurs. Toute augmentation de la circulation aura un effet sur l'environnement, mais il en sera de même pour vos travaux routiers et les véhicules nécessaires à la construction de la route. ».

Quels sont les aménagements qui seront mis en place afin de limiter les nuisances (sonores, sur la santé) pour les riverains de l'axe ?

Est-il vrai qu'un passage de la vitesse de 80 km/h, comme aujourd'hui, à 110 km/h va augmenter les émissions et les concentrations de polluants sur l'axe et aux abords ?

Réponse du Maître d'Ouvrage.

Le Département applique la réglementation en vigueur sur les thématiques bruit et pollution.

Concernant les nuisances sonores, le maître d'ouvrage est soumis à une obligation de résultat. Il doit prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores soient limitées à des niveaux compatibles avec le mode

⁶ L'Organisation mondiale de la Santé (OMS), est l'institution spécialisée de l'Organisation des Nations unies (ONU) pour la santé publique créée en 1948.

d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés (Art R571-44 – code de l'environnement).

L'état initial de l'étude air et santé a permis d'analyser les concertations et émissions des polluants dont les niveaux sont faibles et respectent la réglementation. Cependant, en cas de réalisation d'un contournement de Saint-Gilles, l'étude permet d'envisager une amélioration de la qualité de l'air des habitants par simple report de trafic faisant passer la fréquentation dans le bourg de près de 14 000 véh./jr à moins de 2 000 véh./jr éloignant ainsi les émissions de polluant et diminuant donc les concentrations de polluants notamment aux abords de l'école.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Pour le bruit, le traitement à la source sera donc privilégié et se présentera sous la forme d'écrans ou de murs anti-bruit ou bien de merlons acoustiques. Les dimensions (hauteurs et longueurs) des différents dispositifs dépendront des modélisations de bruit, des seuils à respecter en fonction des tronçons de voies, des contraintes techniques et des emprises nécessaires. Elles pourront donc diverger d'un hameau à l'autre.

En complément, un revêtement de chaussée de type « acoustique » pourra être mis en place.

Pour l'étude air et santé, la prochaine étape sera de modéliser le tracé retenu afin de voir l'évolution des polluants sur le périmètre du diagnostic initial réalisé. En fonction des résultats, une analyse des impacts négatifs et positifs sera réalisée afin qu'ensuite le Département applique la méthode ERC. Des solutions d'aménagement « alternatifs » sont en cours d'étude pour éviter un impact négatif (réduction de la vitesse à 90km/h ou 80km/h) ou, dans un second temps, réduire cet impact (exemple : réduction des émissions en phase travaux, réduction des émissions polluantes à la source). Une action de suivi des mesures et de leurs effets sera indiqué dans le dossier d'étude d'impact.

L'application des réglementations sur le bruit et sur l'air et la santé permettent aux riverains à proximité du projet de maintenir leur cadre de vie selon les normes existantes.

o Le paysage

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Quelles barrières physiques seront construites, le cas échéant, entre la route lente et la route principale RD972 ? ».
- « Ce projet n'est pas en adéquation avec la politique volontariste du département envers la biodiversité et la protection des paysages. ».
- « Je pense aussi que la préservation de notre paysage rural est essentielle et incontournable et qu'on ne peut refaire cent fois les mêmes erreurs. ».

Quelles seront les mesures et/ou aménagements mis en place par le Département afin de préserver les qualités paysagères aux abords de l'axe ?

Pour l'insertion paysagère, quels types d'aménagement sont envisagés afin de réduire la co-visibilité entre le futur contournement de Saint-Gilles et les propriétés privées ?

Réponse du MOA :

Un projet de telle envergure a forcément des impacts sur le paysage, les haies et la biodiversité, le département mettra en œuvre sa politique d'action en faveur du bocage.

Les différentes vues sur le relief et le patrimoine bâti seront maintenues et valorisées. En cas d'impacts sur le bocage et les haies, ces dernières seront replantées au plus proche de l'impact afin de reconstituer ou de compléter le maillage existant, de maintenir l'habitat et les corridors écologiques pour la faune mais pour favoriser l'intégration paysagère de l'infrastructure. Les fonds de vallées seront préservés et améliorés notamment par le remplacement des ouvrages d'art existants et l'aménagement de passages pour la faune terrestre et aquatique. Les trames vertes et bleues se verront donc améliorées permettant ainsi de maintenir et/ou de reconstituer des continuités écologiques.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Les impacts paysagers seront limités afin de préserver les vues existantes sur le patrimoine naturel et historique.

Le maillage bocager sera reconstitué au droit de la future RD972.

De plus les terrains libérés suite aux déconstructions des bâtis acquis par le Département seront aménagés afin de les renaturer.

o Les activités de loisirs

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Sur le contournement de Saint-Gilles, des chemins de randonnée composés de chemins creux vont être coupés. Certes des ouvrages d'art vont être construits (nous dit-on), afin d'assurer leur continuité. Quel randonneur prendra plaisir à se promener sous ou au-dessus de voitures avec les nuisances que cela engendre ? La randonnée n'est-elle pas un loisir de plein air et de calme ? Nous aurons des promenades dans les bois dans le bruit et sans animaux. Quel intérêt ? ».
- « Pratiquant des sports de nature (VTT, Trail, Randonnée) je n'ai pas l'impression que tous les chemins autour du bois de Mingrey soient conservés. C'est pourquoi je vous demanderai de bien porter attention à conserver des chemins d'accès au bois de Mingrey, notamment un accès entre le bois et la RD149, qui m'a l'air supprimé. ».
- « La proposition du tracé compromet la qualité du cadre de vie des habitants résidentiels ou occasionnels du saint-lois (rupture des corridors et des continuités écologiques, ruptures des trames vertes et bleues, ruptures des chemins de randonnées, augmentation des nuisances sonores et visuelles, dégradation de la qualité de l'air...) ».
- « Il est prévu un échangeur à Hébécrevon village qui passera au-dessus de la 4 voies, il faudrait éviter trop d'emprise sur les terres agricoles, et préserver les chemins de randonnées à cet endroit. ».

Dans le cadre des aménagements prévus par le projet, et notamment ceux à proximité du bois de Mingrey, la présence des chemins de randonnée a-t-elle été prise en compte ? Si oui, est-ce qu'ils seront tous conservés et/ou feront-ils l'objet d'aménagement spécifiques ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le département a prévu de maintenir les circuits qui seront impactés par le projet routier et plus particulièrement ceux définis dans les documents d'urbanisme des communes.

⁷ Le Plan Climat-Air-Energie Territorial est un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Les chemins de randonnées seront réaménagés en concertation avec les collectivités afin de garantir la continuité des accès (Bois de Mingrey) et de valoriser les intérêts paysagers.

Actuellement les orientations d'aménagement s'axent sur des passages d'hommes ou soit sur des prolongements de parcours. Ceux-ci tiendront compte du paysage bocager existant en limitant l'impact sur ce dernier et en replantant des haies pour reconstituer le maillage en cas de dégradation.

➤ Les scénarios proposés

Des contributeurs se sont exprimés en défaveur des scénarios de projet, et plus particulièrement du scénario 2.2 présenté comme le scénario « préférentiel » du Département, mais ils ne sont pas totalement contre des aménagements routiers sur l'axe Saint-Lô – Coutances. De nombreux usagers seraient, en effet, favorables à la réalisation du scénario 1 présentant des aménagements *a minima*, qui pourrait se faire rapidement avec un impact environnemental jugé limité associé à un coût moindre.

o Les scénarios de projet 2.1, 2.2 et 2.3

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « Je passe sur le scénario 2.3 (contournement Sud) qui est une hypocrisie puisque validé jusqu'en 2018, vous l'annulez au cours d'une délibération en décidant du projet Nord, pour de nouveau le proposer dans ce document (!!!???) En fait, votre présentation n'a qu'un objectif : justifier le scénario 2.2 (Avec contournement de Saint-Gilles) ».
- « Pour laisser mon avis, le scénario 2 ne me semble pas adapté, trop invasif dans notre paysage, sur nos terres agricoles, et sur le bois du Mingrey. Arrêtons de reproduire ce que nous faisons depuis des dizaines d'années, et pensons différemment notre développement : un développement plus en accord avec notre environnement, aménageons l'existant. ».
- « D'autre part le projet 2.2 qui prévoit le partage entre les deux sens de la route par un muret bétonné est un ultime cloisonnement entre les deux côtés. Cela formera, comme à Bréhal ou à Coutances un obstacle dommageable pour les animaux qui ne peuvent les franchir. Quelques minutes de gain ne sont rien au regard de la perte de fonctionnalités d'écosystèmes. Avec le changement climatique nous avons besoin de terre absorbant l'eau et non de surfaces goudronnées supplémentaires. ».
- « Le scénario 2.2 privilégié est un non-sens écologique, économique et humain. C'est un projet totalement démesuré. ».
- « Au regard des recommandations d'instances internationales comme le GIEC, mais également de collectivités locales, comme on peut le lire sur le PCAET*⁷ de "Coutances Mer et Bocage ", les différents scénarios de ce projet ne répondent pas aux besoins de la population. ».
- « Le scénario 2.2 choisi par le Conseil Départemental et l'argumentaire développé sont en contradiction avec les principes mis en avant par le Président Morin dans son édito du magazine n°74 Manche Mag : dossier environnement. Il parle de « la pertinence de solutions humanistes, simples, concrètes et participatives » et il ajoute « avec un maître mot sur lequel j'insiste fortement : la sobriété ». Ces cinq principes sont absents du choix effectué par le Conseil Départemental et le projet arrêté en opposition avec l'intitulé : « Se projeter et construire ensemble la Manche de demain ».
- « L'Association de Défense et de Préservation du Cadre de vie et du Patrimoine (ADPCP) Cametours en partenariat avec des élus et des habitants des communes de Cametours et du Lorey se sont attachés à faire

une proposition que nous vous demandons de réétudier. Caractéristiques et état des lieux de cette partie Cametours/le Lorey :

- Il y a tout d'abord le scénario 2.2 tel qu'il est proposé avec un échangeur surdimensionné associé à un pont enjambant la D 972, pour assurer la continuité de la route D302 Nord/Sud. Le simple coût d'un tel ensemble mériterait au moins la recherche d'une autre solution plus raisonnable.
- La nécessité de sécuriser l'entrée et la sortie des camions et autres tracteurs du site de la carrière du Fût.
- La nécessité de sécuriser la sortie de la D102 dans la perspective du rétablissement du créneau de dépassement du Fût.
- Le maintien des accès du Lorey.
- Le fait que le Conseil Départemental a déjà acquis la totalité du foncier et de l'immobilier sur la partie Cametours de l'axe D972. ».

Est-ce que le département peut réexpliquer sa démarche qui a conduit à la proposition de ces 4 scénarios de projet faisant ressortir le scénario 2.2 comme « préférentiel » ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Pour rappel, les choix d'aménagements du Département ont été guidés par la démarche ERC sur toutes les thématiques (conception, environnement, cadre de vie) ce qui a permis d'écarter certains scénarios tel que l'aménagement de l'axe en 2x2 voies (200ha d'emprise agricoles) ou le contournement de Saint-Gilles par le sud (20 ha d'emprise supplémentaire que le tracé nord avec 2km de plus).

Plusieurs réunions de travail ont été réalisées avec les élus départementaux et les maires (comité de pilotage par secteur). Des rencontres ont eu lieu avec Saint-Lô Agglomération et Coutances Mer et Bocage pour définir les jonctions vélos aux abords des pôles urbains. Deux présentations ont également été réalisées auprès des agriculteurs. Au fur et à mesure de ces réunions, des scénarios se sont définis faisant ressortir le scénario 2.2 comme préférentiel. De plus, pour les communes le souhaitant, des réunions de présentations sur les scénarios 1, 2.1, 2.2 ont été réalisées auprès des conseils municipaux en début d'année 2021.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le Département a analysé tous les avis émis sur les registres. Il s'avère que la majorité souhaite qu'un aménagement soit réalisé sur l'axe Saint-Lô – Coutances mais de façon plus sobre que le scénario 2.2 présenté lors de la concertation. Le département oriente ses études dans ce sens.

o Le scénario 1 : aménagement a minima

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « L'aménagement du trajet existant est une option à privilégier, plutôt que la création de nouveaux axes routiers au regard du taux d'artificialisation des sols, de la sauvegarde de la biodiversité et des habitats existants... Je suis contre la création de ce nouvel axe routier. »
- « Le Scénario 1 que vous aviez dans votre première étude semble répondre à la plupart de vos attentes en ayant un impact financier, social et/ou écologique beaucoup moins lourd. Pourquoi l'abandonner ? Pourquoi ne pas le mettre en avant ? ». On aurait pu y ajouter 2-3 aménagements supplémentaires pour encore renforcer la sécurité tel que l'amélioration de l'échangeur de la Hastonnière avec le raccordement à celui-ci des routes communales de Cambernon et Courcy. Ou en faisant à la marge des voies de sorties ou de dégagements pour ne pas rester sur la voie lorsque les véhicules doivent tourner à gauche. ».
- « L'aménagement de l'existant (solution 1) devrait être possible à moindre frais. ».
- « Je suis pour un scénario 1 revisité, qui privilégie la sécurité, l'humain et l'environnement. ».

- « Si la raison l'emporte, seuls les aménagements nécessaires à la limitation des ralentissements aux heures de pointes devraient voir le jour ».
- « J'estime que le scénario 1 est amplement suffisant pour canaliser et sécuriser le trafic, sans perte de temps ».
- « Le scénario 1, outre son coût beaucoup moins élevé, et malgré le fait que vous l'avez peu développé, présente au niveau de la sécurité, les garanties que nous recherchons tous, par :
 - Création et/ou amélioration des Bandes Multifonctions (BMF) sur toute la longueur du trajet
 - ✓ Option : mise en BMF pour Tourville sur Siègne
 - Maintien de la vitesse à 80 km/h.
 - Remise aux normes des créneaux de dépassement, allongés s'ils peuvent l'être et maintenus à 90 km/h.
 - Aménagements des accès des routes secondaires sur la D 972 (élargissement, visibilité, entrées et sorties progressives ou fermeture d'accès s'il n'y a pas d'absolue nécessité ou dans le cas d'un danger manifeste).
 - Maintien de tous les véhicules sur la D 972, avec l'éventualité d'horaires concertés (ex : tracteurs). »

Le scénario 1 avec aménagement a minima peut-il répondre à toutes les problématiques actuelles de l'axe ?

Est-ce que le scénario 1 pourra faire l'objet d'une étude complémentaire dans la poursuite du projet de l'axe Saint-Lô – Coutances ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le scénario 1 ne répond pas à la totalité des objectifs définis. Il améliore ponctuellement la sécurité entre Coutances et Saint-Gilles par la mise en œuvre de BMF et la suppression de certains accès au niveau des créneaux de dépassements.

Entre Saint-Gilles et Agneaux, la situation continuera de se dégrader en termes de sécurité, de congestions de trafic et de nuisances pour les riverains.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département étudie une alternative entre le scénario 1 et le scénario 2.2.

o Le projet de mise à 2x2 voies

A contrario, parmi les usagers réguliers de l'axe routier, nombreux sont ceux qui ne comprennent pas pourquoi le projet de mise à deux fois deux voies a été abandonné, seul projet qui aurait permis une véritable fluidification et sécurisation de l'axe Saint-Lô – Coutances :

- « Il est plus que temps de faire quelque chose pour cet axe le projet présenté est un beau projet dommage qu'il ne s'agisse pas d'une deux fois deux voies ce qui aurait été bien plus fluide. »
- « Route inadaptée qui a grand besoin d'être refaite de fond en comble, car entre les tracteurs, voitures sans permis, camions de la carrière, il arrive que le temps de trajet ne soit pas loin d'être multiplié par 2. La 2+1 voies n'est pas la bonne solution beaucoup de gens vont doubler inutilement à chaque fois que la route va passer de 1 voie à 2 voies, une 2x2 sur tout le tracé serait bien mieux. »
- « Faire directement une 2x2 voies pour pallier la disparition des urgences de Coutances et raccourcir les temps de trajet en cas d'accident vasculaire cérébral ou d'infarctus du myocarde (110km/h sur l'ensemble du trajet et surtout possibilité de doubler à tout moment du trajet. »
- « Faire directement une 2x2 voies pour diminuer les risques d'accident à l'approche de la fin de la portion de 2 voies. »

- « Une deux fois deux voies à 90km/h pour tout le monde dont voitures, tracteurs, camions, voiture sans permis, moto/ scooters, ... ».

Pour quelles raisons le projet de mise à deux fois deux voies de l'axe Saint-Lô – Coutances a-t-il été abandonné ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Département, dans sa démarche d'aménagement de projet routier, se veut plus sobre aussi bien au niveau environnemental, qu'agricole ou financier tout en respectant le cadre de vie des riverains et en améliorant le niveau de sécurité de son réseau.

Les trafics actuels et futurs pressentis ne justifient pas un aménagement en 2x2 voies, ni dans son tracé historique ni sur un nouveau tracé optimisé dans les conditions actuelles de la réglementation.

Tous ces éléments, en plus de la difficulté de l'obtention de l'autorisation environnementales ont permis de se détacher des scénarios 2x2 voies à 110km/h et 2x2 voies à 90km/h

- Pour diverses raisons : les emprises projet sont très consommatrices de terres agricoles (évaluées à plus de 200 ha)
- Les coûts estimés sont très onéreux (180 millions d'Euros H.T).

➤ Une approche des mobilités plus large et plus variée

De nombreux contributeurs ont largement commenté la bonne échelle du projet et son insertion dans des solutions de mobilités plus variées. L'ensemble des mobilités se sont invitées dans les contributions/échanges, soit comme sujet direct ou indirectement en alternative au projet.

En lien notamment avec les thématiques évoquées précédemment, le projet est jugé par certaines contributions comme daté et éloigné des préoccupations du moment lié au télétravail, aux horaires décalés, à la nécessité de rapprocher le domicile du travail, mais aussi aux toutes dernières décisions gouvernementales concernant les mobilités (loi LOM), l'environnement décision du Conseil d'Etat du 10 juillet 2020, loi climat résilience du 22 août 2021, Zones à Faibles Emissions, lutte contre l'artificialisation des terres...

Voici quelques extraits :

- « Parallèlement à ces investissements routiers plus modestes, il serait nécessaire de développer l'offre ferroviaire entre Coutances et Saint-Lô pour offrir une alternative à la voiture individuelle. La construction de points de croisements, avec une signalisation adaptée permettrait d'augmenter le débit de la ligne actuellement très faible avec une section à voie unique de 30 km sans possibilité de croisement. Une offre omnibus complèterait l'offre directe actuelle avec des arrêts à Canisy, Carantilly-Marigny, Cametours (?), Belval dotés de parcs de stationnement autos et vélos en reliai. La contribution du conseil régional devrait être affectée à ce volet ferroviaire car c'est au cœur de ses compétences.
- Un service de bus fréquents pourrait relier Saint-Lô-Saint-Gilles et Marigny, de même qu'un renfort d'offre routière pourrait être nécessaire entre Marigny et Coutances »
- « Pourquoi ne pas proposer un scénario de transports en communs ambitieux (petits bus, trains, covoiturage, stop, vélo, etc, aménagements d'horaires, cartes de déplacements...)? »
- « A aucun moment vous n'abordez les autres possibilités de transport, dit plus doux (transport en commun, co-voiturage). »
- « Propositions : Changer de comportement ne va pas de soi. Mettre des aires de co-voiturage c'est très positif mais pas suffisant pour que la pratique du co-voiturage devienne un réflexe. Le département ne pourrait-il pas détacher 2 ou 3 agents qui aurait pour mission de promouvoir d'organiser le co-voiturage sur cet axe. Démarches vers les entreprises et administrations, vers les habitants des communes situées le

long de cet axe, mise en relation des personnes Je pense qu'en étant un peu volontariste, il est possible de convaincre 20% des usagers de cette route de faire plus de co-voiturage et de baisser d'autant le trafic. »

- « Est ce qu'il serait possible d'aménager une voie cyclable entre Coutances et Saint-Lô afin de préserver la sécurité des cyclistes ? »
- « Sauf erreur de ma part, je n'ai pas remarqué d'aménagement dédiés aux cyclistes. Est-il prévu des pistes cyclables le long de cet axe ou bien sur les itinéraires dédiés aux véhicules lents ? »
- « J'aimerais une prise en compte des cyclistes. Sans utiliser l'axe Saint-Lô - Coutances intégralement à vélo, je suis obligée de rouler par tronçons sur cet axe. Actuellement, sur ces tronçons, je me sens en relative sécurité grâce à la bande latérale droite matérialisée par une ligne blanche discontinue. Est-ce qu'un dispositif est prévu ? »

Est-ce que le Département a envisagé et/ou envisage d'intégrer un scénario transport en commun à son projet ?
Des aménagements pour les modes doux, pour le covoiturage ?

Pour quelles raisons la voie SNCF n'a pas été étudiée dans les solutions d'aménagement (en complémentarité de la route) ?

Est-ce qu'un système de navette sur l'axe proposant des Allers-Retours réguliers entre Coutances et Saint-Lô pourrait être envisageable ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Département est favorable aux modes alternatifs mais ces derniers ne peuvent se soustraire entièrement à une infrastructure routière fiable et de qualité.

En concertation avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), et comme présenté au dossier de concertation il a été décidé d'aménager des voies cyclables en site propre aux proximités des pôles urbains.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le Département maintient un projet d'aménagement routier sur l'axe Saint-Lô pour permettre au trafic routier qui restera toujours important sur cet axe de s'écouler dans le respect des exigences minimales de sécurité, et d'insertion environnementale.

Néanmoins, il est nécessaire d'éviter des hausses de trafic, voire de le baisser sur l'axe pour diminuer les nuisances, en travaillant avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont la compétence « mobilité » relève, à des solutions techniques favorisant les alternatives à l'autosolisme (Covoiturage ?, aire multimodales ? mobilité active, autres ? ...).

Ces propositions seront étudiées en partenariat avec les collectivités locales ainsi que la Région en complément des offres actuelles qui seront maintenues voire améliorées.

➤ L'amélioration des conditions de circulation et développement du territoire

Parmi les contributeurs, nombreux sont ceux qui attendent depuis plusieurs années qu'un réaménagement de cet axe soit lancé. Les arguments en faveur du projet concernent l'amélioration de la sécurité et de la fluidité, de rendre l'axe moins « stressant » et de permettre aux usagers de réutiliser cet axe, au lieu d'emprunter le réseau secondaire comme actuellement. Dans les arguments favorables au projet, on note aussi l'intérêt pour le développement, surtout économique et touristique du secteur.

○ La fluidité de l'axe et fiabilité des temps de parcours

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « Mon opinion personnelle sur cet axe routier est négative à l'heure actuelle et me pousse à emprunter un axe plus rural mais plus fiable en temps de trajet. La modernisation de cet axe serait vraiment appréciée afin de faciliter le recrutement médical sur Coutances, limiter les accidents, favoriser le développement touristique et les détails du projet me semblent adaptés. ».
- « Certes, le projet n'est pas encore finalisé dans tous ses détails (quelques éclaircissements, aménagements ou modifications peuvent y être apportés) mais, il s'avère aujourd'hui indispensable pour améliorer la situation en matière de sécurité et de fluidité du trafic et pour participer au développement du département ainsi que pour faciliter l'accès vers l'est pour les Coutançais. ».
- Le seul aménagement du tracé actuel ne me paraît pas constituer une solution efficace, en particulier compte tenu des nombreux accès à traiter, de la traversée de Saint-Gilles (rond-point, accès à l'école, aux commerces, ...), de l'entrée d'Agneaux (rond-point exigü) et passage de l'échangeur d'accès à la zone commerciale du Parc de l'Odyssée ; pour ce dernier, il est à noter qu'à certains moments l'augmentation du trafic provoque la création de file de véhicules jusque sur la sortie de la rocade en venant de l'est. Un éventuel report du projet risque de rendre plus compliquée l'amélioration attendue. ».
- « La route est extrêmement saturée et aucune augmentation du trafic ne sera possible sans rendre la vie des résidents périlleuse. Le projet me semble fiable et pertinent ».
- « Axe très dangereux actuellement par des comportements inadaptés lorsqu'il y a beaucoup de circulation. Favorable au projet proposé par le département qui ne peut qu'apporter du mieux. ».
- « Tant pour les professionnels que pour les particuliers, suivre une voiturette ou un tracteur pendant plusieurs kilomètres, le matin ou le soir (du temps où j'empruntais ce trajet professionnellement tous les jours pendant 5 ans), sans pouvoir les dépasser est une aberration tant fonctionnelle que sécuritaire. Depuis le temps que ce projet est envisagé, je vous encourage à aller enfin au bout, au bénéfice du département, du territoire et des usagers. ».
- « Aujourd'hui la sécurité n'est plus assurée compte tenu du trafic. ».
- « Cette route est extrêmement anxiogène dans son état actuel. La présence de véhicule lents comme les tracteurs, véhicules sans permis (de plus en plus présents), deux roues, cyclistes provoque des files de circulation hallucinantes surtout sur les périodes chargées du matin et du soir. Cela conduit à des prises de risques des automobilistes pour un dépassement. Je pense que ce projet doit aboutir et rapidement sur sa totalité pour permettre une fluidification de ce trafic routier de plus en plus chargé. ».
- « Je suis favorable à cet aménagement pour la sécurité sur la route, des usagers et des habitants aux abords de cet axe où l'insertion sur les voies actuelles paraissent peu aisées. ».
- « Je suis extrêmement favorable à ce contournement qui est à mon avis impératif... ».
- « Voilà plus de 20 ans que je m'épuise sur cette route où il est bien souvent difficile d'atteindre les 80 km/h et où aux heures de pointe la moyenne atteint difficilement les 60 km/h. Ecœurée de voir les opposants de THEREVAL, MARGNY et environs s'insurger contre ce projet qui pourrait enfin améliorer le quotidien de beaucoup de coutançais, gouvillais ou autres habitants de la côte qui travaillent tous les jours dans le st lois ; sous prétexte que pour eux le respect de l'environnement (et de grenouilles ou autres insectes) prime sur la qualité de vie des humains, évidemment pour eux le temps de trajet n'est pas un problème mais il serait bon de penser un peu aux autres ! J'ajoute que je suis Responsable d'une entreprise de Transport et que mes conducteurs ne comprennent pas non plus qu'un axe supportant un tel trafic quotidien n'ait pas évolué plus tôt. ».
- « J'utilise quotidiennement la route Coutances – Saint-Lô. Qu'est-ce qu'on perd comme temps ! Cette route est désastreuse et accidentogène avec tous les tournes à gauche. »

Pour quelles raisons les scénarios de projet permettent-ils d'améliorer la sécurité et la fluidité de l'axe Saint-Lô – Coutances ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les scénarios 2 permettent d'améliorer la sécurité et la fluidité de l'axe routier Saint-Lô – Coutances sur l'ensemble de l'itinéraire selon les fonctions d'une 2+1 voies définies :

- Routes isolées de leur environnement (plus d'accès direct des riverains et des parcelles agricoles) assurant un haut niveau de service
- Séparation physique des deux sens circulés évitant les accidents frontaux
- Une voie par sens de circulation avec des créneaux de dépassements alternés sur la totalité du tracé
- Très bon niveau de sécurité par la suppression de tous les accès directs des riverains et des parcelles agricoles. Seul l'aménagement de points d'échanges permettra de quitter cet axe.
- Fonction de liaisons avec deux types de points d'échanges (carrefour dénivelé et carrefour giratoire)

Ces conditions permettraient de garantir une vitesse à 110km/h pour chaque sens en toute sécurité.

Le scénario 1 présenté à la concertation, ne répond pas globalement aux attentes de sécurité et de fluidité sur l'ensemble de l'itinéraire, comme exprimé dans les avis ci-dessus. Seuls les créneaux de dépassement à 90km/h assurent ces perspectives sur environ 6 km.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

La fluidité de l'axe et la sécurité des usagers restent des objectifs pour le maître d'ouvrage qu'il conviendra de prendre en compte dans le respect des réglementations en vigueur.

o Le développement économique et touristique

Voici quelques extraits des avis/contributions laissés :

- « L'amélioration de cet axe routier est vitale pour éviter la création d'un "triangle des Bermudes" économique entre côte Ouest de la Manche, N13 et A84, en bénéficiant de la jonction désenclavante créée par la N174. L'hypothèse 3 voies peut y répondre tout en limitant l'impact sur les terres mobilisées. Le scénario 2.2 semble optimiser les contraintes et opportunités apportées par cette amélioration routière. Cet investissement facilitera donc le maintien de nos enfants dans notre belle région. ».
- « Le réseau France Alliance est un acteur majeur dans la livraison en express sur tout le Grand Ouest de la France. La proximité géographique de nos agences et la flexibilité de notre organisation nous permettent d'apporter une solution cohérente et adaptée pour les livraisons de nos clients. Face à l'augmentation constante du trafic, nous avons besoin d'une infrastructure routière adaptée, fluide et sécurisée. L'aménagement de l'axe Saint-Lô / Coutances en 3 voies sera donc un véritable atout pour notre activité ».
- « Très favorable au projet qui contribuera au désenclavement de Coutances et augmentera son attractivité. ».
- « Je suis favorable à cet aménagement pour le désenclavement du Coutançais afin de faciliter l'arrivée de nouveaux partenaires économiques. ».
- « Désenclavement du Coutançais : il est aujourd'hui indispensable de permettre le développement économique de ce bassin et de le redynamiser pour préparer l'avenir. Il s'agit aujourd'hui, d'engager un projet sur le long terme dans l'objectif de préparer les territoires aux évolutions sociétales et économiques à venir. Je suis aujourd'hui âgé de 36 ans et j'ose espérer que mes enfants puissent grandir sur un territoire attractif, mais qui garde à la fois ses richesses naturelles et qualité de vie telles que nous les connaissons.

Nous ne pourrions rendre ce territoire attractif que si nous permettons un accès plus aisé, que ce soit par l'automobile, mais également par le réseau ferroviaire. ».

- « L'axe Coutances-Saint-Lô est enfin une bonne nouvelle, qui arrive selon moi un peu tard, mais j'espère permettra de redynamiser le bassin d'emploi. ».
- « Axe favorable au désenclavement du Coutançais et du littoral, (pour les habitants, les entreprises ou encore les touristes) ».
- « Très beau projet enfin pour dynamiser le secteur ! ».
- « Un aménagement de cet axe enrichirait non seulement les villes mais aussi le centre Manche, en forte concurrence avec le reste du territoire. Tout touriste est une publicité et un apport d'argent dans le développement économique et culturel. ».

Quel est le contexte socio-économique autour de l'axe et en quoi l'aménagement de cet axe permettra le développement économique du Coutançais ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

A l'heure actuelle, le périmètre d'étude se distingue par les caractéristiques socio-économiques suivantes :

- Une concentration de la population dans les pôles urbains et sur le littoral ;
- Un enjeu général de vieillissement de la population et de départ des jeunes ;
- Des communes périurbaines de Saint-Lô à Marigny-Le-Lozon, et une importante part de résidences secondaires sur le littoral ;
- Un bassin de Coutances souffrant d'une forte pénurie de main d'œuvre à tous les niveaux. La pénurie de travailleurs saisonniers autour de Coutances touche particulièrement l'hôtellerie, la restauration et l'ostréiculture ;
- Un appareil productif marqué par la filière agroalimentaire fortement génératrice de trafic sur l'axe (production et transformation), un tissu de PME important mais peu de grandes entreprises ;
- La RD972 est un axe d'accès depuis les régions caennaise et parisienne vers le littoral qui concentre de nombreux atouts touristiques. Plusieurs initiatives sont en cours pour moderniser les stations balnéaires.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

L'aménagement de cet axe permet de maintenir l'attractivité du bassin Coutançais et de garder un maillage routier structurant pour l'économie locale.

➤ La sécurité routière

Parmi les préoccupations, les contributeurs s'interrogent sur les objectifs poursuivis par le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances, et notamment celui attestant d'une sécurisation de l'itinéraire. En effet, nombreux sont ceux qui ne comprennent pas comment il est possible de sécuriser une infrastructure routière tout en augmentant la vitesse sur celle-ci. De plus, il est mentionné qu'en augmentant la vitesse, il y aurait également un risque d'augmenter la létalité des accidents.

Le thème de la sécurité routière est également évoqué sous le prisme des aménagements de carrefour et de créneaux de dépassement. En effet, certains contributeurs expriment leur souhait que des aménagements soient réalisés pour faciliter et sécuriser les insertions sur la RD972, mais également que des créneaux de dépassement supplémentaires soient mis en place.

○ Le passage à 110 km/h

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Concernant l'amélioration de la sécurité des usagers, votre seule solution est l'augmentation des routes et des aménagements. Pourtant rien ne démontre ni dans votre plaquette, ni dans vos réponses à la réunion

publique à laquelle j'ai assisté, que cette solution permettra de rendre la route plus sûre. Au contraire, vos perspectives sont d'augmenter le trafic et la vitesse, ce qui augmenterait la probabilité des accidents et leur gravité ».

- « Les accidents ? Vous ne publiez pas les infos de 2018 / 2021 qui incluent la baisse de la vitesse à 80kmh (vitesse, reconnue facteur aggravant des accidents). Et quels sont les points noirs ? Et comment son accidentologie se compare à celles des autres routes similaires ? Enfin comment un passage à 110km/h peut-il diminuer la gravité des accidents ? »
- « Par ailleurs, est-il nécessaire de circuler à 110 km/h alors que les autres voies du département sont limitées à 80 Km/h ? Je n'en vois pas l'utilité et j'emprunte cette voie régulièrement ! La vitesse est source d'accidents et de pollution. »
- « Les chiffres d'accidentologie que vous donnez sont ceux d'avant 2018. Or depuis le 1^{er} juillet 2018, la vitesse sur cet axe a été limité à 80 km/h. On sait pertinemment que la première cause de mortalité sur la route est la vitesse. Pourtant, vous ne semblez pas en tenir compte dans votre étude. Et même si depuis cette baisse de la vitesse autorisée, l'axe demeure toujours accidentogène, on peut par contre être unanime pour dire que l'axe est aujourd'hui beaucoup plus sûr. Et malheureusement, on peut aussi craindre que votre projet d'aménagement routier tel que vous le prévoyez n'arrêtera pas non plus les accidents sur cette route. ».
- « Le seul argument recevable en sa faveur est celui de la sécurité : à qui fera-t-on croire que passer la vitesse à 110 km/h va améliorer la sécurité ? ».
- « Y a-t-il au préalable eu une analyse des causes des accidents passés ? Est-ce vraiment un problème d'infrastructure ou est-ce, comme on peut le subodorer, au moins en partie, une défaillance située entre le fauteuil et le volant ? (Excès de vitesse, refus de priorité, état d'ébriété, conduite sous stupéfiants, usage du téléphone au volant ...). Est-ce en roulant plus vite qu'on est en sécurité ? Il semble que les sondages d'opinion, les retours d'expériences de la limitation à 80 km/h font ressortir que les conducteurs se sentent moins stressés et justement plus en sécurité à cette vitesse. Qu'il y ait des aménagements à faire pour sécuriser les déplacements, pourquoi pas, mais est-ce en augmentant la vitesse de 30 km/h ainsi que le trafic par un « appel d'air » inévitable au détriment des autres routes que l'on y arrivera ? Le taux d'accidents mortels de la D972 est de 0,09 par km alors que certaines départementales dans la Manche atteignent 0,30. Ne faut-il pas concentrer le budget sur l'aménagement de ces « points noirs » ? ».

Est-ce que le passage à 110 km/h va augmenter l'accidentologie sur l'axe ? Si non, en quoi le passage à 110 km/h peut apporter plus de sécurité ?

Les aménagements proposés à 110 km/h sont-ils plus sécurisants que la route actuelle à 80 km/h ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'accidentologie de la RD972 (section Coutances – Saint-Lô) représente une densité de 0,16 accident/km/an. Pour l'axe RD971 (sur le contournement de Coutances), elle s'élève à 0,09 accident/km/an. En comparaison, sur les RD673 (Granville-Avranches) et RD924 (Granville-Villedieu-les-Poêles) elles sont respectivement de 0,19 et de 0,14 accident/km/an.

L'aménagement en 2+1 voies, dans les scénarios 2, permet de garantir un haut niveau de service assurant la sécurité des usagers sur l'axe Saint-Lô Coutances pour une vitesse de circulation à 110km/h.

En effet, l'accidentologie est plus de 2 fois inférieure sur toutes les routes à chaussée séparées, qu'elles soient limitées à 110 km/h ou 130 km/h, par rapport à des routes classiques limitées à 80 km/h ou 90 km/h (données 2015-2017).

La vitesse de 80km/h reste préconisée sur les autres routes départementales attenantes à la RD972.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Dans le cas d'un nouvel aménagement sur l'axe Saint-Lô-Coutances, la vitesse sera adaptée à la typologie de la nouvelle route.

o Les aménagements de carrefours, créneaux de dépassement

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Il va de soi que la réduction des accidents est un facteur important, pour autant : tant d'aménagements sont-ils nécessaires ? Ces accidents se produisent en majorité sur les carrefours. Quelques ronds-points seraient déjà un point fort pour diviser le nombre d'accidents. ».
- « La sécurisation de cet axe demeure cependant un enjeu essentiel. Les associations citoyennes mobilisées autour de ce projet et le collectif qui en résulte sont unanimes sur cette question. Des propositions d'aménagement à dimension humaine ont été avancées afin de réaliser des aménagements sur les zones "sensibles" que nous connaissons tous bien. ».
- « Le conseil départemental met en avant le nombre d'accidents sur l'axe. Toutefois, il convient de préciser l'absence de zones de concentration du nombre d'accident sur l'axe Saint-Gilles - Agneaux à l'exception de l'arrivée sur Agneaux (Giratoire Parc de l'odyssée agneaux et giratoire du flanquet). De ce fait, le projet de contournement proposé ne solutionnera pas les accidents éventuels sur ces deux giratoires. ».
- « Bonjour, nous habitons la Mauvaisinière depuis 16 ans, nous attendons la sécurité de notre hameau, la tranquillité et l'accès le plus facile et sécuritaire pour tout le monde, notre hameau et les hameaux aux alentours (où il y aura les aménagements) surtout à la sortie sur la portion "route de Carantilly" près du château d'eau, que les accidents d'avant "rond-point" ne reviennent pas aux heures de pointes. ».
- « L'aménagement de l'axe Saint-Lô/Coutances est plus que nécessaire pour assurer la sécurité des usagers. Plusieurs idées :
 - En limitant les carrefours successifs, en les regroupant par des voies parallèles similaires sur la D972 entre la D390, D59, et la D195 sur l'axe Saint-Lô/Bayeux
 - En créant des zones de dépassements assez longues 2/3kms avec terre-plein-central similaire à celui entre MOTIN à Courcy et PEUGEOT à Coutances, afin d'éviter les chocs frontaux en fin de 3 voies et permettre de dépasser en toute sécurité.
 - Pour les carrefours restants, créer des tourne-à-gauche centraux comme sur la route de Périeurs RD900. »
- « La remise en état des créneaux de dépassement sécurisés permettrait d'avoir une route fiable et acceptable. ».

Est-ce que les scénarios de projet présentés respectent bien les objectifs d'amélioration de la sécurité de l'axe Saint-Lô – Coutances ?

Est-ce que l'aménagement de quelques créneaux de dépassement supplémentaires et/ou le réaménagement des carrefours existants, seraient suffisants pour répondre aux enjeux actuels de l'axe ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le scénario 2.2 préférentiel répond entièrement à l'objectif sécuritaire car l'axe Saint-Lô Coutances est défini en haut niveau de service (séparateur physique, pas d'accès directs, véhicules lents sur autres itinéraires, ...) tandis que le scénario 1 ne répond que partiellement.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le Département maintient l'opération d'aménagement de l'axe Saint-Lô / Coutances.

Suite aux acquisitions de bâtis, et à leur déconstruction, de nombreux accès directs à la RD972 seront ainsi supprimés améliorant la sécurité de l'axe. En parallèle le Département étudie aussi la sécurisation des carrefours et des accès riverains restants.

4.3.2 Thèmes particuliers abordés

➤ Contournement de Saint-Gilles

Les avis sont partagés quant à la partie du projet permettant la déviation du bourg de Saint-Gilles. En effet, certains regrettent que le tracé envisagé par le Nord vienne enclaver le bois de Mingrey, lieu de nombreuses activités de loisirs pour les habitants du secteur. Qu'aucune étude n'a été menée sur un réaménagement de l'existant dans le centre-ville, ou encore sur le devenir des commerçants installés dans le bourg qui ont besoin d'avoir du passage d'usagers pour faire vivre leurs commerces.

Parmi les riverains et/ou usagers défavorables à ce contournement, beaucoup sont des habitants d'Hébécrevon. Ils se sentent lésés par la proposition de contournement par le Nord. En effet, nombreux sont ceux qui estiment qu'ils ont déjà été très impactés par l'aménagement de la RN174 sur leur commune, malgré l'amélioration économique et du cadre de vie qui en ont découlés depuis ces travaux. Ils trouvent « injustes » que le contournement de Saint-Gilles se fasse au détriment des espaces naturels et agricoles présents sur la commune d'Hébécrevon.

Voici quelques des propositions/questionnements laissés :

- « Pourquoi aucune étude de l'aménagement du bourg de Saint-Gilles n'a été envisagée au vu du budget annoncé seulement pour le tronçon du contournement ? »
- « Je suis contre le contournement de Saint-Gilles. J'habite sur la D77 et il y aurait plus de circulation sur cette route alors qu'il y a déjà des pertes de contrôle au virage d'entrée du "chêne à loup". Je préférerais un aménagement du bourg de Saint-Gilles par exemple feu tricolore au niveau des écoles, dos d'âne, ralentisseur, agent de sécurité pour faire traverser les enfants au passage piéton de l'école. ».
- « Nous habitons village de la croix de Pirou à Hébécrevon, et nous sommes déjà très gênés par les nuisances sonores de la RN 174 qui passe à 40 m de notre domicile. Je vous demanderai de bien vouloir prendre contact avec moi pour faire une demande d'aménagement pour limiter les nuisances sonores. ».
- « Habitante de Saint-Gilles, je me pose la question de la mort du bourg : actuellement les usagers de la route s'arrêtent au bar tabac presse, à la boulangerie, à la TOUTE nouvelle épicerie... quand sera-t-il lorsque Saint-Gilles sera contourné ? »
- « Pourquoi ne pas créer un tunnel sur toute la partie longeant le bois du Mingrey ? ».
- « C'est avec étonnement que nous avons découvert par voie de presse que le projet de tracé du contournement de Saint-Gilles, dans le cadre de l'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances, passerait à proximité de nos maisons. Nous sommes surpris de voir ce projet de route car nous croyions qu'en 2008 le tracé choisi, que nous supposons réfléchi, passait par le Sud de St-Gilles. [...] Ce contournement par le Nord n'a pas d'avantage sur l'économie locale mais plutôt des inconvénients sur les populations locales... Et un énorme impact écologique. En effet, le tracé présenté passe à quelques mètres du bois de Mingrey, reconnu pour la richesse, la diversité de ses végétaux, et de sa faune ».
- « [Le bois de Mingrey] ne sera pas rasé mais complètement enclavé entre la D972 la RN174 et le contournement de Saint-Gilles. La faune, la flore y subiront des dégâts certains. Alors que cet endroit est le

circuit le plus téléchargé sur les circuits du département, que des classes s'y déplacent régulièrement à but pédagogique, ce contournement privera de nombreux usagers de ce lieu ».

- « La situation de la route nationale 174 avec la départementale 972, forme un entonnoir rendant déjà difficile la circulation de la faune en dehors des axes routiers mais néanmoins le massif du bois de Mingrey demeurait par l'Ouest un accès en aire de refuge et de repos. La création de cette nouvelle voie, à priori clôturée, enclaverait complètement le bois provoquant dès lors : encerclement de la faune sédentaire du bois, perte de refuge pour la faune extérieure venant de l'Ouest, passage à faune souterrain inutile (bruit de pont et trop grande humidité du secteur l'hiver). ».
- « La RD77 est actuellement coupée par plusieurs croisements de route, de chemins de randonnée, d'axes empruntés par les engins agricoles. De plus, les usagers vulnérables ne bénéficient d'aucun aménagement. Avec la mise en place de l'échangeur dénivelé RD77, la hausse de la fréquentation de cet axe est inéluctable, créant, de fait, une insécurité. Vous dites que votre projet répond à l'objectif d'améliorer la sécurité de tous les usagers. La D446 est un axe sous dimensionné à en croire les recommandations de la sécurité routière. En la reliant au projet pour lequel vous nous concertez, vous augmentez de facto la fréquentation de cet axe. ».
- « Comme beaucoup d'autres artisans et commerçants, mon activité va être fortement impactée par la modification de la circulation. Cela engendre beaucoup de craintes quant à la pérennité, à la viabilité de nos entreprises et des emplois. La commune de Saint-Gilles risque de perdre une grande partie de son activité économique et risque de devenir un commune « dortoir ». Parmi les propositions qui nous sont soumises, la variante 3 (scénario 2.3) me semble la moins pire avec l'installation d'un rond-point pour accéder au bourg de Saint-Gilles. ».

A l'inverse, d'autres estiment que le bourg de Saint-Gilles, et notamment les flux de circulation sont beaucoup trop importants et occasionnent de nombreux problèmes de sécurité. Problème de sécurité renforcé par la présence de l'école.

- « Je suis extrêmement favorable à ce contournement qui est à mon avis impératif... ».
- « La route est extrêmement saturée et aucune augmentation du trafic ne sera possible sans rendre la vie des résidents périlleuse. ».
- « Le projet me semble fiable et pertinent ».
- « Si des travaux sont nécessaires, ne serait-il pas possible de se concentrer uniquement sur les points ci-dessus : déviation de Saint-Gilles (en adoptant la solution la moins perturbante pour les riverains et l'environnement) avec pour corollaire l'accès à la rocade de Saint-Lô ? ».
- « Celui-ci est indispensable compte tenu du flux actuel de circulation. Aux heures de travail, il est très difficile en venant de Pont- Hébert ou de Canisy de prendre les directions de Saint-Lô ou Coutances. Il faut noter également que de nombreux automobilistes venant de la direction de Canisy et allant vers Coutances passent par Saint-Gilles car par la route Canisy -Marigny il est impossible, sans prendre de risques, au sommet de Terrette, de prendre la direction de Coutances. ».
- « Nous sommes très favorables au contournement de Saint-Gilles, cela permettra de diminuer le trafic sur la RD972 et de sécuriser notre quotidien. Aujourd'hui, la sécurité n'est plus assurée compte tenu du trafic. Par ailleurs, quand nous allons au bourg de Saint-Gilles pour faire quelques courses, la traversée de la RD sur les passages piétons est dangereuse et l'est encore plus pour les jeunes enfants et leurs parents qui doivent la traverser tous les jours pour l'école. Nous demandons sans attendre les travaux du contournement de Saint-Gilles, des aménagements pour sécuriser cet axe routier Saint-Gilles – Agneaux et aussi prendre en compte les déplacements doux et de favoriser leur développement. ».

- « De plus compte tenu des constructions en cours sur St-Gilles, ce sont au minimum 100 véhicules qui devront s'intégrer dans le flux de circulation. ».
- « Un aménagement via le sud de St Gilles ».

Comment la démarche d'évitement des impacts environnementaux a-t-elle été mise en œuvre au niveau du contournement de Saint Gilles ?

Le contournement du bourg est-il vraiment nécessaire ou un simple aménagement sur place de l'axe existant serait possible, par exemple créer un passage souterrain pour sécuriser les déplacements des piétons ? Une étude sur la restructuration du bourg a-t-elle été envisagée ?

Serait-il possible de réaliser le contournement Nord de Saint-Gilles via un tunnel ?

Quels seraient les impacts de la réalisation du contournement sur les commerces du bourg Saint-Gilles ?

Est-ce que l'aménagement d'un giratoire au lieu-dit « Terrette », comme prévu par les scénarios 2.1 et 2.3, permettrait d'améliorer la desserte des commerçants de Saint-Gilles ?

Des habitations, déjà soumises aux nuisances sonores de la RN 174, se retrouvent à proximité du tracé Nord du contournement. Quelles seront les mesures de réduction mises en œuvre pour atténuer ces nuisances sur les riverains ?

Pour rappel le bois de Mingrey ne sera pas directement impacté, cependant quels seront les impacts résiduels sur cette zone (activités de loisirs, déplacement de la faune) après réalisation du contournement ?

Quand est-il des aménagements de sécurité prévus sur les axes comme la RD77 et la RD446 ? Est-ce que le trafic va augmenter ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La démarche évitement a été prise en compte dès le début de la reprise du projet en écartant le contournement par le sud de Saint-Gilles. Ce dernier faisant 2 km de plus, il a forcément un impact environnemental plus important que le tracé nord. En plus, il a de forts impacts sur le coût de réalisation et de nombreuses contraintes techniques liées à sa mise en œuvre, plus de maisons impactées par les nuisances sonores (35 habitations à moins de 200m du projet, 9 ouvrages d'art à construire et 1 à déconstruire).

Le contournement par le nord, dessiné au plus proche de l'axe RD972 actuel, inciterait les modifications de parcours des usagers et soulagerait le trafic entre Saint-Gilles -Agneaux en le reportant sur l'axe de la RN174.

Le contournement du bourg de Saint-Gilles est la seule réponse qui permettrait d'améliorer, de façon suffisamment sensible, la qualité de vie des riverains en termes de nuisances sonores, d'accès à l'école et aux commerces et de qualité de l'air tout en diminuant le trafic du bourg et en fluidifiant le trafic jusqu'au giratoire de l'Odyssee.

Dans les scénarios 2, des aménagements spécifiques offriraient la possibilité aux commerçants d'intercepter la clientèle de passage. D'autre part l'apaisement du centre bourg permettrait aux habitants de Saint-Gilles de se réapproprier le village et donc favoriserait le commerce de proximité. En complément, des aménagements pourraient être envisagés pour valoriser les modes doux sur le territoire de Saint-Gilles.

Un aménagement de la voirie dans le bourg avec le maintien du trafic actuel ou futur de la 2+1 ne servirait à rien puisque le trafic et les nuisances associées resteraient les mêmes quels que soient les aménagements réalisés. L'accumulation des trafics denses à faible vitesse aura des conséquences sur la santé des riverains et également sur le bilan carbone. L'option 'tunnel' est une proposition techniquement possible mais peu réaliste

budgétairement au vu des 1,5 km de traversée du bourg. Il en est de même pour réaliser le contournement nord en tunnel.

Après réalisation du contournement, les accès au bois de Mingrey seraient rétablis de façon à garder les accès piétons et véhicules et les activités scolaires et périscolaires pourraient continuer sur ce site.

Un ou plusieurs passages à faune seraient intégrés pour faciliter les déplacements des animaux.

Les voies RD77, RD446 et RD 149 seraient rétablies par la mise en œuvre de passages supérieurs ou inférieurs permettant de maintenir la circulation locale existante et cette dernière ne subirait pas de report de trafic induit par le contournement.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le Département maintient l'opération d'aménagement de l'axe Saint-Lô / Coutances et retire le contournement nord de Saint-Gilles.

Même si l'option de contournement de Saint Gilles, telle que dessinée dans le scénario 2.2, semble la seule option en mesure d'améliorer sensiblement la qualité de vie des riverains entre Terrette et la RN174, le conseil départemental prend note des nombreuses oppositions locales et des arguments concernant l'impact local du projet.

Le département étudiera des propositions alternatives correspondant au mieux aux objectifs initiaux du projet.

➤ Aménagement de la RD44

Plusieurs contributeurs se réjouissent de l'intégration de la RD44 au projet de l'axe Saint-Lô – Coutances. En effet, par le passé, ils se sont sentis un peu oubliés des débats, car au même titre que la portion Saint-Lô – Coutances, la portion Coutances – Tourville-sur-Sienne est tout aussi accidentogène pour les usagers. De plus, certains regrettent qu'il n'y a pas plus d'aménagements pour les modes doux. Concernant les contributions laissées, de nombreux riverains s'inquiètent qu'en cas de non-réalisation de l'axe Saint-Lô – Coutances ou en cas de choix du scénario 1, les aménagements prévus sur la RD44 soient remis en cause.

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « La RD 44 est la plus dangereuse de l'axe Saint-Lô / Tourville sur sienne et il est urgent de la sécuriser. Pourquoi varier les profils de la bande cyclable sur la RD44 ? Le profil type RD 2 avec une bande cyclable d'un côté ou de chaque côté pour faciliter le raccordement au bourg, en évitant la rupture pour les cyclistes qui viennent de Coutances, répondrait aux besoins et simplifierait l'entretien. Lors de vos prochaines délibérations pourriez-vous intégrer la RD44 au scénario 1 pour assurer à minima le même aménagement sur l'ensemble de l'Axe Saint-Lô / Tourville sur sienne ? »
- « Cette route est très dangereuse ; et pour les véhicules et pour les vélos (nombreux accidents, dont le décès d'un jeune de quinze ans et un adulte de ma connaissance, blessé très grièvement). Elle n'a jamais été élargie alors que les véhicules sont de plus en plus larges (tracteurs et camions). Serait-il plus judicieux de prévoir quand même le projet du recalibrage de la RD 44 (avec piste cyclable), même si c'est le scénario 1 qui est choisi. Je rappelle aussi le manque de signalisation (concernant l'aménagement routier de la RD44). »
- « Sur le projet général, nous sommes d'accord pour la transformation de l'axe Coutances Saint-Lô. Ce qui nous inquiète davantage, c'est la RD 44 que nous empruntons plusieurs fois par jour, en sortant de l'impasse de l'Yonnière. Le manque de visibilité, et la vitesse des voitures nous fait craindre un accident à chaque sortie. »

- « De plus, la reprise de la RD 44 est placée en tout dernier dans le projet, alors que nous en entendons parler depuis 2005, date où les terrains ont été achetés pour l'élargissement de la route. Les travaux seront-ils aussi effectués en dernier ? J'ai lu dans le dossier que ce tronçon n'est pas accidentogène...c'est pour le moins surprenant ! »
- « Je suis d'accord sur la nécessité d'améliorer la circulation sur l'axe Coutances Saint-Lô, mais je m'étonne de ne pas entendre parler de la RD44 qui faisait partie du projet initial, et dont les terrains prévus pour l'aménagement sont achetés depuis 2005 si je ne me trompe. »
- « Je tiens à rappeler la dangerosité de cet axe vers Agon-Coutainville pour les cyclistes, et aussi pour tous les habitants des impasses qui débouchent sur cet axe, avec pour certaines un manque total de visibilité. Ex la rue de l'Yonnière, sans aucune visibilité vers la gauche quand on en sort. »
- « Je suis riverain et usager de la RD 44 et je me réjouis de son intégration au projet Saint-Lô / Coutances. J'ai plusieurs craintes :
 - Le manque de communication sur Tourville et l'affichage du projet n'intégrant pas la RD 44 donnent la mauvaise impression que le projet n'est pas si bien intégré, surtout quand on se souvient de 2007 où des batailles d'égaux ont abouti à l'annulation de la déclaration d'utilité publique mettant entre parenthèses notre sécurité pour 15 ans.
 - Que devient le projet de sécurisation de la RD 44 si le scénario 1 est retenu. ».
- « J'ai pris connaissance du projet d'aménagement routier de l'axe Saint-Lô / Coutances et me réjouis de voir s'engager cette ambitieuse opération dont profitera notre commune. " J'ai noté que l'étude portait sur l'axe Saint-Lô/Tourville sur Sienne, le tronçon Coutances/Tourville sur Sienne étant prévu en « voie recalibrée ». Je m'étonne que le trafic important de la RD 44 jusqu'à Agon-Coutainville n'ai pas été pris en compte dans cette étude, sachant que l'accès au littoral reste un atout important pour l'attractivité tant de notre commune que de l'ensemble du Coutançais. Il me semble essentiel que le « recalibrage >) de cette voie départementale dépasse la limite de Tourville sur Sienne et que l'ensemble du territoire puisse profiter d'une amélioration des conditions de circulation sécurisée, tant attendue par l'ensemble de la population. J'insiste sur l'importance du trafic généré par l'afflux touristique estival, mais aussi par l'activité économique conchylicole. Je reste à votre disposition ».
- « Crainte que le projet ne se fasse pas par manque de simplicité ».
- « La RD44 nécessite d'être revue pour les automobilistes mais bien sûr aussi pour les cyclistes. Nous sommes dans une période de transition écologique et l'utilisation du vélo en fait partie, encore faut-il ne pas risquer sa vie ! ».
- « Souhait que les talus au pied de la RD44 soit refait pour le bruit et mieux visuellement ».

Est- ce que le Département s'engage à réaliser des aménagements de sécurité avec intégration des modes doux même si le projet de l'axe Saint-Lô – Coutances venait à être abandonné ou si c'est le scénario 1 qui venait à être retenu ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'opération de moderniser l'axe Saint-Lô / Coutances constituait en 2020 une opportunité pour terminer le recalibrage de la RD 44 avec intégration des modes doux. Le fait de mutualiser les procédures réglementaires communes aux deux aménagements permettait de s'assurer d'une évaluation environnementale et d'une enquête publique.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Au vu de la forte demande locale pour continuer l'aménagement cyclable existant depuis Coutances, le département s'engage à réaliser un aménagement et de l'exclure de l'opération Saint-Lô - Coutances.

Selon la définition du nouveau projet, les études réglementaires adéquates seront menées par le Département afin de permettre une réalisation plus rapide, étant donné que les deux projets ne sont pas liés dans un même programme d'aménagement.

➤ **Tracés spécifiques (variantes)**

○ **L'échangeur du Neufbourg (Scénario 2.2)**

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Sur le lieu-dit Le Neufbourg, vous souhaitez faire un échangeur. Cet échangeur se trouve à moins de 160 mètres des deux habitations restantes sur le Neufbourg, et aussi nous à La Bune. Nous refusons catégoriquement cet emplacement, car il y a la possibilité de le mettre près de la D102 sur les champs cadastrés numéros 529/530/215/214, le département est propriétaire des parcelles 214 et 215. ».
- « Nous avons du mal à comprendre pourquoi 2 ponts espacés d'environ 300 mètres, quand il n'y a pas d'autres traversées pour les kilomètres. Lorsqu'on analyse la situation il y a la possibilité de faire une seule structure, qui pourrait être placée au milieu des 2 lieux-dits: « Le Neufbourg et la Garande ». Il serait peut-être plus logique de diviser l'intersection, la jonction en direction ouest à la D302 et la jonction en direction est à la D102 afin d'obtenir de meilleures circulations. ».
- « Concernant la D102 sur la commune de Cametours, le nouvel échangeur du Neufbourg renforcera de façon totalement inadapté la circulation sur celle-ci avec des chicanes entre les maisons sans aucune visibilité dans les hameaux de la Montagne et de la Poulinière de Haut. Cette petite route est complètement inadaptée à un trafic conséquent, qu'en sera-t-il de sa sécurité ? ».

Dans le cas où le scénario 2.2 serait retenu par le conseil départemental, est ce que le positionnement de l'échangeur dénivelé créé au « Neufbourg » pourra être modifié et/ou adapté dans les études ultérieures ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le raccordement des routes départementales RD102 et RD302 ainsi que l'échangeur du Neufbourg ont fait partie de plusieurs échanges en comité de pilotage (CoPil n°2 du secteur 2 en 2020). Les objectifs ont été de maintenir :

- Les échanges nord-sud de la RD302 car c'est un axe très utilisé et calibré pour les poids lourds.
 - Un point d'échange à proximité de l'axe RD102 limitant les impacts environnementaux et agricoles
- La position de l'échangeur du « Neufbourg » s'est définie naturellement au fur et à mesure des propriétaires souhaitant vendre leur bien. Les premiers s'étant exprimés dès l'année 2019.

Concernant le type de carrefour, le choix entre un échangeur complet ou un giratoire peut être reconsidéré mais pas son emplacement.

Les propositions émises de positionner l'échangeur à équidistance entre les RD102 et RD302 ne seront pas retenues. En effet, cela engendre des emprises agricoles supplémentaires (+3,5ha) et des linéaires de haies abattus plus conséquent (+ 550 ml) au niveau du hameau 'Le clos Madelon'. Dans cette option, il faut également noter, que l'accès à la carrière est plus éloigné (500ml) et contraignant pour les poids lourds.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Selon la définition du nouveau projet et si besoin, le département présentera les conclusions des études complémentaires aux particuliers concernés, préalablement à l'enquête d'utilité publique afin de conclure à un accord d'aménagement.

○ **Les giratoires de l'axe**

Parmi les contributeurs, certains regrettent la multiplication des giratoires sur l'axe, notamment avec les scénarios de projet qui prévoient l'aménagement de giratoires supplémentaires. En effet, certains usagers souhaitent que dans un premier temps des solutions soient trouvées pour améliorer les conditions de circulation au niveau des giratoires existants (giratoires des pommiers, giratoire « le Flanquet », etc.), avant d'envisager de créer de nouveaux giratoires.

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « Si des travaux sont nécessaires, ne serait-il pas possible de se concentrer uniquement sur les points ci-dessus : giratoire des pommiers à Coutances, tout en maintenant la situation existante de Coutances à Saint-Gilles, quitte à prévoir des élargissements, ponctuels ou non, pour permettre le dépassement des véhicules lents ? ».
- « Seul regret pour ce projet, conserver des giratoires. En effet, au vu de l'investissement très important pour l'aménagement de cette route, risquer de le voir de nouveau saturé en très peu de temps à cause du ralentissement généré par les giratoires est dommage. C'est certes un peu plus cher mais un accès par bretelles serait sans doute préférable. ».
- « Les passages par les giratoires situés à proximité des 2 centres commerciaux Leclerc (Saint-Lô et Coutances) provoquent des bouchons réguliers pendant les week-ends car les zones commerciales sont trop prêtes des giratoires donc à modifier. ».
- « Trouver des idées au niveau des points qui posent des problèmes : rond-point d'agneaux, échangeur 4 de la RN 174, rond-point de Coutances. ».
- « Vous avez créé des ronds-points qui freinent la fluidité des véhicules et celui du centre commercial Leclerc n'est pas adapté aux besoins depuis sa création. Celui-ci pourrait être modifié pour faciliter des sorties directes Coutances vers Saint-Lô et l'entrée ouest vers le centre-ville et le Leclerc. ».

Quelles peuvent être les solutions d'aménagement, autres que les giratoires, pour fluidifier l'axe Saint-Lô – Coutances ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les giratoires sont des aménagements de carrefour le plus souvent utilisés hors agglomération. Ils sont destinés à faciliter l'écoulement des véhicules et à le faire dans des conditions de sécurité améliorées par rapport aux autres formes de traitement des intersections.

Les échangeurs restent toutefois des aménagements préconisés afin de garantir des échanges plus aisés avec les axes interceptant la RD972.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département continue ses études au niveau du giratoire des Pommiers à Coutances par un passage souterrain à gabarit réduit ainsi que la mise aux normes des bretelles de l'échangeur de la Mare.

Sur l'ensemble de l'axe, le département étudie des solutions d'aménagements de carrefour afin de faciliter les intersections et les sécuriser.

➤ Les acquisitions foncières et immobilières menées par le CD50

En lien avec le processus de concertation, beaucoup de contributeurs sont surpris qu'avant même d'entamer cette période de concertation, le Conseil Départemental de la Manche avait déjà engagé des acquisitions et des déconstructions d'habitations présentes le long de l'axe Saint-Lô – Coutances.

Voici quelques extraits des contributions/questionnements laissés :

- « *La destruction de dizaines de maisons d'habitations avec leur lot de souffrance morale pour les personnes qui doivent quitter un lieu, où l'histoire de leur famille s'est écrite, sans accompagnement autre qu'un chèque qui se dit généreux, à l'heure où il devient de plus en plus difficile de bâtir.* ».
- « *Dans un second temps je ne vous parle même pas des habitants devant quitter leurs habitations qui leurs sont si chères. Vive le dédommagement, vous arrivez à acheter des sentiments.* ».
- « *Cela va encore augmenter la pression immobilière de zones côtières fragilisées où les jeunes ont beaucoup de mal à trouver à se loger. Et cela se fera à nouveau au détriment des communes situées entre Coutances et Saint-Lô qui vont payer le prix fort en matière de perte de terres agricoles et naturelles, de paysages défigurés et de pollutions diverses.* ».
- « *Je suis contre l'aménagement de ce nouvel axe routier car, une quarantaine d'habitations seront démolies [...].* ».
- « *Aussi, les intérêts du projet ne justifient pas, selon moi, la destruction de nombreuses habitations. J'entends par là le potentiel traumatisme de nombreuses familles qui devront être relogées et quitter le foyer qu'ils ont investi depuis des années.* ».
- « *Quatrième mensonge : Les acquisitions faites jusqu'à aujourd'hui ne sont que des acquisitions d'opportunité. C'est faux, notamment pour certaines personnes ayant restaurées entièrement leur maison, c'est faux aussi pour certains habitants vivants depuis plusieurs années le long de l'actuelle route. Effectivement des accords ont été trouvés mais beaucoup de ces personnes avaient fait le choix de vivre à proximité d'une route et s'en contentaient.* ».
- « *J'ai noté qu'il y a déjà un début d'exécution du projet avec l'acquisition de 30 maisons individuelles, qui sont désormais en état manifeste d'abandon. Cela est irréversible et rend inutile et viciée une concertation qui sera suivie d'une enquête publique, d'une DUP et d'expropriations.* ».

Le CD50 peut-il expliquer les objectifs et/ou raisons qui l'ont amené à acquérir et déconstruire des habitations avant que le processus de concertation ne soit enclenché, et qu'une décision ne soit prise sur la poursuite ou non du projet de l'axe Saint-Lô – Coutances ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le Département s'est porté acquéreur des biens proches de l'axe dont les propriétaires manifestaient leur intention de vendre. Au stade actuel du projet, les acquisitions se sont réalisées à l'amiable et sur la base des estimations de France domaine. Au fur et à mesure des acquisitions, les bâtis sont déconstruits. Ce sont ainsi plusieurs accès directs qui sont supprimés permettant d'améliorer la sécurité routière sur l'axe RD972.

Les craintes de perte de qualité de vie et de dépréciation des biens immobiliers sont redoutées par les habitants mais la future voie aura un attrait positif pour les accès aux communes et l'installation de nouveaux foyers dans le territoire concerné.

Les mesures à mettre en œuvre pour la poursuite du projet et des études réglementaires :

Le département continue cette démarche pour les propriétaires désirant vendre leur bien proche de l'axe RD972.

4.4 CONCLUSION DU BILAN

Le Département remercie toutes les personnes ayant participé à la concertation. Cette dernière a permis d'informer le public sur les scénarios étudiés, de recueillir les observations, avis et questions autour du projet.

Le département a ainsi pu enrichir l'élaboration du projet par un nouveau scénario présenté ci-après.

5. DEFINITION D'UN NOUVEAU SCENARIO

Afin de répondre aux attentes du public et de recueillir un large consensus, le Département a défini un nouveau scénario nommé « scénario 3 » en prenant en compte le besoin de sobriété foncière, budgétaire, de diminution nuisances diverses et de l'amélioration de la sécurité exprimés dans les registres de la concertation.

Ce dernier s'appuie sur la base du scénario 1 proposé lors de la concertation avec les caractéristiques suivantes :

- Limitation de la vitesse selon le droit commun pour les routes bidirectionnelles (80km/h actuellement) avec création de bandes multi fonctions (BMF), dispositif ayant fait ses preuves sur d'autres axes du département en terme de sécurité et de partage des usages, pour un coût sans rapport avec celui d'aménagements lourds, ainsi qu'une consommation de foncier et une artificialisation des sols la plus limitée possible ;
- Sécurisation de 6 créneaux de dépassement :
 - ✓ mise aux normes de 4 créneaux existants (Le Fût, La Fosse et les 2 au niveau de Terrette),
 - ✓ création de 2 créneaux supplémentaires (Le Fût / La Fosse), en vue de permettre aux usagers de dépasser en toute sécurité le long de l'axe.
- Autorisation de tous les véhicules sur l'axe, pas d'interdiction de principe des accès riverains sauf au niveau des créneaux de dépassement

Le scénario 3 inclut les améliorations suivantes :

- En partenariat avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), création des aires de covoiturage du futur :
 - ✓ multimodales avec arrêts bus afin de permettre la mise en place de dessertes de bus performantes ;
 - ✓ présentant des services variés : stationnements et garages vélo sécurisés, bornes de recharge... ;
 - ✓ cohérentes avec les attentes des usagers ;
 - ✓ et concurrentielles par rapport à l'usage de la voiture en autosolisme.
- Création d'un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) sous le giratoire des Pommiers à Coutances, dans le sens Est-Ouest ;
- Sécurisation de l'échangeur de la Mare
- Sécurisation de l'itinéraire par traitement des accès principaux :
 - ✓ carrefour de la Hastonnière (échangeur Moulin Rouge),
 - ✓ hameau du Neufbourg (RD102),
 - ✓ accès de la carrière,
 - ✓ route de Canisy (RD53) ;
- Limitation des accès riverains directs sur la RD972 :
 - ✓ Par suppression à la suite des acquisitions de propriétés
 - ✓ Par création de contre allée au droit des créneaux permettant un renvoi sécurisé sur la RD972
- Intégration des aménagements vélos reliant Coutances à la voie verte de Cambernon, et de Marigny-le-Lozon à Agneaux en concertation avec les Etablissements Publics de Coopération

Intercommunales (EPCI), Saint-Lô Agglo et Coutances Mer et Bocage, et les réseaux mobilités actives qu'ils sont en train de déployer ;

- Intégration paysagère de tous les aménagements réalisés le long de l'axe RD972 ;
- Travail en parallèle avec les partenaires privés de la zone de l'Odyssée d'Agneaux en vue d'améliorer ses accès pour désengorger la RD972 à ce niveau ;
- Traitement phonique de la surface de chaussée en traversée du bourg de Saint-Gilles ;
- Mise en œuvre des outils de l'aménagement foncier, y compris à l'amiable, en concertation avec la profession agricole (Chambre d'Agriculture, SAFER) pour optimiser les trajets des exploitants en vue d'éviter des circulations trop importantes sur la RD972 (échanges de parcelles).

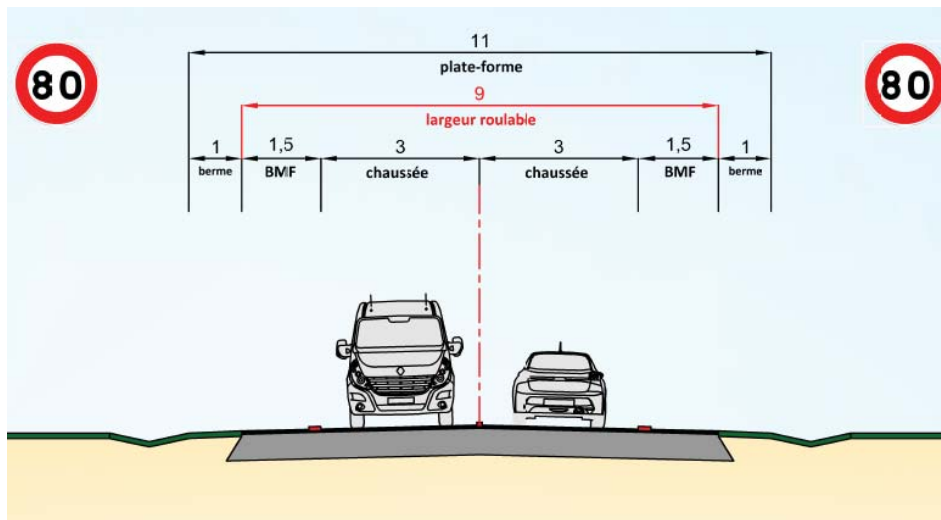
En complément, le Département retire l'aménagement de la RD44 de l'opération Saint-Lô - Coutances. Un itinéraire cyclable sera bien réalisé et intégrera le réseau cyclable d'intérêt départemental (RCID). Selon la définition du nouveau projet, les études réglementaires adéquates seront menées par le Département.

Par comparaison aux scénarios 1 et 2.2 présenté à la concertation, ce scénario 3 permet de répondre à une majorité des objectifs tout étant plus sobre avec moins d'impact environnementaux.

	Scénario 1	Scénario 3	Scénario 2.2
Coût H.T opération* <u>estimé sur la base de prix juin 2021</u>	30 M €	40 à 45 M €	96 M €
Emprise Terre Agricole	18 ha	40 ha	125 ha
<i>Dont contournement St Gilles</i>	0 ha	0 ha	25 ha
Zones humides impactées direct	4 ha	4 ha	17 ha
<i>Dont contournement St Gilles</i>	0 ha	0 ha	5,5 ha
Surface de compensation Zh (estimation)	17 à 22 ha	17 à 22 ha	45 à 65 ha
Intégration vélo	Non	Pour l'essentiel	Oui
Passage Souterrain	Non	Oui	Oui

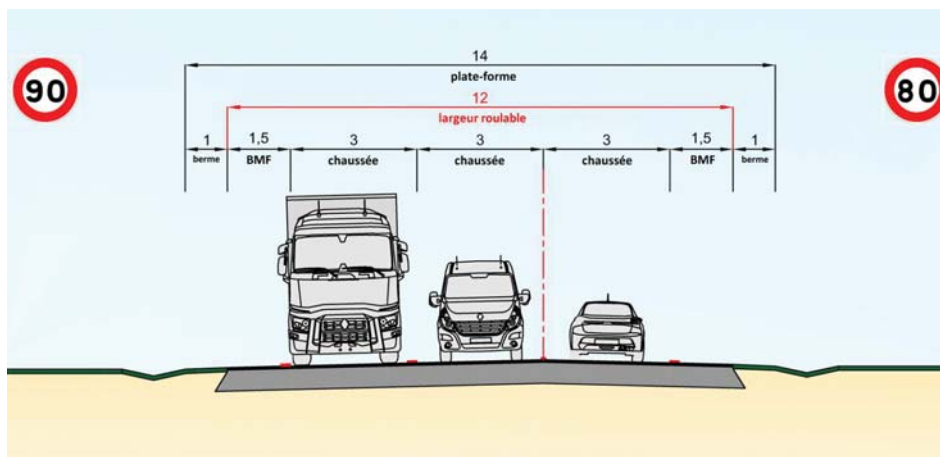
*coûts présentés n'intégrant pas le recalibrage de la RD44 (envisagé dans le Scénario 2.2)

Caractéristiques de la RD972* :



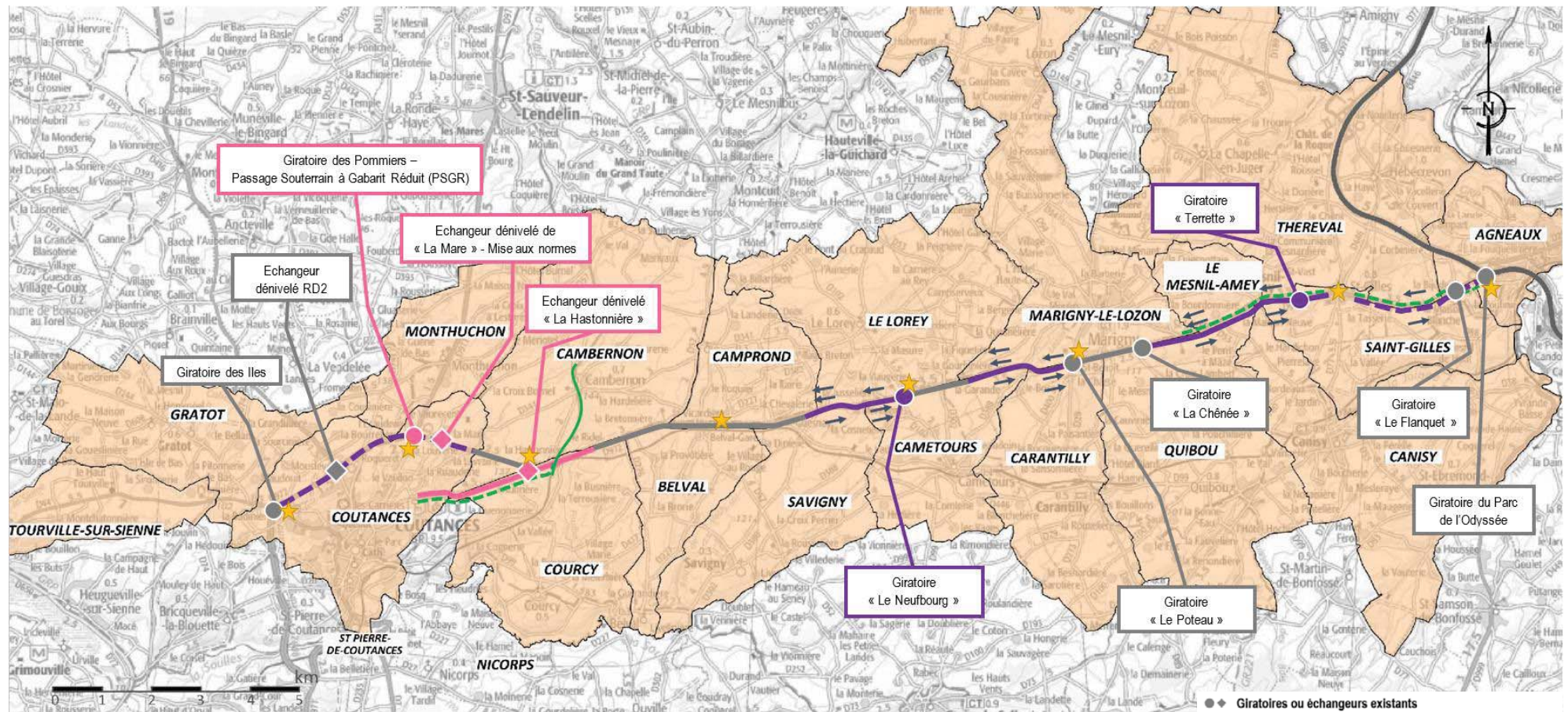
**Profil en travers de principe qui pourra être ajusté en fonction des études techniques*

Caractéristiques des créneaux de dépassements* :



**Profil en travers de principe qui pourra être ajusté en fonction des études techniques*

PLAN SYNOPTIQUE DU SCENARIO 3 :

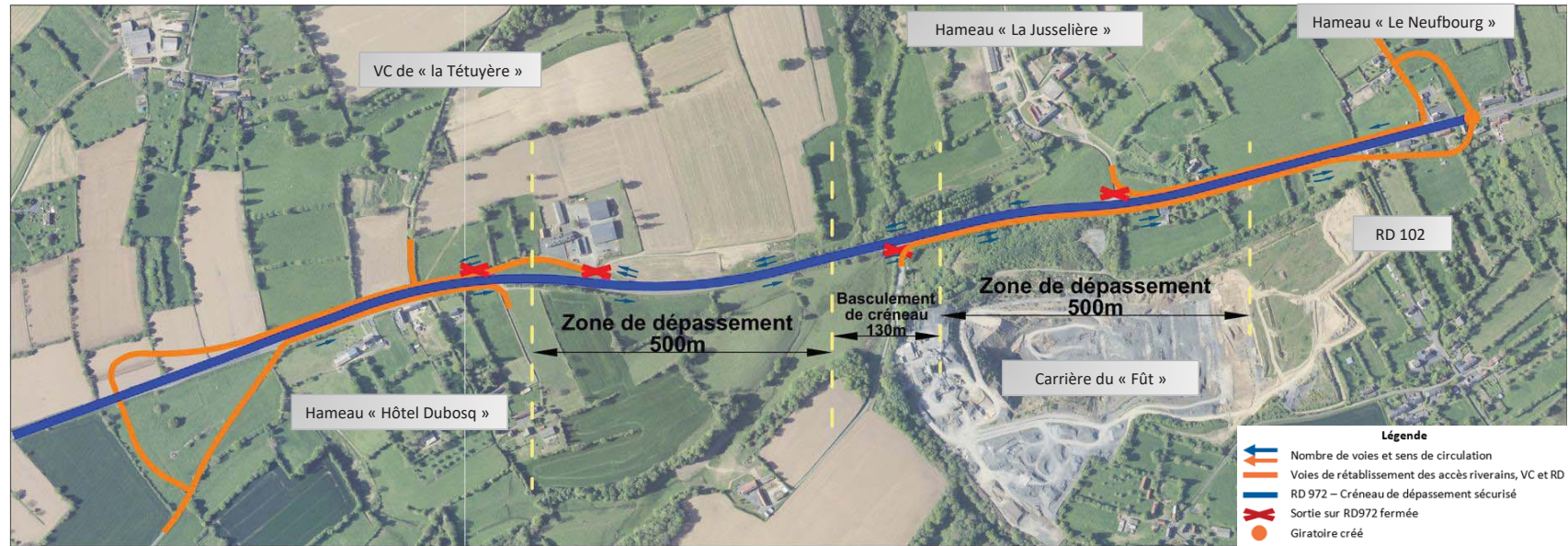


- ◆ Giratoires ou échangeurs existants
- Chaussée existante
- Aménagements de bandes multifonctions
- Aménagements et sécurisation des créneaux de dépassement
- Aménagements de sécurisation
- Voie verte existante
- Voie verte/Piste cyclable créées
- ★ Aires multimodales potentielles
- Sens de circulation et nombre de voies

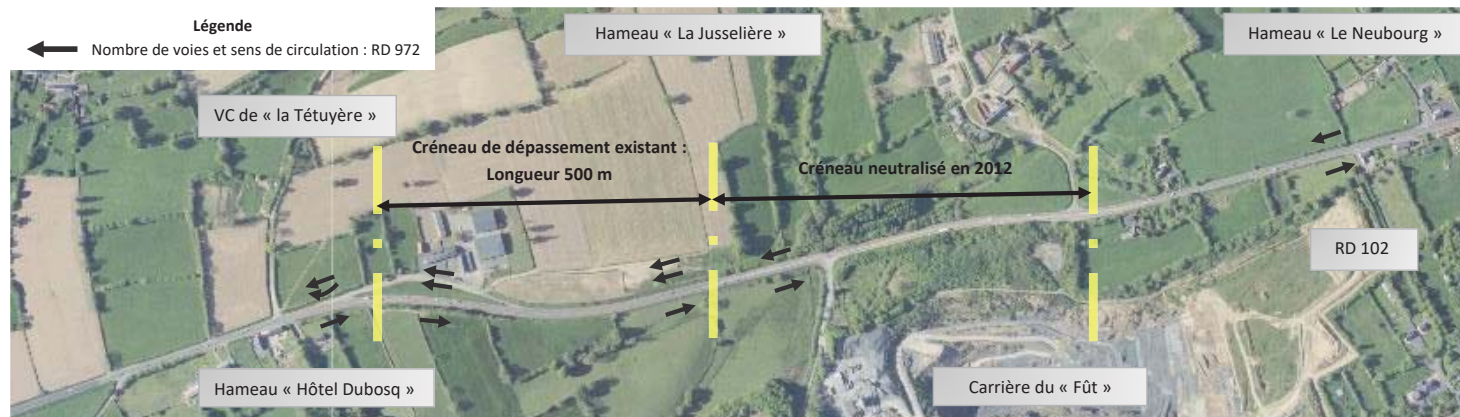
CRENEAU « LE FUT »

PROJET SCENARIO 3 :

- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation des créneaux
- Création d'un nouveau créneau de dépassement dans le sens Coutances-Saint-Lô
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.



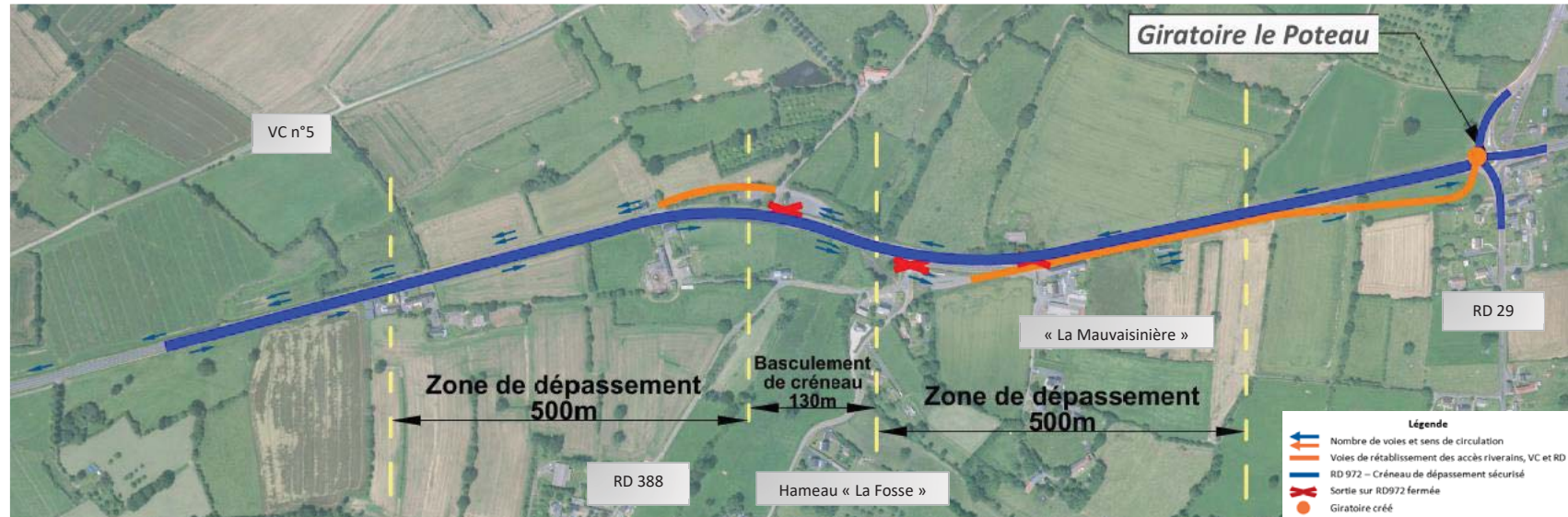
ETAT INITIAL : Un seul créneau de dépassement existant dans le sens Saint-Lô-Coutances.



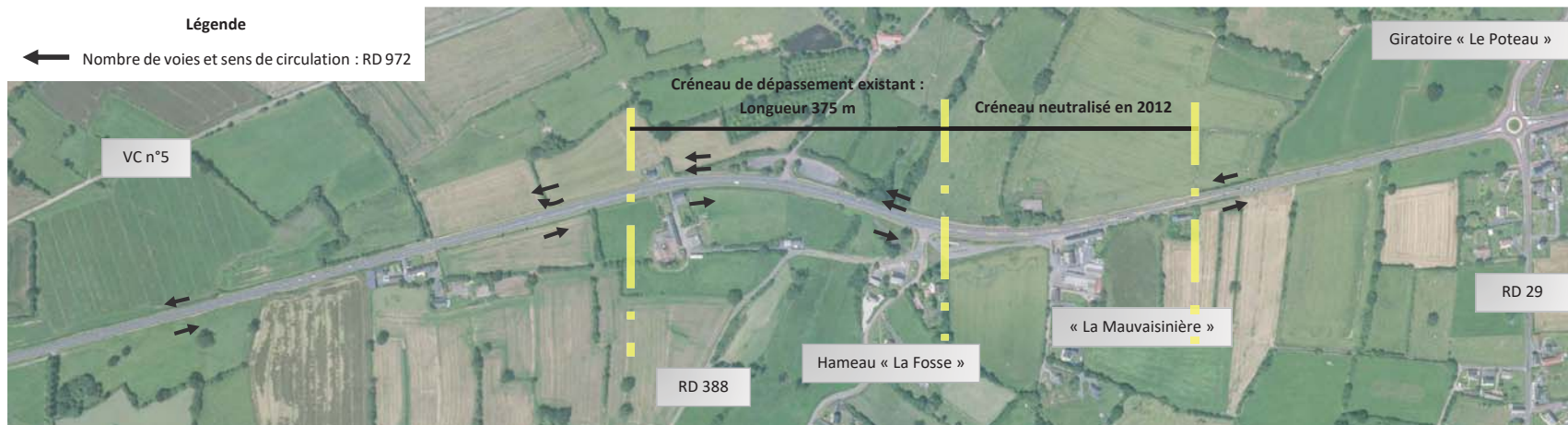
CRENEAU « LA FOSSE »

PROJET SCENARIO 3 :

- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation des créneaux
- Création d'un nouveau créneau de dépassement dans le sens Coutances-Saint-Lô
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.



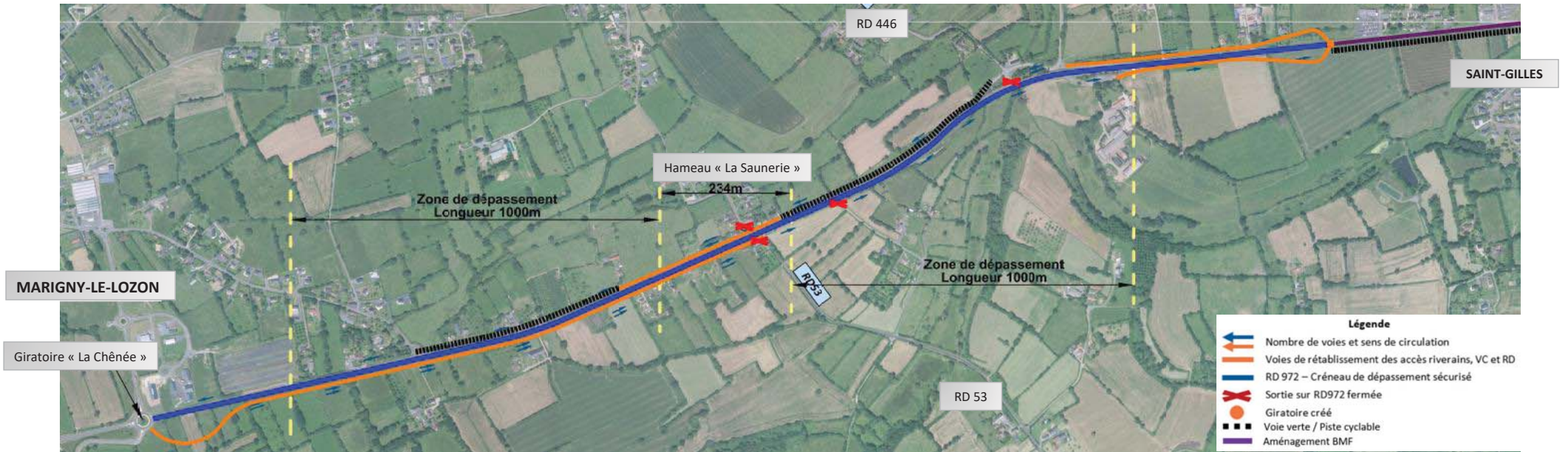
ETAT INITIAL : Un seul créneau de dépassement existant dans le sens Saint-Lô-Coutances.



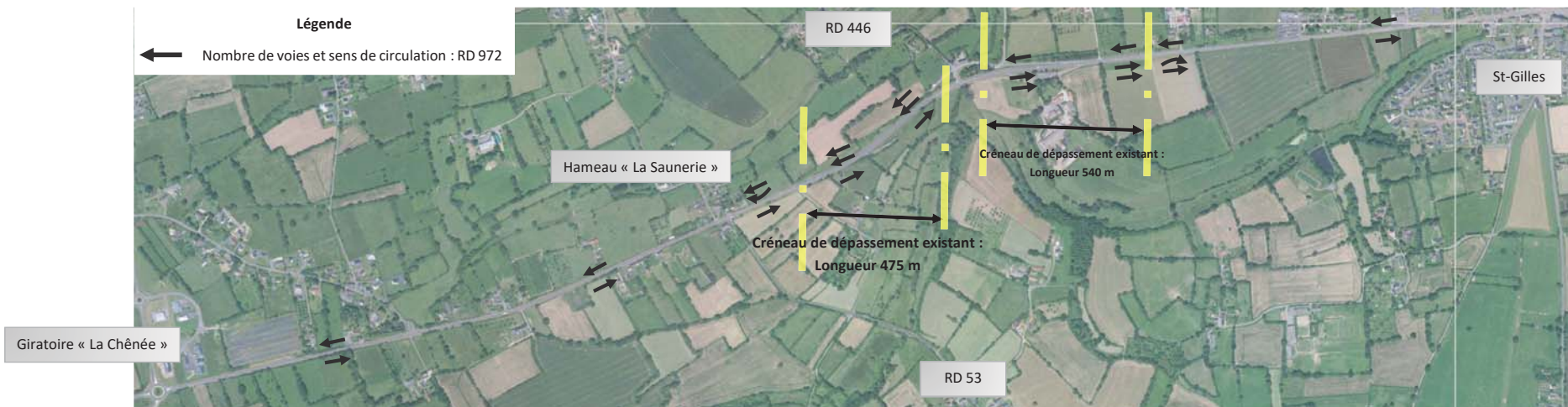
CRENEAU « TERRETTE »

PROJET SCENARIO 3 :

- Mise aux normes du créneau existant
- Sécurisation des créneaux
- Suppression des accès directs aux parcelles et habitations dans le créneau.



ETAT INITIAL : 2 créneaux de dépassement existants



6. LES PROCEDURES A VENIR

6.1 L'ETUDE D'IMPACT

Les études comprennent une étude d'impact qui détermine les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et les solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

6.2 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le Département n'ayant pas la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation de l'aménagement de l'axe, l'obtention d'une déclaration d'utilité publique est indispensable.

Cette dernière permettra par la suite d'envisager des expropriations afin d'acquérir des parcelles lorsque les discussions à l'amiable n'auront pu aboutir.

6.3 L'ENQUETE PARCELLAIRE – LES ACQUISITIONS FONCIERES

Une enquête parcellaire sera réalisée en même temps afin de déterminer les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens.

Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

6.4 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Face aux enjeux écologiques, un dossier pourra être présenté suivant la procédure prévue par les articles L411-1 et L411-2 du code de l'Environnement. Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement, à la destruction ou à l'atteinte aux habitats d'espèces protégées.

Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau.

Conformément à l'évolution de la réglementation, ces deux procédures feront l'objet d'une seule démarche administrative dite autorisation environnementale unique.

6.5 L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Pour l'obtention des diverses autorisations, une enquête publique unique rassemblant l'ensemble des procédures réglementaires, administratives et environnementales est prévue.

Celle-ci regroupera la déclaration d'utilité publique (DUP), les autorisations environnementales (DAE) ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanismes (MECDU), la domanialité des voies et l'enquête parcellaire.

Dans le dossier d'enquête publique figureront aussi le bilan de la concertation et l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet.

La procédure d'enquête préalable sera menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité du projet et ses caractéristiques.

Une fois toutes les autorisations obtenues, les services du Département pourront ensuite lancer les consultations auprès des entreprises en vue de pouvoir démarrer les travaux d'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances.

7. ANNEXES

7.1 ANNEXE 1 : COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 22 FEVRIER 2022 A COUTANCES

Concertation sur l'aménagement routier Saint-Lô / Coutances

Compte rendu de la réunion publique du 22 février 2022

Amphithéâtre du lycée agricole de Coutances, 19h30

Affluence : environ 200 participants

Intervenants pour le Conseil départemental :

- Jacky BOUVET, premier vice-président
- Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements
- Olivier ZAMOUTH, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures
- Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Animateur :

- Nicolas CAMOUS, Algoé

Déroulement (environ 2 h 30) :

- Introduction (5 minutes)
- Présentation des fondamentaux du projet des scénarios d'aménagement envisageables (33 minutes)
- Questions et échanges avec le public (2h)



1.Introduction 51

1.1 MOT D'ACCUEIL DE JEAN-DOMINIQUE BOURDIN, MAIRE DE COUTANCES 51

1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL 51

1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT EN CHARGE DES DEPLACEMENTS 51

1.4 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES 51

1.5 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER 52

2. Questions et échanges avec le public 55

Les mentions entre crochets sont ajoutées par le rédacteur pour faciliter la compréhension de certains termes ou sigles utilisés par les intervenants.

Les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion et les émargements ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de l'éventuelle inexactitude de leur orthographe.

1. INTRODUCTION

1.1 MOT D'ACCUEIL DE JEAN-DOMINIQUE BOURDIN, MAIRE DE COUTANCES

Bonsoir à tous et à toutes. Je suis très heureux de vous accueillir ce soir dans le Campus Métiers Nature de Coutances. Pour cet exercice extrêmement intéressant, démocratique, d'expression et d'échange sur ce projet de 3 voies Saint-Lô – Coutances. Un projet essentiel pour notre territoire et pour son avenir. Un territoire que nous aimons tous, bien évidemment, auquel nous sommes tous attachés, que nous souhaitons tous préserver.

Il était évident que ce souci de préservation peut prendre des formes bien différentes et je crois que les expressions qu'on aura ce soir permettront d'en juger. Je ne doute pas un seul instant qu'on se retrouve tous sur l'intérêt du territoire et sur son avenir. Voilà, je vous souhaite une bonne réunion et de bons échanges.

1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'avoir répondu à notre invitation en nombre, c'est important. Effectivement une réunion publique, c'est un temps d'échanges qui permet de présenter le projet, l'état d'avancement d'un dossier qui date déjà de quelques années et sur lequel un travail important a été fait et réalisé. Là, ce n'est qu'un point d'étape qui est présenté ce soir, bien évidemment. Il aura une réunion publique qui aura également lieu après-demain, donc un peu à l'autre extrémité. Ce projet relie deux villes de tailles importantes, sur un réseau structurant pour le département de 25 km, avec des enjeux forts, puisque d'un côté nous avons une cité administrative sur Saint-Lô et une cité judiciaire sur Coutances. Nous avons également deux hôpitaux avec une direction commune entre Saint-Lô et Coutances, il est important de le rappeler, et puis enfin un développement économique très important, notamment sur les deux villes que je viens de citer, Saint-Lô et Coutances, mais également sur l'itinéraire. Tout cela pour dire que cet axe est bien un axe structurant sur lequel il convient d'avoir un échange, de voir comment on peut continuer d'avancer sur ce dossier. Dans la présentation, ce sera bien précisé, et vous verrez à un moment donné le calendrier. Le peu de temps qui nous sépare entre maintenant et l'aboutissement de ce dossier va encore nécessiter de nombreuses réunions. Il y aura différents intervenants et c'est tout l'intérêt de la concertation et de l'échange avec le public de vous présenter non seulement l'avancement du dossier et que vous puissiez bien prendre en compte les différents éléments. Je ne veux pas être plus long dans ma présentation. Ce qui est important, c'est que la présentation puisse se dérouler, qu'on puisse avoir des échanges. Il n'y a aucun sujet tabou. On essaiera de vous répondre au mieux sur les parties techniques qui peuvent vous poser des questions. Je souhaite à chacune et chacun d'entre vous, bien évidemment d'intervenir. Je rappelle que ce n'est bien qu'un point d'étape et

que la route est encore longue, si je peux m'exprimer ainsi, mais les enjeux sont forts pour le territoire, pour les habitants et aussi pour les usagers. Merci pour votre attention.

1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT EN CHARGE DES DEPLACEMENTS

Je suis Axel FORTIN LARIVIERE, je suis vice-président en charge des déplacements et du plan vélo au sein de la commission de nature et infrastructure. J'ai été élu Conseiller départemental du canton de Cherbourg-en-Cotentin 3, il y a maintenant 8 mois, c'est mon premier et unique mandat en cours. C'est important effectivement de le dire, comme ça, vous me connaissez un peu mieux. Je vous remercie déjà tous et toutes de vous être déplacés, j'espère vraiment qu'on va passer deux heures à discuter, à s'interroger et s'entendre, voilà, pour que ce moment soit le plus intéressant possible et le plus constructif, effectivement pour cette proposition. Je vous souhaite un bon moment tous ensemble. Merci.

1.4 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES

Bonsoir à tous et à toutes. Olivier ZAMOUTH, je suis directeur général adjoint nature et infrastructures. A ce titre, je chapeaute les espaces naturels, le développement durable, la mer, les ports, les routes et les bâtiments, voilà, pour faire un petit résumé. On a souhaité faire une présentation qui soit courte, de façon à laisser le plus de temps possible au débat qui est le but de cette réunion. Néanmoins, c'est quand même utile qu'on partage un certain nombre de choses avant les échanges et, en quelque sorte, que l'on dresse le cadre de cette proposition, qui doit être faite ce soir, d'un projet d'aménagement de la RD972 entre Saint-Lô et Coutances.

Il va y avoir 3 parties dans la présentation : le contexte/ les objectifs de ce projet, ensuite la présentation des scénarios et enfin les prochaines étapes. Tout ça évidemment avant les échanges avec la salle.

Alors, le contexte et les objectifs. Vous le savez, la RD972 entre Saint-Lô et Coutances, est un itinéraire départemental structurant, Jacky BOUVET le précisait tout à l'heure, on a 25 km de route. Si on dézoome un petit peu, cet itinéraire est aussi un itinéraire qui relie les plages du débarquement à la côte Ouest. A ce titre, c'est un itinéraire d'intérêt régional, reconnu comme tel par le Conseil régional. C'est donc un itinéraire important, sur lequel il y a depuis de nombreuses années des demandes d'amélioration et en 2018, le Conseil régional et le Conseil départemental se sont associés pour qu'un projet d'aménagement apporte une réponse à cette demande d'amélioration.

Alors, pourquoi aménager cet axe ? Je vous le rappelle, on ne fait pas de routes pour le plaisir de faire des routes. Ce n'est pas une fin en soi, donc, pourquoi est-ce qu'on aménage cet axe ? Pour atteindre un certain nombre d'objectifs, tout en respectant un certain nombre de contraintes que l'on se fixe. Ce qu'on appelle dans notre jargon le programme de l'opération. Ces objectifs :

- On souhaite améliorer la sécurité, bien évidemment, on compte par exemple 7 décès sur cet itinéraire.
- On souhaite améliorer le cadre de vie, je cite simplement le bourg de Saint-Gilles qui je pense doit être le bourg dans la Manche qui est traversé par le trafic le plus important.
- On souhaite également améliorer l'insertion de l'infrastructure dans l'environnement : il faut reconnaître que c'est un itinéraire ancien, qui n'est pas aménagé aux normes d'aujourd'hui et donc qui est largement améliorable de ce point de vue-là.
- On souhaite également, au regard des objectifs améliorer et fiabiliser les temps de parcours. Quand je dis temps de parcours, bien sûr, le réduire, mais le plus important est certainement de

le fiabiliser, c'est-à-dire de faire une sorte que quand vous partez d'une extrémité, vous ayez une idée raisonnable du moment où vous allez arriver à l'autre extrémité.

- Parmi les objectifs également désenclaver le Coutançais. Désenclaver, ce n'est peut-être pas au sens commun. Coutances n'est pas ravitaillée par les corbeaux, au sens de l'aménagement du territoire, c'est un territoire qui mérite d'être désenclavé, c'est-à-dire d'être rapproché du réseau qui maille le territoire national par des autoroutes ou des routes à 2X2voies : c'est selon cette acception qu'il faut comprendre l'objectif.
- Enfin, renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire traversé par cet axe. Alors tout ça, en veillant à faciliter les échanges entre Saint-Lô et Coutances, le vice-président Monsieur BOUVET rappelait tout à l'heure combien c'est important l'hôpital, la capitale judiciaire d'une part et la capitale administrative d'autre part, les liens économiques, les liens sociaux, c'est extrêmement important. Il convient également de veiller à limiter l'artificialisation des terres agricoles, bien évidemment, et limiter les impacts environnementaux. C'est parce qu'on sait que de toute façon on ne pourra pas le supprimer, donc on est bien dans la logique d'une limitation. Également, améliorer les ressources en eaux, je disais tout à l'heure, c'est un itinéraire qui n'est pas aménagé selon les normes modernes et donc l'eau peut être victime de pollution accidentelle, comme d'une pollution chronique. Un autre objectif, l'amélioration de la qualité de vie. Alors les riverains dont, bien entendu, les agriculteurs, sont concernés, avec la création d'itinéraire parallèle qui peut être utilisé pour les vélos, qui peut être utilisé pour accéder en toute sécurité, pour sortir de chez soi ou de son champ en toute sécurité.
- Également, une réduction des points noirs – bruit-, il y en a malheureusement, avec une spécificité concernant le bourg de Saint-Gilles que j'ai évoqué déjà tout à l'heure, avec un objectif d'apaisement et de diminution de trafic (-90%). C'est considérable et ça peut permettre une réappropriation de l'espace public par ses habitants. Ce qui est évidemment un but important.

Alors, où en est-on aujourd'hui ? J'ai dit tout à l'heure que cette opération a été lancée en 2018 et depuis ce temps-là il y a eu énormément de travail de fait, des rencontres et des réunions. Nous avons ici nos ingénieurs qui ont labouré le terrain. Vous avez des chiffres sur la diapositive, en plus, ils sont en contact avec les riverains, ils ont animé 9 réunions, plus les réunions individuelles, des réunions avec les élus, les conseils municipaux, etc. Ils ont donc fait beaucoup de travail de terrain, des diagnostics, des études d'environnement, des études agricoles, des études techniques, de trafic, des études de demande de mobilité, des études d'accidentologie, donc beaucoup d'échanges de terrain qui ont abouti petit à petit à faire de la proposition ce qu'elle est aujourd'hui. Les choses ont évolué et elles ont la vocation à pouvoir continuer en fonction des échanges à venir et notamment des échanges de ce soir.

Donc voilà, aujourd'hui, nous sommes ensemble dans cette étape de concertation publique avec notamment 4 scénarios qui vous seront présentés par Olivier THIRION et parmi ces 4 scénarios, 1 scénario préférentiel pour le Conseil départemental. L'ensemble de ces éléments vous est soumis, vous est proposé, de façon à faire évoluer les choses et de façon à ce qu'on arrive à un consensus qui soit le plus large possible. De façon aussi à ce que l'opération puisse, derrière, donner lieu à une réalisation qui soit la plus apaisée et la plus efficace possible. Voilà, on va maintenant vous présenter les scénarios. C'est Olivier THIRION Directeur des infrastructures et de l'entretien routier qui va prendre le micro.

1.5 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Bonsoir, à tous, donc comme vient de le préciser Olivier ZAMOUTH, je suis Olivier THIRION directeur des infrastructures et de l'entretien routier au sein du conseil départemental de la Manche, donc c'est au sein de ma direction que concrètement est piloté le projet, et aussi par d'autres personnes qui sont à

gauche, que certains d'entre vous connaissent déjà dans cette salle, Fabienne DENIS et Cénéric LEFEVRE. Je vais vous présenter un petit peu les résultats du travail qui a été effectué sur tous les scénarios. Il faut retenir que l'ensemble des scénarios vous est présenté dans le document de concertation. Pas forcément sur la plaquette qui vous a été distribuée, qui ne présente que le scénario préférentiel, mais dans le gros document de concertation qui est téléchargeable sur le site <https://www.Manche.fr> vous retrouverez l'ensemble des éléments dont je vous parle maintenant, de façon beaucoup plus détaillée parce que là, ça va être forcément une synthèse assez rapide. Je précise qu'il y a deux tomes du document. Le premier tome montre de façon générale le diagnostic, le constat et l'ensemble des scénarios. Le deuxième tome présente de façon beaucoup plus précise les scénarios.

Les scénarios sont divisés en deux familles. Je vais vous les présenter très rapidement.

Le premier scénario, c'est le scénario 1 et c'est le scénario de référence. C'est un aménagement à minima de l'axe, qui consiste à simplement aménager sur place l'axe. On réalise la réouverture des créniaux de dépassements qui ont été fermés depuis les années 2010, donc le crénial de dépassement « Le fût », le crénial de dépassement de « La fosse » et le crénial de dépassement « Terrette ». En parallèle, on réalise ce qu'on appelle des bandes multifonctions, dans nos jargons ce qu'on appelle BMF : en fait, ce sont les travaux qui ont été réalisés déjà sur la RD972 notamment au niveau de Marigny. C'est un programme qui est développé sur l'ensemble du réseau routier départemental, qui consiste à bitumer les accotements, pour parler simple, sur 1m50 de large. En parallèle, on diminue la largeur des voies de circulation à 3m chacune, donc largeur de chaussée 6m. C'est qui permet aux véhicules qui sortent de la chaussée de pouvoir se récupérer et de revenir sur la chaussée au lieu de sortir de la chaussée et d'aller taper sur un poteau EDF. Il n'y a pas d'aménagement de Saint-Gilles dans ce scénario-là, il n'y a pas non plus d'aménagement notamment pour les modes actifs, que sont les vélos et les piétons. Il n'y a pas d'aménagements spécifiques pour les riverains, uniquement au droit des créniaux de dépassement et tout le reste, en fait, est maintenu comme aujourd'hui. Avec ce scénario-là, évidemment, on a une amélioration de temps de parcours qui est très faible, parce que ce sont uniquement des possibilités de dépassement au niveau des créniaux de dépassements qui sont données, donc une amélioration de temps de parcours et fiabilisation du temps parcours qui est quasiment nulle. Pas d'amélioration, évidemment, de la qualité de vie de Saint-Gilles parce qu'il n'y a pas de contournement. Pas d'amélioration non plus pour les riverains au long de l'axe puisque notamment, toutes les problématiques acoustiques ne sont pas forcément résolues par cet aménagement. Pour la qualité des eaux, on réalise un assainissement séparatif, c'est le fait de recueillir les eaux des chaussées dans un caniveau pour les rejeter dans un bassin de décantation avant de les rejeter dans le milieu naturel. Aujourd'hui, les eaux des chaussées vont directement à la nature. Ce sujet n'est traité qu'au niveau des créniaux de dépassement et pas sur le reste de l'axe. Donc le coût de ce scénario est forcément réduit, à 30 millions d'euros.

La famille des scénarios 2 : on a cherché à développer le plus possible la séquence éviter-réduire-compenser qui est inscrite dans le code de l'environnement et qui date de 1976. Cette séquence-là consiste en fait, quand on réalise un projet que ce soit routier, d'infrastructure, de bâtiment, de tout de ce qu'on veut, à éviter dans la mesure possible les impacts du projet, si on n'arrive pas à les éviter, les réduire et si on n'arrive pas toujours à les réduire, on les compense. Le code de l'environnement précise

que dans l'absolu, si on peut arriver à améliorer l'écosystème par rapport à l'écosystème initial, c'est encore mieux. Pour prendre en compte cette séquence éviter-réduire-compenser comme on l'a développée, on a maximisé les sections aménagées sur place, c'est-à-dire qu'on maintient l'axe en aménageant simplement le giratoire des Iles à Coutances jusqu'à Terrette. Le seul endroit où l'aménagement sur place n'est pas possible pour répondre aux objectifs fixés par le conseil départemental, c'est au niveau de Saint-Gilles où nous proposons donc la création d'un barreau neuf. Par le nord dans le scénario 2.2, mais vous verrez, il y a un scénario qui a été étudié pour un contournement par le sud dans le scénario 2.3. Très concrètement, pour entrer dans les détails, l'axe est aménagé du giratoire des Iles jusqu'à l'échangeur avec la RN 174, dans un schéma d'aménagement qu'on appelle 2+1 voie qui figure ici. Vous connaissez bien ce schéma d'aménagement puis que c'est celui du contournement de Coutances qui descend sur la ville. C'est donc ce type d'aménagement, mais sur 25km au lieu d'être sur 6 ou 7km, donc il aura 2 voies dans un sens, 1 voie dans l'autre et en suite on alterne. Vous avez sur le plan les flèches. On prévoit dans ce cas un terre-plein central (glissière en béton ou métallique, peu importe) qui permet d'autoriser les vitesses éventuellement à 110 km/h sur une partie du tracé, je vais vous expliquer dans le détail. Au niveau du contournement de Coutances, donc on rajoute une voie. Le contournement reste toujours limité à 90km/h, on continue d'accepter les véhicules agricoles et les véhicules lents comme aujourd'hui, puisqu'on a considéré que la création d'un itinéraire parallèle sur cette section-là aurait de nombreux effets sur le foncier et notamment sur les zones d'activités.

La réalisation au niveau du giratoire des Pommiers, qui est un gros point de congestion sur Coutances, avec ce qu'on appelle dans notre jargon un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR – passage inférieur) : très concrètement ça correspond à un petit souterrain qui passe sous le giratoire qui n'est accessible qu'aux véhicules légers, pas aux camions. Ceux-ci continuent à passer par le giratoire et cela permet de décongestionner ce point assez sensible sur Coutances. Le giratoire des Pommiers est celui qui est au niveau de la route qui monte sur Périers, là où se trouve le centre Leclerc.

Au niveau de l'échangeur de « La Hastonnière », échangeur qu'on reprend en partie, on maintient toujours un échangeur dénivelé. Un échangeur comme aujourd'hui, mais on le reprendra en partie et ensuite, on réaménage l'axe jusqu'à l'entrée de Terrette. Un point particulier au niveau de la traversée de « La Chapelle », donc au niveau de Belval, où il a été choisi de ne pas contourner Belval. Ça a été considéré comme trop impactant, on a des trafics qui sont beaucoup plus faibles notamment sur Saint-Gilles, puis qu'on est sur des trafics de l'ordre de 8 000 véhicules/jour sur la traversée de « La Chapelle », donc on maintient le profil en travers comme aujourd'hui avec simplement la création d'un giratoire à l'entrée et un giratoire à la sortie pour casser les vitesses et avec des vitesses limitées, comme aujourd'hui, à 70km/h dans l'agglomération au niveau du passage à niveau. On est limité à 90 km/h et à 110 km/h sur le reste.

La création d'un échangeur au niveau de Neufbourg. Un échangeur ça veut dire au-dessus du niveau de la route. Ensuite, on maintient les deux giratoires existants au niveau de Marigny-le-Lozon, donc « Le Poteau » et « La Chênée » et ensuite, on arrive sur le contournement pour arriver sur un échangeur dénivelé sur la RD77 et un nouvel échangeur qui marque la fin du projet au niveau de la RN174, à peu près à mi-chemin entre l'échangeur d'Agneaux et l'échangeur de la RD900 qui est la route de Périers et

Saint-Lô. L'itinéraire est intégralement aménagé avec un assainissement séparatif, les fameux caniveaux qui récupèrent les eaux et qui les amènent directement dans des bassins de décantation et puis les rejettent dans le milieu naturel. Un travail aussi sur les trames vertes et bleues : tout ce qui est des ouvrages d'assainissement existants, où il y a des cours d'eaux qui passent dessous, on les élargit. Un travail aussi sur les passages à faune : aujourd'hui il n'y a aucun passage à faune sur le tracé, donc il y a un travail sur les passages à faune qui a été réalisé pour améliorer le passage d'animaux. La réalisation d'aménagements pour les mobilités actives : d'une part, à l'entrée de Coutances sur la RD972E3 actuelle, on supprime une voie de circulation. Aujourd'hui, il y a 3 voies, donc on supprime une voie de circulation pour réaliser à la place une voie verte qui sera séparée de la voie de circulation. De l'autre côté, le fait de faire diminuer sensiblement le trafic sur la RD972 existante sur Saint-Gilles, permet la réalisation d'une voie verte en site propre intégral le long de cet axe de Marigny jusqu'à l'entrée d'Agneaux, sur la plateforme de la route, où le trafic est diminué.

En termes de trafic, on a des effets importants sur le trafic : sur Saint-Gilles par exemple, on divise en gros le trafic par 10, on diminue 90% et sur le giratoire de la zone de l'Odysée, on diminue le trafic à peu près à 60% sur l'échangeur, donc ça c'est plutôt intéressant pour gagner un peu de capacité sur l'entrée sur Agneaux et la RN174.

Vous avez bien compris qu'on répond assez bien aux objectifs que nous nous sommes fixés sur ce projet-là. Dans Saint-Gilles, cela permet de retrouver un cadre de vie beaucoup plus agréable qu'aujourd'hui, une réappropriation de l'espace public par les riverains, une amélioration de temps parcours (au moins 25% à peu près, ça représente 5-10min), une sécurisation des accès pour les riverains, les usagers et pour le monde agricole aussi, parce qu'aujourd'hui les agriculteurs s'insèrent directement sur la RD972 dans des conditions pas forcément très sûres, donc demain ça sera forcément plus simple puisqu'il y aura un itinéraire parallèle qui sera créé tout au long de l'axe pour permettre aux tracteurs et aux riverains de continuer à accéder à l'accès existant. Le coût est de 96 millions d'euros pour l'ensemble de l'aménagement.

Les deux autres scénarios dont je ne vous ai pas parlé. Le scénario 2.1 diffère du scénario 2.2 simplement par la création d'un giratoire à Neufbourg au lieu d'un échangeur dénivelé, par la création d'un giratoire à Terrette et le contournement de Saint-Gilles se réalisera par le nord, pour un coût de 95M€. Le scénario 2.3 diffère du scénario 2.2 par la création du giratoire à Terrette et le contournement de Saint-Gilles qui s'effectuera par le sud, un contournement qui fait 2,2km de plus. Le coût de ce scénario est estimé à 115 millions d'euros, plus élevé notamment parce qu'il y a un impact foncier et environnemental supérieur. Ce scénario a été rejeté par le Conseil Départemental dû à son coût.

Enfin, une dernière option dont j'ai parlé à tout à l'heure est le recalibrage de la RD44, c'est-à-dire la route qui va du giratoire des Iles à Tourville-sur-Seine. La réalisation d'une plateforme de 6m de large qui est recalibrée, la réalisation d'une voie verte sur le côté qui fait 3m de large et la création de haies bocagères qui seront implantées entre les deux.

Les prochaines étapes du projet, c'est d'abord le bilan de la concertation. Vous avez jusqu'au 11 mars pour mettre vos observations sur le registre de concertation. Ce bilan sera rédigé par le service, évidemment, au sein de la direction. Il sera présenté à l'Assemblée Plénière et il sera voté par l'assemblée

départementale afin de décider soit un choix définitif de tracé ou éventuellement un réajustement, de nouvelles études si c'est nécessaire, en fonction des conclusions de la concertation aussi.

Ce planning-là, c'est évidemment un planning prévisionnel, si tout se passe bien et s'il n'y a pas des nouvelles études, évidemment, c'est très théorique tout ça. Une enquête publique courant d'année 2023, c'est important de le dire, Monsieur BOUVET l'a déjà dit un peu tout à l'heure. Aujourd'hui, il y a une période de concertation, l'année prochaine, il y aura une enquête publique qui sera réalisée sous couvert d'une commission d'enquête indépendante, nommée par le tribunal administratif. Une enquête publique qui est diligentée par le préfet du département. Ce n'est pas donc simplement le département qui décidera ou non de réaliser le projet, ça, c'est important de le dire. Vous pourrez encore donner votre avis pendant l'enquête publique et tout ça sera dirigé par une commission d'enquête qui est indépendante et qui est nommée par le préfet. A la suite de ça, un arrêté d'utilité publique, évidemment avec il y a toutes les autorisations environnementales qui sont aussi dedans. Les dernières acquisitions foncières : il y en a déjà certaines qui ont été réalisées, puis qu'on a déjà réalisé des acquisitions d'opportunité. C'est-à-dire que ces gens étaient très proches du tracé, en général très proche de la RD actuelle, et ils ont souhaité vendre, ils nous ont demandé si le Conseil départemental souhaitait être acquéreur, donc évidemment, on a acheté plutôt que de voir la maison se vendre à quelqu'un qui ensuite sera peut-être embêté par ce projet. On a acheté environ 33 maisons sur un total de 60-70 maisons qui seraient impactées par le projet de façon directe. Tout ça ne se fera qu'après l'arrêté d'utilité publique. Ensuite, le début des travaux programmé pour 2025, évidemment tout ça comme je disais tout à l'heure si tout se passe sans reprise d'études.

Votre avis est très important, évidemment, vous avez 2 vidéos de présentation sur le site <https://www.Manche.fr/> que je vous invite à aller voir, ça vous permettra d'avoir une bonne idée du projet. Il y a 21 endroits où vous pouvez consulter le dossier en papier, laisser vos observations sur des registres papier. Il existe également un registre dématérialisé et il est disponible sur le site <https://www.Manche.fr/>. Il y a en tout 6 permanences avec la possibilité de remplir ces registres, on a eu 3 qui ont eu lieu, donc il en reste 3 à Coutances, Marigny et aux Archives départementales, vous avez les dates sur vos plaquettes. Tout ça vise à informer, recueillir et répondre aux interrogations.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci Monsieur THIRION, je vais récupérer le micro. Merci beaucoup pour ces éléments. Je reviens vers vous Madame et Messieurs comme je m'y étais engagé, quelques explications très simples sur la manière dont les choses vont se passer. Si vous souhaitez évidemment vous exprimer, il vous suffit de lever la main, je prends les questions ou les expressions, par ordre d'arrivée. J'essaierai de naviguer dans la salle, s'il y en a beaucoup. Merci de bien attendre que le micro vous parvienne avant de vous exprimer. Merci de vous présenter, évidemment, à la fois, pour que tout le monde sache qui prend la parole et pour le compte-rendu. Ne soyez pas surpris si vous avez une question, je vais noter la question et je vais aller, le cas échéant, aller voir une deuxième personne ou une troisième personne. Je prendre les questions par série de deux ou trois, mais évidemment, une fois que j'ai ces deux ou trois questions, je reviendrai vers les représentants du Conseil départemental et veillerai bien à ce qu'ils répondent à l'ensemble de ces questions, voilà. Essayons, et je le dis pour vous et pour les gens qui sont à la tribune d'être aussi clair que concis dans les questions et dans les réponses qui pourront être formulées. Je rappelle enfin que vous avez la possibilité de poser une question par écrit.

2. QUESTIONS ET ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Jacky BIDOT, président de la communauté de communes Coutances Mer et Bocage

Mesdames et Messieurs bonsoir, je me présente, je m'appelle Jacky BIDOT, président de la communauté de communes Coutances Mer et Bocage et président du conseil de surveillance de l'hôpital de Coutances. Je vous dirai pourquoi je parle de l'hôpital de Coutances. Tout d'abord, je voudrais remercier très sincèrement Hervé MORIN et Marc LEFÈVRE qui ont été à notre écoute. Je vais faire un peu d'histoire. En septembre 2017, Monsieur MORIN président du Conseil régional est venu rendre visite aux élus du territoire. Les élus lui ont demandé de donner un coup de main pour faire en sorte que la dynamique de ce territoire puisse être mise sur la table. Ça faisait un nombre d'années que cette route-là devait voir le jour et elle ne voyait jamais le jour.

Nicolas CAMOUS, animateur CAMOUS

(Remous dans la salle) On laisse monsieur s'exprimer, merci.

Jacky BIDOT, président de la communauté de communes Coutances Mer et Bocage

Je pense qu'on est encore en démocratie et je peux encore intervenir sur ce sujet-là. Je n'ai pas de question, c'est un témoignage. Le président Morin nous a envoyé un courrier dans les 15 jours qui suivaient pour dire « nous suivons à condition que le Conseil départemental en paye la moitié ». C'est ce qui va se faire et c'est qui se fait, voilà. J'en ai fini sur ce territoire. Il est évident qu'aujourd'hui l'axe Saint-Lô – Coutances a énormément d'utilité pour plusieurs raisons. La raison du développement économique et j'ai beaucoup d'amis ici qui sont chefs d'entreprises et qui ont besoin de ce désenclavement urgent, même si monsieur ZAMOUTH disait tout à l'heure qu'on n'était pas ravitaillés par les corbeaux, mais il n'en reste pas moins qu'on a vraiment besoin de cet axe. L'hôpital de Coutances, ça ne vous a pas échappé que l'hôpital de Coutances est mutualisé avec l'hôpital de Saint-Lô et j'avais encore un exemple, la semaine dernière, d'un chirurgien qui venait opérer à Saint-Lô et qu'il devait aller opérer à Coutances, je peux vous dire que sur le trajet ce n'est pas tout à fait la même chose. Le pôle judiciaire : il est évident que le pôle judiciaire, il est aujourd'hui à Coutances. Il est indiscutable que grâce à cet axe Saint-Lô Coutances qui sera mis en place le pôle judiciaire, on peut encore le garder, donc ces principes-là pour nous sont très importants. Je voudrais rappeler que Coutances Mer et Bocage a été le premier territoire du grand ouest à signer un contrat de transition écologique en juillet 2019, donc nous savons ce que c'est que l'environnement et nous y sommes très très attachés. Vous avez parlé tout à l'heure de l'eau : nous y sommes très attachés et je m'adresse au président de la commission Jacky BOUVET, nous avons été le premier territoire à signer un contrat eau et climat, et d'ailleurs, je vais en signer un le mois prochain pour 30 millions d'euros, donc l'eau pour nous est aussi, ce que j'appelle très importante pour qu'on la regarde. Voilà ce que je voulais dire. Il était évident que pour conclure, pour nous, c'est indispensable et je souhaite vivement mon cher vice-président que ces travaux que vous avez inscrits en 2025, ils soient vraiment opérationnels en 2025, parce que le territoire est un lieu économique et touristique. Il ne faut pas oublier que sur la côte vous avez aussi, ce que j'appelle des entreprises qui ont besoin d'avoir un circuit.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur. Pas de questions, en cas échéant, pas de réponse. Il y a la possibilité, effectivement de prendre position et ne pas forcément poser des questions.

THIERRY QUESNEL, association à Cametours

Je représente une association qui est située à Cametours. Une association qui s'est créée en opposition à la carrière du Fût non pas pour qu'elle ferme, mais pour qu'elle respecte à la fois la réglementation, pour qu'elle respecte l'environnement et surtout les riverains. L'association dans laquelle je suis a surtout pour principe de travailler en participation et en collaboration. C'est dans cet esprit-là que nous sommes présents ce soir. Sans vouloir me faire le porte-parole du Conseil départemental en matière d'environnement, je voudrais rappeler quelques points significatifs, qui avaient été mis en avant par le président MORIN dans un document, qui est le document du Conseil départemental avec un dossier qui était consacré à l'environnement dans lequel il était dit « agissons vite et ensemble, sachant qu'il y a un certain nombre de propositions qui sont tout à fait intéressantes et auxquelles nous adhérons. Si vous me permettez, je voudrais reprendre quelques points de l'édition du président MORIN, je cite « l'écologie n'est pas une chose triste et réservée à certaines élites et à des experts. La préservation de notre environnement doit être au cœur de nos préoccupations. Au Conseil départemental de la Manche, il ne s'agit pas d'une lubie opportuniste, mais d'un réel positionnement de fond, qui va se poursuivre et se construire, collectivement, dans la durée. » Il dit aussi qu'il faut des solutions humanistes, simples, concrètes et participatives et enfin, à un moment, il nous dit « avec un maître mot sur lequel j'insiste fortement : la sobriété ». On va dire que ça, c'était un élément de contexte que je souhaitais placer et puis je vais rapidement donner la parole aux autres personnes. Je voulais revenir sur les solutions humanistes. La question mérite d'être posée à tous ceux qui sont ou qui seront expropriés de leurs habitations et leurs terres et leur cadre de vie. Les solutions simples et concrètes : le projet que vous présentez est-il le plus simple ? le plus concret ? le plus adapté ? le mieux équilibré aux réels besoins ? La solution participative, bien sûr, et ce soir, vous nous le montrez, mais à une seule condition : c'est que la concertation signifie bien consultation avant décision et qu'on n'est pas là, dans une simple opération de procédure où vous avez éventuellement, ce n'est pas le cas, je crois, un scénario à nous vendre. Enfin sur la sobriété, on a tous compris que ce n'était pas la sobriété au volant, mais qu'il s'agit bien d'une sobriété financière, foncière, je dirai sociale, économique et humaine. Alors, on est tous d'accord avec le président MORIN quand il nous a dit tout ça. Je termine, éventuellement tout à l'heure si vous me redonnez la parole, je parlerai du giratoire de « Le Neufbourg ». Ce projet a été voté à l'unanimité par l'ensemble des conseillers départementaux, à l'unanimité ça veut dire que tout le monde ici est d'accord pour aller dans ce sens-là et je souhaiterais que les conseillers qui sont dans la salle, directement concernés géographiquement par ce projet, à un moment ou un autre, nous expriment leur choix. Voilà, j'en termine avec ces mots du président MORIN qui dit « se projeter, se construire ensemble la Manche de demain » et je rajouterai et pas n'importe comment.

Nicolas CAMOUS, animateur

Gardez-le micro monsieur. Juste une question en complément à ce que vous venez de dire, on va reprendre vos propos et poser la question au Conseil départemental, vous ne souhaitez pas d'aménagement ? Ou un aménagement différent de ce qui a été présenté ?

THIERRY QUESNEL, association à Cametours

Je voulais simplement faire une petite entrée en matière. J'ai une idée, oui, je pense qu'on peut faire des choses simples en termes de sécurité et en termes d'aménagement, maintenant voilà, il faut qu'on en discute. C'était un peu le sens de mon intervention.

Damien SINEUX, habitant de Savigny

Bonsoir, Damien CINON, j'habite à Savigny et je suis un usager de cette route. Je constate qu'on reste sur un logiciel, sur un vieux logiciel. Cette route, elle est effectivement surchargée de voitures le matin, en

soir, plein de véhicules individuels où, en moyenne, il y a une personne par véhicule. Ma question est celle du bilan carbone, de ce fonctionnement, de ce nouveau fonctionnement. Est-ce qu'on va être sur un bilan carbone positif par rapport à l'ancien fonctionnement ? Ou est-ce que ça va encore s'aggraver avec des giratoires, avec des vitesses de 110km/h qui consomment 40% de plus ?

Nicolas CAMOUS, animateur CAMOUS

Il faudra faire quoi monsieur ? C'est un peu la même question, si on va au bout de votre intervention.

Damien SINEUX, habitant de Savigny

Je ne sais pas bien que ce qu'il faudrait faire. Je sais qu'il faudrait un itinéraire à vélo électrique mais chacun fait ce qu'il veut, ce n'est pas le problème. Mais une personne par voiture, ce n'est pas raisonnable, donc effectivement des transports en commun qui soient facile d'accès, qui soient modulables avec éventuellement des vélos dedans, etc. Alors, vous me direz ce n'est pas le projet, mais voilà. Si vous me demandez ce qu'il faut faire, il faut réduire la voiture individuelle sur ce trajet-là. Et avec deux euros le litre d'essence bientôt, est-ce que les gens vont pouvoir continuer à rouler sur des routes à 110km/h, alors qu'on devrait avoir des transports en commun efficaces, ce qui n'est pas le cas ?

Nicolas CAMOUS, animateur CAMOUS

Très bien, merci beaucoup monsieur. Il y a déjà plusieurs aspects, on va laisser le Conseil départemental répondre. Alors, messieurs, je vous laisse vous repartir la prise de parole. Je ne reviendrai pas sur la prise de position initiale. Est-ce qu'il y a des contradictions, le cas échéant, entre les propos du président MORIN dans l'édito de Manche MAG et ce projet ?

Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements

Je vous remercie d'abord pour vos questions, effectivement, en ce qui concerne l'article qui est paru dans le Manche MAG que j'ai lu avec un grand intérêt, parce que je suis, moi personnellement, je dirai très sensible à toutes ces problématiques. C'est d'ailleurs pour ça que j'ai accepté cette vice-présidence. Il y a aussi plein d'autres enjeux environnementaux, entre autres. Un enjeu qui me paraît essentiel et je reviens sur ce que disait monsieur tout à l'heure, c'est notre capacité à tenir nos engagements en termes de neutralité carbone. Aujourd'hui, on a effectivement, par rapport à cette neutralité carbone, un phénomène très important qui est l'augmentation du nombre de véhicules individuels, comme vous le disiez, qui aujourd'hui normalement d'après les chiffres et les études va continuer, si on ne fait rien, à augmenter de quasiment 1% par an. Ça veut dire qu'en 20 ans on va augmenter le nombre des véhicules individuels de 20%. Or dans 20 ou 30 ans, on devra diminuer nos effets et arriver à une neutralité carbone. Pour pouvoir arriver à une neutralité carbone, on a, je dirai quelque part, deux leviers. Le premier levier, c'est en dehors de nos usages individuels, personnels et de nos engagements à titre personnel. Le premier levier donc, c'est le levier technologique, on le voit aujourd'hui avec des essais autour de la voiture hybride, de l'électrique, des voitures qui produisent moins de gaz à effet de serre. Le deuxième levier, c'est le levier de la contrainte, c'est d'arriver à un moment donné à dire à tout le monde : « vous n'allez plus circuler comme vous souhaitez circuler librement, on va vous imposer un certain nombre des choses ».

Je vais juste résumer ma position à moi, c'est que quand je vois tous ces sujets-là, je me dis que pour pouvoir arriver à plus de covoiturage, pour pouvoir arriver à du transport collectif qui permet aussi de mettre plus de gens dans les bus, il nous faut un certain nombre de nos axes routiers, dans la Manche, nos axes structurants, des axes qui permettent de le faire pour tout le monde et en toute sécurité. Aujourd'hui, l'axe Saint-Lô – Coutances, si on augmente le nombre des bus, si on le laisse effectivement comme ça, alors que vous n'êtes pas forcément très à l'aise sur cet axe pour proposer du covoiturage à

d'autres personnes, on va multiplier le nombre de voitures, donc les personnes qu'il y aura dans les voitures et au moment des accidents, il aura forcément plus de blessés, plus de morts.

Je pense que le fait d'avoir des axes routiers qui soient des axes routiers performants permet d'envisager des solutions demain, voilà, qu'il faut qu'on envisage d'abord de mettre en places des nouveaux leviers technologiques comme, peut-être des bus à hydrogène, très clairement et aussi proposer plus de covoiturage. Si aujourd'hui, on laisse nos axes sans cette performance, on aura beaucoup plus de difficulté à le faire. De même, le premier projet qui vous a été présenté, ne présente aucun aménagement pour les mobilités douces alors que le deuxième, on est quasiment tout au long au niveau de l'axe à travers, je dirai, la route parallèle qui permettra les usages agricoles et leur évolution et aussi le partage avec d'autres mobilités douces. Voilà mon avis sur le sujet.

Nicolas CAMOUS, animateur

Je laisse aux membres du Conseil le soin d'indiquer s'ils souhaitent s'exprimer. De même, je laisse les participants de me faire signe s'ils veulent se prononcer.

Arlette LAPLACE DOLONDE, habitante d'Agon-Coutainville

J'habite à Agon-Coutainville, j'étais élue dans le mandat précédent en tant que conseillère municipale. C'est à ce titre-là qu'ici en printemps 2017, j'ai travaillé avec beaucoup d'autres sur le projet de territoire. Après 4 séances et à ma grande surprise, le grand projet qui est sorti de ces réunions, c'était effectivement l'aménagement de cet axe, et ce qu'a dit monsieur BIDOT va effectivement dans ce sens. Moi, j'étais totalement scotchée parce qu'il me semblait que dans ce territoire-là, on avait d'autres sujets de préoccupations à voir et que notre grand défi, au lieu de refaire la route, c'était peut-être d'aller voir ce qu'on pouvait faire par rapport au changement climatique. Dans cette assemblée-là, j'étais la seule à ce moment-là. Depuis, les choses ont évolué, il faut le dire, monsieur BIDOT l'a dit, également, il y a eu des contrats signés. Au mois de juin dernier, il y a eu le premier forum sur le changement climatique, ici dans cette salle. Alors, moi, je me pose la question quand même, avec toutes ces présentations et ces projets, ce projet n'est-il pas incompatible avec les engagements sur la transition écologique ? Et tout pour quelques minutes...

Daniel GREBOUVAL, vice-président de l'Association pour la défense et la promotion du chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la région Normandie ADPCR.

Je suis Daniel GREBOUVAL, vice-président de l'Association ADPCR qui se bat depuis 30 ans pour l'amélioration de l'axe ferroviaire Caen-Lison-Coutances-Dol-Rennes. Alors, on parle de désenclavement, le besoin de désenclavement, de la nécessité d'une transition écologique, de diminuer l'empreinte carbone, etc. Vous nous présentez un projet routier, qui risque d'être saturé dans 10 ou 15 ans si le trafic continue d'augmenter comme vous l'avez évoqué, mais il n'y a rien sur le désenclavement ferroviaire. Personne n'a encore évoqué dans la salle l'existence de la ligne ferroviaire entre Coutances et Saint-Lô. Ça fait des années qu'on se bat pour améliorer l'axe, pour améliorer les dessertes, mais aujourd'hui il n'y a pas de croisement entre Saint-Lô et Coutances. Quand un train part de Coutances, il faut attendre qu'il arrive à Saint-Lô, donc 20 minutes plus tard, pour envoyer un train dans le sens inverse. Quand on va vers Granville et vers Rennes, il n'y a pas de croisement entre Folligny et Coutances, donc on ne peut pas envoyer un train toutes les heures entre Caen et Granville, c'est impossible. Nous demandons donc qu'en parallèle de quelques aménagements qui sont nécessaires sur cet axe, nous ne le contestons pas - on est favorable éventuellement à la déviation de Saint-Gilles parce que la vie est infernale pour les gens de Saint-Gilles - quelques créneaux de dépassement, peut-être, mais d'affecter des moyens en partie à la route, mais en partie aussi à l'axe ferroviaire. Nous proposons l'électrification de cette ligne pour qu'on

puisse avoir des trains directs entre Coutances à Paris, avec le nouveau matériel Néo qui est en service sur Paris- Cherbourg. Ça, c'est impossible aujourd'hui, puis qu'ils sont électriques et ils ne peuvent pas venir jusqu'ici, jusqu'à Coutances. Puis, le croisement sur la ligne permettrait d'augmenter les fréquences parce que si on veut que les gens prennent le train, aillent vers le train, il faut qu'on ait des fréquences. C'est ce que montrent tous les exemples allemands, suisses, italiens : lorsque l'offre est bonne, les gens prennent le train. Il suffit de regarder ce qui se passe en Alsace, les dessertes n'ont rien à voir avec les dessertes normandes. Les dessertes sont étoffées et il y a des gens dans les trains. Chez nous, il y a des dessertes beaucoup trop squelettiques.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur. On va donner la parole à la personne suivante.

Madame COLOMBE, habitante de Gratot

Bonjour, je suis madame *COLOMBE*, habitante de Gratot. De métier, je suis architecte – paysagiste. Tout au long de la présentation, vous avez donné différents objectifs : l'insertion dans l'environnement, limiter les impacts environnementaux, amélioration des ressources en eaux. Par exemple, je vois sur votre brochure que vous avez dessiné des séparateurs de voie en béton, tels qu'on les voit sur les 3 voies. Seulement pour moi, ils constituent un enlaidissement, mais aussi ils constituent une barrière infranchissable pour une très large majorité des espèces. Cela conduit à une parcellisation du territoire et de l'habitat pour les animaux. Concrètement, les populations ne peuvent plus procéder aux échanges génétiques nécessaires à la bonne vitalité des animaux et quelques passages, par ici et par là, ne peuvent compenser cette parcellisation. Si on veut protéger vraiment la biodiversité, qui est en danger actuellement, je propose plutôt l'installation des glissières métalliques, par exemple, beaucoup moins néfastes à la faune locale.

Ensuite, concernant la construction de la route, je voudrais savoir si on élargit d'un seul côté ou des deux côtés, parce que pour protéger les haies, si on élargit d'un seul côté, on détruit les haies d'un seul côté. Enfin, concernant les bassins de décantation, on voit beaucoup de bassins de décantation en plastique et je me demande aussi si on ne pourrait pas passer à des systèmes phytosanitaires. Enfin, je voulais ajouter un dernier commentaire, encore une fois c'est un projet qui donne la priorité aux voitures et je regrette comme d'autres personnes ici qu'on n'envisage pas le transport en commun et qu'on ne les développe pas. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci Madame.

Monsieur THIRION c'est à vous.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Il y a beaucoup de questions dans ce qui vient d'être évoqué. Je vais essayer d'être le plus court possible. Le temps de parcours, j'en ai déjà parlé tout à l'heure, c'est un ordre de grandeur de 25% de gains du temps de parcours, ce qui n'est pas négligeable pour autant ce n'est pas qu'il faut retenir dans les objectifs du projet. On a cité l'ensemble des objectifs du projet tout à l'heure et les impacts des variantes proposées et ça va bien au-delà de ça. Il y a des problématiques de qualité de vie, l'insertion environnementale, l'assainissement séparatif, etc. Je ne développe pas tout ce que j'ai dit tout à l'heure, évidemment, de mon point de vue c'est clairement le point le plus important, même si c'est un aspect positif du projet. Il y a la question des modes alternatifs à la voiture qui sont moins développés, qui est un sujet très important, je suis tout à fait d'accord avec ça et monsieur FORTIN en a déjà parlé tout à

l'heure. On est sur un territoire qui est très rural, qui est peu dense, avec une polarisation sur l'axe Saint-Lô –Coutances avec un pôle un peu intermédiaire qui est Marigny-le-Lozon au milieu. Je rappelle juste que dans le département de la Manche, la part modale de la voiture est de 70% : concrètement 2/3 des personnes aujourd'hui dans la Manche prennent leur voiture tous les jours pour aller au travail. Alors, on peut dire que c'est regrettable, on peut dire que c'est trop, que les gens devraient prendre moins la voiture, il y a de vraies raisons à ça. Aujourd'hui, la voiture est très utilisée aussi parce que c'est un milieu peu dense. Le transport en commun, aujourd'hui c'est 3% de la part modale dans le département de la Manche, c'est l'Agence d'urbanisme de Caen qui le dit, ce sont des données qui datent de 2019, en gros c'est 2% à pied et 1% à vélo. Le transport en commun sur notre territoire, c'est quelque chose qui est très compliqué à développer, ce n'est pas qu'une histoire de volonté politique de dire qu'il faut mettre tant d'argent où il faut augmenter les fréquences. C'est aussi une histoire de dire qu'on a des origines et des destinations qui sont très variées et qui sont difficilement compatibles avec de la massification de flux qui se fait très bien dans des milieux urbains et dans des milieux très denses. Ça, c'est l'une des conséquences des caractéristiques du département de la Manche.

Tout à l'heure vous parliez du train, évidemment vous avez raison d'en parler, ça serait bien qu'il y ait beaucoup plus de gens qui prennent le train tous les jours, je suis tout à fait d'accord avec vous. Simplement le gros défaut du train, c'est qu'on va d'une gare à une gare, donc quand les gens n'habitent pas à côté de la gare et ne travaillent pas à côté de la gare, si on parle de développement de déplacement domicile-travail, par exemple, c'est extrêmement compliqué de faire monter des gens dans le train. On peut toujours multiplier l'offre par deux ou par trois par tout ce que vous voulez, il y aura toujours cette difficulté derrière. Alors, évidemment, si on augmente un peu le niveau des fréquences, on peut penser qu'il y aura un peu plus de gens dans le train. Pour autant, est-ce que le sujet va être à la hauteur de 14 000 véhicules/jour qui passent tous les jours, par exemple sur Saint-Gilles ? 14 000 véhicules/jour, c'est considérable, on l'a dit tout à l'heure, c'est le bourg de la Manche qui est le plus concerné en termes de trafic de transit dans le département.

Aujourd'hui, comme vous le disiez tout à l'heure, il n'y a aucun croisement entre Saint-Lô et Coutances, vous avez tout à fait raison là-dessus. Je ne sais pas si vous avez une notion de coût d'investissement dans le ferroviaire, mais rajouter des voies électrifiées sont des choses qui coûtent très cher, bien plus cher que ce que je viens de vous présenter. On est sur des facteurs 5 à 10 fois plus cher que ça, donc on n'est pas du tout dans les mêmes ordres de grandeur. Ce sont des sujets qui sont quand même complexes. Le covoiturage, je vous en ai parlé. On trouve toujours le même type de choses et les mêmes raisons, la même origine et la même destination. Aujourd'hui, on a pris des hypothèses de trafic très prudentes, Axel FORTIN a en parlé tout à l'heure. On est sur le développement du trafic entier de 1% par an jusqu'à 2030 et 0,5% par an au-delà, donc on est sur des hypothèses qui sont plutôt en dessous de la réalité si on regarde les hypothèses et ce qu'on a pu observer ces dernières années. On a pris tout ça en compte dans nos hypothèses de trafic, en prenant des hypothèses de trafic tout à fait prudentes.

Les effets de coupure de la glissière en béton, il peut exister sur certains axes, éventuellement. Aujourd'hui, ce qu'on a essayé de mesurer sur les sections du réseau, on a analysé ces séparateurs et aujourd'hui on n'observe pas plus de mortalité que ça. Dans tous les cas, c'est une chose qu'on observe justement, on pourra avoir un retour d'expérience sur cette expérience-là. Ce qui est important surtout, c'est qu'on observe sur la RD972 que l'effet de coupure n'est pas du tout causé et ne sera pas du tout causé par le terre-plein central. Il est causé par la route, elle-même. Aujourd'hui, cet effet coupure existe déjà, puisque les animaux, ils peuvent toujours traverser, alors s'ils traversent vers 3 heures du matin, évidemment ils ont peu chance de faire écraser, mais si c'est en pleine journée, c'est quand même beaucoup plus compliqué. De toute façon, il y aura des clôtures sur l'ensemble du tracé, avec la réalisation des ouvrages à faune. Les clôtures permettent que les animaux ne se dirigent pas vers ces glissières. Ils seront donc orientés vers des ouvrages spécifiques où ils pourront traverser l'infrastructure

en toute sécurité. Après, sur le choix de glissière métallique ou en béton, ça, j'avoue, schématiquement, on a mis des glissières en béton. Ça, c'est du stade projet, je veux dire ça n'influence pas le dimensionnement du projet. Ce sont des choses qui seront, évidemment discutées en phase projet. Sur la question de l'élargissement à un seul côté ou pas : en fait, on conserve l'axe tel qu'il existe, on conserve l'axe à l'endroit où il est aujourd'hui, donc en fait suivant les créneaux de dépassement, on élargit d'un côté à l'autre en fonction des créneaux de dépassement. Puis après, il y a le positionnement de la voie parallèle.

J'ai noté aussi votre question sur le bassin de décantation. Alors, je n'ai pas bien compris ce que vous entendiez par bassin phytosanitaire. Ce que je comprends, c'est que vous demandez les alternatives en matière plastique évidemment dans les bassins. Ce sont évidemment des choses qu'on étudiera, mais c'est plutôt pendant la phase de conception, de projet pur, alors que là on est dans la phase de concertation et on n'est pas dans ce niveau de détail. On a dimensionné le projet, les bassins on sait plus ou moins les emprises que ça prend. Après, ce qu'on va mettre exactement comme matière, évidemment, on va chercher au maximum à éviter des matériaux plastiques et c'est une évidence pour nous.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Madame souhaite répondre très brièvement.

Madame COLOMBE, Habitante de Gratot

C'est le traitement avec les plantes, en fait, des eaux. Plutôt que d'utiliser des matériaux en plastiques.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Ce sont des choses qu'on cherche. Par exemple, quand on va réaliser un assainissement au bord de la chaussée, on va essayer dans la mesure du possible de ne pas laisser ça en béton, par exemple, parce que ça permet à l'eau de se dépolluer avant même d'arriver dans le bassin. Ce sont des choses qu'on prévoit tout à fait. Simplement ce n'est pas possible dans les zones où il y a beaucoup d'eau, là on est obligé de bétonner.

Madame COLOMBE, Habitante de Gratot

Je me permets de vous contredire complètement sur le fait que les séparateurs en béton ne constituent pas un obstacle. Quand vous êtes une grenouille, par exemple, et vous essayez de traverser la chaussée. Vous n'avez absolument aucune chance et les populations entre elles sont séparées et ça constitue vraiment un affaiblissement. Du fait qu'il n'y ait plus des échanges génétiques, par exemple, entre les différentes populations. J'ai pris l'exemple de la grenouille, mais on peut prendre plein d'autres exemples. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Monsieur THIRION, je voudrais que vous répondiez, mais tout aussi brièvement parce qu'on ne va pas faire un débat d'experts sur les séparateurs.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Ce n'est pas ce que j'ai dit. Tout ce que j'ai dit, c'est que l'effet de la coupure était plus dû à la route en elle-même qu'à la barre en béton. Evidemment, si une grenouille essaye de traverser et arrive à la glissière en béton, ça va être un peu compliqué pour elle. Notre objectif est justement que la grenouille n'arrive pas à ce bord de route.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci.

Dominique MACUREAU, habitante de Courcy

Bonjour. Dominique. Je suis sur Courcy. J'ai des questions pratico pratiques. Pour rejoindre la préoccupation des transports en commun : c'est peut-être prévu mais ce n'est pas mis en avant, est-ce qu'il y a des aires de covoiturage conjointes avec des arrêts de bus de prévus ? Parce qu'on habite près de la route et qu'il faut aller dans le centre-ville pour aller prendre le bus et c'est un petit peu handicapant, pas très incitatif. Les aires de vélo et les choses comme ça sont, apparemment, un petit peu envisagées, c'était le premier point. Le deuxième point, j'ai consulté le projet et je n'ai pas vu d'étude d'impact sur une petite route qui est très très empruntée par des poids lourds, des semi-remorques, des véhicules de dimensions importantes avec lesquels on ne peut pas se croiser, sur la petite route départementale RD99 qui passe dans la commune de Courcy. Les véhicules quittent la route de Saint-Lô pour aller sur Agrial les abattoirs. Il y a peut-être aussi le trafic qui va sur l'hôpital, je ne sais pas, voilà. Cette route, je ne la vois pas dans le projet.

La RD99 est une route qui traverse Courcy et elle une route départementale, Monsieur le Maire a dit qu'il ne pouvait rien faire, on ne peut pas interdire les poids lourds.

Je ne comprends pas, c'est mon troisième point, la requalification de la RD972E3 : pour moi, elle est une route de Saint-Lô qui arrive à Coutances et je ne vois pas ce que ça va devenir, voilà, si vous pouvez préciser.

Nicolas CAMOUS, animateur

On va demander madame. Pas de souci. Merci beaucoup.

Didier FREMOND, habitant de Coutances

Par rapport au train, je voulais compléter une chose : la Région amène 50% sur ce projet et le billet de train pour aller à Saint-Lô est à 9 euros. Il y a quand même un problème, si on veut inciter les gens à prendre le train, il faut peut-être mettre le billet de train à 1 ou 2 euros. C'est comme ça qu'on va y arriver.

Alors moi, je me pose des questions, parce que l'échéance du projet 2030, à peu près, la fin de la voiture thermique 2035, donc est-ce que ça ne va pas influencer sur le trafic routier ce changement qui va nous arriver demain ? Est-ce que vous êtes bien conscients que nous allons dans un mur avec le réchauffement climatique ? Le rapport du GIEC, c'est une catastrophe. Vous ne faites pas le bilan carbone de votre projet. Vous allez couler du béton à tout vent, vous allez couler des tonnes et des tonnes de béton de séparateurs. C'est une catastrophe pour la planète ça. Puis du point de vue de la sécurité, en 2030, les voitures seront très sécurisées, maintenant il y a des voitures où il n'a pas besoin de tenir le volant, si la voiture d'en face freine, la voiture freine toute seule, voilà. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Il n'aura plus d'accidents en 2030, selon vous monsieur.

Didier FREMOND, habitant de Coutances

Effectivement, on a payé la voiture chère, mais demain, elle sera pour tout le monde. Moi, j'ai conduit une voiture et à un moment, j'ai lâché le volant et la voiture m'a dit monsieur mettez les mains sur le volant.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci.
On n'a pas mal de sujets.

Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements

Je me permets de répondre à deux questions, dont une partie de la question de Madame. Je suis d'accord avec vous, effectivement. C'est un sujet que j'ai personnellement intégré, c'est vrai que les propositions doivent prendre en compte les aménagements, entre autres, des zones de covoiturage existantes et des futures zones de covoiturage en lien direct avec la possibilité de relier l'existant ou de rajouter les lignes de bus sur ce trajet. Si cette route, aujourd'hui n'est plus performante, on doit pouvoir avec les agglomérations et avec les communes, ajouter aussi des offres de service de transport collectif dessus, tout à fait.

Aujourd'hui, très clairement sur l'organisation et alors que l'on y met des tracteurs, des camions, c'est un peu plus difficile, effectivement, aussi de rajouter beaucoup de bus, de même que pour les doubléments, la fiabilité du trajet, donc voilà, toutes ces choses-là. Je suis totalement d'accord avec vous sur ce sujet-là.

Nicolas CAMOUS, animateur

Et ça pourrait être dans le cas du projet, du coup, monsieur FORTIN ?

Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements

Alors, il faudrait, effectivement que l'on intègre véritablement en termes d'étude pour pouvoir faire une sorte que ce projet, que le futur projet qui sera acté intègre effectivement ces sujets-là, très clairement. L'objectif dont j'ai parlé tout à l'heure, le fait de sécuriser, moi je ne suis pas un grand conducteur, je me suis juste posé la question à titre personnel, si je pouvais proposer du covoiturage, je préférerais en faire sur les axes, sur lesquels je me sens en sécurité plutôt que des axes sur lesquels je ne me sens pas en sécurité. C'est pour ça qu'il faut beaucoup d'aires de covoiturage. Je pense aussi qu'on peut utiliser des parkings existants pour proposer des aires de covoiturage en association avec des entreprises qui le proposeraient. Elles aussi ont des obligations à propos de ce sujet.

La deuxième chose sur la fin des voitures, on va dire à moteur thermique, c'est la fin de la vente des voitures à moteur thermique en 2035, pas la fin des moteurs thermiques. Aujourd'hui le parc routier, c'est plus de 57% des voitures encore diesel dont la durée de vie est d'à peu près 10 ans. On va arrêter de vendre des voitures, effectivement, mais les gens continueront à utiliser celle qu'ils ont, donc il leur faudra aussi des routes. Je l'espère, s'il y a de plus en plus de voitures électriques voire, peut-être demain à hydrogène, il faudra aussi des routes performantes pour pouvoir mettre ces voitures électriques et ces voitures hydrogène. Pour que les voitures de demain soient autonomes, il leur faut aussi un environnement de route qui leur permet de bien réagir.

Nicolas CAMOUS, animateur

Monsieur THIRION, concernant la RD99 et la requalification de la RD972...

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Sur la RD99, j'avoue que la question m'a un peu surpris, donc j'étais en train de regarder où se situe exactement cette route départementale. Alors, cette route départementale est un peu excentrée par rapport au projet. En fait pour elle le projet n'a pas d'impact. Pour autant, si un sujet existe sur cette route départementale, moi, je vais le noter et je vais demander à mes services de regarder la situation de cet axe.

L'aménagement de la RD972E3, ça consiste simplement à supprimer une voie de circulation, parce que je sais qu'aujourd'hui, on a des créneaux de dépassement qui ne servent plus à grand monde parce qu'il y a beaucoup de circulation.

Nicolas CAMOUS, animateur

Donc, aujourd'hui c'est 2 voies + 1 voie et on supprimerait une voie.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Simplement, ça serait pour assurer une continuité, avec des aménagements qui sont réalisés par la commune de Coutances dans Coutances d'assurer la continuité avec la voie parallèle qui va jusqu'à Saint-Lô. Ce qui permet concrètement d'assurer la continuité pour les vélos entre Coutances et Saint-Lô. Sur le sujet de train, les billets de trains qui sont à 9 euros, ça j'imagine que c'est le billet en individuel en occasionnel, alors évidemment derrière il y a les abonnements parce que l'essentiel de la clientèle des TER en général, ce sont des abonnés, donc ce n'est évidemment pas à 9 euros le trajet quand on est abonné. Je n'ai pas le prix de l'abonnement en tête, sachant qu'en général, il est remboursé à moitié par l'employeur, mais ce sont des coûts qui sont inférieurs à ça et qui sont relativement intéressants en général.

Vous parliez aussi de l'empreinte carbone. Ça, évidemment, c'est un sujet qui sera développé dans les études d'impact. Les études ne sont pas complètement réalisées aujourd'hui, mais ça sera un point obligatoire dans l'étude d'impact. On a quelques impacts de l'empreinte carbone et des travaux, parce qu'évidemment ça sera un projet avec un impact carbone, ça, c'est une évidence. L'impact carbone des travaux, évidemment, l'impact carbone du trafic après la réalisation de l'aménagement, tout ça sera dedans, sachant qu'il y aura de toute façon une diminution forcement de pollution, notamment dans Saint-Gilles, puis qu'on n'a plus de congestion routière dans Saint-Gilles, donc une amélioration de toute façon de la pollution routière. Les effets ne sont pas forcément tous négatifs sur ce sujet.

Nicolas CAMOUS, animateur

J'ai deux demandes de prise de parole. On va changer de côté de salle. On va donner la parole à monsieur.

Daniel GREBOUVAL, vice-président de l'Association pour la défense et la promotion du chemin de fer et de l'intermodalité dans l'ouest de la région Normandie ADPCR.

Daniel GREBOUVAL à nouveau. Simplement pour dire que la compétence de la Région, elle est sur le ferroviaire et elle n'est pas sur les routes. Nous, ce qu'on demande, c'est qu'en parallèle de quelques aménagements sur cette route, on engage la modernisation de l'axe ferroviaire. Parce que si on ne fait rien sur le ferroviaire et on ne modernise que la route, dans 10 ans le ferroviaire il sera encore plus obsolète qu'il ne peut être aujourd'hui et on ira vers l'abandon. Travailler sur les deux itinéraires ça nous paraît absolument l'essentiel, la route et le ferroviaire qui sont complémentaires.

Nicolas CAMOUS, animateur

Message passé à la Région, merci beaucoup Monsieur.

THIERRY QUESNEL, association à Cametours

Je vais être bref, mais je vais rentrer un peu plus dans le détail. Je voulais dire simplement, c'est un projet qui a un peu oublié tous ce qui y vivent, qui y travaillent et qui s'y déplacent le long de cet axe. On parle beaucoup de Coutances et Saint-Lô, comme si cet aménagement avait été fait pour les autres, pour ceux qui viennent d'ailleurs ou qui passent, mais il y a quand même des gens qui y habitent entre Coutances et Saint-Lô et je fais partie de ceux-là, je suis au niveau de ce grandiose échangeur dénivelé de Neufbourg.

Cet aménagement, normalement, doit capter les routes qui sont fermées en amont, ce qui fait que la petite route qui est la D102 va devenir celle par laquelle va passer tout le trafic. Elle traverse deux villages, a un endroit, il y a 3m d'écart entre deux maisons, alors que vous avez une route qui est la D302 qui a été aménagée par la commune de Cametours, qui fait le double en largeur et qui ne sera pas directement raccordée au projet. Et je viens juste sur un dernier point qui est la sécurité. La sécurité, c'est le point clé de l'amélioration et nous sommes tous d'accord, mais quand vous déversez sur les autres routes, les routes secondaires que vous allez créer en parallèle, les voitures particulières, les camions de livraisons, les tracteurs et vous y mettez aussi des vélos, enfin s'ils réussissent à passer, je pense que renvoyez la sécurité ailleurs et celle-ci n'est pas développée dans le projet.

Vous avez un scénario 1 que vous nous avez brièvement proposé. Il mériterait de revenir dessus, l'élargissement de la route, des voies sécurisées de dépassement, une amélioration de sortie et puis il a un avantage, il est sobre.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Le scénario 1, c'est que j'ai retenu de votre intervention.

Je change du côté de la salle.

Grégory GALBADON, conseiller départemental du canton de Coutances

Monsieur le Maire. Madame et Messieurs, bonsoir à vous. Ça fait du bien de se retrouver tous ensemble pour discuter d'un projet qui a vraiment un enjeu fort de notre territoire. Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis Grégory GALBADON conseiller du département du canton de Coutances. Donc, effectivement, le scénario 1 mériterait, peut-être, plus d'investigation. Dans notre petite commune, moi je suis maire d'un petit village de 430 habitants, depuis 4 ans et demi, on nous dit « il va falloir diviser par deux vos terrains constructifs », voilà, donc le conseil exécute. C'est pour le bien, c'est pour empêcher l'artificialisation des sols, voilà, donc j'avais 5 hectares à construire à Saint-Pierre, on a réduit à 2 hectares et demi 3 hectares. Ensuite, on a entendu que tous les élus départementaux avaient voté les délibérations. Pour expliquer comment ça se passe dans le département, mais ça doit être ailleurs aussi, c'est des packages. Dans les packages, en fait, il y a du très bon et après des choses avec lesquelles on n'est pas forcément d'accord, mais on est quand même pour le très bon, donc, on vote. Au final, on se retrouve à dire qu'on est pour le projet, voilà, c'est comme ça que ça se passe.

La délibération, on l'a voté parce qu'il y avait la concertation et on était pour la concertation, voilà, première chose. Deuxième chose, GALBADON, on dit, il est pour le projet, il est contre, donc c'est complexe. Je ne sais pas qui disait « plus on doute, plus on se rapproche de la vérité ». Moi, donc, je doute souvent avant de me décider. Moi, au fond de ma pensée, c'est que si on veut vraiment développer Coutances d'un point de vue économique, alors il ne faut pas forcément faire de grands travaux, mais améliorer- sécuriser l'axe vers l'A84 et vers Villedieu. Pourquoi ? Parce que c'est à 30km de Coutances. Torigny, c'est à plus de 50km de Coutances en passant par Saint-Lô. Ça, c'est une autre chose.

J'ai toujours dit aussi que j'étais profondément pour faire attention aux enjeux environnementaux et aux enjeux sociaux, donc amélioration de l'A84, attention aux enjeux environnementaux et aux enjeux sociaux. J'entends depuis plusieurs mois, depuis plusieurs années, parce que j'étais à l'assemblée en 2017, et à l'assemblée on avait la chance de voir des éminents spécialistes qui nous ont toujours alerté sur ces questions, l'effondrement de la biodiversité, le changement climatique, toutes ces choses-là. On écoute ces gens-là, quand même. On parlait de transition numérique, ce matin il y avait un VRP qui venait à Saint-Pierre. Je lui ai dit « vous travaillez où ? » et il m'a dit « je travaille à Cherbourg, je travaille à Caen. Par contre depuis le COVID, on a fermé la boutique de Caen et on est tous en télétravail, donc on se déplace beaucoup plus moins ». Saint-Pierre va être raccordé à la fibre cette année, par contre il y a une zone artisanale avec des commerçants, des entreprises qui travaillent des plans en 3D, qui sont à 200

mètres du bourg de Saint-Pierre, eux, ils ne vont pas être reliés au numérique, voilà. Ou sinon ils vont payer des sommes énormes d'abonnement pour avoir le numérique. Je pense qu'on a besoin aujourd'hui d'actions concrètes. C'est pareil la transition écologique, on en parle depuis longtemps avec l'effondrement de la biodiversité, ça, c'est indéniable, avec l'asphyxie du CO2, donc je pense également qu'il faut avoir des actions concrètes.

J'entends parler de ce projet, depuis que je suis adolescent. Je commence à avoir un certain âge, depuis que je suis adolescent, j'entends parler de ce projet. Ce projet est encore dans l'air du temps ?

La Manche est un vieux département, d'histoire riche. Je suis pour le progrès, on est un territoire de conservateurs et moi, je suis pour le progrès. Coutances a toujours été un phare, d'abord les Unelles après les Romains, qui ont fait des voies, ça a été ensuite la capitale religieuse de la Normandie, première capitale devant Rouen, donc il y avait des routes au nord, au sud, à l'est et à l'ouest donc Coutances n'est pas enclavée, c'est un peu une insulte pour un Coutançais dire que Coutances est enclavée. Dire donc que Coutances est enclavée est un peu péjoratif.

Nicolas CAMOUS, animateur

Est-ce que vous pouvez conclure monsieur ?

Grégory GALBADON, conseiller départemental du canton de Coutances

Ça a été dit. Moi, je regarde un peu sur le projet, voilà ce que fait la SNCF Innovation. Parce que pareil, on consulte un peu les gens, les habitants et ils nous apportent ses avis. Il y a SNCF Innovation qui travaille sur la mise en place, alors ce n'est pas de TER, ce sont des trains qui vont de ville en ville. Des trains qui seront mis en route, en service en 2025 et qui sont moins polluants, très légers et plus efficaces. SNCF travaille également sur des voitures qui vont aller sur la route et sur le ferroviaire également. Il y a donc d'autres possibilités, on parle de plus en plus de multimodalité, également.

Pour me rendre à Saint-Lô, je prends le car et ce qui se passait, c'était qu'on s'arrêtait à tel village, on allait dans le village, on entrait dans Marigny, donc c'était 3 quarts d'heures - 50 minutes pour aller à Saint-Lô. Alors que si on fait une ligne directe, Saint-Lô -Coutances avec des aires raisonnables pour que les gens puissent venir en car, à vélo ou à pied, ça sera autant de monde qui ne sera pas sur la route.

Nicolas CAMOUS, animateur

Il faut vraiment conclure, Monsieur...

Grégory GALBADON, conseiller départemental du canton de Coutances

La conclusion, c'est que 100 millions pour gagner 3 minutes, ce ne serait pas raisonnable surtout qu'on a vu qu'il y a d'autres projets.

J'espère qu'on n'est pas dans une démarche de concertation où on est arrivé au milieu et après qu'il n'y a plus de marche arrière.

Une dernière question : les commerces ont été mis autour des ronds-points, aujourd'hui on le voit à Coutances et dans d'autres villes. La question est comment revitaliser nos commerces ? Moi, j'aimerais bien savoir, on parle des commerçants de Saint-Gilles, ce qu'ils disent les commerçants de Saint-Gilles par rapport à leurs clients potentiels qui passent tous les jours devant chez eux. Alors ce n'est pas facile de parler en public et d'exprimer son avis. Ce n'est pas facile de dérouler, donc on va préparer un écrit qui sera diffusé et là, vous aurez notre pensée.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci de ces éléments. J'ai notamment retenu les 100 millions pour les 3 minutes, on a déjà parlé. On va revenir dessus. Je reste de ce côté-là.

Il y avait des questions posées auparavant sur l'échangeur, on va y répondre. Donc, est-ce qu'on peut apporter des précisions sur l'échangeur de Neufbourg et le trafic de la D102 qu'évoquait Monsieur ? Puis globalement sur les reports des problèmes de sécurité sur les axes secondaires.

Jacky BOUVET, premier vice-président du Conseil Départemental

Juste un élément. Ce n'est pas par rapport à la question que vous venez de poser, mais sur la délibération dont il a été question de la décision du conseil départemental. Il s'agissait bien de valider l'objectif de l'opération et des modalités de la concertation, l'enjeu de la réunion de ce soir, et des réunions qui se déroulent. Je tenais simplement à le rappeler.

Vous avez bien compris, la concertation, ça répond un peu à une question qui a été posée tout à l'heure, c'est une véritable concertation. Si nous sommes là devant vous ce soir, ce qu'on est vraiment dans ce démarche-là. Je rappelle que vous avez jusqu'au 11 mars pour aller dans les mairies où vous pouvez aussi poser des questions, tout ce qui vous perturbe. Si vous avez besoin d'éléments complémentaires, ça je tiens à le rappeler parce que c'est quelque chose d'important et puis ça a été rappelé dans la présentation tout à l'heure. Je le dis encore une fois, c'est un point d'étape de concertation, donc il y a jusqu'au 11 mars pour aller dans les différentes structures, notamment, les mairies, et puis il y aura, au moment venu, l'enquête publique où là aussi vous pourrez, bien évidemment, vous déplacer pour faire valoir vos remarques et interrogations. C'était important simplement de le rappeler. Pour la partie technique, je laisse à l'un des deux Olivier répondre aux questions.

Nicolas CAMOUS, animateur

Monsieur THIRION.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Je reviens juste sur la dernière chose qui a été dite tout à l'heure, concernant les 100 millions pour gagner 3 minutes. Ça fait effectivement 3 minutes, je n'avais pas fait le calcul, mais, oui ça fait 3 minutes. Je vais redire ce que j'ai déjà dit tout à l'heure, c'est vraiment un objectif qui fait partie d'une famille d'objectifs, cette histoire de temps de parcours. Je ne vais pas répéter encore ce que j'ai dit dans les questions réponses et ce qu'Olivier ZAMOUTH a dit et ce que j'ai dit dans les scénarios. C'est 100 millions, mais il y a plein d'autres objectifs.

Sur l'échangeur de Neufbourg, vous avez bien vu, il y a deux scénarios qui ont été proposés sur l'échangeur de Neufbourg. Il y a un échangeur, qui est notre solution préférentielle et il y a un autre qui est un giratoire. Celui-ci a une emprise différente, et un fonctionnement différent. Je pense que vous parlez de la voie parallèle, quand vous parlez évidemment de la RD102 et la RD302, il s'agit des rétablissements qui sont situés au nord, notamment, de l'axe. Il y aura évidemment un peu de trafic, mais ça va être du trafic, tout à l'heure on parlait quasiment d'autoroute des camions, des tracteurs, c'est une route qui fera 5m50 de large avec un profil en travers tout à fait adapté pour le type de trafic qu'il y aura, c'est-à-dire un trafic résiduel de riverains. C'est un itinéraire qui a été discuté aussi avec les maires, donc tout ça a été concerté localement, ce ne sont pas les techniciens du conseil départemental qui ont décidé de passer par là ou pas.

Nicolas CAMOUS, animateur

Ça a été vu avec les maires, c'est ça ?

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

Oui, tout ça a été vu avec les maires effectivement. Après, si vous avez des remarques à faire là-dessus, je vous incite encore une fois à aller les mettre sur les registres, évidemment, ce sont des choses qu'on a regardées avec attention.

Nicolas CAMOUS, animateur

Et le report de la sécurité ? On reporte finalement la sécurité sur les axes secondaires. Pour vous, ce n'est pas le cas ?

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier.

J'ai un peu répondu. On aura un trafic qui sera toujours très faible. Ça sera une petite route départementale, donc les vélos pourront circuler comme aujourd'hui sur les petites routes départementales, où il y a déjà un trafic très faible.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. On donnera la parole à d'autres personnes.

Guillaume HEDOUIN, conseiller régional

Alors, je vous rappelle qu'on parle un gain de 5 à 6 minutes, c'est quand même un gain relativement faible. Moi, j'ai une question assez précise, en fait, on est bien sur un financement de la Région et du Département. Aujourd'hui, on a un comité de pilotage qui est uniquement, quasiment départemental avec les collectivités locales, mais il me semble que dans le comité de pilotage la Région n'est pas représentée, donc je m'interroge, on a voté en fait, effectivement, ce trajet comme étant prioritaire, comment ça se fait que la Région y accorde finalement aussi peu d'importance ? Puisqu'on voit que la Région n'est pas en tribune, que les services de la Région, a priori, ne se sentent pas très concernés par ce projet, donc j'aimerais qu'on m'explique, en tant que conseiller régional aussi, comment la région peut mettre cet axe comme étant un axe prioritaire au niveau régional et mettre 40 millions d'euros dans ce projet ? On va reprendre évidemment les anciennes délibérations, mais il me semble que quand on regarde un peu le tableau de fréquentation de cet axe, cet axe est loin d'être un itinéraire prioritaire au niveau régional.

Deuxième chose, les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Les transports, c'est 24% des émissions de gaz à effet de serre au niveau de la Normandie, alors il se trouve que c'est aussi dans les transports qu'on doit faire le plus de progrès. Ce projet, clairement, aujourd'hui ne répond pas à cet objectif. C'est-à-dire qu'on peut le prendre dans tous les sens, je peux déjà vous faire votre étude de bilan carbone, c'est mort, donc faites-la avant, en fait. Ça ne vaut pas la peine de faire une étude de bilan carbone une fois qu'on a fait les différents scénarios. Et si on veut avoir une route qui corresponde à cette réduction de gaz à effet de serre, évidemment on devra réduire la vitesse, on va être à 80 km/h. On ne va pas faire le yoyo de 90 km/h à 110 km/h. On ne va pas multiplier comme ça les trajets pour traverser finalement la voirie, on va être obligé puisqu'on a mis, effectivement, une 2+1 voie ça nous oblige à faire des détours. Evidemment, les transports en commun, où ils sont dedans ? Ça c'est quand même une forte interrogation, sachant que renforcer en fait une voie routière alors qu'on a effectivement - là je rejoins l'ADPCR sur le transport ferroviaire - on a vraiment besoin que le transport ferroviaire soit amélioré. Il y a l'infrastructure et ça, je suis complètement d'accord, il faut que la Région mette un peu d'argent sur l'infrastructure ferroviaire et pas sur la route. Ce n'est pas sa compétence d'ailleurs, on se demande d'ailleurs, pourquoi Hervé MORIN est allé là-dessus. Ensuite, il faut surtout la qualité de service. Quel que soit le type de relation de transport et d'interaction entre les transports.

Autre point, on voit que, effectivement, l'axe peut monter à une fréquentation importante aux abords de Saint-Lô, aux abords de Coutances, mais tout simplement parce qu'il y a beaucoup de trajets, qui sont des trajets courts, en fait, à proximité de Saint-Lô et à proximité de Coutances. L'ensemble des trajets ne sont pas des trajets de Saint-Lô –Coutances. Alors, peut-être qu'il faut s'attaquer à ces trajets courts à proximité de Saint-Lô et à proximité de Coutances, plutôt que de nous vendre un truc sur lequel tout le monde fait la grande traversée Saint-Lô –Coutances. Il faut s'attaquer au vrai problème.

Je vous parle d'un dernier point, vous avez la doctrine éviter-réduire-compenser, et la priorité ça doit être d'éviter un projet d'aménagement. Je crois que là, on peut l'éviter. Tout simplement.

Quand je vois qu'il y a une petite case verte sur la biodiversité parce qu'on a compensé, jamais la compensation ne peut être considérée comme étant positive. C'est une compensation, donc vous allez revoir le petit tableau avec vos petites cases, parce que mettre de petites couleurs pour attraper le couillon, c'est bien, mais il faut qu'il y ait une réalité derrière. Là, vous nous faites un tableau mais franchement, ne faites plus ça, voilà. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Donc on n'aménage pas l'axe, si j'ai bien compris ?

Guillaume HEDOUIN, conseiller régional

Aujourd'hui, bien évidemment, la sécurisation, personne ne va s'opposer à la sécurisation, bien sûr qu'il y a des endroits qu'il faut sécuriser, mais aujourd'hui réaliser un axe en augmentant la vitesse, ce n'est pas nécessaire. Aujourd'hui, ce qu'il faut faire, c'est réduire la vitesse sur l'axe et améliorer le transport à proximité de Coutances et à proximité de Saint-Lô.

Nicolas CAMOUS, animateur

Très bien, merci beaucoup.

Jacky BOUVET, premier vice-président du Conseil Départemental

Simplement pour dire qu'effectivement le Conseil régional est bien associé au comité de pilotage. Il n'y a aucune difficulté là-dessus. Ça je tiens quand même à le rappeler. Le Conseil régional dans le cadre de sa politique, que je ne tiens pas à juger, considère que c'est un axe structurant et ça fait partie de la politique du Conseil régional, voilà. Moi, je n'ai autre chose à dire sur le sujet et je tenais simplement à le préciser. Puis par rapport aux différents échanges qu'on a ce soir, qui sont très intéressants, je le rappelle on est là dans une concertation. Les élus qui sont là devant vous ce soir et les techniciens du département ne sont pas là pour vous vendre quelque chose. On essaye de trouver une solution à une problématique.

Je le dis ouvertement. La problématique, elle est posée avec différents enjeux qui sont échangés ce soir et qui sont intéressants. On est vraiment dans cette démarche-là et moi, ce que je souhaite, c'est que les échanges continuent à être nourris comme ils le sont ce soir. Mais, on ne va pas partir ce soir en se disant « ça va se passer de telle ou de telle façon ». Il y a des questions très intéressantes qui sortent ce soir et ça va être l'objet d'un compte-rendu. Je rappelle que jusqu'au 11 mars vous avez la possibilité de vous exprimer, donc voilà, il faut le faire et c'est très important qu'on soit devant vous ce soir pour vous écouter et pour vous apporter quelques éléments de réponses, notamment techniques.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Monsieur vous avez la parole.

Guillaume HELIE, habitant de Saint-Pierre de Coutances

Bonsoir, Guillaume HELIE, Saint-Pierre de Coutances. Je ne vais pas faire mon histoire, mais j'ai habité quelques années à Valognes et je prenais le train tous les jours pour venir à travailler à Saint-Lô. De Saint-Lô, je montais à pied à mon travail. Il y a eu une petite vingtaine d'années, je suis arrivé à Coutances et je travaille toujours à Saint-Lô. J'ai regardé pour essayer de faire la même chose, mais c'est assez compliqué de Coutances pour se rendre au travail à des horaires raisonnables à Saint-Lô et d'aller là où je suis aujourd'hui à pied ou même en bus à Saint-Lô pour rejoindre le travail. Tout ça pour dire que je ne suis pas complètement opposé au train ou cheminements doux. J'aimerais savoir, avec tout le respect que j'ai dans cette salle parmi ceux qui ont pris la parole, quels sont les usagers réellement quotidiens de cette route Coutances-Saint-Lô ? Je ne suis pas sûr qu'ils soient très nombreux. J'ai entendu Monsieur, je ne vous connais pas Monsieur et je ne sais pas où vous habitez, mais dans tous les cas je pense que quand j'entends certains je n'ai pas l'impression d'habiter sur le même territoire. Les enjeux, tout à l'heure, ont été rappelés. J'entends tout ce qui est écologie, environnement et c'est important, évidemment, mais je crois qu'il faut aussi penser à des familles qui vivent sur ce territoire coutançais. Un territoire qui a besoin de vivre et de se développer aussi. Ça, c'est un aspect. Tout l'aspect économique, touristique, il est important et on ne peut pas le négliger, tout en respectant bien sûr tous ce qui doit être à côté.

Il y a un aspect extrêmement important qui a été souligné aussi, c'est la sécurité. On l'a rappelé tout à l'heure dans les chiffres, trop de morts sur cette route. Une route quand on l'empreinte réellement au quotidien, moi j'ai vu le trafic effectivement croître. Ça fait quasiment 20 ans que je le fais et la situation est devenue extrêmement compliquée, notamment à certaines heures, sur une route qui n'est pas du tout adaptée au trafic. Alors, on peut regretter que les gens aient besoin d'emprunter leur voiture pour aller travailler, mais en tout cas, c'est ainsi. C'est une réalité et il faut bien faire avec la réalité. Quand je lis dans la presse de la semaine dernière, dans un journal bien connu, un article où un certain nombre d'associations se sont exprimées, des associations qui contredisent le projet, quand je lis la déclaration, je cite « il ne s'agit pas d'afficher quelques morts pour faire une étude sérieuse », je trouve ça profondément choquant pour les familles qui ont perdu des gens sur cette route, voilà.

Sur le train, j'entends les arguments et je rejoins tout à fait le vice-président de l'ADPCR et il ne faut pas négliger la route et il ne faut non plus négliger le train. Simplement, Saint-Lô-Coutances est une ligne unique, je crois que ça a été rappelé tout à l'heure. Le coût pour effectivement doubler la voie, c'est extrêmement important, ne serait-ce que pour l'électrifier, bien qu'il faille aller dans cette direction. Puis, simplement je dirais que sur le plan écologique et environnemental, le train, si vous l'avez tous pris entre Saint-Lô et Coutances à partir de Canisy, vous avez certainement remarqué que le paysage est magnifique. C'est très boisé, il y a beaucoup d'espaces humides et des zones humides, marécageuses qui sont extrêmement importantes aussi pour l'environnement et la diversité, et je ne suis pas sûr que l'élargissement de la voie Saint-Lô-Coutances en train soit, d'un point de vue écologique et de la biodiversité, une grande réussite, voilà. C'est juste une remarque que je me permets de faire.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci Monsieur.

Eric PONTE

Bonjour, je m'appelle Eric PONTE. Au début de la présentation, on a entendu ce qu'il fallait faire, donc j'ai entendu aménager la route. Moi, j'ai l'impression que ce qu'il faut faire quand on est une personne politique en responsabilité, c'est penser à la planète et penser à l'amélioration de la qualité de vie de la population et son rapport au travail. De ce point de vue, il me semble que l'augmentation des déplacements tourne complètement le dos à ces objectifs. La grande majorité des déplacements sont rendus nécessaires par l'éloignement du travail, par l'éloignement des services en particulier des services publics. Je rejoins la réflexion pour le rail, mais je pourrais aussi citer l'organisation du travail, de

l'économie telle qu'elle est aujourd'hui comme immuable et d'avantage mettre des moyens de services publics sur les circuits courts, sur les services publics de proximité qui seraient à la fois une réponse de la population et une dynamisation du tissu local sans qu'elle soit conditionnée pour l'essentiel par les déplacements.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur.

On a essentiellement entendu des prises de position. Je voudrais m'adresser au Conseil départemental concernant le sujet de l'aménagement du territoire et l'éloignement entre travail et services publics, pour savoir s'il y a des réflexions qui sont en cours sur ce sujet.

Jacky BOUVET, premier vice-président du Conseil Départemental

Je vais juste me permettre de répondre à cette question qui est très intéressante. Les trajets domicile-travail, comme vous l'avez évoqué sont aussi la conséquence des flux de la circulation et c'est indéniable. Ce qu'il faut quand même bien comprendre, c'est que parfois les choix de vie sont faits pour aller habiter dans un endroit où on n'est pas forcément sur l'axe entre les deux, parce que j'ai entendu parler des gens qui habitaient soit à Saint-Lô soit à Coutances et il y a des gens qui résident entre les deux. Ces personnes-là sont appelées à se déplacer. Vous avez évoqué la problématique des services publics. Si je parle, notamment, de Saint-Lô et Coutances, je parle sous contrôle de Monsieur le Maire qui est là, mais on a encore des services publics sur Saint-Lô et sur Coutances et je ne pense pas que soit cet argument-là qui soit le plus important en la matière. J'ai rappelé tout à l'heure qu'on a deux capitales, dont une administrative et l'autre judiciaire. J'entends votre remarque et les arguments en ce qui me concerne ne me paraissent pas forcément hyper pertinents en la matière. J'entends tout ce qui est dit, et si vous voulez, à un moment donné, l'équation sera forcément compliquée à résoudre. Dans le département de la Manche, on a 8 000 km de routes départementales, j'arrondis, 600 communes historiques, je ne parle pas des routes communales et ça s'ajoute bien évidemment, et le maillage est dense. Après, j'entends bien que la mobilité, il faut essayer de travailler dessus pour faire en sorte qu'on ait de moins en moins d'impacts. L'énergie a été évoquée tout à l'heure avec le gasoil qui augmente, mais le nombre de véhicules, même en faisant en sorte que le train s'améliore sur l'axe Saint-Lô- Coutances, même en améliorant les aires de covoiturage, même en mettant des bus sur les routes, on aura de toute façon toujours besoin des véhicules qui auront des nouvelles énergies - Axel l'a dit tout à l'heure et c'est une évidence - mais le flux de véhicules ne va pas être divisé par deux ou par trois dans les années à venir. Il faut être lucide et il faut en être conscient. Tous les éléments que vous évoquez sont intéressants à entendre et ça va nourrir les réflexions, mais il faut aussi être pragmatique par rapport à ce sujet et par rapport à tout ce que vous évoquez ce soir.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur. On a répondu.

Jean-Michel MASSON, élu du conseil municipal de Coutances

Des questions très courtes. Moi, je suis Jean-Michel MASSON, élu du Conseil Municipal de Coutances. Alors, la première petite remarque que je vais faire à Monsieur, c'est que sur le site du Conseil départemental, un des arguments qui est posé pour dire qu'il va falloir permettre aux gens d'aller plus rapidement à Saint-Lô, c'est que la maternité se trouve à Saint-Lô. Sauf qu'il y a quelques temps, la maternité se trouvait à Coutances. Il y a une forte décision politique derrière tout ça.

Alors j'ai d'autres petites questions. Les 3 voies puis 2 voies, puis 1 voie, puis 2 voies, est ce que vous estimez que c'est source de sécurité pour les gens qui prennent la route pour aller à Saint-Lô ou Coutances, dans un sens comme dans l'autre ? Est-ce que vous pensez que c'est source de réduction des émissions de gaz à effet serre ? Est-ce que vous pensez qu'effectivement 100 millions ou 96 millions pour gagner 5 minutes de temps sur le circuit, c'est quelque chose qui est une source de progrès pour les gens qui prennent la route ? C'est pour répondre au Monsieur qui demandait à ce qu'on prenne en compte les gens qui prennent la route tous les jours. C'est vrai que c'est un vrai succès. Les gens qui prennent cette route se plaignent souvent pour le temps de trajet et pour la sécurité. Moi, je ne vois pas en quoi on va améliorer la sécurité en permettant de rouler à 90km/h ou à 110km/h. C'est aussi pour répondre au Monsieur qui parlait de morts sur la route. C'est vrai que les morts sur la route sont des morts de trop et c'est vrai qu'on ne peut pas s'en féliciter du tout, mais ça n'empêche que la sécurité d'une route ne se mesure pas qu'en nombre de morts. Elle se mesure aussi à quels endroits les gens ont un accident, est-ce que vous avez une étude là-dessus ? Est-ce que ça se répartit sur toute la route ? Ou est-ce que ça se répartit à des endroits qu'on pourrait sécuriser effectivement ? Moi, il m'a semblé, et je termine là-dessus, qu'un des facteurs principaux accidentogènes, c'était la vitesse, donc là on va vers plus de vitesse alors qu'on pourrait rester à 80km/h sur toute la route.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur. On va revenir sur la manière de gérer la sécurité sur cet axe, autrement qu'avec le cas échéant du passage à 2 voies+1voies.

Monsieur BOUDET, habitant de Tourville-sur-Sienne

Je vais être très court. Je voudrais savoir si réellement le projet est intégré à l'axe Coutances-Saint-Lô ? Parce qu'on n'a pas eu de communication à la hauteur. L'affichage sur la route commence à Tourville-sur-Sienne, mais il ne concerne pas Tourville-sur-Sienne, et comme on a vécu en 2007, le projet était déjà abouti ou pratiquement abouti avec des acquisitions des terrains et tout ça et qu'au final ça a échoué. On a des grosses inquiétudes, monsieur BOUVET, est-ce que vous pouvez nous rassurer là-dessus ?

Nicolas CAMOUS, animateur

Donc, deux points, même trois. La sécurité, l'information du projet, et les inquiétudes sur l'avancement du projet.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Avant de répondre aux questions. Je voulais revenir juste rapidement sur les propos du conseiller régional monsieur HEDOUIN. On n'est pas ici en comité pilotage, on est bien en réunion de concertation. La Région évidemment a été invitée au comité de pilotage et à participer, évidemment, à donner son avis sur le projet. Le Conseil régional est bien investi sur le sujet.

Sur le sujet du bilan carbone, c'est une étude qui est obligatoire dans le code de l'environnement, donc on ne va pas passer à côté. On va la réaliser. Après, je ne sais pas quelle compétence vous avez en calcul de bilan carbone, mais très clairement, ce sont des choses qui sont faites par des bureaux d'études spécialisés.

Alors, je n'ai pas compris votre remarque sur le tableau multicritère. Dans le tableau multicritère on a bien mis qu'on ne cache pas qu'il y a un impact évidemment sur les zones humides, parce que la case est cochée en rouge et pas du tout en vert. On a aussi une case qui est cochée en vert, effectivement, sur la trame verte et bleue, mais ça c'est en rappelant ce que je vous ai dit tout à l'heure, on améliore, notamment, sensiblement l'infrastructure existante. Je voulais juste compléter ça avant de répondre à la

question de la 2+1 voie et la sécurité. Alors, en fait en 2+1 voie, on est un peu comme sur une autoroute au final avec un séparateur central, parce que la majorité des problématiques qu'on a sur cette route-là sont des problématiques de récupération. C'est-à-dire des gens qui potentiellement sortent de la chaussée, et là on a des bandes d'arrêt d'urgence. Des bandes qui sont revêtues sur les côtés, sur des largeurs relativement importantes, ce qui permet aux usagers, quel que soit leur vitesse, de se récupérer. On a une séparation de flux, parce qu'on a une forte proportion en général d'accidents avec des chocs frontaux, donc le séparateur central permet d'éviter tous ces chocs. On supprime sur ce projet-là, on passe de 80 intersections planes à zéro. Ça veut dire qu'il ne reste que les carrefours giratoires qui existent aujourd'hui et les échangeurs. C'est important de le dire parce qu'évidemment, les endroits où il y a les accidents sont majoritairement les intersections. Sur la statistique de l'augmentation de la vitesse = accidentologie, là je vous renvoie aux statistiques de la sécurité routière. On a une accidentologie qui est bien inférieure sur des autoroutes limitées aujourd'hui à 130 km/h que sur des routes bidirectionnelles limitées à 90 km/h, voir même 80 km/h comme aujourd'hui dans le département de la Manche. Ça je vous invite à aller vérifier, ce sont des données assez factuelles que vous pouvez aller consulter sur le site du ministère de l'Intérieur.

Vous avez encore parlé de 96 millions pour gagner 5 minutes et on en a déjà parlé.

Nicolas CAMOUS, animateur

Par contre, dans la dernière intervention, Monsieur parlait à la fois d'information sur le projet. Est-ce qu'on peut redonner les modalités d'information ? Il a dit qu'il n'a pas eu suffisant l'information, c'est ce que j'ai compris de votre propos Monsieur. Après, il y a des inquiétudes sur l'aboutissement, le cas échéant de ce projet.

Olivier ZAMOUTH, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures

Tout d'abord, merci pour cette intervention. Vous parlez de la partie ouest du projet qui en quelque sorte prolonge par la RD44 l'aménagement de l'axe Saint-Lô-Coutances. C'est effectivement une opération qui avait déjà fait l'objet, en son temps, d'une tentative d'aménagement qui avait avorté pour des questions foncières, et donc l'opération Saint-Lô - Coutances avait été effectivement l'opportunité d'enrichir la perspective en intégrant à cette partie la RD44, entre Coutances et Tourville-sur-Sienne, de façon là-encore à sécuriser et améliorer l'axe vers la côte ouest.

Après, j'ai noté que vous trouviez que la communication était insuffisante. Il me semble qu'il y a eu de l'affichage par tout, dans la presse, à la radio, l'affichage, y compris à Tourville sur Seine, on vérifiera. Par contre, je crois qu'il n'y a pas de permanence à Tourville-sur-Sienne, mais il n'y a pas de permanences dans toutes les communes qui sont traversées par l'itinéraire. En tout état de cause, une fois encore merci de vous intéresser à cette partie du projet. Je crois que ce soir, c'était la première intervention sur le sujet.

Nicolas CAMOUS, animateur

Monsieur était inquiet concernant la réalisation du projet. Comment est-ce qu'on peut le rassurer ? Il l'a déjà dit, en 2007, il ne s'est rien passé, pourquoi est-ce que ça se réaliserait maintenant ?

Olivier ZAMOUTH, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures

Il ne s'est pas rien passé, mais je n'étais pas là à l'époque. Vous racontez avec exactitude le film, mais je crois qu'il y a eu des problèmes d'acquisitions foncières. Tout à l'heure, dans le déroulé que vous avez été présenté, il y a une étape d'enquête publique, puis de déclaration d'utilité publique. Celle-ci est un

acte administratif qui garantit à la puissance publique de pouvoir acquérir les terrains par expropriation, s'il le faut.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Il est 21h37 Mesdames et Messieurs. Je sais qu'il y a encore quelques questions et on va les prendre. Je vous propose, néanmoins qu'on arrête la réunion vers 22h. Je le redis et monsieur BOUVET l'a expliqué à plusieurs reprises, la concertation n'est pas terminée. Elle ne se termine pas ce soir et y a d'autres modalités d'expression possible. On va prendre encore une fois, une série des questions.

Marie NOËL

Professionnellement, je fais des démarches participatives auprès des collectivités locales depuis un certain nombre d'années, donc je me permets d'intervenir là-dessus sur une question de sémantique. Ce n'est pas une action de concertation que nous sommes en train de vivre, c'est une consultation. La concertation, ça se fait au niveau de l'opportunité du projet, c'est-à-dire que si on a un problème à résoudre ou un certain nombre de thématiques, à ce moment-là on va faire la concertation en posant la question de l'opportunité de porter un projet. L'opportunité de faire un projet sur cette route, elle est déjà faite, elle a été décidée et elle a été votée, donc on n'est pas dans une concertation. On est effectivement dans une consultation des habitants et des structures. Peut-être que pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées il y a une confusion sur ce terme-là, mais c'est pour ça que je me permets de venir sur ce sujet. Je ne suis pas spécialiste des routes, effectivement.

On est en train de discuter sur la couleur de la barrière, en jaune ou en vert, il y en a qui veulent du vert ou du jaune, mais on n'est pas sur le fond du problème. Cette route est pour moi un projet du passé, du siècle dernier, sans doute porté par des gens du siècle dernier aussi. C'est n'est pas une question d'âge, attention. C'est une question de façon de penser, donc on est sur des façons de penser qui sont terminées, parce que c'est l'avenir qu'on est en train de construire et donc l'avenir, on l'a déjà dit, la transition écologique, etc. On est déjà dépassé, l'inquiétude de Monsieur tout à l'heure, moi je pense que je n'ai pas d'inquiétude, en fait, c'est déjà terminé, ce projet-là. Ça fait un peu ça, des dinosaures. Ce n'est pas personnalisé, je suis désolé.

Il y a une autre remarque que je voulais faire, il n'y a pas des femmes au Conseil départemental ? Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Il y a Fabienne DENIS qui est responsable de l'opération, qui est juste au premier rang. Je ne reviens pas sur le projet d'un autre temps. Vous avez déjà répondu à plusieurs reprises. Je le redis, il y a Fabienne DENIS qui s'occupe de l'opération, elle est au premier rang là-bas.

Pascal LANGLOIS, adjoint à mairie de Coutances

Bonjour, Pascal LANGLOIS. Je suis adjoint à la mairie de Coutances. Je voulais juste faire un petit constat, par rapport à l'utilisation de la route. Moi, personnellement, je l'ai utilisé pendant 30 ans. Je faisais la route Coutances-Saint-Lô pendant 30 ans et j'ai vu la route devenir difficile, comme le disait monsieur HELIE, difficile et dangereuse. Mais c'est vrai qu'il y a le besoin d'améliorer la qualité de la route surtout dans de périodes comme le mois d'octobre, la route est partagée avec les agriculteurs. Maintenant, il devrait y avoir une proposition d'un autre tracé pour fluidifier la circulation et c'est très important pour améliorer la sécurité sur cette route. Il y a beaucoup de gens qui font la route de Saint-Lô à Coutances les matins et tous les soirs, voilà.

Nicolas CAMOUS, animateur

Pas de réponse sur cette prise de position. On va donner la parole à d'autres personnes.

Heidi GOUARD

Bonjour, je m'appelle Heidi GOUARD, j'habite à Agneaux. Tout à l'heure on parlait des gens qui empruntent la route, et bien pour les trois dernières années, j'ai emprunté quasiment tous les jours et là je l'emprunte encore, entre 3 et 4 fois par semaine. Je la connais, donc, bien et j'ai vu le passage à 90 km/h et j'avoue, franchement, que depuis qu'on roule à 80 km/h, je me sens beaucoup plus en sécurité dans la voiture. De plus, j'étais enseignante depuis 18 ans et quand je voulais consulter ou avoir l'avis de mes élèves et bien je ne m'y prenais pas comme ça. En fait, quand on veut connaître réellement l'avis de quelqu'un, on organise des ateliers de travail et on leur demande de construire le projet eux-mêmes, et je pense qu'avec toutes les compétences qu'on a dans la salle aujourd'hui, et bien, ça aurait été bien d'avoir des ateliers de travail et qu'on puisse tous se mettre autour de la table pour monter le projet au lieu que tout soit déjà fait, parce que ce projet ne me convient pas du tout et on parle que des hommes mais on ne parle jamais de la biodiversité, de la faune, de la flore et nos haies qui disparaissent. Aujourd'hui, moi, je ne suis pas du tout d'accord avec ce que j'entends.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci Madame.

Sans intérêt à se présenter

Je voulais d'abord parler de la sécurité. Je voulais revenir sur les objectifs. Le premier, la sécurité. Là je prends exactement les termes de l'enquête d'accidentologie qui est sur le site <https://www.Manche.fr/> « les usagers de cet axe ont effectivement une impression d'insécurité » c'est une impression. La moyenne d'accidentologie sur l'axe est à peu près, voire même en dessous de l'accidentologie départementale. Si nous prenons comme prétexte de refaire cette route pour des questions de sécurité, nous allons refaire toutes les routes du département. De plus, cette étude date d'avant ou après du passage de 80km/h, elle note essentiellement 4 ou 5 points noirs accidentogènes sur la route, dont deux au moins : la carrière du Fût et le passage de la Chapelle qui ont déjà été traités. Ainsi, parler de la sécurité, ce sont les termes de vos propres analyses et des expertises qui ont été menées qui sont disponibles sur <https://www.Manche.fr/>, donc parler de la sécurité n'est qu'un prétexte.

Je viens donc à vos deuxièmes et troisièmes objectifs qui sont le désenclavement de Coutances et l'attractivité économique et touristique. Nous sommes là, en fait, sur la vraie raison de cet axe, et je reprends les paroles de Monsieur BIDOT qui disait que tout à l'heure « j'ai des amis entrepreneurs... », voilà, nous en sommes là, nous en sommes à une volonté de développement économique par une maximisation du transport routier. C'est la seule et unique raison de cet axe. Il n'y en a pas d'autres. Votre objectif est de mettre des milliers des voitures sur la route, encore plus de mettre encore plus des camions, encore plus, parce que c'est ça que signifie le développement économique. Ce sont vos objectifs, voilà le monde que vous proposez. Aujourd'hui, on entend parler de tout ça, mais je reviens sur le temps des dinosaures. « Il faut adapter la ville à la voiture », Pompidou 1971. « Il faut adapter le département à la voiture », conseil départemental de la Manche 2022, vous avez 50 ans de retard. Aujourd'hui, nous voulons lutter contre l'artificialisation des sols et nous voulons une agriculture vivante. Rendez attractive la vie dans les villages, dans nos villages auxquels nous tenons tant, dans nos campagnes et vous réduirez d'autant le transport sur cette route. Vous parlez de développement économique, mais vous ne parlez pas des gens qui y vivent. Vous ne parlez pas de notre cadre de vie, des promeneurs qui vont voir détruire leurs chemins de randonnée. Vous ne parlez que d'économie, c'est ça votre monde, donc vous avez l'axe qui correspond à votre monde, un axe de vitesse, de camions sur la

route et votre axe comme toutes les autoroutes, comme tous les grands axes qui ont été construits, a vocation à devenir saturé et plein. C'est ça que vous voulez, c'est ça que vous voulez nous infliger. Nous, nous voulons une vie, un bon cadre de vie dans nos villages, dans nos campagnes. Rendez nos villages et nos campagnes vivants, c'est ça le monde que beaucoup d'entre nous veulent. Votre monde est ancien, votre monde est sur un logiciel d'il y a 50 ans. Merci, Monsieur Pompidou.

Nicolas CAMOUS, animateur

Vous ne voulez pas donner votre prénom ? C'est pour le compte rendu et pour que tout le monde sache (refus) Bon, c'est monsieur Sans intérêt....

On laisse répondre le Conseil départemental et je reviens ensuite pour prendre deux ou trois questions néanmoins.

Je vais reprendre vos propos Monsieur : est-ce que la sécurité est un prétexte ? Est-ce que vous voulez mettre de milliers des véhicules délibérément sur la route ? Monsieur THIRION, on vous écoute.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Déjà, je regrette que vous ne nous ayez même pas donné votre nom, c'est un peu dommage, parce que c'est un peu compliqué pour vous situer. Je réponds quand même à vos questions, qui sont quand même intéressantes.

Le sujet de la sécurité. On a une gravité des accidents qui est quand même largement supérieure aux autres axes du département et à la moyenne départementale. Je vous invite à aller regarder, la gravité est bien supérieure. Ce n'est pas du tout un prétexte, un mort c'est un mort et on a dit 7 morts mais je pense que ce chiffre était jusqu'en 2017, parce qu'après il y en a eu 1 ou 2 de plus. C'est un axe où il y a des morts, voilà. Alors, ce n'est pas un prétexte.

Je restitue aussi ce sujet dans le contexte. Vous avez parlé du cadre de vie et on a beaucoup parlé dans la présentation, donc vous ne pouvez pas dire qu'on n'en a pas parlé. Je vous invite à aller vers 8h30 à Saint-Gilles et à regarder l'entrée de l'école. Je vous invite à vous arrêter 10 ou 15 minutes pour voir un petit peu à quoi ressemble Saint-Gilles. Quand on parle de cadre de vie, c'est aussi de ça qu'on parle. Le chemin de randonnée, évidemment qu'on y pense. Ce sont des sujets qu'on regarde et qu'on va évidemment regarder pour rétablir les chemins qui existent. On y pense à tout ça.

Madame, tout à l'heure parlait de biodiversité et on a déjà parlé. Je veux dire : un projet est un tout, il y a des sujets de biodiversité qu'on regarde, évidemment, et il y a des sujets de sécurité qu'on regarde, il y a des sujets de cadre de vie qu'on regarde. Un projet, c'est un tout, il faut le regarder dans son intégralité et nous, c'est ce qu'on fait et ce que nous essayons de faire le mieux possible dans le respect de la réglementation, évidemment.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Je prends une dernière série des questions.

Alain MILLIEN, association Manche Nature

Je crois, Messieurs du Conseil départemental, qu'on n'a pas fini de parler de ce projet-là. Il y a aussi un problème avec le Conseil départemental de la Manche et c'est que vous avez une obsession pour les axes routiers. On revient régulièrement sur des projets entre Coutances et Saint-Lô, Coutances –Granville-Avranches. Souvent ces projets-là n'aboutissent pas, parce que vous les menez mal, parce que la vérité est que la population s'aperçoit qu'ils sont inutiles et ils sont d'autant plus inutiles qu'il y a maintenant des urgences climatiques qui sont évidentes pour tout le monde, que le transport routier augmente encore ces choses-là. Je crois que votre projet est en difficulté énorme, parce qu'il ne respecte pas un principe qui est simple : éviter-réduire-compenser. Vous n'avez qu'une version de compensation et je

pense que vous avez perdu une nouvelle fois, parce que nous (ndlr : l'association) vous attaquerons là-dessus et nous gagnerons.

Frédéric BLANCHARD, habitant de Belval

Bonjour Frédéric BLANCHARD, agriculteur à Belval. Depuis tout à l'heure, on parle de l'axe, mais on ne parle pas des axes secondaires que vous allez créer qui vont traverser beaucoup de parcelles agricoles et qui vont en détruire beaucoup. Il y a deux sujets qui m'interrogent énormément, c'est au niveau de Courcy, vous allez créer un axe secondaire qui va passer deux fois la voie ferrée. Où est la sécurité pour les usagers agricoles ? Une autre question, au niveau du carrefour Le Pissot, vous avez prévu de faire un rond-point juste à la sortie de Belval gare, pourquoi vous ne le faites pas au carrefour de La Bretonnière ? Là vous allez encore à détruire une exploitation agricole.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci monsieur. La prochaine sera la dernière intervention.

Habitant qui ne s'est pas présenté

Vous parlez des habitants qui habitent entre Coutances et Saint-Lô et vous disiez qu'il n'y a des personnes qui habitent entre les deux. Moi j'habite entre les deux, j'habite à Cerisy, un peu plus au sud. Moi, je ne comprends pas du tout l'utilité pour les habitants localement entre Coutances et Saint-Lô, de cette route. Cette route est comme une verrue dans le paysage. Une verrue dans notre quotidien. On va arriver sur cette route et on va rouler à 110km/h et on va gagner 2 minutes pour aller à Coutances. C'est bien ? Je ne sais pas. En termes de sécurité, je voudrais bien qu'il y ait des aménagements qui peuvent être simples, mais pour le reste je ne comprends pas. Ça va trop vite. Il y a aussi une chose que je ne comprends pas : qu'est-ce qu'il fait, l'écureuil sur votre prospectus ? Vous dites que ce n'est pas une publicité, mais c'est aussi absurde qu'une publicité.

Nicolas CAMOUS, animateur

N'est-il pas beau, l'écureuil ?

Habitant qui ne s'est pas présenté

Oui, il est très beau, justement je ne comprends pas, que fait l'écureuil dans la plaquette ? Ce n'est pas une espèce protégée. Il est là, il est au milieu, il est en gros plan, et je ne comprends pas.

Nicolas CAMOUS, animateur

Ça ne vous va pas cet écureuil dans la plaquette ?

Habitant qui ne s'est pas présenté

En termes de communication, qu'est-ce que cela nous apporte ?

Nicolas CAMOUS, animateur

Je ne sais pas s'il y a une réponse à donner concernant l'écureuil.

Habitant qui ne s'est pas présenté

Oui, j'aimerais avoir une réponse à ce sujet.

Nicolas CAMOUS, animateur

Je poserai la question.

Valérie PITTON

Je fais la route Coutances –Saint-Lô tous les jours et là je suis outrée du débat qu'on a ce soir. Il y a des gens qui font la route tous les jours. Moi, je ne suis pas forcément pour qu'on agrandisse la route, mais par contre, rien n'a été fait. Ça fait 14 ans que je fais Coutances-Saint-Lô et il n'y a jamais rien eu de fait au niveau du transport en commun. Jamais, alors moi, je voudrais que cela soit développé et qu'on puisse prendre le train, parce que moi, je ne demande pas mieux que prendre le train.

Moi, je suis obligée d'investir dans une voiture au gasoil, mais je suis désolée, je ne suis pas forcément d'accord avec l'agrandissement de la route, mais donnez-nous la possibilité d'utiliser les transports en commun. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci madame. Ça sera la dernière série des réponses. La question sur les axes secondaires.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Ça, c'est évidemment une question technique. La question du franchissement de la voie à deux reprises au niveau de Courcy, effectivement, c'est une problématique. Je vous avoue que dans les études de transit on n'a pas pu faire autrement. Alors, ce sont des choses qu'on a regardées avec la SNCF parce que les voies qui existent aujourd'hui et qui traversent la voie ferrée sur des passages à niveau n'ont pas forcément le même trafic. Ce sont des choses qu'on va chercher à améliorer le plus possible, mais localement ce tracé-là a été choisi aussi au vu de l'impact environnemental, foncier de la voie parallèle. D'autre part, effectivement, on doit parler de l'impact foncier et environnemental qui n'est pas négligeable, on est d'accord. Vous avez raison de le dire. Cette traversée, on a cherché par tous les moyens à l'éviter. On est arrivé sur cette solution qui n'est pas parfaite, mais aujourd'hui on n'a pas vraiment d'autre option à ce niveau-là.

Le carrefour Le Pissot... Je ne sais pas où se trouve ce carrefour, mais ce seront des choses que l'on va éventuellement regarder. N'hésitez pas à le mettre dans le registre, ce sont des choses qu'évidemment, on pourra regarder.

Nicolas CAMOUS, animateur

Monsieur pourra venir vous voir à la fin de la réunion avec la carte si besoin.

Monsieur disait aussi que le projet n'est pas fait pour les habitants entre les deux.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Ça, c'est une remarque que je n'ai pas trop comprise, parce qu'évidemment l'axe dessert l'ensemble du territoire traversé. Je suis désolé pour lui, le projet s'appelle Saint-Lô-Coutances, mais on aurait pu l'appeler Saint-Lô- Cambarnon-Courcy – Coutances... Ça fait un peu long comme nom d'un projet, mais évidemment ce projet est fait pour l'ensemble des habitants qui sont situés au long de l'axe.

Pour répondre à la dernière question qui a été posée. Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit sur les alternatives ferroviaires, etc., mais évidemment que le ferroviaire, il faut le développer et on est tous d'accord dans cette salle pour le dire. Après, voilà, la personne qui habite aujourd'hui à 10km de la gare de Coutances ou qui travaille à 10km de la gare de Saint-Lô, comment elle fait si elle veut prendre le train au même le bus ? Les lignes de bus, je l'ai dit tout à l'heure, desservent peut-être un peu le territoire, mais elles ne peuvent pas passer en face de chaque maison. C'est un vrai sujet, c'est un vrai problème. Alors, aujourd'hui, on peut toujours mettre la tête dans le sable en disant qu'il y aura moins de trafic dans 10 ans ou 20 ans, parce qu'il y aura des transports en commun et qu'on réfléchira différemment, pas comme des dinosaures. Nous, en tout cas, notre vision, ma vision de technicien, je suis un technicien et il y a aussi des élus aussi pour prendre les décisions, mais moi ma vision de technicien, c'est que le

trafic sur cet axe est considérable et que demain il le sera toujours, parce qu'on a un territoire qui est fait de telle façon qu'il y aura toujours l'usage des voitures particulières.

Nicolas CAMOUS, animateur

Je veux une réponse sur l'écreuil, par contre.

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

On est dans une plaquette de communication, on est d'accord. L'écreuil est aussi là pour montrer que la biodiversité est quelque chose à laquelle nous pensons, au même titre que l'économie, au même titre que la sécurité. On aurait pu mettre aussi un cadavre pour dire qu'on pensait aux morts. On met des photos pour représenter, c'est une plaquette de communication. On a préféré mettre un écreuil plutôt qu'un bâtiment d'activité, voilà.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci Mesdames et Messieurs. Nous avons dit que nous finirions à 22h et que nous ne prendrons plus de questions.

Je vais laisser Messieurs les élus conclure brièvement cette première réunion de concertation.

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

Je voudrais vous remercier. Merci pour ces retours et ces informations. Je l'ai dit tout à l'heure, j'étais très sensible effectivement à la partie environnementale. Je pense qu'aujourd'hui, pour atteindre un certain nombre d'objectifs dans les prochaines années, il nous faut quelque part maintenir un certain nombre d'équilibres. Ces équilibres, ils doivent prendre en compte beaucoup de choses, Jacky a parlé d'équation à très nombreuses variables. On doit prendre en compte beaucoup de choses, donc on doit prendre en compte la biodiversité, comme Madame l'a rappelé, on doit prendre en compte, effectivement la préservation de notre environnement, on doit prendre en compte l'économie et le travail des gens, on doit prendre en compte les transports en commun, on doit prendre en compte la possibilité de pouvoir faire du covoiturage et comme j'ai essayé de le dire au tout début, on doit prendre en compte tous les leviers qui nous permettent d'atteindre les objectifs qui aujourd'hui nous sont présentés. On doit arriver à un certain nombre d'objectifs.

Les véhicules à moteur, aujourd'hui on l'a dit sont une source de gaz à effet de serre et il faut impérativement qu'on réduise ce volume, donc on a deux leviers pour le faire. On a des leviers technologiques qui passent par la modernisation à la fois de nos moyens de mobilité et aussi de nos routes, de nos trains, de nos bus, demain à hydrogène. Il nous faudra avoir aussi des routes encore une fois performantes, modernes qui permettent d'intégrer un certain nombre de choses, ça fait partie aussi pour moi de la solution. Il faudra aussi, peut-être, et là il faut que tout le monde se pose la question, parce que là d'un point de vue politique, il y aura aussi des décisions à prendre, il faudra aussi rentrer dans les notions de contraintes. Certaines personnes aujourd'hui se sont justement exprimées parce que, soi-disant, le Département est en train de contraindre les gens. Je reviendrai simplement sur le fait que sans la déclaration de l'utilité publique, ce projet n'aura pas lieu, donc il y a encore pleins d'étapes. Mais ces contraintes demain, pour réduire, par exemple les transports, cela peut aussi nous amener à nous obliger à densifier, par exemple les agglomérations déjà existantes qui vont, alors là pour le coup, réduire de manière importante, je dirai nos besoins de transport parce qu'on sera carrément dans nos agglomérations. Seulement, ça va nous contraindre de plus forcément, à choisir où on habite, de plus forcément, je dirai, à avoir les espaces qu'on souhaiterait, la qualité de vie qu'on souhaiterait. Donc je vous pose juste une question : globalement, pour arriver à maintenir un équilibre, il va falloir faire un certain nombre des choix pour générer cette transition qui nous permettra d'arriver à un résultat. Ce

soir, je suis juste un peu déçu parce qu'il y a eu un certain nombre de postulats, je dirais sur des grands principes environnementaux que je comprends tout à fait et j'intègre tout à fait et qui doivent aller vers nos objectifs. Mais il nous faut intégrer des transitions et donc un certain nombre des projets sur lesquels je peux comprendre qu'aujourd'hui vous avez des visions à très long terme et soyez totalement contre. Mais on en a quand même besoin aujourd'hui pour permettre cette transition-là. C'est tout ce que j'avais à dire et c'est mon avis qui doit juste effectivement équilibrer ces problématiques environnementales et le fait qu'on a encore des activités. Sincèrement, on ne peut s'arrêter du jour au lendemain. Merci.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci. Monsieur BOUVET vos mots pour la fin.

Jacky BOUVET, premier vice-président du Conseil Départemental

Je vais essayer d'être relativement court parce que les échanges ce soir ont été très intéressants. On voit bien qu'il y a des enjeux qui sont très importants pour nous, mais Axel l'a rappelé et je l'ai évoqué tout à l'heure, la problématique est complexe. Le maillage du département est dense et on ne va pas le changer. Les trajets domicile-travail, ils sont ce qu'ils sont. Il y a des axes d'amélioration à apporter sur les modes de transport, et on est tous d'accord sur le principe, mais cela n'empêche pas qu'il ait 14 000 véhicules qui transitent sur cette route à certains points.

A nous de voir comment les choses vont évoluer, étant entendu que le département de la Manche est de plus en plus attractif. On a vu que dans les périodes de COVID, on a attiré des populations qui sont venues se fixer chez nous, ça va sans doute encore évoluer, même si on met en place tout ce que vous avez évoqué ce soir, que le train s'améliore, qu'on mette en place des transports en commun, on partage toutes ces choses-là. Il n'y a pas de difficulté là-dessus, mais il ne reste pas moins vrai qu'on a toujours besoin des véhicules. Alors dans les véhicules, il y a la fréquentation, le nombre des véhicules qui vont se déplacer d'un point A à un point B. Après, il y a la problématique liée à la pollution que rappelle Axel. Là, il y a des choses qui sont en train d'avancer avec des nouvelles technologies, mais le nombre des véhicules ne sera pas divisé par 3 ou pas 4 dans les années qui viennent. Il ne faut pas rêver.

Je vous veux dire simplement qu'on est toujours dans une phase de concertation, peut-être il y a un problème de sémantique, voilà. Cela n'empêche que jusqu'au 11 mars, vous avez la possibilité de vous exprimer, faites-le et parlez autour de vous. Puis, ça a été rappelé dans les différentes points d'étape, on est justement dans une étape ce soir et il y aura l'enquête publique et ça sera un nouveau rendez-vous. On vous invite à participer, je pense que c'est important et c'est important pour nous ce soir d'être devant vous. Après-demain, nous serons donc à l'autre extrémité pour rencontrer également les personnes qui sont concernées par le projet.

Merci en tout cas pour votre participation, bon retour et à très bientôt.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci beaucoup Mesdames et Messieurs, bonne soirée.



7.2 ANNEXE 2 : COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 24 FEVRIER 2022 A THEREVAL

Concertation sur l'aménagement routier Saint-Lô / Coutances

Compte rendu de la réunion publique du 24 février 2022

Salle Le Triangle, Thèreval, 19h30

Affluence : environ 270 participants

Intervenants pour le Conseil départemental :

- Jacky BOUVET, premier vice-président
- Axel FORTIN-LARIVIERE, vice-président en charge des déplacements
- Olivier ZAMOUTH, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures
- Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Animateur :

- Nicolas CAMOUS, Algoé

Déroulement (environ 2 h 40) :

- Introduction (8 minutes)
- Présentation du contexte, des objectifs du projet, des scénarios et des prochaines étapes (27 minutes)
- Questions et échanges avec le public (2 h)
- Conclusion (5 minutes)



1. Introduction.....	69
1.1 MOT D'ACCUEIL DE GILLES QUINQUENEL, MAIRE DE THEREVAL	69
1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL	69
1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL EN CHARGE DES DEPLACEMENTS	69
2. Présentation du contexte, des objectifs du projet, des scénarios et des prochaines étapes.....	69
2.1 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES	69
2.2 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER	69
3. Questions et échanges avec le public	69
4. Conclusion	83

Les mentions entre crochets sont ajoutées par le rédacteur pour faciliter la compréhension de certains termes ou sigles utilisés par les intervenants.

Les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de l'éventuelle inexactitude de leur orthographe.

1. INTRODUCTION

1.1 MOT D'ACCUEIL DE GILLES QUINQUENEL, MAIRE DE THEREVAL

Mes mots seront très rapides : d'abord vous accueillir ici dans la commune de Thèreval. C'est une commune que vous ne connaissez peut-être pas, donc vous la découvrez par l'intermédiaire de ce projet qui est un projet important, qui est un projet impactant. Je voudrais vous souhaiter simplement la bienvenue.

Et juste un mot s'agissant de la commune de Thèreval puisque, en tant que maire, je me dois aussi de vous dire quelques mots sur la commune, simplement retenir un chiffre : ici, dans cette commune de 1 850 habitants, on a 24 professionnels de santé. Au moment où on parle de la démographie médicale, les complexités, etc., ça résume avec un seul chiffre l'attractivité de notre commune et la qualité de vie. Et voilà, bienvenue chez nous et n'hésitez pas à revenir à l'occasion de programmations culturelles dans cette salle que l'on a construite, que l'on a osé construire il y a quelques années.

Bonne soirée et puis bons échanges, et surtout place aux débats le plus rapidement possible, à vos questions et aux réponses qui, je ne doute pas, vous seront apportées. Merci à vous.

1.2 INTRODUCTION DE JACKY BOUVET, PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

Cf. compte rendu de la réunion du 22 février 2022 à Coutances.

1.3 INTRODUCTION D'AXEL FORTIN-LARIVIERE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL EN CHARGE DES DEPLACEMENTS

Cf. compte rendu de la réunion du 22 février 2022 à Coutances.

2. PRESENTATION DU CONTEXTE, DES OBJECTIFS DU PROJET, DES SCENARIOS ET DES PROCHAINES ETAPES

2.1 INTERVENTION D'OLIVIER ZAMOUTH, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT NATURE ET INFRASTRUCTURES

Cf. compte rendu de la réunion du 22 février 2022 à Coutances.

2.2 INTERVENTION D'OLIVIER THIRION, DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Cf. compte rendu de la réunion du 22 février 2022 à Coutances.

3. QUESTIONS ET ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Anne-Laure BECHELENNE

Je suis coutançaise. Je viens d'entendre l'exposé. Il me semble avoir compris que le scénario 2 permettait une diminution du trafic, est-ce que j'ai bien compris ? Apparemment, les études disent qu'il y aura en fait une augmentation de 20 % du trafic puisque l'axe se chargera en déchargeant les autres axes. Donc là, je n'ai pas bien compris au niveau de la présentation, je n'ai absolument pas entendu parler d'augmentation du trafic.

Alain VILQUIN, Président de l'association Vertha

Je vais reprendre le petit sujet qu'on a déjà abordé, qu'on a entendu un petit peu lors de la réunion de Coutances, c'est sur la notion de concertation.

Donc, les réunions que vous nous avez organisées n'ont rien à voir avec, justement, de la concertation. Ce ne sont que des réunions d'information. Vous êtes ici comme des commerciaux du Département, venus pour vendre le scénario numéro 2. Vous agissez comme des vendeurs de voiture, nous demandant de quelle couleur faire la peinture. Mais par contre pas question de remettre en cause la motorisation, ce sera un diesel années 1970, bien polluant et pétaradant !

Eh bien non, nous n'acceptons pas ce projet que nous qualifions d'inutilité publique et contraire à l'intérêt général ! Contourner Saint-Gilles, c'est contourner toutes les solutions raisonnables et raisonnées exprimées par Jean CASTEX, c'est-à-dire zéro artificialisation des terres, limitation de l'empreinte carbone et urgence climatique, trouver des alternatives au tout-voiture, respect de la biodiversité et du cadre de vie, protection de nos chemins et des commerces de proximité.

Nous vous demandons de revoir votre copie et de travailler sur le premier scénario, d'organiser autour de celui-ci une réelle concertation avec la participation des citoyens concernés, améliorer l'existant en aménageant le bourg de Saint-Gilles pour un mieux-être de ses habitants. Refuser de répondre aux grands enjeux environnementaux aujourd'hui, c'est handicaper les générations à venir et ceci parce que vous n'aurez pas eu le courage de chercher des solutions durables.

Voilà, c'était l'intervention que je voulais faire et merci de bien vouloir me redonner la parole si c'est possible en fin de réunion.

Nicolas CAMOUS, animateur

Oui, oui. J'essaierai de privilégier les personnes qui ne prennent pas la parole en premier, mais bien sûr je reviendrai vers vous, Monsieur.

On va répondre à cette première série de questions, il y avait la question de Madame et dans votre intervention Monsieur j'ai noté plusieurs points sur lesquels le Conseil départemental, le cas échéant, est amené à se prononcer. On va les prendre dans l'ordre : la diminution du trafic, M. THIRION ?

Olivier THIRION, Directeur des infrastructures et de l'entretien routier

Très rapidement là-dessus : effectivement, je n'ai pas du tout parlé tout à l'heure de diminution du trafic. L'étude de trafic aujourd'hui part sur des hypothèses plutôt prudentes. Si on regarde les évolutions du trafic les années précédentes, on est sur + 1 % par an jusqu'à 2030, + 0,5 % au-delà... ou j'ai mal compris votre question peut-être ?...

Anne-Laure BECHELENNE

J'ai dû mal m'exprimer, en fait vous avez parlé de diminution du trafic.

Nicolas CAMOUS

Dans Saint-Gilles ?

Anne-Laure BECHELENNE

Non, dans plusieurs points, vous avez signalé que ça allait diminuer. Et j'ai lu dans les études... Ecoutez, on pourrait peut-être réécouter l'enregistrement, il me semble que vous avez quand même parlé de diminution du trafic. Et en tout cas dans les études, on parle clairement d'une augmentation de 20 % du trafic, et qui serait un bon scénario. On précise que le scénario 2 est très intéressant parce qu'il permettrait cette augmentation du trafic.

Olivier THIRION

Non... Je ne vois pas trop où est l'incompréhension, je vous avoue. Moi, ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'il y avait une diminution de trafic de 90 % dans Saint-Gilles et 60 % au niveau du carrefour de l'Odyssée, après sur le reste de l'aménagement, le trafic augmente, mais un petit peu parce que l'aménagement est aménagé effectivement, ça c'est dans une proportion assez réduite.

L'essentiel de l'augmentation de trafic est dû en fait, tout simplement à la croissance économique, la croissance immobilière et la croissance des déplacements qui est de l'ordre de, l'hypothèse qu'on a prise c'est +1 % par an dans le scénario 1 comme dans le scénario 2 d'ailleurs, jusqu'à 2030, et + 0,5 % au-delà de 2030. Je ne peux pas vous faire une autre réponse que celle-là.

Nicolas CAMOUS

Dans tous les cas il y a augmentation de trafic, M. THIRION ?

Olivier THIRION

Oui, bien sûr.

Axel FORTIN-LARIVIERE, Vice-Président du Conseil départemental en charge des déplacements

Bon, je ne vais pas sortir toutes les études, on ne va pas parler de toutes ces choses-là. Mais d'un point de vue trafic routier, de toute manière les études, aujourd'hui les innovations dont on est tous, je dirais, en attente véritablement d'industrialisation, montrent que de toutes manières la voiture individuelle, qu'aujourd'hui elle soit hybride parce que là on en a de plus en plus, mais qu'elle soit électrique, ou que demain elle circule, et je l'espère, avec de l'hydrogène... De toutes manières on sera tous en capacité d'en avoir une si on le souhaite, on est libre effectivement de se déplacer. Et les études montrent que de toutes manières, le nombre de voitures individuelles en France ne va pas diminuer, à partir du moment où les gens sont en capacité, qu'on ne les empêche pas de le faire.

Voilà, aujourd'hui le 1 % dont on parle, il est aussi global sur l'ensemble de la France sur 20 ans. Ce à quoi il faut qu'on arrive effectivement, et je vais répondre à Monsieur, en 2035 vous avez entendu quand même très fortement la Commission européenne demander, et même au niveau mondial, à ce que les voitures à carburant fossile, donc le diesel, ne soient plus produites. Et ça sera le cas. Mais pour autant il y aura toujours, il n'y a pas d'étude qui dise qu'on va arrêter les voitures individuelles, à moins d'empêcher les gens d'acheter des voitures individuelles, à partir de ce moment-là effectivement ces voitures seront soit électriques soit à hydrogène, soit peut-être à d'autres modes de mobilité, mais il y aura toujours effectivement besoin de routes, même au niveau des transports en commun.

Nicolas CAMOUS

Merci M. FORTIN, vous avez répondu à un des quatre points que j'avais notés dans votre intervention Monsieur, qui était sur l'évolution des motorisations. Avant cela il y avait la démarche du Conseil

départemental, Monsieur dit ce n'est pas de la concertation, c'est juste de l'information, qu'est-ce que vous souhaitez répondre ?

Jacky BOUVET, Premier Vice-Président du Conseil départemental

Effectivement, on est bien dans une démarche de concertation. Si nous sommes ici devant vous ce soir, c'est pour vous entendre, pour que vous puissiez apporter vos remarques, vos réflexions, vos analyses, elles sont forcément pertinentes. Le fait de pouvoir aller déposer tout ce que vous voulez comme information jusqu'au 11 mars, on est bien dans la concertation. C'est bien de ça dont il s'agit, on est pas là venus vendre un projet ou un produit.

Tous les éléments que vous allez évoquer, apporter, seront versés bien évidemment au compte rendu, et feront partie d'une réflexion à mener par la suite. On est vraiment dans ce schéma-là, et je tiens à le réaffirmer ce soir.

Axel FORTIN-LARIVIERE

Je vais compléter aussi parce que c'est important de savoir comment on fonctionne. J'arrive, donc effectivement je me suis intéressé à tout ça.

Pour qu'un projet comme celui-ci, pour qu'on puisse être en mesure de vous faire une proposition, de vous présenter ces propositions-là, il faut savoir d'abord que les Conseillers départementaux, on leur présente effectivement un certain nombre de besoins et le périmètre d'étude, c'est-à-dire que le Conseil départemental commence déjà par accepter le principe d'études sur le périmètre par rapport aux besoins. Ce n'est pas la Direction des routes qui décide, un matin de faire un projet de route, non, ce sont les Conseillers départementaux qui au sein de la session plénière décident d'engager ces études-là.

De même que, une fois que cette phase de concertation sera réalisée et que le bilan sera fait, l'ensemble des bilans de cette concertation seront présentés.

Et je rappelle qu'en ce qui concerne, alors pas véritablement la totalité de ce projet mais entre autres les études qui ont porté autour de différents projets ou propositions de contournement de Saint-Gilles, aussi bien au sud qu'au nord, les premiers dossiers qui ont été portés à la connaissance du Conseil départemental datent de 2008, il y en a eu deux en 2013. Voilà, et encore une fois le tracé qui sera retenu après toutes les études de modification qui prendront en compte toutes les remontées de cette concertation, seront de nouveau présentées au Conseil départemental et aux Conseillers départementaux qui choisiront par leur vote si oui ou non ce projet est acceptable, et si oui ou non ce projet doit continuer. Voilà, c'est comme ça que ça se passe.

Nicolas CAMOUS

Merci. Deux points encore dans la question de Monsieur, ça rejoint un peu la question d'ailleurs sur la concertation qui disait « nous on veut travailler sur le scénario 1 ». Or, comme vous avez présenté un tracé préférentiel, on peut comprendre que le scénario 1 est évacué aujourd'hui, est-ce que c'est le cas ?

Axel FORTIN-LARIVIERE

Non, le scénario 1, il n'est pas évacué, c'est-à-dire globalement que s'il n'y a pas un autre scénario d'accepté, de voté, et donc effectivement que ce scénario rentre dans la phase suivante d'enquête publique, ce scénario 1 sera réalisé.

Parce que, effectivement, dans le cadre des responsabilités du Département vis-à-vis de la sécurité, on l'a vu, vis-à-vis même de l'environnement, on a parlé de rouvrir les axes qui ont été fermés en trois voies, ça permet aussi quelque part de rouvrir la possibilité de traiter les autres. On essaye d'améliorer.

Moi je suis profondément persuadé, ça c'est mon avis, on pourrait en discuter soit ce soir soit une autre fois, et je suis ouvert au débat, que dans le cadre d'une transition quelle qu'elle soit, qu'on l'appelle

écologique ou non, on a besoin d'avoir des routes performantes pour envisager des solutions qu'aujourd'hui on n'est pas en mesure d'imaginer, voilà.

Aujourd'hui, et je devance peut-être certaines questions, mais l'augmentation par exemple, avec le partenariat avec les agglomérations, l'augmentation de transport en commun sur l'axe Saint-Lô-Coutances, aujourd'hui si on veut vraiment l'augmenter de manière importante, on va rajouter des problématiques de fiabilité de trafic, on va rajouter des problématiques de sécurité parce qu'il y aura toujours les tracteurs sur ces routes, il y aura aussi beaucoup de voitures, donc ce n'est pas facile de le faire. Par contre, avec une route beaucoup plus performante, c'est déjà beaucoup plus facile de l'imaginer et d'envisager plus de transport collectif.

C'est un sujet, on n'en a pas parlé aussi mais si on fait l'autre scénario, et je termine là-dessus, avec les routes parallèles qui seront dédiées entre autres aux agriculteurs, il y aura la possibilité de manière beaucoup plus sécurisée de faire du vélo et donc, j'ai déjà vérifié, de pouvoir relier en vélo Saint-Lô-Coutances en 1 heure. Et si l'aménagement au-dessus de Saint-Gilles est fait, c'est 10 minutes en vélo Saint-Gilles-Agneaux.

Nicolas CAMOUS

M. THIRION, dernier point, l'aménagement du bourg de Saint-Gilles qu'évoquait Monsieur. Ensuite je reviens vers vous, Mesdames et Messieurs.

Olivier THIRION

En réponse à M. VILQUIN sur l'aménagement du bourg de Saint-Gilles, je l'ai dit tout à l'heure dans la présentation, l'aménagement du bourg de Saint-Gilles, clairement, ne répond pas aux objectifs qui ont été fixés par le Conseil départemental.

Réaliser des aménagements de traverse de bourgs, ce sont des choses qu'on fait beaucoup au Conseil départemental sur des routes existantes. Saint-Gilles, je ne sais plus si on l'a dit tout à l'heure mais c'est 14 000 véhicules/jour, pas loin de 10 % de poids lourds, c'est le centre-bourg de la Manche qui est le plus traversé par un trafic de transit sur tout le département. Donc c'est quand même quelque chose d'assez important.

On a réalisé pas mal de contournements dans les 20-30-40 dernières années pour des agglomérations du même type, donc c'est un peu le dernier qui reste en la matière. L'aménagement d'une traverse de bourg avec 14 000 véhicules/jour, très clairement c'est un peu un pansement sur une jambe de bois, c'est-à-dire que ça ne permet pas la réappropriation de l'espace public, ça ne permet pas la diminution des trafics de 90 %, ça ne permet pas d'améliorer non plus ni le bruit ni la pollution dans le bourg. Voilà, ça ne permet pas non plus la possibilité d'emmener à pied ses enfants à l'école, qui est située au bord de la route, ça ne permet pas forcément non plus d'aller faire ses courses à pied à la boulangerie.

Bon voilà, cette option-là très clairement ne répond pas aux objectifs que s'est fixé le Conseil départemental aujourd'hui et c'est bien pour cela qu'on vous a présenté le scénario 2.2 comme un scénario préférable.

Joël AUMET, Le Lorey

Bonsoir à tous. Donc, vous pouvez le constater sur le dépliant, Le Lorey ça se trouve quasiment à mi-chemin entre Saint-Lô et Coutances. Donc je me sens très concerné en ce qui concerne ce trajet-là puisque je l'utilise au quotidien pour tout ou partie.

Je n'ai pas beaucoup de questions à poser mais je voudrais apporter mon témoignage quand même. Qu'est-ce que j'ai constaté depuis 2 ou 3 ans ? Il m'est arrivé d'être à l'arrêt complet à 7 h 45 le matin au bas de Terette en allant vers Saint-Lô, donc bouchon au bas de Terette. J'ai fait le trajet Saint-Lô-Coutances complet, quand je n'étais pas à l'arrêt, j'ai atteint au maximum à la vitesse de 60 km/h. Est-ce

que c'était en période en moisson ou d'ensilage, c'est possible, mais toujours est-il que je l'ai constaté objectivement, voilà.

Donc, quand je relis la plaquette : « améliorer la sécurité de tous les usagers », donc en ce qui concerne la sécurité, je me suis quand même fait percuter par l'arrière dans le bourg de Saint-Gilles à deux reprises en moins d'un an, une fois à l'entrée du rond-point et une fois au passage pour piétons devant l'école. Une fois il n'y a eu que des dégâts matériels, l'autre fois j'ai quand même pris un petit coup du lapin, comme on dit vulgairement.

Donc, j'ai pris quelques notes pour essayer d'être succinct et de ne pas monopoliser le temps de parole. Donc, en ce qui concerne la sécurité, mon avis personnel : on ne peut pas envisager d'améliorer la sécurité en voulant continuer à faire partager les mêmes voies de circulation par des véhicules qui roulent entre 25 et 40 km/h, je parlerais des vélos, des tracteurs agricoles, des voitures sans permis, et des véhicules qui roulent régulièrement entre 80 et 100, voire 110 km/h, c'est-à-dire les voitures, les autocars et les camions. Vouloir faire circuler ces véhicules-là sur la même voie, à mon avis, je ne vois pas comment on peut améliorer la sécurité.

Sur la plaquette, vous dites « réduire et fiabiliser ». Moi j'aurais mis fiabiliser d'abord parce que les personnes qui se rendent d'un point A à un point B, elles savent à quelle heure elles vont partir mais ce qui les inquiète c'est de savoir, *grosso modo*, à quelle heure elles vont arriver. Elles ne sont pas à 5 minutes près, c'est pas le problème, mais elles veulent avoir une idée de l'heure à laquelle elles vont arriver au point B. Et c'est sûr qu'actuellement on ne peut pas avoir aucune notion sérieuse du temps de parcours. Le temps de parcours, il n'est pas fiable.

En ce qui concerne le désenclavement, effectivement ça a déjà été dit, Saint-Lô pour l'administratif, Coutances pour le judiciaire, les hôpitaux qui se partagent les chirurgiens entre Saint-Lô et Coutances donc à mon avis, ils ont quand même besoin de déplacements assez rapides. Il y a quand même des entreprises phares à Coutances, Agrial, Socopa, Renault qui construit une nouvelle usine, je cite celles que je connais mais j'en oublie certainement beaucoup.

Certainement que le projet initial qui avait été lancé en 2008 était trop ambitieux, une 4 voies pour Saint-Lô-Coutances, c'était peut-être trop ambitieux. Quoique, dès qu'on va chez nos voisins bretons, on a de la 4 voies partout et même on se dit bien souvent, c'est un peu trop parce que quand on fait Rennes-Lorient, bon il y a de la 4 voies mais la densité de circulation a l'air d'être un peu faible par rapport aux infrastructures.

Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'on peut conclure, Monsieur ?

Joël HOMMET

J'y arrive tout de suite, il n'y a pas de problème. Moi je suis un peu surpris, apparemment il y a beaucoup de gens qui s'opposent à ce projet. Moi je voyage dans toute la France, depuis nombre d'années je constate des améliorations partout du réseau routier et là on voudrait s'opposer à une amélioration du réseau routier, donc voilà. Les détracteurs parlent du développement des transports en commun mais il ne sera pas possible de développer les transports en commun si les infrastructures ne sont pas adaptées. Si, j'ai une question quand même aux techniciens, une seule question, je terminerais avec ça : il n'a jamais été envisagé de transformer le giratoire de La Chênée en échangeur dénivelé ? Parce que ça fait quand même deux giratoires assez rapprochés, donc peut-être qu'en budget c'est trop important, je pense que le giratoire Le Poteau on ne peut pas y songer, mais La Chênée, pourquoi pas ? Ou alors un petit tunnel comme vous avez dit, pour les voitures ?

Nicolas CAMOUS

Je poserai la question pour le giratoire de La Chênée. Le reste, vous l'avez dit vous-même, c'est plutôt un témoignage, une prise de position.

Vincent, habitant de Thèrevail

Bonjour. Je tenais à reprendre un petit peu le propos concernant l'aménagement du bourg de Saint-Gilles. En fait nous, ce qu'on demande, ce n'est pas vraiment un aménagement du bourg de Saint-Gilles, en réalité c'est une restructuration du bourg de Saint-Gilles. Une restructuration parce que pour l'instant, le bourg de Saint-Gilles il ne convient pas, dans son développement on va dire anarchique au sud, il y a quelque chose qui ne va pas.

Effectivement, ce n'est pas de faire passer une voie et de réaménager le bourg qui va permettre aux habitants du bourg de Saint-Gilles de se réapproprier, comme vous le dites si bien, l'espace public. C'est pas ça, nous on demande une restructuration donc.

Je rejoins mon collègue en disant que la consultation n'est pas une consultation, mais c'est une consultation de façade, je tenais à le répéter. Nous, on va se battre fort pour justement qu'il y ait, notamment dans votre premier scénario on ne comprend pas pourquoi la restructuration du bourg de Saint-Gilles n'est pas envisagée.

Je voulais parler aussi de la commune et signaler que c'est une commune qui a été remembrée. Elle n'a pas été remembrée par hasard, elle a été remembrée parce que sur la commune il y a une 4 voies qui passe, c'est la RN174, et elle permet la jonction entre l'A84 et puis la nationale 13 au niveau de Carentan. Il faut savoir qu'à l'époque, il y a un remembrement qui a été effectué, donc avec, vous imaginez bien, restructuration des exploitations agricoles, couplée d'une réflexion intelligente sur le maintien et l'aménagement des chemins de randonnée, tout ça a été pensé. Il y a des gens qui ont travaillé autour de ça. Et puis aujourd'hui on peut se dire, il y a beaucoup de gens qui se disent, qui reconnaissent que ce remembrement, il s'est bien passé et on a effectivement un remembrement de qualité.

Eh bien moi, j'ai envie de vous dire que la réflexion qui a eu lieu il y a une vingtaine d'années justement pour permettre le passage de cette RN174, eh bien vous piétinez, vous piétinez littéralement toute cette réflexion qui a été menée par nos aînés, voilà. C'est totalement indéniable.

Un ressenti personnel maintenant : votre aménagement, je le trouve ultra-violent et je le trouve ultra-violent en ce qui concerne l'identité des citoyens qu'on est tous. Cette route-là, on la connaît tous très bien, je trouve ultra-violent le fait que sur cet axe-là il y ait 70 habitations qui soient vouées à disparaître. Ça me semble totalement délirant et du coup ne vous étonnez pas si votre projet eh bien, votre projet, très clairement, il va susciter une vague de contestation assez importante je pense.

Et, pour finir, j'ai assisté donc à la réunion de Coutances mardi, on n'a pas pris la parole, on a fait en sorte de ne pas prendre la parole et de laisser la parole aux personnes de Coutances, on n'a pas du tout entendu parler du thème de la crise sanitaire. On a tous un masque sur le nez et c'est à peine croyable, on l'oublie, on oublie qu'on est en pleine période de crise sanitaire. Alors, on devient tous aveugles ou quoi ? Est-ce qu'il faut vous aider à faire un lien entre le projet que vous proposez et la pandémie que nous vivons ? L'émergence du virus, que nous combattons, elle est très certainement liée à la manière dont nous maltraitons notre environnement. Et donc, au travers de ce projet, alors je ne dis Messieurs-Mesdames parce qu'il n'y a pas de dame...

Nicolas CAMOUS

La responsable de l'opération est une femme.

Vincent

Je suis désolé, il n'y a pas de dame, donc, Messieurs, je disais l'émergence du virus que nous combattons est très certainement liée à la manière dont nous maltraitons notre environnement, au travers de ce projet vous contribuez à poursuivre cette maltraitance du coup, notamment en artificialisant des sols. C'est clair que là... toute artificialisation des sols contribue au réchauffement climatique, il faut le savoir. On a beaucoup parlé du monde d'après, d'une certaine prise de conscience, eh bien votre projet il témoigne littéralement de votre incapacité à vous remettre en question, voilà.

Jacky BOUVET

Juste avant de donner la parole à Olivier THIRION pour une réponse technique, je pense qu'il ne faut pas se tromper de sujet et faire l'amalgame entre la situation sanitaire que l'on vit et le projet qu'on est en train de présenter ce soir.

Nicolas CAMOUS

Alors, plusieurs autres aspects que celui de la crise sanitaire auquel on vient de répondre, M. FORTIN ?

Axel FORTIN-LARIVIERE

Je voulais juste répondre que l'histoire du monde a connu énormément de crises, juste pour vous répondre et on ne va pas débattre plus, de crises épidémiques, de problématiques de santé comme vous en parlez et à l'époque, ça a tué des millions de gens, vraiment des millions et il n'y avait pas de problématique environnementale particulière, donc voilà.

[Interventions hors micro]

Nicolas CAMOUS

S'il vous plaît. Il y a eu d'autres questions qui ont été posées, M. THIRION ?

Olivier THIRION

Juste, avant de répondre aux questions, je voudrais juste reposer une question parce que je n'ai pas bien compris, pour que je réponde bien à la question derrière, qu'est-ce que vous appelez restructuration de Saint-Gilles ? C'est un vrai point d'interrogation pour moi.

Vincent

La restructuration du bourg de Saint-Gilles, on vous en a déjà parlé, M. THIRION, on vous a rencontré, on a eu des réunions. Nous ça fait 2 ans et demi qu'on est en train de se battre, à essayer de comprendre, à essayer de penser des choses, à essayer d'imaginer des choses. En fait, moi j'ai envie de vous dire, vous manquez gravement d'imagination, c'est impressionnant. Il n'y a aucune imagination dans ce que vous proposez.

La restructuration du bourg de Saint-Gilles, c'est par exemple, quand vous venez de Coutances, le bourg de Saint-Gilles il est à gauche, donc effectivement il y a quelques habitations, mais il y a quoi, il y a des commerces, il y a l'école, il y a la mairie, qu'est-ce qu'il y a d'autre, il y a un tabac, il y a une boulangerie, enfin voilà, un coiffeur, et puis il y a une aire de covoiturage, je ne sais pas si vous imaginez, covoiturage. Enfin le bourg de Saint-Gilles il se développe au sud comme je l'ai dit mais de manière anarchique, c'est hallucinant, il faut aller se balader par là-bas et il n'y a rien qui leur est proposé.

Donc, tout ce que nous on peut proposer, qui est du coup de l'ordre non pas de l'aménagement de la traversée du bourg mais s'il y a moyen de déplacer l'école, de créer des choses... Mais il faut une véritable

volonté, une volonté politique. Et ne dites pas que l'on ne vous en a pas parlé parce qu'on vous en a parlé à plusieurs reprises, voilà.

Nicolas CAMOUS

Merci de ces précisions. Donc on commence par la restructuration du bourg de Saint-Gilles, M. THIRION.

Olivier THIRION

D'accord, je comprends mieux votre idée, en fait c'est déplacer la moitié nord de Saint-Gilles, la mettre au sud ou inversement, en gros c'est à peu près ça si je comprends bien. Effectivement, ce n'est pas une option qu'on a envisagée, après je ne sais pas s'il y a des gens qui habitent Saint-Gilles dans la salle...

Nicolas CAMOUS

Oui, des élus de Saint-Gilles parce que, sauf erreur, le réaménagement c'est une compétence communale, donc si les élus...

Olivier THIRION

Voilà, c'est une option effectivement qu'on n'a pas regardée et qui n'est pas dans notre champ de compétence, donc c'est un peu compliqué de répondre à cette question-là.

Je reprends juste sur le giratoire de La Chênée, pour répondre à votre question c'est un giratoire qui existe depuis relativement peu de temps, c'est un giratoire qui ne pose pas de problème de trafic particulier. L'aménagement d'un échangeur à cet endroit-là ça aurait une empreinte foncière bien trop importante par rapport aux enjeux qu'il y a vraiment sur ce giratoire, raison pour laquelle on maintient ce giratoire en place.

J'ai noté la question du remembrement au moment de la RN174. Je rappelle juste le contexte du projet de la RN174, qui était en fait dans le cadre de la liaison, effectivement, entre la nationale 13 et l'autoroute A84, où en fait ce contournement a participé à la diminution de trafic sensible sur l'agglomération saint-loise et sur Hébécrevon. Les trafics ont été divisés par 3 ou par 4 à peu près avec ce projet-là, donc c'était un projet qui n'était quand même pas dénué d'intérêt à l'époque.

Le remembrement s'est bien passé, je suis content de l'entendre, tant mieux qu'il se soit bien passé, ça veut dire qu'un remembrement est quelque chose qui peut bien se passer, donc ça pourrait bien se repasser si c'est nécessaire.

Alors, on a une étude qui est en cours par la Chambre d'agriculture en ce moment. Donc il y a des permanences de temps en temps de la Chambre d'agriculture auprès des agriculteurs eux-mêmes, pour justement, dans le cadre de l'étude d'impact, regarder l'impact exact sur la façon d'exploiter les terres, l'impact sur les circulations agricoles, sur plein plein de choses. C'est la Chambre d'agriculture qui travaille pour nous sur le sujet, donc des gens qui sont spécialisés là-dedans, qui connaissent très bien le sujet. Et c'est eux qui vont nous dire un petit peu quel est l'impact exact et qui vont pouvoir commencer à nous préparer des dossiers pour nous dire s'il y a besoin de faire des échanges de parcelles, besoin de faire des aménagements fonciers, ou est-ce qu'il y a besoin de ne rien faire, est-ce qu'il y a besoin peut-être de retravailler certains rétablissements... Bon voilà, l'étude est en cours. Donc ça je ne peux pas trop vous dire où on en est.

Sur les 70 maisons vouées à disparaître, je vous dis l'impact. Il y a 60 à 70 habitations qui sont sous l'emprise du projet, il y en a 33 qui ont été acquises aujourd'hui, donc ce sont des gens qui ont vendu leur bien de façon volontaire, qui ont pu aller habiter dans des maisons un peu plus éloignées de la route d'ailleurs. Ça, ça a une vocation, ça nous permet de supprimer un certain nombre de points noirs bruit,

alors je suis conscient, j'ai lu *La Manche libre* aussi aujourd'hui, j'ai vu qu'il y avait un article sur deux personnes qui...

[Intervention hors micro]

Olivier THIRION

... J'ai mal compris votre question, j'en suis désolé, mais je continue quand même si ça ne vous dérange pas. Évidemment, pour certaines personnes, quitter une maison où ils ont passé 40, 50 ou 60 ans pour certains, ça peut être...

[Intervention hors micro]

Olivier THIRION

Vous me laissez parler...

Nicolas CAMOUS

Oui Monsieur, on vous a laissé vous exprimer, vous laissez répondre, c'est le principe de la réunion publique.

Olivier THIRION

Tout le monde peut s'exprimer. Nous on est en contact avec ces gens-là, on discute avec eux quand ils souhaitent en discuter, donc voilà, on les informe, on gère le sujet avec ces personnes-là en direct et non pas lors d'une réunion publique.

Mme GOULARD

Donc vous semblez confondre transition, qui veut dire passage d'un état à un autre, avec continuité. Moi j'aurais voulu un projet d'avenir, là c'est un projet de l'ancien monde, je ne vais pas en dire plus. Et pour les transports en commun, vous n'avez pas eu l'idée de développer la voie ferrée, ça ferait déjà moins de monde sur les routes ?

Nicolas CAMOUS

Merci Madame. On posera la question sur le ferroviaire.

M. LAMBARD riverain d'Hébécrevon

Bonsoir. Je suis opposé au contournement évidemment.

Je tenais à apporter une petite précision : ce qui est bien, c'est d'améliorer la qualité de vie des habitants de Saint-Gilles, parfait, mais qu'en sera-t-il de la qualité de vie pour les habitants d'Hébécrevon ? Je ne sais pas si vous savez, c'est quand même 150 riverains concernés par ce contournement, qui représentent ni plus ni moins que 12 % de la population d'Hébécrevon, c'est une remarque au passage.

Mon deuxième point concerne le bois du Mingrey, vous allez voir, la partie boisée et privée située entre l'entrée du bois du Mingrey et le château d'eau sera détruite pour laisser place à la route. Le bois du Mingrey se trouvera enclavé, formant un triangle entre la RN174 actuelle, la D972 et le contournement. Que va-t-il advenir de la faune et de la flore de ce bois ? que va-t-il advenir de ce lieu pédagogique, qui fait le bonheur des enfants, des marcheurs, des randonneurs, des coureurs à pied, des vététistes, des chasseurs et de tous les amoureux de la nature ? Ce bois faisant partie du cadre et qualité de vie, comme

vous êtes à même de le dire, pour les gens de Saint-Gilles, de bon nombre de riverains de l'agglomération saint-loise ? Merci.

Didier OZOUF, Marigny-Le-Lozon

Je viens à titre individuel et non associatif.

Moi, ma question concerne les véhicules/jour, puisqu'il y a 10 ans le nombre de véhicules/jour, j'ai travaillé à la DDE [Direction départementale de l'équipement], les 11 000 véhicules/jour à Marigny, on les avait déjà il y a plus de 10 ans.

Quand vous parlez des 14 000, c'est après le rond-point de Saint-Gilles puisque 80 % des gens de Saint-Gilles passent forcément par là pour sortir de chez eux. Et puis en plus, comme on a laissé s'implanter Leclerc sur un nouveau rond-point qui était censé desservir la 2 x 2 voies, on a laissé Leclerc s'implanter là donc tout le monde passe par là, y compris des gens de Canisy qui passent par là pour aller chez Leclerc. Donc ça ne va rien changer, les gens passeront toujours là.

Dernièrement on a laissé les établissements Motin s'implanter de la même façon, donc il faut un tourne-à-droite, il faut un tourne-à-gauche, il y a des tracteurs qui vont arriver, sur une route à grande circulation alors qu'on a des zones d'activités qui sont faites pour ça, est-ce que vous allez faire pareil avec vos nouveaux ronds-points, laisser s'implanter, sous prétexte économique, des bâtiments comme ça ?

Vous attachez aussi très peu d'importance à la faune locale puisque vous allez mettre un grillage tout le long et puis un obstacle infranchissable entre les voies, si bien que toute la faune ne pourra plus passer, une barrière infranchissable.

Le train, Madame en parlait tout à l'heure, je ne sais pas si vous avez vu la presse mais sur Cherbourg-Valognes, on vient de lancer le train à 1 euro pour faire 22 kilomètres, on n'est pas capable de faire pareil pour Saint-Lô-Coutances 25 kilomètres ? Le train à 1 euro, avec la Région, hein, ils travaillent avec vous ? Donc c'est possible.

Vous parlez de non-artificialisation des sols et par endroit on a 5 voies, puisqu'on a 3 voies et on a une voie de chaque côté de desserte des parcelles, les riverains il va falloir qu'ils fassent 36 kilomètres pour se déplacer maintenant. Et puis ils vont avoir plein de trafic avec des tracteurs, etc.

Donc, je suis étonné, je suis étonné aussi que les véhicules à hydrogène du Conseil départemental, eh bien on n'en parle plus. C'étaient les premiers, il y en avait 16, il y en avait 2 au SDIS [Service départemental d'incendie et de secours], il y a une station, on devait faire des stations un peu partout et puis là, on n'en parle plus. Donc, voilà.

Nicolas CAMOUS

Merci. Il y a beaucoup d'aspects qui ont été évoqués, on commence par les transports en commun, on a eu deux remarques sur le développement des transports en commun comme alternative à la route...

Axel FORTIN-LARIVIÈRE

Sur les transports en commun, aujourd'hui on a le bus effectivement. Là pour le bus, je dirais qu'il nous faut des routes plutôt performantes, mais ça je l'ai déjà dit, sinon c'est un peu compliqué d'augmenter le trafic et puis, de la même manière, Monsieur l'a dit très justement, pour que le bus soit véritablement attractif, il faut qu'en terme de fiabilité de temps de parcours, ce soit impeccable.

Le train, ce n'est pas mon domaine, je ne veux pas renvoyer la balle mais ce n'est pas le domaine de compétence du Département. Mais effectivement nous sommes partenaires et je l'ai noté lors de la réunion publique à Coutances. Je pense effectivement qu'il faut qu'en même temps qu'on travaille ce projet d'amélioration de la route, on puisse prendre contact et j'ai des contacts à la Région.

Je connais très bien ce qui s'est passé sur Valognes-Cherbourg vu que j'habite effectivement à Cherbourg, on est passé, vous l'avez vu, d'un prix à 4,80 euros à 1 euro dans le cadre du Plan de mobilité global qui est mené actuellement par l'agglomération de Cherbourg, je pense qu'il y a des choses à faire.

Bon maintenant aujourd'hui, au niveau du train, il y a à peu près 8 allers et retours, on va dire 8, c'est 50 minutes, j'ai regardé un petit peu, il y a 50 minutes de gare à gare [ndlr : *propos rectifié plus tard dans la réunion, 21 minutes de gare à gare*]. Par rapport à tous les gens qui utilisent la route et qui pourraient se reporter sur le train, je pense qu'en termes de gain il y aurait des choses à faire, mais techniquement ça peut être un peu plus compliqué, voilà.

Mais en tout cas, je pense qu'il y a vraiment à travailler avec la Région pour proposer d'améliorer en parallèle, bien évidemment, le train. Maintenant, de là à faire de la ligne Saint-Lô-Coutances je dirais ce qui va changer la circulation de l'axe routier, je n'y crois pas trop. D'autant que si on voulait augmenter peut-être les vitesses des trains et avec un souci d'équité, il faudrait quand même qu'on ait des gares pour pouvoir permettre à tous les habitants de communes d'en profiter, s'arrêter tous les 4 ou 5 kilomètres sur 25 kilomètres, ça va peut-être encore plus augmenter le temps de trajet.

Bon, mais ça je n'ai pas les compétences, donc globalement – excusez-moi, Monsieur, je termine – je verrais ça effectivement avec les gens compétents à la Région.

Nicolas CAMOUS

Merci. M. THIRION j'imagine, il y a une question de Monsieur sur d'abord la qualité de vie des riverains, et ensuite sur le bois de Mingrey et plus globalement sur la gestion de la faune et de la flore, qui va se retrouvée empêchée.

Olivier THIRION

Ce sont des questions qui sont totalement légitimes évidemment.

Alors en termes de chiffres, on ne va pas faire une bagarre de chiffres, nous on comptabilise qu'il y a une vingtaine d'habitations qui sont vraiment concernées par le sujet, notamment acoustique, sur Hébécrevon, donc je ne pense pas qu'on soit à 150 riverains mais ça, peu importe, le sujet n'est pas là : il y a un vrai impact sur ces maisons qui sont concernées, le sujet du bruit c'est un vrai sujet. J'ai relu un rapport qui a été fait récemment justement sur le sujet du bruit sur le projet, il y a effectivement un effet négatif sur un certain nombre de maisons, notamment au niveau de La Corbinière en termes de bruit. Voilà, ça c'est un sujet qu'on va vraiment regarder avec grande attention dans la suite des études.

[Intervention hors micro].

Je réponds d'abord sur le bruit. Ça ce sont des vrais sujets qu'on va devoir regarder effectivement. Il y a une réglementation sur le bruit qui est assez stricte en la matière, donc on la respectera évidemment. Les personnes qui sont concernées, je pense qu'on essaiera d'aller les voir assez rapidement d'ailleurs, parce que c'est un vrai sujet.

J'en viens au sujet suivant qui est effectivement celui du bois de Mingrey. Vous l'avez bien dit effectivement, je ne sais plus où est le Monsieur qui a posé la question tout à l'heure, ah voilà, vous avez bien regardé le dossier effectivement, on passe effectivement sur la parcelle privée, donc ça on est en contact avec le propriétaire de la parcelle privée qui exploite le bois juste à côté du bois de Mingrey, qui est d'accord pour nous vendre à la condition qu'on lui retrouve une autre parcelle, donc ça je pense que c'est quelque chose qu'on saura faire.

[Intervention hors micro : Le propriétaire est là].

Nicolas CAMOUS

Donc il n'est pas d'accord.

Olivier THIRION

OK, j'avais donc une mauvaise information, j'en suis sincèrement désolé. Cette parcelle est effectivement impactée, donc vous pourrez venir me voir à la fin pour qu'on puisse en discuter, pas de souci.

Sur le bois de Mingrey proprement dit, on passe assez proche du bois de Mingrey sans passer dedans, donc le bois reste intact, pour autant effectivement on passe au bord.

Il y a des passages qui seront réalisés et pour les humains et pour la faune d'ailleurs, pour permettre le transit correct vers ce bois-là, qui sera préservé. Effectivement, c'est un lieu de promenade important, donc c'est un lieu qu'on cherchera à préserver au maximum dans le cadre du projet.

Après il y a la question du trafic c'est ça ?

Nicolas CAMOUS

Vous avez abordé la question de la faune sur le bois de Mingrey mais il y avait plus généralement aussi une question sur l'accès de la faune et le respect des passages mais globalement sur le projet, comment ça va se passer, comment est-ce qu'on traite ?

Olivier THIRION

Assez classiquement ce qu'on fait sur ce genre de projet, c'est qu'on fait des clôtures de chaque côté de la route, pour éviter que les animaux traversent la route et qu'il y ait une mortalité de la faune et on les renvoie vers des passages faune pour qu'ils puissent traverser en sécurité la route. Donc ce qui participe quand même à une amélioration assez importante sur toute la partie en tracé en place, l'aménagement sur place, puisqu'aujourd'hui on observe des traversées assez régulières de faune sauvage sur l'axe existant, qui n'auront plus lieu demain, donc c'est un élément de sécurité, et pour la faune et pour les usagers de la route. Et évidemment il y aura une recherche de refaire des passages aux bons endroits sur la partie neuve.

Nicolas CAMOUS

Et les trafics enfin ?

Olivier THIRION

Sur la question des trafics, alors je n'ai pas été regarder jusqu'à il y a 10 ans les trafics personnellement, mais je prends note : 11 000 véhicules/jour, aujourd'hui on est à 13 000, ce qui montre qu'il y a bien eu une évolution quand même des trafics au niveau de Marigny, je parle de Marigny, effectivement les 14 000 c'est entre Saint-Gilles, entre la RD77 et la RN174, ce qui confirme bien qu'il y a eu une augmentation des trafics depuis une dizaine d'années.

Sur le sujet des nouvelles zones d'activités auprès des carrefours, ça c'est plutôt un sujet de planification territoriale du ressort des communes et des communautés d'agglomération et communautés de communes. Pour autant il y a eu la loi convention citoyenne qui a été votée au mois de juillet dernier, donc qui impose désormais un certain nombre de choses à ces documents d'urbanisme. Après, ce n'est pas du ressort du Conseil départemental, le développement de ces zones auprès de ces carrefours. Après, je ne sais plus...

Nicolas CAMOUS

On est à peu près au bout en tout cas dans ce que j'avais noté, après il y a des prises de position effectivement sur le projet.

M. BUICHON, d'Agneaux

J'aurais voulu que vous nous précisiez au niveau du bruit, vous allez avoir deux échangeurs sur la RN174. Or, entre ces deux échangeurs il y a des habitations, en particulier le hameau de Fouquelinère et j'aurais voulu connaître, c'est une question un peu technique, quels étaient les niveaux de trafic pris en considération pour mener les études de bruit lors de la réalisation de la nationale 174 ? Parce que vous allez ramener en gros 14 000 véhicules/jour en plus. Je pense que c'est pratiquement le double du trafic qui était prévu à l'époque. Donc, les mesures de compensation au niveau du bruit vont être importantes à faire sur ce secteur.

Et puis j'aurais une deuxième question, qui est plus réglementaire, c'est que vous nous annoncez un coût, c'est ce que je voudrais bien que vous nous précisiez, c'est bien un coût total de l'aménagement que vous nous avez annoncé, c'est-à-dire avec tous les aménagements connexes qui s'y rattachent ? Et à ce stade-là, il semblerait que nous sommes en dessous du montant des 150 000 M€ qui nécessite, du moins qui permettrait la saisine de la Commission nationale du débat public. Alors, je voudrais savoir, à la limite si vous confirmez que le coût total prévu est bien inférieur à ces 150 000 M€, donc ça veut dire que la Commission nationale du débat public n'est pas sollicitée.

Nicolas CAMOUS

C'est 150 millions, Monsieur, je pense que vous voulez dire ? D'accord, on avait tous compris.

Florence, de Quibou

Bonjour. Moi, je voulais juste rectifier, c'est pas 51 minutes entre Coutances et Saint-Lô par le train, c'est 21 minutes. Il y en a un qui part à 6 h 55 demain matin et il va arriver à 7 h 16 à Coutances. Je voulais juste redire ça.

En effet, moi j'ai été très triste quand le train s'est arrêté à Carantilly, il ne s'arrête plus à Carantilly, c'était juste à mi-chemin entre Coutances et Saint-Lô et je trouvais ça un peu dommage. Alors peut-être qu'en effet, ce n'est pas de votre ressort Département.

Qu'est-ce que je voulais dire ? Moi, je suis une femme, parce qu'il y a beaucoup de messieurs qui discutent de la vitesse, de chiffres, du coût et tout ça, je suis maman aussi et je voudrais juste dire que, excusez-moi je suis un peu émue, en tant que maman je vis à la campagne à Quibou. Il a fallu que je fasse beaucoup d'allers-retours pour mes enfants, les emmener aux activités, les emmener à l'école, je continue encore, et les transports en commun je pense que ça nous aurait bien aidés.

Alors on m'a dit « il faudrait plutôt vivre en ville, va vivre à Coutances ou à Saint-Lô, comme ça tes enfants ils y vont à pied, ils prennent les transports en commun ». Alors je ne sais pas Messieurs si vous avez accompagné vos enfants régulièrement, très régulièrement depuis la campagne, mais on fait quand même quelques kilomètres. Et moi je tance mes enfants pour leur dire « écoute, je t'emmène, mais dis à tes copains aussi que je les emmène parce que je veux faire du covoiturage, c'est pas la peine qu'on mette 4 voitures », même les enfants HOMMET d'ailleurs, on fait du covoiturage aussi avec, M. HOMMET vous ne direz pas le contraire.

On essaye de diminuer aussi, parce qu'en voiture, ceux qui circulent sur cette route-là aussi, faut y penser aussi, ce sont des mamans, il n'y a pas que des hommes qui travaillent, qui vont chercher des sous mais nous aussi on travaille, voilà.

Accompagner les enfants, si je pouvais leur donner les clés, les laisser partir en vélo aussi, parce que moi je me souviens quand j'avais 10 ans, je pouvais aller faire 5 kilomètres pour aller au caté, bon excusez-moi, ou pour aller faire des activités, aller voir des amis, je pouvais utiliser le vélo. Aujourd'hui entre Quibou et Marigny, il y a une pauvre petite piste cyclable qui ne fait même pas un kilomètre, elle est remplie de ronces alors on ne la prend pas sinon on va crever, donc personne ne l'entretient, ça n'intéresse personne et ça, je trouve ça dommage.

Il y aurait des petites choses peut-être, Pierre RABHI disait avec les petits grains de sable, on fait des grandes choses, mais il y aurait quand même plein de petits objets d'amélioration je pense, mais c'est peut-être ma sensibilité de femme qui fait ça aussi, mais je pense qu'il y aurait beaucoup... On a défilé les transports en commun, on ne les améliore pas, on n'injecte pas.

Ma fille ce soir elle est rentrée par le bus, il y a deux bus le soir de Saint-Lô quoi, Saint-Lô-Marigny il y a deux pauvres bus. Le mercredi il y a quoi, il y a un bus, je ne sais pas les mamans, vos enfants ils arrivent à prendre le bus pour revenir des activités sur Saint-Lô ? Non, même pas. Alors en effet on prend la bagnole, et nous les mamans, enfin les papas aussi, il n'y a pas que les mamans.

Voilà, vous disiez qu'il y a beaucoup d'hommes qui parlaient là en ce moment, je voulais juste parler un petit peu en tant que maman, qu'est-ce que je voulais dire en plus ? Oui, les déplacements doux, c'est très à la mode en ce moment, mais si on pouvait marcher à pied en sécurité sur les routes, si on pouvait se déplacer en vélo en sécurité sur les routes, peut-être qu'on prendrait un peu moins la bagnole pour faire 5 kilomètres quoi, voilà, je suis un petit peu dépitée. Et mettre autant d'argent pour aller plus vite, pour gagner 6 minutes, alors certains disent c'est 3 minutes, d'autres c'est 6 minutes, mais voilà je pense que c'est assez masculin en fait, finalement.

Nicolas CAMOUS

Merci.

Axel FORTIN-LARIVIÈRE

Quand on nous dit qu'on se trompe, on le reconnaît, donc désolée effectivement pour le trajet. Raison de plus effectivement pour que je prenne contact avec la Région pour l'histoire des trains, pour intégrer en parallèle une évolution aussi.

[Intervention hors micro].

Jacques QUINTANEL

Je me lève parce que je préfère mourir debout.

Nicolas CAMOUS

Je ne suis pas sûr qu'on va en arriver là quand même.

Jacques QUINTANEL

Mes deux questions vont être rapides : sur le budget, là il y a une prévision de 115 millions d'euros...

[Intervention hors micro].

Combien ? Mais il y a un autre projet c'est 115 millions, bon peu importe, ma question elle est claire : est-ce qu'il y aura de la transparence au regard des citoyens sur la dépense de l'argent public ? Pourquoi je vous dis ça ? Parce que vous savez pertinemment que vos prédécesseurs, enfin les prédécesseurs de

M. MORIN, pour certains, vous savez pertinemment qu'il y a eu un gaspillage d'argent public énorme et que nous voulons être informés de ces faits. Juste un exemple : Manche numérique et il n'y a pas que ça. Et ensuite, est-ce que les marchés publics, est-ce qu'il y aura des appels d'offres totalement transparents sur les futurs travaux ? Voilà, ma question elle est simple mais il faut être honnête.

Jacky BOUVET

Je vais juste apporter une réponse. À cette question-là, la réponse va être très courte et très claire : la transparence, bien évidemment, enfin il n'y a aucun sujet sur le financement de ces travaux comme d'autres travaux du Conseil départemental. Voilà la réponse elle est claire : c'est oui.

Nicolas CAMOUS

Alors, on a eu d'autres aspects – je viens vers vous après, Monsieur. Les deux échangeurs de la RN174 ?

Olivier THIRION

Oui, sur la RN174 effectivement, on augmente très sensiblement le trafic sur la RN174, effectivement, entre les deux échangeurs, donc effectivement c'est un sujet qui est regardé. La RN174 est modélisée dans ce cadre, et s'il y a lieu de faire des protections acoustiques elles seront évidemment réalisées sur la RN174 pour en tenir compte.

Sur le seuil de 150 millions d'euros, aujourd'hui on est bien sur un montant de 96 millions, donc 115 je rappelle c'est le scénario 2.3, où la déviation de Saint-Gilles se fait par le sud. Donc on est bien en dessous de 150 millions, je vous le confirme, donc on est bien en dessous du seuil de la saisine de la Commission nationale du débat public.

Nicolas CAMOUS

Est-ce que le coût, c'était aussi une question de Monsieur, est-ce que le coût annoncé va prendre en compte tous les aménagements ?

Olivier THIRION

Bien sûr.

Nicolas CAMOUS

Y compris les chemins, les itinéraires parallèles, etc., tout ça est pris en compte dans les coûts que vous affichez ?

Olivier THIRION

Bien sûr.

Sur la question, bon déjà, moi je tiens juste à dire un petit mot personnel à la dame là-bas pour dire que moi je suis un papa de jeunes enfants, j'habite aussi à la campagne donc je connais totalement vos contraintes, donc je comprends complètement tout ce que vous avez dit tout à l'heure.

Nicolas CAMOUS

Est-ce que c'est un projet masculin, M. THIRION ?

Olivier THIRION

Après voilà, aujourd'hui il n'y a que des hommes à la table parce que c'est comme ça, voilà, qu'est-ce que vous voulez que je vous dise d'autre ? Fabienne DENIS, qui est la responsable du projet, c'est une femme comme son prénom l'indique, donc voilà il y a un certain nombre de femmes dans l'équipe aussi qui ne

sont pas là aujourd'hui donc voilà, il y a aussi des élues au sein du Conseil départemental qui sont des femmes, qui sont présentes dans la salle.

Sur le sujet des transports en commun et le sujet du train, Axel FORTIN en a déjà un peu parlé tout à l'heure effectivement, sur le temps de parcours on n'est effectivement pas à 50 minutes, je suis désolé M. FORTIN. Sur le sujet du train et des transports en commun, c'est un sujet important, dans nos espaces ruraux, le gros souci, enfin le gros souci oui et non, ce sont des espaces qui sont peu denses, le transport en commun, le principe même du transport en commun c'est quoi, c'est la massification des flux et on va d'un point A à un point B.

Typiquement, si on prend le train aujourd'hui, il faut prendre le train à la gare de Coutances, il faut prendre le train à la gare de Saint-Lô, éventuellement on peut toujours se dire qu'un jour on aménagera des gares intermédiaires, mais le problème sera exactement le même, c'est-à-dire que les gens qui habitent à 10 kilomètres, à 15 kilomètres de la gare, n'ont aucun intérêt à aller prendre le train. Pour que ce soit vraiment rentable, il faut habiter dans un rayon relativement proche de la gare d'un côté, et travailler dans un rayon relativement proche de la gare de l'autre. Donc ce n'est pas forcément pertinent pour tout le monde, surtout sur nos territoires où les flux sont difficilement massifiables.

Sur le bus, c'est un peu pareil, il va d'un point A à un point B, c'est exactement le même principe, donc on ne peut pas faire arrêter le train, on ne peut pas faire arrêter le bus devant toutes les maisons du département et du secteur géographique concerné.

Donc c'est vraiment les limites. Les transports en commun, je pense qu'on est tous d'accord pour dire qu'il faut effectivement les développer, le problème c'est qu'après le potentiel de développement est forcément limité, sur des milieux peu denses comme les nôtres, alors ça ne serait pas forcément le cas si on était sur des grosses agglomérations, mais sur des milieux peu denses comme les nôtres, le potentiel de développement n'est évidemment pas le même.

Bon évidemment, après il faut chercher à développer le train, il faut chercher à développer le bus, mais il y aura toujours une proportion très importante de nos concitoyens qui se déplaceront en voiture. On a parlé d'hydrogène tout à l'heure, que ce soit à hydrogène, que ce soit électrique, que ce soit... après, s'il y a une proportion importante de développement, je n'ai pas parlé du covoiturage mais ça en fait partie aussi. Nos hypothèses de trafic sont relativement prudentes, et prennent en compte aussi ces phénomènes, dans un département où, voilà, il y aura toujours une proportion importante de personnes qui se déplacent en voiture.

Nicolas CAMOUS

Merci. M. le Maire, vous vouliez intervenir.

Gilles QUINQUENEL, maire de Thèreval

Merci. Oui, je souhaitais en tant que maire de Thèreval, dire quelques mots.

D'abord, s'agissant d'un point de vue qui est celui du Conseil municipal de Thèreval, et de mon point de vue personnel en fait, qui se trouve être en phase avec celui du Conseil municipal, je vous invite à aller sur le site de thereval.fr, ça va me faire gagner un peu de temps en fait, je me suis permis dans le cadre de la concertation, de vous faire part d'un point de vue, qui est un point de vue, et j'espère que... moi je m'inscris dans la concertation, concertation ça veut dire on écoute, on entend, et sur la forme, je m'en excuse par ailleurs pour les responsables techniques du Conseil départemental, mais j'ai vaguement le sentiment que dans les réponses apportées, on est plutôt sur essayer de justifier un projet. Alors que moi j'entends la concertation comme on l'entend les uns et les autres...

[Applaudissements]

... excusez-moi mais par mes propos je n'attends ni applaudissements ni sifflets. Ce que je voulais dire par là, je m'inscris dans la concertation et moi ce que j'attends, et ce que j'espère et je n'en doute d'ailleurs pas, c'est que, suite aux questions lorsqu'elles sont constructives et pertinentes, on puisse avoir, le moment venu, pas ce soir on sait que ça demande du temps, mais des réponses et une écoute réelle. Mais je n'en doute absolument pas, moi qui ai été pendant 21 ans, conseiller départemental et qui suis élu depuis maintenant 33 ans, que le temps passe en fait !

Simplement, retenez dans mes propos écrits, j'ai pris du temps avant de réfléchir à cette idée de savoir si je devais écrire, je pense que c'est mon rôle de me positionner et donner un avis, et donc retenez simplement le fait qu'en effet je trouve ce projet décalé, inadapté et ce soir je le trouve démesuré.

Au-delà de ça, je voudrais que vous entendiez simplement, moi en tant que maire de Thèreval, un petit morceau du projet, puisque le projet il n'est pas que la déviation de Saint-Gilles, il est le projet de l'axe Saint-Lô-Coutances ou Coutances-Saint-Lô, vous le prenez dans le sens que vous voulez en fait. Et donc, je me dois d'intervenir malgré tout sur ce morceau plus saint-lois, qui s'appelle la déviation de Saint-Gilles et qui se trouve être situé d'ailleurs sur la commune, intégralement, de Thèreval.

Je voulais simplement qu'on entende, dans le cadre de la concertation, qu'on est habitués nous, on a déjà contribué à l'action publique en fait par le biais en effet, comme ça a été dit, de la 174. Evidemment ce n'est pas le même projet, il s'inscrit dans une époque qui n'était pas celle d'aujourd'hui et il y avait en effet nécessité de connecter le Cotentin à l'A84 et c'est la raison pour laquelle ce projet d'intérêt public, à l'époque il était donc considéré d'intérêt public, et donc politiquement on doit assumer ce genre de sujet. Quand il y a un projet d'intérêt public, il passe bien sur des terrains privés et à ce moment-là l'intérêt privé passe après l'intérêt public.

Moi je considère que ce projet, sur une partie simplement du projet, je trouve qu'il n'y a pas l'utilité publique. C'est ce sur quoi je souhaitais moi intervenir. C'est un vrai sujet de fond en fait : est-ce qu'il est d'utilité publique ou pas ? On est obligés de raisonner globalement. Moi je vais me contenter de dire quelques mots pour que vous l'entendiez une nouvelle fois sur les impacts réels, ceux qui me connaissent savent mon état d'esprit constructif, ma pondération dans mes propos en fait, sur la commune de Thèreval.

Je ne vais en prendre que quelques-uns parce que tout est dans le dossier en fait, et je n'attends pas de la part des techniciens des réponses pour justifier. Je voulais simplement que soient évoqués, que vous entendiez une fois de plus, c'est pas que du discours : il y a un impact agricole certain. Ça a été dit mais il faut quand même le redire en fait, 25 à 30 hectares, uniquement sur une commune après avoir été déjà très perturbés par la 174, je ne vous raconte pas les nombres d'hectares qui ont été consommés à l'époque. Concrètement, c'est la ferme de M. ENGUEHARD, c'est le siège d'exploitation, deux sièges d'exploitation juste à la limite de Saint-Gilles, là en bas à La Terette en fait, ENGUEHARD je les cite parce que c'est concret, précis.

Ensuite, c'est plusieurs terrains d'exploitation qui vont se trouver perturbés, donc des surfaces agricoles en moins, au moment où on parle d'artificialisation des sols, au moment où on parle même au niveau national, ce qui fait d'ailleurs débat, de zéro artificialisation, et au moment où on parle de PLU [Plan local d'urbanisme] et qu'on va dans les communes, dans quelques jours, faire en sorte qu'on ne pourra plus d'ailleurs construire dans nos communes parce qu'on va consommer des terrains agricoles.

Il faut qu'on ait un peu de cohérence sur le sujet, donc l'espace agricole pour nous il est très conséquent. Peut-être que sur une commune de presque 3 000 hectares, on a encore la chance d'avoir de jeunes exploitations agricoles, donc c'est un sujet qui est entendu. J'entends bien qu'il y a la Chambre d'agriculture qui fait des études, mais ça ne suffit pas en fait. On trouve toujours des réponses, on peut toujours tout régler quand on le prend individuellement. Donc ça c'est un impact qui pour nous est très important, dans une commune qui en effet a fait l'objet d'un remembrement complet, qui a quand même duré 7 à 10 ans. Ça s'est bien passé et moi qui ai vécu le remembrement depuis le début pour l'avoir

porté en tant que maire, je sais, même quand on dit ça c'est bien passé, c'est collectivement. Ce n'est pas sans impact sur le plan de la profession agricole. On a restructuré, bon. Impact agricole. Je veux que vous entendiez aussi l'impact pour des riverains. Ce n'est pas que des discours individuels. Parce que forcément qu'il y a des impacts sur des riverains, comme dans tout projet. Je veux que vous identifiiez quand même, et je vous invite à regarder quand même la vidéo, on voit, il y aura beaucoup de remblais, beaucoup de déblais, enfin, compte tenu des dénivelés qui seront impératifs, la route par exemple je pense à L'Hôtel-Maurice, le secteur de la Pépinière où la future route passera par-dessus la 4 voies actuelle, par-dessus la route que j'appelle de la Chapelle. Rendez-vous compte des déblais et des remblais plutôt qu'on va devoir effectuer en amont. Je ne suis pas technicien, mais c'est une lapalissade en fait. Donc, Hôtel-Maurice, La Communière, La Croix-de-Pirou, Le Couvert, c'est juste ici en haut des Teurses pour ceux qui connaissent, un impact riverain très conséquent. On n'a pas dans le détail en fait. On a parlé de la biodiversité, c'est un troisième point. C'est des discours mais c'est pas que des discours la biodiversité, c'est des choses concrètes aujourd'hui, pratiques, qui sont inscrites dans les textes de loi en fait, et il y a des impacts. Il y a des zones humides d'ailleurs dans le secteur, il y a un secteur qui s'appelle Les Bouillons, alors moi je ne suis pas technicien mais j'imagine que si ce secteur-là, qui était juste à côté du bois de Mingrey, s'il s'appelle Les Bouillons c'est sans doute que c'est un peu humide, enfin je m'en excuse mais l'étymologie de l'époque n'était pas faite par hasard. Donc un gros impact en termes de biodiversité, qu'il convient en effet d'étudier mais il faut étudier tous ensemble en fait. Je m'arrête là, mais ça fait beaucoup en fait. Je trouve que l'impact sur la commune, une seule commune qui est la commune de Thèreval, l'impact est conséquent, très conséquent. Et qui a amené la commune, non pas pour des raisons d'opposition à un projet, pour des raisons de construction positive en fait de se dire « on attire l'attention du Conseil départemental sur le fait qu'il y a peut-être d'autres solutions à trouver, qui permettent en effet de continuer à avoir un axe Saint-Lô-Coutances structurant sur le Centre-Manche », ça je ne doute pas de l'utilité. La preuve c'est que, Jacky BOUVET l'a indiqué, on en parle depuis 30 ans en fait mais ça n'a pas été fait.

Et le sujet c'est pas les sudistes et les nordistes, c'est pas le sujet en fait, le sujet c'est de faire un projet équilibré. On est dans un sujet d'équilibre en fait, pour tenir compte de tous les points de vue et comme je crois à la volonté du Conseil départemental d'entendre les points de vue, je pense aussi qu'il faut entendre le point de vue des élus, qui sont élus démocratiquement par les citoyens du secteur et on ne le fait pas pour défendre une commune opposée à une autre, ce n'est pas le sujet aujourd'hui, c'est un sujet départemental.

Et donc la commune de Thèreval a émis un point de vue, on est ouverts à toute évolution mais pas sur un projet comme celui-ci. Objectivement, je répète vous connaissez ma pondération, mais là c'est pas possible.

Larbi BEN BELKACEM

Bonsoir. J'habite le département. Ma question a été un peu évoquée par M. FORTIN-LARIVIERE, à savoir le carburant, l'énergie nécessaire au déplacement de tous ces véhicules. On est bientôt à bout de pétrole, vous avez proposé l'électricité ou la pile à hydrogène, enfin vous avez proposé, vous avez mentionné pardon. Savez-vous que pour compenser le carburant dépensé pour nos déplacements, il faudrait *grossa modo* une éolienne tous les 2 km² ? Donc, avez-vous pensé à résoudre ce problème ?

Nicolas CAMOUS

C'est un tout petit peu en dehors du cadre strict du projet. Je vais encore prendre une intervention, M. FORTIN, et ensuite réponses.

M. CHAPON

Bonsoir. Je suis habitant de Saint-Gilles.

Alors, j'écoutais M. le Maire de Thèreval. J'ai été surpris quand même qu'il puisse dire que le contournement de Saint-Gilles ne soit pas d'utilité publique. C'est-à-dire que quand on voit le nombre de véhicules qui passent sur Saint-Gilles, 14 000 véhicules/jour, c'est énorme. Quand on voit que le lotissement principal est de l'autre côté de la route, toutes les personnes sont obligées de traverser cette voie tous les jours avec des enfants notamment quand ils vont les porter à l'école, c'est insupportable. D'autre part, la partie de route qui fait partie de Saint-Gilles au rond-point de chez Leclerc, c'est infernal, infernal cette route. Il y a des accidents régulièrement. C'est souvent des accrochages mais il y aura des morts. Et concernant les gens qui portent leurs enfants à l'école, le projet de contournement est prévu pour éventuellement 2025, d'ici 2025 vous pourrez déjà rajouter des gens à la liste des gens qui ont eu un accident. Il y aura même des morts, c'est sûr.

Chantal MARIE

Bonsoir. J'habite sur la D972, c'est-à-dire au niveau de la bretelle qui va vers Le Mesnil-Amey.

J'ai vu qu'il y avait deux scénarios, de toutes façons moi je l'ai dans le baba parce que ça passe devant chez moi, c'est clair.

Donc il y a beaucoup de voitures qui passent, ça fait beaucoup de bruit, il n'y a pas que les moteurs, il y a les bruits de pneus, je ne peux pas avoir de chien, je ne peux pas avoir de chat. Je travaille dans mon jardin, au bout d'une heure j'en ai ras-le-bol parce que je suis saoulée par les voitures, donc en fait je vois qu'il n'y a que deux projets. Alors est-ce que vous me confirmez qu'il n'y a que ces projets-là ? Parce que j'entends, la faune, la flore, machin, oui bien sûr c'est bien, mais enfin quand on vit là, comme ça, c'est pas agréable. Alors je ne vais pas en mourir, mais c'est pas sympa. Alors quand je vois que vais avoir une route avec du 110 là, déjà que les motos c'est pas terrible, j'ai envie les tuer, d'où les morts...

Nicolas CAMOUS

Avis aux motards dans la salle...

Chantal MARIE

Non mais c'est vrai, ça pétarade et puis on les entend remonter dans la côte, enfin bon. Les camions et en plus moi j'habite devant au moment où ça se rétrécit, donc là il y a les coups de klaxon parce qu'il y a les gens qui veulent doubler, qui sont en fin de doublage, donc en fait est-ce que vous n'avez que ces projets-là ? Le 1 m'intéresse pas, le 2 m'intéresse pas, est-ce que vous n'avez que ceux-là ou vous avez autre chose en vue ? Parce que sinon, moi j'ai une maison à vendre hein, c'est clair, je me barre.

Nicolas CAMOUS

Merci Madame. Alors, il y a surtout des prises de position en l'occurrence. M. le Maire, vous l'avez dit, vous n'attendez pas forcément une réponse de la part du Conseil départemental. M. CHAPON, c'est ça, non plus ? Il y avait la question de Monsieur sur l'énergie et le carburant, alors elle est assez vaste, donc on ne va peut-être pas faire le débat là-dessus ce soir, M. FORTIN ?

Axel FORTIN-LARIVIERE

Non mais, effectivement techniquement pour tout le monde, oui aujourd'hui pour produire de l'hydrogène, il faut de l'électricité bien évidemment. Et donc ça nécessite de produire de l'électricité. Aujourd'hui le but ce n'est pas de produire de l'électricité avec des sources carbonées. Mais je ne vais pas rentrer dans le débat de l'énergie parce que je serais peut-être obligé de parler du nucléaire et je ne suis pas sûr que ça plaise à tout le monde.

Nicolas CAMOUS

Et ce n'est pas le sujet. Et Madame, donc, est-ce qu'on peut confirmer ou infirmer à Madame ce qu'il en est des projets. Est-ce qu'il y en a d'autres ou sinon elle vend ?... Ah non, je suis sérieux, Madame, vous l'avez dit, tout à fait.

Olivier ZAMOUTH

Comme je le disais tout à l'heure, il y avait un autre projet en 2008 qui était une 2 x 2 voies qui passait à travers les champs et c'est ce projet-là auquel nous avons renoncé.

Et donc effectivement vous habitez aujourd'hui si j'ai bien compris, je ne suis pas sûr d'avoir complètement localisé votre maison mais je comprends bien que vous êtes tout près de la route, donc je crois qu'on peut complètement comprendre les nuisances que vous vivez. Dans le cadre du projet, j'ai envie de dire presque quel qu'il soit, il n'y a pas de solution magique mais il peut quand même y avoir des solutions de traitement de la situation. Alors, je ne veux pas parler dans le vide parce que je ne connais pas la localisation précise mais ce sont des choses qui peuvent se faire et puis, si vous êtes vendeuse de votre maison, pourquoi pas mais à voir.

Plus sérieusement, enfin j'étais sérieux d'ailleurs, par rapport aux acquisitions de maisons, nous n'avons pas fait de démarche systématique pour aller voir chacune des personnes et demander si les personnes étaient vendeuses. Par contre, nous avons ouvert nos portes et nos portes restent ouvertes.

Nicolas CAMOUS

Merci. Alors, je vais modifier un peu l'ordre. On est presque à deux heures de réunion, on va prolonger un petit peu évidemment en dépit de ce qu'on a dit. Je passe la parole à Madame, qui doit ramener son fils après, voilà. Donc je modifie mes priorités, j'arrive après, Monsieur.

Une participante

Bonsoir. Moi j'habite pas loin de Madame à La Terette également, au niveau de La Scierie. Je tenais à être là avec mon fils parce que c'est important, c'est citoyen. Mais je vis ici depuis 17 ans, j'ai traversé Saint-Gilles à pied, à vélo, avec mon chien, à cheval, je travaillais au centre équestre de Saint-Gilles qui est fermé maintenant, il y a toujours des chevaux. Je suis juste pas d'accord avec l'idée du contournement de Saint-Gilles, moi je côtoie un peu les commerçants et quelques personnes alentour. Et je trouve, par rapport au bois de Mingrey, encore une fois oui la faune, la flore, sur la Maison du Département il y a marqué attractivité et je pense qu'on est dans une région qui est bocagère, qui est faite pour garder le plus possible sa vraie nature, donc faire de meilleures routes oui, mais en rajouter d'autres non. Voilà.

Nicolas CAMOUS

Merci Madame. Pas de réponse particulière à apporter.

Daniel BECQUET

Alors, je voulais poser une question puisqu'il a été présenté ce projet qui doit désenclaver Coutances, parce qu'il est loin des 2 x 2 voies et je voulais savoir pourquoi en fait, vous avez abandonné le projet de 4 voies, qui était le projet de départ ?

Et deuxième question, est-ce que vous avez fait des études pour voir s'il était possible de diminuer le trafic puisqu'il semble que ce soit ça le problème ? Donc si le projet est sérieux, il doit y avoir des études qui montrent comment on peut diminuer le trafic.

Nicolas CAMOUS

Merci Monsieur. J'ai noté les deux questions, on y viendra après.

Sébastien DELAFOSSE, responsable du territoire agricole sur le département

Nous on a toujours, en tant qu'agriculteurs, été pour améliorer le trafic parce que moi, mes collègues me disent toujours que c'est une route accidentogène pour les véhicules agricoles. Déjà ça.

Et puis aussi dans les PLUI [*Plans locaux d'urbanisme intercommunaux*] on est en train de travailler les PAT, les Plans d'alimentation territoriaux, les Plans d'alimentation territoriaux, c'est du circuit court. En tant que responsable agricole, je donne beaucoup d'autorisations pour des gens qui veulent faire du circuit court, de petites productions, donc ils vont être amenés à se déplacer pour vendre leurs produits, à proximité bien sûr.

Donc là, on ne passe plus avec des gros véhicules mais plutôt des petites camionnettes, donc une densification sur ce domaine, et peut-être qu'à l'avenir d'autres domaines prendront le même chemin et on rencontrera encore des petits véhicules, ce qui viendra encore encombrer le trafic. Donc c'est pour ça que je me pose la question, quand j'entends toutes ces questions ce soir, entre la diminution et puis ce qu'on projette sur l'avenir, il faut raisonner le projet et il faut faire quelque chose si on veut que tout le monde y trouve sa place, voilà. C'est ce que je voulais spécifier. Merci.

Nicolas CAMOUS

Merci Monsieur. Je n'ai pas noté de question particulière non plus, mais une prise de position de votre part. Monsieur, et ensuite Monsieur, et après on répond.

Christophe BRABANT

Bonsoir. En fait j'ai deux questions, il y a une qui a été posée et un peu répondue, mais si elle a été répondue assez vite fait, sur le cadre de vie des personnes concernées par le contournement de Saint-Gilles. Je ne reviendrai pas dessus.

Je vous remercie de me donner la parole. Donc, je vais vous poser deux questions : la première concerne l'argent public et vos objectifs et l'autre la sécurité.

Au niveau de l'argent public, et ce que j'appelle les faux objectifs. Vous avez tous eu cette plaquette sur laquelle il est mentionné « faciliter les échanges entre Saint-Lô et Coutances et notamment pour les hôpitaux ». Très bien. Si un de vos objectifs est d'améliorer les échanges entre les hôpitaux de Saint-Lô et Coutances, vous avez pris mardi soir à Coutances l'exemple d'un chirurgien devant opérer entre les deux villes en urgence. Et Monsieur a repris cet exemple tout à l'heure.

Savez-vous quand même que l'hôpital de Coutances est devenu un pôle gériatrique et qu'il n'y a plus d'opération depuis longtemps ? Savez-vous que la demande des soignants porte sur l'augmentation du personnel ? Aucun de ces échanges routiers n'affecte une urgence. Pour en avoir parlé avec un chirurgien, les urgences sont transportées par hélicoptère. De plus, il ne me semble pas que cette demande émane de l'hôpital, en tout cas elle n'apparaît pas dans leur projet d'établissement. Je suis étonné de votre argument, qui montre que vous ne connaissez pas le dossier. Comment pouvez-vous donc argumenter en faveur de l'objectif intitulé « faciliter les échanges entre hôpitaux » ? Qui en a fait la demande, certainement pas l'hôpital, et quand ?

M. FORTIN tout à l'heure parlait de besoins, de répondre à des besoins, je veux bien, les besoins viennent-ils donc de l'hôpital et à quel moment les ont-ils demandés ou viennent-ils du Conseil départemental ? Je ne sais pas, je m'interroge et je vous demande une réponse sur ce sujet.

La deuxième question, la sécurité. Avec le projet actuel que vous proposez, à 96 millions d'euros, vous allez créer un échangeur au niveau de la RD77 et un autre au niveau de la RD446. La RD77 est actuellement coupée par plusieurs croisements de routes, de chemins de randonnée, d'axes empruntés par des engins agricoles et de plus les usagers vulnérables, par rapport au code de la route c'est les

piétons, les cyclistes, je vous le rappelle, ne bénéficient d'aucun aménagement. Avec la mise en place de l'échangeur dénivelé RD77, la hausse de la fréquentation de cet axe est inéluctable car les gens qui viendront de Cherbourg ou de Carentan, pour aller à Coutances, ne feront pas le détour mais passeront par la RD77, créant de fait une insécurisation supplémentaire.

Vous dites que votre projet répond à l'objectif d'améliorer la sécurité de tous les usagers, peut-être sur la RD 972, et j'en conviens il est urgent de faire des travaux, mais qu'en est-il des usagers de la RD77 et qu'en est-il des usagers de la D446 ?

De plus, et pour conclure, la D446 est un axe sous-dimensionné à en croire les recommandations de la sécurité routière. Il n'y a pas de normes, je vous l'accorde, mais il y a des recommandations de la sécurité routière. Car cet axe est plus étroit que 3,50 mètres, qui est la largeur recommandée à plusieurs endroits. En la reliant au projet pour lequel vous nous concertez, vous augmentez *de facto* la fréquentation de cet axe. Qu'avez-vous prévu, encore une fois, en termes de sécurisation pour cet axe entre Hébécrevon et Saint-Gilles ?

Pour information, et c'est suite à une discussion qui a eu lieu tout à l'heure, nous avons rencontré le maire de Saint-Gilles à propos de la restructuration de son village. Il a été très attentif. Au début, il était très réticent, il s'est montré très attentif mais n'a pas donné suite, je ne sais pas pourquoi, vous ne m'en apporterez pas la réponse, mais c'était juste pour apporter cette précision, voilà.

Donc je vous pose deux questions, une au niveau de l'hôpital, deux au niveau de la sécurité au niveau de la 77 et de la D446. Merci.

Nicolas CAMOUS

Merci à vous, Monsieur. Je me tourne vers vous, Messieurs. Donc on a quatre points : pourquoi la 4 voies a été abandonnée, est-ce qu'il y a des études qui montrent que les trafics ont diminué et puis les deux questions que vous venez d'évoquer, Monsieur, concernant l'hôpital et l'augmentation de trafic et donc l'augmentation de l'insécurité sur les deux axes que vous avez cités. M. BOUVET ?

Jacky BOUVET

Je vais répondre sur la partie hôpital et puis pour les parties techniques, je laisserai répondre mes voisins et puis Axel interviendra également.

Pour la partie hôpital, ce que j'ai dit en préambule et ce que j'ai dit mardi à Coutances, c'est la même chose, les échanges que j'ai pris, par rapport au trafic lié à l'hôpital, il est lié notamment aux usagers de l'hôpital. Moi je n'ai pas forcément parlé des chirurgiens, c'est une intervention qui a eu lieu mardi soir parmi le public, mais il ne faut pas oublier que quand on va à l'hôpital visiter des malades ou qu'on travaille dans les hôpitaux, on utilise ces axes-là. C'est vrai ici, c'est vrai ailleurs et le nombre de personnes qui sont amenées à se déplacer soit pour le travail soit pour aller rendre visite vont forcément, nécessairement, faire partie des 14 000 usagers de la route.

Ça fait partie d'un des arguments, mais on pourrait le prendre pour d'autres temps de trajet dans d'autres métiers : l'agriculture en fait partie, le développement économique en fait partie, enfin voilà. Mais c'est un élément qu'il faut quand même prendre en compte puisqu'on a la chance sur ce territoire d'avoir deux structures, une sur Saint-Lô et une sur Coutances.

Olivier ZAMOUTH

Je vais répondre sur l'abandon de la 2 x 2 voies qui était l'idée de 2008, une idée qui avait prospéré jusqu'à faire l'objet d'une concertation, donc ce n'était pas simplement une idée en l'air.

Et effectivement, cette idée a été abandonnée et comme je le disais tout à l'heure, lorsque le Conseil régional et le Département ont relancé cette opération, ça a été sur un concept différent. Pourquoi ça a été abandonné en 2008 ? Je n'y étais pas mais en 2009 il y a eu une crise financière et le projet était

complètement infinançable si j'ose dire, c'est une première raison. La deuxième, pourquoi on n'est pas reparti sur cette hypothèse ? Parce que c'est un projet qui était un projet de l'ancien temps, un projet qui passait à travers champs, qui générerait une coupure beaucoup plus forte que celle qui est proposée à travers le scénario 2.2. Et donc, effectivement, nous avons considéré que ce n'était pas raisonnable.

Si on avait voulu jouer un petit peu tactiquement, etc., finasser, on vous aurait peut-être présenté une 2 x 2 en vous disant voilà, c'est ça qu'on veut, et puis on serait peut-être arrivé *in fine* à une section 2 + 1. Mais voilà, on n'est pas là pour faire de la fine tactique, on est là pour travailler avec professionnalisme et sur nos convictions.

Il y a une autre raison qui fait qu'on est parti sur une 2 + 1 voie, ce qui n'était pas possible en 2008, c'est tout simplement que d'un point de vue normatif ce principe de 2 + 1 voie a été consacré simplement à partir du début des années 2010, de quelle année je ne saurais pas vous dire. C'est un concept qui nous vient de Suède, voilà.

Nicolas CAMOUS

Merci. Donc sur les études qui démontreraient l'augmentation, ou la diminution du coup, du trafic. M. THIRION ?

Olivier THIRION

Sur les études qui visent à faire diminuer le trafic sur l'axe ? Oui, j'ai bien compris votre question, ne vous inquiétez pas.

Je ne connais aucune méthode qui permet de diminuer le trafic sur un axe routier. Après, les alternatives aux voitures, on en a déjà parlé tout à l'heure donc je ne reviendrai pas dessus, mais bon voilà. Aujourd'hui, je le redis, je l'ai déjà dit trois ou quatre fois mais on est à des hypothèses de trafics à +1 % jusqu'à 2030, +0,5 % au-delà, qui sont relativement prudentes par rapport à ce qu'on a pu voir jusqu'à aujourd'hui, mais aujourd'hui l'aménagement du territoire est ce qu'il est, les déplacements sont ce qu'ils sont et voilà, à part raser des zones d'activités, raser des bassins d'emplois ou d'habitations, je ne connais pas beaucoup de méthodes pour diminuer le trafic routier sur un axe, au-delà effectivement de ce qu'on a dit tout à l'heure sur les modalités alternatives à la voiture.

[Intervention hors micro].

Olivier THIRION

Oui, bien sûr, ça en fait partie mais voilà, je ne redétaille pas ce qu'on a dit tout à l'heure.

Sur la RD77, effectivement il y a un risque d'augmentation du trafic sur la RD77. C'est une route départementale aujourd'hui qui est circulée, qui est limitée à 80 voire à 70 sur certaines sections, aujourd'hui c'est un axe qu'on regarde évidemment dans le cadre de notre exploitation au quotidien, en termes d'accidentologie, en termes de vitesse, on regarde assez régulièrement. C'est un axe qu'on va évidemment regarder dans le cadre des études de trafic, ce risque existe. Evidemment, s'il y a des impacts négatifs sur cette route-là, on les corrigera évidemment par les mesures qui s'imposent.

Sur la RD446, je n'ai pas trop compris ce que vous disiez sur les normes de la sécurité routière. Il n'y a aucune recommandation aujourd'hui de la sécurité routière, en tout cas je ne les connais pas, qui donne une largeur minimum de route dans la Manche. Je n'ai pas en tête la largeur...

[Intervention hors micro].

Nicolas CAMOUS

Au niveau national, dit Monsieur.

Olivier THIRION

J'ai envie de dire, élargir des petites routes, ce n'est pas forcément notre politique, parce que d'une part ça accélère la vitesse, d'autre part au point de vue environnemental c'est quand même pas terrible parce qu'en général, on arrache des haies, on passe sur des fossés, enfin voilà, donc ce n'est pas forcément une politique que nous on pousse. Sur ce genre de petite route, on ne cherche pas forcément à augmenter les vitesses, au contraire.

La RD446 : il n'y a pas d'échangeur entre la RD446 et le contournement, alors peut-être que vous avez mal compris le schéma, c'est possible, mais il n'y a pas d'échangeur à cet endroit-là. L'échangeur il est uniquement au niveau de la RD77. Donc *idem*, je ne pense pas qu'il y ait de modification sensible du trafic sur la RD446 mais évidemment, si ce sont des choses qui arrivent, ça sera des choses qui seront évidemment regardées en détail.

Nicolas CAMOUS

Merci, alors je vais vous passer la parole Monsieur. Le temps passe alors je vais prendre encore une ou deux séries de questions maximums, je ne suis pas sûre qu'on pourra toutes les prendre ce soir. Si ce n'est pas le cas évidemment, outre le fait que la concertation n'est pas terminée, cela a été dit, vous pouvez évidemment vous rapprocher des représentants du Conseil départemental à la fin de la réunion si vous voulez pouvoir dialoguer avec eux. Monsieur.

Daniel GRÉBOUVAL

Je suis président de la FNAUT [Fédération nationale des associations d'usagers des transports] Normandie et vice-président de l'ADPCR, l'Association de défense de Caen-Rennes qui a été fondée par Guy FONTENELLE en 1991, Guy FONTENELLE de Saint-Lô.

Le désenclavement d'un territoire, ça passe par des routes, qu'on peut améliorer, je pense l'axe Coutances-Saint-Lô, sans engager un projet de cette ampleur, et ça passe aussi par le désenclavement ferroviaire.

Coutances-Saint-Lô, c'est une voie ferrée qui a été modernisée grâce à l'action de notre association. La Région a modernisé la voie mais on a une voie unique sans aucun croisement. Aujourd'hui on sait, et on sait toutes les expériences françaises et européennes montrent que les transports en commun sont attractifs à plusieurs conditions : il faut qu'il y ait un temps de parcours correct, il faut qu'il y ait de la fréquence, ça a été évoqué par Madame, et il faut qu'il y ait une amplitude horaire. Et ça, en France, on n'est pas bons ni sur la fréquence ni sur l'amplitude horaire. Il y a une région qui est bonne, c'est l'Alsace, où il y a vraiment les deux, mais parce que l'Alsace est proche de l'Allemagne. Ici, on est très très loin de tout ça.

Alors, si on veut augmenter le nombre de trains entre Coutances et Saint-Lô, on pourrait avoir des trains qui font la navette entre Coutances et Saint-Lô, il faut impérativement construire des points de croisement. Il faut déterminer quelle desserte on veut et à ce moment-là, où est-ce qu'il faut construire des points de croisement. Et lorsqu'on s'aperçoit, là il y a le logo de la Région Normandie, que la Région va mettre je crois de l'ordre de 40 millions sur ce projet, la Région n'est pas dans son rôle. La Région a la compétence sur le transport ferroviaire, sur le réseau du TER. Et donc, nous on demande que les moyens de la Région soient affectés à l'amélioration de l'axe ferroviaire.

Si on modernise la route sans rien faire sur l'axe ferroviaire, dans 10-15 ans l'axe ferroviaire paraîtra complètement obsolète et on aura à nouveau des combats à mener pour lutter contre un abandon qui sera inéluctable. Nous on demande vraiment qu'en parallèle d'un projet plus modeste d'amélioration des points durs de cette route Coutances-Saint-Lô, qu'on améliore en parallèle l'axe ferroviaire pour améliorer les dessertes.

La desserte ferroviaire peut également être complétée par des dessertes routières, qui doivent être effectivement les plus performantes possibles, qui ne peuvent pas desservir toutes les maisons, ce que vous avez évoqué, mais on peut quand même desservir les bourgs. Je pense que Saint-Gilles aujourd'hui est desservi comment par les autocars pour aller sur Saint-Lô ? Je crois qu'il y a très très peu de dessertes, donc tout le monde prend sa voiture parce qu'il n'y a pas d'autre solution.

Alors il y a un point important, c'est de se dire que si dans chaque ménage, grâce aux transports en commun on pouvait n'avoir qu'un véhicule au lieu de deux, vous imaginez le pouvoir d'achat que ça fait au sein de chaque ménage ? Parce que ça, on n'en parle jamais.

Encore un mot, c'est que c'est un axe qui permet l'accès à toute la côte Ouest du Cotentin par la gare de Coutances et nous, on demande l'électrification de Saint-Lô jusqu'à Coutances, voire Granville, pour que les trains électriques qui font la liaison Paris-Cherbourg puissent aussi venir jusqu'à Coutances, pour qu'on retrouve des dessertes directes entre l'Île-de-France et la côte Ouest du Cotentin, pour toutes les stations du Cotentin et pour que les touristes puissent circuler.

Nicolas CAMOUS

Là encore, il y a une prise de position de Monsieur, très claire. Je ne sais pas si le Conseil départemental voudra se positionner dessus ou pas, on a déjà abordé en partie ces points.

Christian HÉBERT, Le Lorey

Bonsoir. Je suis avec mes voisins, M. PREVEL et M. LELIÈVRE. Nous habitons Le Neufbourg. Et au Neufbourg il y a 13 habitations et dans les 13 habitations, il y en a 8 où les habitants sont partis, qui ont été rachetées par le Département, et la neuvième a été déjà détruite par le Département et 2 maisons qui sont susceptibles d'être toujours dans l'attente de l'achat, donc la maison de M. LELIÈVRE où va passer l'échangeur du Neufbourg, ce sera en plein sur sa maison, et sur Cametours, M. PACARY. Donc il ne restera que deux maisons au Neufbourg : M. PREVEL et moi-même. Et à ces deux maisons, 160 mètres plus loin vous avez un échangeur. On détruit des maisons, on monte un échangeur.

Ensuite, vous avez un deuxième village qui s'appelle La Garande, qui se trouve à 900 mètres du Neufbourg. Là, aucune maison n'est détruite. Mais, 150 mètres en remontant sur le Neufbourg, un autre pont. C'est-à-dire entre l'échangeur et le pont qui dessert la route Le Lorey vers Cametours, il y a environ un petit 300 mètres.

Nous ne sommes pas contre la route de Saint-Lô-Coutances, simplement il y a la possibilité quand même de repousser cet échangeur qui se trouve à 160 mètres de nos habitations et donc il y a le lieu-dit Le Clos Madelon que vous allez acheter une maison de M. LEMOIGNE Christian, vous en êtes les propriétaires et vous avez le lieu-dit avant qui s'appelle La Bune, je pense que là il y a la possibilité de faire un échangeur sans impacter les deux maisons qui restent au Neufbourg.

Laetitia

Je suis habitante de la commune de Thèval et concernée par le contournement de Saint-Gilles puisque j'habite le village de la Croix-de-Pirou.

Je ne vais pas revenir sur le gaspillage des terres agricoles, l'atteinte de la biodiversité, l'atteinte de notre bois de Mingrey puisque ça a déjà été évoqué. Ce contournement donc, il faut savoir qu'il est neuf, 3 kilomètres. Il y a des ponts, des passages aériens, des bretelles, des échangeurs et j'en passe.

Dans votre vidéo, votre projet préférentiel puisque moi j'en ai pas, vous avez mis des belles couleurs pour le tracé entre Coutances et Terette, je parle du tracé existant pour l'instant. Du bleu, du rose, du orange, tout est beau et on voit bien que c'est un beau carnage.

Par contre, sur les 3 kilomètres qui n'existent pas, eh bien là il n'y a pas de couleurs, j'ai l'impression de voir une vue aérienne en fait, j'ai l'impression de voir un contournement qui existe déjà, sauf que moi je connais mon environnement. J'y habite depuis 15 ans bientôt, eh bien je me dis que les gens qui voient cette vidéo, ils ne se rendent pas compte en fait de l'impact qui va se passer, à cause de ce contournement, au nord de Saint-Gilles.

Donc pourquoi vous avez fait ce choix de ne pas mettre des belles couleurs, parce qu'on a le droit nous aussi aux belles couleurs quand même ? On a plein de vert. Et je me suis dit, les gens qui voient ça en fait, ils ne doivent pas se rendre compte de l'impact, ils ne voient pas que vous allez détruire, que vous allez même massacrer en fait notre environnement, l'environnement qu'on a choisi d'offrir à nos enfants puisque nous on a fait le choix d'habiter à la campagne, on n'a pas fait le choix d'habiter une grande route. Et il faut savoir qu'à long terme les routes, 2 + 1, 2 x 2 peu importe, on s'en fout, elles apportent des zones industrielles, des zones artisanales, donc cette route, si vous la faites, aujourd'hui ce sera qu'une route mais demain, nous, on va se retrouver dans des zones. Merci.

Nicolas CAMOUS

Alors, il y avait la position de la FNAUT mais encore une fois, était une prise de position. Repousser l'échangeur ?

Olivier THIRION

Cet échangeur il a été étudié assez longuement, il a été regardé aussi avec les maires localement. Je vous avoue que dans le détail, je ne saurais pas vous dire ce qui a amené à positionner l'échangeur là par rapport à la position de cet ouvrage. Ce qui est sûr, c'est que si on supprime l'échangeur à cet endroit-là et qu'on le reporte un peu plus loin, ça va rallonger forcément les voies parallèles donc il y a un impact foncier qui sera non négligeable, voilà, tout ça c'est un tout. Après, honnêtement, je pense on pourra en rediscuter avec vous mais là je n'ai pas la réponse comme ça.

Nicolas CAMOUS

Le cas échéant, Madame évoquait la vidéo, je ne sais pas s'il y a grand-chose à dire ?

Olivier THIRION

C'est une couleur de légende, après je ne sais pas si on peut vraiment répondre.

Thierry QUESNEL

J'habite Cametours. J'étais présent mardi à la réunion sur Coutances. J'ai été intéressé pour venir ce soir ici pour voir si, forts des remarques que vous aviez entendues, écoutées mardi, vous aviez déjà fait quelques petits aménagements, quelques petites propositions, quelques modifications peut-être.

Et puis je voulais voir aussi si vous aviez, comment dire, remusclé un petit peu votre argumentaire que j'avais trouvé plutôt faible, voire insuffisant sur de nombreux points. Alors, le constat je vais dire oui, et non. Oui, vous avez bougé un certain nombre de choses, mais non ça ne change absolument rien. M. FORTIN a dit qu'on pouvait éventuellement envisager autre chose, ce soir j'ai la conviction que le projet que vous nous proposez, 2.2, c'est le projet que vous avez choisi.

Contrairement à ce que M. BOUVET vous avez dit, vous n'avez rien à vendre. Par contre, vous achetez. Vous achetez des terrains et des maisons, ce qui pourrait signifier que le projet 2.2 est quand même déjà en cours.

Au niveau de l'argumentaire, je ne vais pas revenir sur le gain de temps, c'est ridicule, je ne vais pas revenir sur la sécurité telle que vous l'envisagez, on peut l'imaginer autrement, pareillement avec

moins de risque. Sur la stérilisation des terres, je ne vais pas revenir non plus là-dessus, vous allez l'améliorer en mettant 18 kilomètres de plus et 125 hectares stérilisés.

Juste un petit point comme ça sur le désenclavement de Coutances : figurez-vous qu'à Coutances il y a un festival qui s'appelle « Jazz sous les pommiers », qui accueille des musiciens, des très bons, qui accueille 50 000 personnes et figurez-vous que les concerts ont toujours lieu à l'heure parce qu'ils arrivent à temps et ils savent où c'est.

Je dirais que votre argumentaire ne tient pas la route, je dirais qu'il risque même d'aller dans le fossé. C'est un projet dépassé, c'est un projet du passé pour reprendre ce qui a été dit précédemment.

Dernier point, j'habite Cametours, c'est vrai qu'avec mes voisins et mes amis, on était très inquiets de savoir comment on allait être mangés. Ce que je constate ce soir, c'est que je suis un petit peu rassuré, parce que la mobilisation que vous avez créée va vous mettre en grande difficulté pour pouvoir réaliser ce projet, pour le mettre sur le bon chemin, voire sur la bonne route.

Et puis pour être positif, j'aurais encore deux choses à dire : la première, si le Département envisage de retravailler un projet, pas son projet, avec des solutions humanistes, simples, concrètes et sobres pour reprendre les mots du Président MORIN, sachez qu'il y a dans cette salle et ailleurs suffisamment de compétences et de raison pour réfléchir à une véritable co-construction. Et j'ajouterais qu'on parle beaucoup tout de suite de malaise démocratique, on s'étonne de la défiance à l'égard des élus, du désintérêt de la vie de la cité, et de l'abstention, et on n'a pas fini d'en parler de l'abstention, mais ce n'est pas le cas ici. On vous remercie de nous avoir proposé ce débat.

Et puis je voudrais terminer sur un dernier point et être complètement hors sujet. Il y a un grand combat qui est engagé actuellement et qui va devenir crucial dans un département vieillissant comme le département de la Manche. Je vais appeler ça : prenons soin de nos aînés. C'est une compétence du Département et je ne fais pas d'injure en disant que le travail que vous menez au sein de la Commission action sociale est mauvais, c'est pas du tout ça, mais ce que je veux dire là moi c'est que, si vous avez de l'argent, mettez les budgets, mettez le paquet sur ces maisons de retraite, sur ces maintiens à domicile, autonomie, handicap, soins, alimentation, culture pour nos anciens, pour le bien-être de nos anciens.

Et je pense que pour un projet comme ça, vous serez innovants, vous serez précurseurs et vous pourriez peut-être même devenir le premier Département français, plutôt que d'être le premier au niveau des routes départementales, mais le premier à être en avance sur ce champ-là. Et dans ce cas-là, je pense que l'ensemble des citoyens du département voudront suivre pleinement. Merci de m'avoir écouté.

Jean-Luc LEROUXEL, Maire de Saint-Gilles

Bonsoir. Tout d'abord, je voudrais m'excuser parce que je suis arrivé un petit peu en retard à cette réunion, donc je n'ai pas entendu tous les débats, j'étais retenu par une autre réunion.

Donc on parle beaucoup de la déviation du bourg du Saint-Gilles et c'est vrai que je dirais que c'est presque la commune qui va être la moins impactée et je pense surtout à mon collègue d'Hébécrevon, où effectivement toute la route, je dirais que le premier mètre carré qui va être pris pour la déviation est sur la commune d'Hébécrevon.

Donc je voulais donner la position du Conseil municipal de Saint-Gilles. Donc on a pris, si on peut dire, une délibération informelle disant que nous, commune de Saint-Gilles, on était pour cette déviation du bourg de Saint-Gilles, notamment pour des problèmes de sécurité, surtout aux abords des écoles.

Par contre on a beaucoup pensé aussi à nos commerçants, on sait qu'ils vont être impactés, et on espère quand même qu'on aura une entrée directe, en venant de Coutances, dans le bourg de Saint-Gilles, sachant qu'en venant de Saint-Lô, on pourra toujours entrer dans le bourg de Saint-Gilles.

Et pour répondre, je suppose que c'était quelqu'un de Vertha tout à l'heure, qui avait dit que j'avais rencontré, et qui nous avait proposé justement de changer tous les équipements effectivement de Saint-Gilles, notamment l'école, la cantine...

Nicolas CAMOUS

La restructuration du bourg effectivement.

Jean-Luc LEROUXEL

La restructuration du bourg. Bon, je n'ai pas chiffré le projet mais je pense qu'au niveau de la commune, c'était quasiment irréalisable.

[Intervention hors micro].

Simon

Bonjour, j'habite à la commune d'Hébécrevon, qui est une commune que j'apprécie beaucoup. J'ai 13 ans, donc je suis un enfant.

Il y a quand même la plupart du projet qui me dérange un peu, parce que déjà le bruit, parce que l'axe passera à 200 mètres de chez moi, voilà. Aussi car moi j'aime beaucoup me balader avec mes amis, me promener avec mon chien, à vrai dire me divertir dans le bois du Mingrey, mais quand il va y avoir cette route, ça va quand même être un peu moins bien parce que ça va être dérangeant.

Déjà juste pendant la construction, vous vous voyez vous balader avec votre chien et entendre « bip bip bip », voilà, les camions qui reculent et tout ça, ça va être vraiment dérangeant. Et je vais revenir à ce qu'à dit Florent LAMBARD par rapport à la faune et la flore, vous imaginez un peu le bonheur d'un petit qui commence à voir ses premiers animaux sauvages, un lièvre, un lapin sauvage, parce que moi c'est pas très loin en années, je sais ce que c'est. Et aussi pour la flore, la pollution, tout ça, comment voulez-vous qu'il y ait des belles fleurs qui puissent pousser ? Est-ce que vous, ça vous donnerait envie de vous balader dans un bois où on entend plein de voitures rouler comme ça ? Moi je pense pas, c'est tout ce que j'ai à dire.

Nicolas CAMOUS

Merci. On va clôturer cette réunion, mais on va d'abord répondre aux derniers points qui ont pu être évoqués, moi j'en ai noté un en particulier quand Monsieur disait, là j'aurais quand même voulu vous entendre là-dessus, j'ai l'impression que votre projet est déjà en cours, a-t-il dit. Voilà, ce n'est pas vraiment de la concertation puisque votre projet est déjà en cours. M. ZAMOUTH ?

Olivier ZAMOUTH

Je pense que la remarque visait le volet foncier de l'opération. Donc, quand vous dites le projet en cours, oui, un projet est en cours, c'est qu'effectivement nous procédons à des acquisitions. D'une part des acquisitions de terrains pour constituer des réserves foncières qui ensuite pourront être échangées avec notamment les agriculteurs pour, en quelque sorte compenser les pertes qu'ils auront à subir du fait des emprises routières, c'est donc une première chose, des acquisitions donc de terrains pour une réserve foncière, donc des terrains qui ne sont pas forcément évidemment là où passera la route, c'est le principe. La deuxième chose, ce sont les acquisitions de maisons, de maisons dans une bande proche de la route, où nous offrons effectivement cette possibilité aux riverains. Et si nous le faisons, et si nous derrière déconstruisons les maisons lorsque nous le pouvons déjà, parce que - je ne sais plus si ça a été dit ce soir - on ne peut pas le faire systématiquement compte tenu des différentes espèces qui peuvent nicher et auxquelles il faut pouvoir offrir des alternatives, ce qui effectivement retarde les déconstructions de maisons, je ferme la parenthèse, nous le faisons parce que même au cas où il n'y aurait pas d'aménagement de l'axe Saint-Gilles-Coutances, la simple acquisition de ces maisons est une bonne chose pour la sécurité, est une bonne chose pour les personnes qui y habitaient, en tout cas j'en suis convaincu.

Donc ce n'est pas une anticipation d'un projet, c'est dans tous les cas quelque chose d'utile, qui effectivement lorsque le projet prospérera, sera très utile, permettra d'accélérer les choses, mais voilà pour autant on ne peut pas dire que c'est parce qu'on acquiert des maisons et qu'on acquiert des terrains que forcément on a démarré telle variante ou telle orientation du projet, et notamment le projet 2.2.

Olivier THIRION

Pour compléter juste très rapidement par rapport à la question de Monsieur, on n'a pas fait de modifications sur le projet en deux jours, ça prend beaucoup de temps ce type d'études évidemment, en deux jours on ne risque pas de faire de modifications sur le projet.

Pour répondre un petit peu à Simon parce que, voilà, son discours est forcément un peu touchant, moi je l'ai dit tout à l'heure je suis papa, alors forcément je comprends tout à fait ce qu'il vient de dire, j'ai répondu un peu aux questions tout à l'heure... Effectivement il y a des nuisances sonores ça c'est sûr, le bois de Mingrey effectivement, on entendra un peu forcément le bruit de la circulation dans le bois de Mingrey quand on ira se promener, donc il y a des impacts qu'il faut qu'on traite, sur lesquels il faut qu'on travaille.

Évidemment, il faudra qu'on améliore le projet au fur et à mesure des études pour diminuer au maximum l'impact sur ces sujets-là. En phase chantier aussi évidemment il y a des impacts, qui sont aussi traités dans le cadre de l'étude d'impact, ça c'est des sujets qu'on va bientôt travailler avec le plus d'application possible.

Ce projet, on l'a dit tout à l'heure, ce projet a ce type d'impacts assez négatifs effectivement, mais il aussi des impacts positifs, on l'a dit tout à l'heure, dans Saint-Gilles, la circulation, la réappropriation de la possibilité d'aller à l'école à pied, d'aller aux commerces à pied, on l'a dit tout à l'heure. Voilà, c'est un projet qui a des impacts positifs, qui aussi a des impacts négatifs, après l'objectif aussi de cette concertation, c'est bien de peser la balance entre ces impacts positifs et ces impacts négatifs.

[Intervention hors micro].

Nicolas CAMOUS

Monsieur, ils ont été évoqués et on arrive à la fin de cette réunion. Très bien, c'est noté, on va néanmoins clôturer cette réunion, je l'ai dit vous pouvez vous rapprocher des représentants du Conseil départemental, ils restent là, ils ne vont pas se sauver par la porte de derrière, donc vous pouvez vous rapprocher d'eux si vous avez encore des questions.

M. FORTIN, M. BOUVET, dans l'ordre que vous souhaitez pour conclure cette réunion. M. FORTIN.

4. CONCLUSION

Axel FORTIN-LARIVIÈRE

Tout d'abord, je vous remercie vraiment d'être encore venus très nombreux et d'avoir, je l'espère, exprimé ce que vous aviez envie d'exprimer et ce qui était légitime, parce que c'est le but de cette concertation.

Je rappelle ce qu'on a dit en introduction, il reste la possibilité de continuer à le faire, d'aller vous exprimer au moment des permanences, de vous connecter au site manche.fr.

Je reviens simplement en fait, le projet, la concertation a vraiment pour but de reprendre et d'entendre un maximum d'habitants concernés par ce projet pour pouvoir prendre en compte les différentes questions, les différentes interrogations. On a entendu des gens s'exprimer contre, on a entendu des

gens s'exprimer pour, je reviens à ce que disait Monsieur en disant il faut qu'on arrive nous, de notre côté, à réussir à apporter des solutions qui répondent à des besoins, qui répondent à des attentes, mais qui prennent aussi en compte un certain nombre de retours contre et d'inquiétudes, ça c'est clair.

On a des services techniques dont c'est le métier, dont c'est l'expertise, qui au fil des années par rapport à cet axe ont proposé beaucoup de choses, ont enlevé beaucoup de choses. Je rappelle qu'il y avait déjà eu des phases de pré-concertation où on n'a pas proposé certaines choses parce que de toutes manières, même nous elles ne nous convenaient pas.

Voilà cette concertation va continuer, le projet va continuer, il va continuer à évoluer effectivement et toutes les questions qui ont été posées ont été notées et toutes les questions seront étudiées et les réponses seront apportées. Certaines répondront positivement à vos attentes, d'autres n'y répondront pas, effectivement il faut qu'on arrive à équilibrer à la fois les attentes de tout le monde, à la fois les gens pour et effectivement réussir à réduire les impacts des gens contre. Voilà, je vous remercie beaucoup, bonne soirée.

Jacky BOUVET

Ça va être très compliqué parce qu'Axel a tout dit.

On l'a bien vu tout au long des échanges de cette soirée, c'est compliqué, c'est un dossier qui date depuis très longtemps, les problématiques ont été évoquées, les flux de véhicules, les problématiques en fonction des différents projets qui ont été évoqués il y a quelques années en arrière et ce qui a été présenté ce soir.

On voit bien, la difficulté dans tout projet, que ce soit celui-là ou d'autres projets d'aménagement, à partir du moment où on veut faire des aménagements à un endroit du territoire ou à un autre, il y a des intérêts individuels qui sont là, et on ne peut pas le nier parce qu'il y a des contraintes. D'un côté on va avoir une contrainte, mais on va apporter une solution de l'autre côté, donc on voit bien toute la difficulté de ces dossiers-là.

Ce qui est très intéressant, c'est d'avoir des temps d'échanges comme on a eu mardi et ce soir et je vous invite, comme je l'ai dit en préambule et comme ça vient d'être redit à l'instant par Axel, à continuer à verser tous les éléments, tout ce que vous souhaitez dans le cadre de la concertation qui, je le répète, se terminera le 11 mars. Et après, dans le cadre de la procédure qui a été développée tout à l'heure, il y aura l'enquête publique.

Donc il y a encore plusieurs points d'étapes, et ce soir ce n'était qu'un point d'étape parmi plusieurs points d'étape. Donc merci de votre participation, d'être venus nombreux et n'hésitez surtout pas à continuer à apporter vos éléments de réflexion sur ce sujet.

Nicolas CAMOUS

Merci à toutes et à tous. Merci Mesdames et Messieurs et bonne fin de soirée.





Coordonnées :
Maison du Département
98 route de Candol
50 050 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50
manche.fr

