

Travail de la dérouté des routes inter-lutte. En France

La route Granville Avranches D 673



Conseil Départemental de La Manche
C N D P Madame Marie
Monsieur Boussion

Cahier d'acteur :

Faire au plus simple et moins coûteux pour les contribuables

- C'est-à-dire modernisation de la route existante sur la totalité de celle-ci comme indiquer en vert dans le document de présentation du Conseil Départemental.
- Travaux pouvant être fait très rapidement, sans obligation de D U P et des recours futurs de la part des associations.

Préconisons plutôt de pouvoir acheter des maisons comme cela, c'est fait pour Coutances - Saint lo de proposer au riverain de moderniser leur bâti par de l'isolant des murs, en changeant les huisseries.

Faire au plus simple et moins coûteux pour les contribuables

- C'est a dire modernisation de la route existante sur la totalité de lcelle-ci comme indiquer en vert dans le document de présentation du Conseil Départemental .

-

Travaux pouvant être fait très rapidement car pas besoin de D U P et des recours futurs de la part des associations.

Préconisons plutôt de pouvoir acheter des maisons comme cela c'est fait pour Coutances - Saint lo de proposer au riverain de moderniser leur bâti par de l'isolant des murs, en changeant les huisseries.

Pour le confort, beaucoup de ville fond posé des revêtements bitumeux adapter pour le rendre moins bruyant le passage de véhicule, mais également absorbant.

Il a entre 18 bitumes aux caractéristiques distinctes. Certains sont plus résistants, d'autres absorbent mieux le bruit, ou encore drainent mieux la pluie. Le meilleur choix en fonction du rendement souhaité et des moyens à investir.

Aussi efficace qu'un mur anti-bruit, un «*enrobé phonique*» sera posé sur la chaussée afin de réduire le bruit des voitures de 3 à 5 décibels. Et pour cause, plus de 500.000 habitants de Paris et de la petite couronne, situés en façade du périphérique, seraient exposés à des niveaux sonores dépassant 70 dB. C'est l'équivalent du bruit d'un restaurant bondé, au quotidien. Pour remédier à ce cauchemar sonore, les élus du conseil de Paris veulent expérimenter «*l'enrobé bitumineux phonique*».

Source de nuisance sonore, le périphérique [parisien](#) devrait bientôt se faire plus silencieux. Les élus du Conseil de Paris devaient donner leur feu vert hier pour expérimenter «l'enrobé bitumineux phonique».

Des granulats plus clairs pour augmenter le pouvoir réfléchissant du revêtement.

L'aspect clair des revêtements est obtenu avec le départ du film de bitume sur les granulats sous l'effet du trafic routier et des rayons ultra-violet. Pour la formule du PUMA, un grenailage a été réalisé afin de faire ressortir la couleur des granulats dès le début de l'expérimentation.

Pas de compensation à faire car il est très difficile et quasiment impossible de compenser à proximité, les zones humides, le déplacement d'espèces protégées comme les vallées de la Saigue , du Thar et de l'Allemagne pose de grand problème.

la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, **demande d'atteindre « zéro de perte nette de la biodiversité »** de 2016 -1087 du 08/08/2016 et par la diffusion d'éléments méthodologiques comme les lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels qu'il porte à la connaissance de l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et du développement économique.

La compensation est l'un des plus anciens dispositifs utilisés pour réparer un préjudice subi qui n'a plus de valeur à ce jour.

Depuis les années 1970, les compensations écologiques étendent ce mécanisme aux espèces et habitats naturels dans le cadre des lois relatives aux études d'impact et au préjudice écologique. La « neutralité écologique » que ces compensations sont censées permettre d'obtenir appelle toutefois un diagnostic critique concernant la portée et les limites de cet outil.

Les compensations sont de plus en plus exigeantes et nécessitent l'intervention de nombreuses compétences (bureaux d'études, services de l'État, etc.) et **des compétences en ingénierie écologique.**

A notre avis, Il est important de noter que la compensation écologique ne doit pas être considérée comme une solution de facilité pour justifier les impacts négatifs d'un projet.

Dans le projet qui concerne Granville Avranches, il faut sécuriser la route départementale traversière par des ouvrages d'art.

Il est à noter également que tous ces grands travaux s'ils sont réalisés seront des grands producteurs de carbone, destructeur des zones humides, de disparition de

terres agricoles nourricières et notamment des haies d'arbres et de toute sa biodiversité : les trames vertes et bleues seront sacrifiées pour du béton et du bitume.

Les risques des quatre grands projets d'aménagements routiers de La Manche

Les variantes retenues par la déroute des routes sont

Il est bien entendu que la route la plus droite et la plus courte donc il est recommandé d'appliquer cette règle pour l'axe Granville Avranches

- *Le croissant C**
- * La havaudière A**
- * Sartilly Marcey b**
- * Est Avranches**

Les risques des trois grands projets d'aménagements routiers de La Manche



***Des projets inutiles au vu de l'évolution démographique •**

Le trafic est en stagnation depuis plusieurs années sur les axes routiers concernés¹. Ce constat reflète un taux démographique négatif sur l'ensemble de la Manche. La population du département est en diminution, qui plus est sa tranche active (15-64 ans) qui a diminué de 9% entre 2008 et 2022. Cette tendance ne semble pas près de s'inverser : « Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, le nombre de seniors manchois progresserait de 17 % d'ici à 2030 »². De tels projets d'infrastructures apparaissent donc totalement inadéquats au regard des évolutions démographiques à venir.

*** Un coût financier outrancier pour le contribuable •**

Les coûts de ces projets sont vertigineux : plus de 96 Millions d'euros pour l'axe Saint-Lô – Coutances (estimation 2021 que l'on sait d'ores et déjà largement sous-estimée), au moins 47 Millions d'euros pour la rocade Ouest de Cherbourg (estimation 2008). Par ailleurs, 69 Millions d'euros ont déjà été investis par le conseil départemental et la région Normandie pour les contournements de Marcey-les-Grèves et Sartilly (Axe Granville-Avranches). Sans compter les coûts liés aux compensations écologiques de ces travaux, (voir ci dessus) ni l'augmentation majeure du prix de l'énergie et des matières premières qui induiront automatiquement des surcoûts considérables. Comment ne pas s'indigner de ces choix d'investissement d'argent public alors que la France traverse une crise économique et énergétique majeure et que les Français sont appelés à plus de sobriété ?

*** Des conditions de vie dégradées pour les habitants du territoire •**

La circulation de véhicules à 110 km/h près d'habitations, ce sont autant de nuisances auditives, visuelles, olfactives supplémentaires pour les habitants du territoire ! Sans compter la pollution de l'air qui sera aggravée par les vitesses autorisées sur les 2x2 voies !

*** Des infrastructures aggravant les conditions de circulation •**

Paradoxalement, la création de nouvelles routes dans un réseau routier peut réduire la performance globale de ce réseau, lorsque les entités se déplaçant choisissent leur route individuellement (Paradoxe de Braess¹). Cet effet concerne l'axe Saint-Lô-Coutances par exemple, dont la construction risque de renforcer l'effet goulot d'étranglement sur les 2 giratoires situés aux 2 bouts de l'axe, mais également sur la commune de La Chapelle - Belval. Sur l'axe Granville-Avranches, on risque de la même façon de voir s'accroître l'effet entonnoir aux principales sorties de cet axe en concentrant les automobilistes qui souhaitent emprunter la route la plus efficace. Un effet totalement contre-productif et de l'argent public d'autant plus gaspillé !

*** Des projets en inadéquation avec la politique nationale de revitalisation des centres villes •**

Le renforcement des centres villes est prôné par les programmes politiques et notamment Petites Villes de Demain. L'urbanisation le long d'un nouvel axe ne paraît ni entrer en cohérence avec cette stratégie, ni être réalisable au regard de l'enveloppe foncière restante au niveau départemental. De nombreux bourgs et petites communes situées de long des axes routiers risquent de devenir des villages dortoirs.

• Une fragilisation accrue de notre agriculture •

Comment ne pas s'inquiéter également pour l'agriculture de notre département, territoire productif où l'on espère pouvoir consommer toujours plus localement. Les projets routiers sont très gourmands en consommation foncière et risquent de nuire à la production agricole du département, déjà fragilisée par les aléas climatiques en

hausse et la conjoncture économique. Sur l'axe Saint-Lô – Coutances par exemple, pas moins de 85 exploitations agricoles, parmi lesquelles des terres bio et AOP, risquent d'être affectées par la parcellisation et l'artificialisation des zones agricoles. Une incohérence totale vu le contexte actuel de tension pour la sécurité alimentaire de notre pays.

* Une aberration environnementale, des déséquilibres écologiques aggravés •
Alors que la COP 27 se tient en Egypte, comment ne pas dénoncer le non-sens écologique de ces projets ! La construction de routes supplémentaires, ce sont autant de surfaces non végétalisées qui rendent encore plus difficile la résilience de notre environnement face aux étés caniculaires. Ce sont aussi toujours plus de faune et de flore saccagées par la bétonisation, toujours plus de zones humides détruites (250 concernées sur l'axe Saint-Lô-Coutances, zones essentielles pour la reproduction des amphibiens ainsi que pour les équilibres hydrologiques). Ce sont également des cours d'eau fortement impactés par un ruissellement plus important et une diminution de la possibilité d'infiltration de l'eau de pluie par les sols. Ce sont enfin des zones boisées encore plus morcelées, tel que le bois du Mingrey, dont les chemins d'accès des grands mammifères seraient impactés et qui déserteraient ce bois qu'ils affectionnent.