



PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER – GRANVILLE AVRANCHES

**Concertation préalable sous
l'égide de la CNDP**

Du 23 juin au 22 septembre 2025

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

9 septembre – Folligny – 19H30/21H45

Salle des fêtes du carrefour Bailly



1. Intervenants :

Conseil Départemental

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

Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Bruno BOUSSION – Garant
- Sophie MARIE – Garante

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

- Pascal BEAUMARD – Directeur Conseil
- Trévor RIDEAU – Consultant

2. Verbatim :

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Bonsoir à toutes et à tous,

Bienvenue à cette troisième réunion publique consacrée à la concertation préalable sur la modernisation de l'axe routier **Granville – Avranches**.

Nous sommes heureux de vous réunir ce soir pour un moment d'échange et d'information autour d'un projet structurant pour notre territoire. Cette rencontre a pour objectifs :

- de vous présenter de manière claire et accessible le projet d'aménagement porté par le Conseil départemental de la Manche : son historique, ses enjeux, les propositions de variantes ;
- de **vous expliquer le cadre et les modalités** de la concertation, ouverte depuis le 23 juin ;
- et surtout, de vous permettre de vous exprimer librement, dans un cadre de dialogue transparent, garanti par la CNDP.

Un grand merci à la municipalité de Folligny pour son accueil dans cette salle municipale et en particulier à **Florence GOUJAT**, Maire de Folligny, à qui je vais céder la parole dans quelques minutes.

Permettez-moi de me présenter : Pascal BEAUMARD, directeur conseil au sein de l'agence **État d'Esprit**, j'ai le plaisir d'animer cette réunion en binôme avec Trévor RIDEAU. Notre rôle : garantir des échanges clairs, ordonnés et respectueux tout au long de la soirée, en lien avec les garants.

Nous avons le plaisir d'accueillir à la tribune :

- **Valérie NOUVEL**, vice-présidente en charge de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique,
- **Axel FORTIN-LARIVIÈRE**, vice-président en charge des déplacements au Conseil départemental,
- **Bruno BOUSSION** et **Sophie MARIE**, garants désignés par la Commission nationale du débat public,
- **Olivier THIRION**, directeur des routes au Département,
- **Olivier ZAMOUTH**, directeur général adjoint Nature et Infrastructures.

La soirée se déroulera en plusieurs temps :

1. Un **propos introductif des élus**,
2. Une **présentation du rôle des garants**,
3. Une présentation rapide du dispositif de concertation,

4. Une **présentation détaillée de l'historique, des enjeux et du projet**,
5. Puis, à partir de **20h30**, un **temps d'échange avec vous**, le public, prévu pour durer plus d'1h30.

« En raison d'un problème technique lors de l'enregistrement, les premières interventions introductives des élus et des garants n'ont pas pu être restituées intégralement. Le verbatim ci-après reprend néanmoins l'essentiel des échanges disponibles. »

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

(...) Bonsoir à toutes et à tous.

Je suis Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche. Je vais présenter le contexte et les enjeux d'un projet au long historique : les premières études remontent aux années 1990. Les études qui ont fondé la déclaration d'utilité publique décidée dans les années 2000 ont conduit à une autorisation en 2006, puis à un début de réalisation : deux sections ont déjà été mises en service, le contournement de Sartilly-Bocage en 2015 et celui de Marcey-les-Grèves en 2019. En 2020, lors de la préparation du contournement de Saint-Pair-sur-Mer, le dépôt du dossier d'autorisation environnementale unique a été bloqué par l'État au regard de l'évolution de la réglementation. Depuis 2021, sur la base d'une délibération votée en 2022 par l'Assemblée plénière, nous travaillons donc à une stratégie plus pragmatique : reprendre l'ensemble des éléments de conception du projet, en remettant même en cause l'option initiale d'une 2x2 voies. C'est l'objet de la présentation de ce soir.

Pourquoi le projet a-t-il été bloqué en 2021 ? L'avis transmis par le préfet, rédigé par les services de la DREAL, pointait principalement l'évolution des règles de compensation. Dans les années 1990-2000, les projets routiers évitaient les terres agricoles et passaient fréquemment en zones humides ; ce n'est plus possible depuis les années 2010-2020. S'ajoute la prise en compte du SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux), applicable depuis 2022 et déjà préparé auparavant, avec des ratios minimaux de compensation de 1 pour 2 (détruire 1 ha, compenser 2 ha). En pratique, pour retrouver une fonctionnalité équivalente, les services de l'État évoquent des ratios de 1 pour 8, 1 pour 9, voire davantage. Le projet initial impactait selon nous 13 ha de zones humides (au moins 18 ha selon la DREAL). À 1 pour 9 ou 1 pour 10, les surfaces nécessaires deviennent déraisonnables. Par ailleurs, la dérogation « espèces protégées » exigeait au moins 45 ha de compensation (prairies et zones de nidification) et le dossier n'était pas jugé suffisamment abouti. S'ajoutaient l'absence de démonstration d'absence de perte nette de biodiversité — la séquence « éviter, réduire, compenser » devant être pleinement appliquée — et la prise en compte du « zéro artificialisation nette » (loi de 2021-2022), évidemment non intégrée dans les autorisations de 2006.

Côté trafic, l'axe présente des volumes hétérogènes : environ 11 000 véhicules/jour à Marcey-les-Grèves (4 200 v/j sur le contournement), entre 9 000 et 12 000 v/j entre l'entrée de Granville et l'entrée d'Avranches, et une pointe à 17 000 v/j à l'entrée de Saint-Pair (zone du Croissant), avec des sur-pointes estivales pouvant majorer ces niveaux d'environ 20 %. Les saturations sont localisées : l'arrivée à Avranches est peu saturée, mais la zone du Croissant l'est fortement, à la fois par le trafic et par la densité d'accès (commerces, riverains). Le transit est relativement faible : 70 % des déplacements ont origine ou destination dans le périmètre

d'étude. L'économie locale — notamment sur le bassin granvillais — est dynamique, avec de nombreuses zones d'activité en extension. L'accidentologie se concentre aux extrémités : le « point noir » du giratoire du Château (RD 309, entrée de La Vaudière) a été résorbé par un giratoire réalisé en 2023 ; on observe aussi des sinistres sur la rocade de Granville et, de l'autre côté, à l'entrée de Granville (zone du Croissant). Le territoire est par ailleurs agricole, intense et diversifié, et très riche en zones humides : ce que nos prestataires ont investigué (bleu clair) et ce que la cartographie de la DREAL présume (bleu foncé). Toute étude de tracé doit donc composer avec ces contraintes — zones humides et espèces protégées — au point que certains tracés deviennent très complexes, voire impossibles.

Notre stratégie repose sur deux temporalités.

Phase 1 (2024-2026) : sécuriser l'axe « sur place » par des sections en bandes multifonctions. Concrètement, on rétrécit la largeur des voies de circulation (de 3,50 m à 3,00 m entre marquages) afin d'abaisser les vitesses, et l'on élargit légèrement la structure pour améliorer la visibilité aux intersections et permettre le dégagement ponctuel des véhicules lents et des vélos. Ce ne sont pas des bandes cyclables à proprement parler, mais elles offrent un espace de récupération : c'est la logique de la « route qui pardonne ».

Phase 2 (2025-2027 : études ; autorisations visées vers 2028) : aménagements plus lourds — créneaux de dépassement, contournements possibles — pour des travaux entre 2028 et 2030, sous réserve des résultats de la concertation et de la décision de l'Assemblée départementale.

Parallèlement, le dossier présente des alternatives de mobilité (bus, rail, covoiturage, mobilités actives) ; le Département investit notamment sur le vélo. L'objectif est au minimum de contenir la hausse du trafic, voire de la faire baisser. Le projet en détail se décline sur trois secteurs.

1) Zone du Croissant (congestions quotidiennes, carrefour complexe).

Trois variantes :

A) contournement nord (2,3 km) avec giratoire sur la RD 971, rétablissant des accès plus directs et sécurisés vers Granville et Saint-Plancher ; aménagement de la RD 572 ; déconstruction d'une portion de la RD 971 pour renaturation.

B) contournement de la ZA du Croissant (~1,5 km) avec giratoire RD 971, mêmes principes d'accès et d'aménagement RD 572, et passage en 2x2 voies « sur place » entre les giratoires du Croissant et de la CCI, en évitant le secteur habité. C) aménagement de l'axe existant en 2x2 voies, qui fluidifie sans réduire les flux, avec des impacts moindres sur milieux naturels et agricoles.

2) Secteur de La Havaudière (RD 673, sécurité perfectible).

Deux variantes :

A) aménagement sur place de la traversée (revêtement antibruit, rétrécissement, longue chicane, stationnement, trottoirs, carrefour à feux, intégration cyclable) et créneaux de

dépassement entre le giratoire du Château et le hameau La Ville : objectif, un itinéraire plus fluide et sécurisé sans artificialisation excessive.

B) contournement complet des hameaux du Thar et de La Havaudière, avec créneaux de dépassement entre le giratoire du Château et La Ville, un nouveau giratoire pour sécuriser le hameau de Cran et un viaduc de 150 m sur le Thar.

3) Liaison Sartilly – Marcey-les-Grèves (entre deux contournements, trafic en traversée de bourg).

Trois options :

A) section neuve à deux voies (80 km/h) entre les contournements de Sartilly et de Marcey-les-Grèves, nécessitant un échangeur avec giratoire pour la RD 241, des ouvrages d'art pour rétablir la RD 231 et la RD 105, un pont sur l'Airon (et un échangeur au niveau de la RD 105.

B) créneaux de dépassement entre le giratoire de la Butte-Gros et la RD 231, avec sécurisation des accès (notamment RD 241).

C) même principe que B entre Butte És Gros et RD 231, puis section neuve jusqu'au contournement de Marcey-les-Grèves, avec échangeur RD 105 et ouvrage d'art pour les entrées/sorties.

Pour chaque zone, le Département indique une préférence :

- ZA du Croissant : variante A ;
- La Havaudière : variante B ;
- Sartilly – Marcey-les-Grèves : variante C.

Les bénéfices attendus portent sur la sécurité, la fluidité et le cadre de vie. Les coûts et impacts varient :

- Au Croissant, la variante A améliore fortement circulation, sécurité et cadre de vie (division par deux du trafic, pour rester autour de 10 000 v/j), mais impacte davantage les terres agricoles et milieux naturels (ordre de 40 M€) ;
- la variante B a un impact moindre (30-35 M€) mais laisse davantage de congestion à l'approche du giratoire ; la mise en 2x2 « sur place » coûte bien moins, préserve davantage les milieux, mais ne résout que partiellement sécurité, coupures urbaines et accidentologie.

À La Havaudière, l'aménagement « sur place » (≈ 10 M€) préserve milieux et foncier mais maintient une bonne part des nuisances de transit ; le contournement améliore le cadre de vie, au prix d'impacts environnementaux notables (nombreuses zones humides).

- À l'est, la variante A (liaison neuve) améliore sécurité et fluidité mais impacte riverains, terres et milieux (ordre de 60 M€) ;
- la variante B, très mesurée, a peu d'impact mais un gain de fluidité limité ;

- la variante C est intermédiaire (≈ 15 M€), évite un giratoire pour inciter à emprunter le contournement de Marcey plutôt que la traversée, avec un impact moindre que A mais existant.

Au global, l'enchaînement A-B-C représente de l'ordre de « quatre fois douze » millions d'euros (formule mnémotechnique utilisée), soit des montants significatifs, mais sans commune mesure avec l'ancienne 2x2 voies (150-200 M€).

À la demande de la Commission nationale du débat public, nous précisons qu'un autre scénario reste possible : réétudier une 2x2 voies (ou 2x1 voies neuves, aux emprises un peu moindres mais aux impacts comparables). Cela impliquerait de reprendre des études au-delà de l'axe existant, d'actualiser les inventaires écologiques sur un cycle biologique complet et de re-concevoir les tracés selon la séquence « éviter, réduire, compenser ». Le tracé initial passant majoritairement en zones humides, il n'est pas garanti que les études conduisent au même itinéraire. Une information CNDP serait obligatoire au vu des montants, suivie d'une nouvelle concertation et d'enquêtes publiques plutôt vers 2030 (au mieux +2 ans par rapport au calendrier d'autorisations 2028). Il faudrait, en outre, purger les recours avant travaux.

Calendrier prévisionnel : nous sommes en phase de concertation publique. Le bilan de la concertation par les garants de la CNDP est attendu courant novembre ; la décision et les enseignements du maître d'ouvrage seront soumis à la session plénière de décembre. Selon l'option retenue, l'objectif demeure une obtention des autorisations réglementaires autour de 2028 et un démarrage de travaux juste avant 2030.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Voilà, merci beaucoup, Olivier Thirion. Vient le temps des échanges : je vous avais dit 20h30, il est 20h20, donc on est plutôt bien. Sur la diapo suivante, Trévor s'occupe de la partie à ma gauche et moi de l'autre. On va prendre les questions trois par trois. Le but, c'est que la parole circule ; on a du temps jusqu'à 21h45 pour ça. Si vous préférez communiquer par SMS, c'est possible : mon téléphone, c'est le 06 77 XX XX XX. Vous avez aussi des formulaires papier. Ce numéro, c'est uniquement pour le temps de la concertation ; après, vous l'oubliez, s'il vous plaît. Comme nous sommes une petite cinquantaine, on peut fonctionner en questions-réponses au micro ; mais si vous m'envoyez un SMS, aucun souci, j'en lirai quelques-uns. Je reconnais pas mal de visages vus à Avranches ou à Granville. Ceux qui ont participé à des ateliers ou des réunions, levez la main... merci : à vue d'œil, un petit quart du public a déjà participé. Dans les pas d'Olivier Thirion, on vous a présenté un projet ; dans la mesure du possible, on va essayer aujourd'hui que vous le challengiez, que vous le questionniez, que vous vous prononciez. Je ne vous censurerai pas si vous voulez parler d'autre chose, mais, ayant vécu les réunions à Granville, il y a eu beaucoup d'interventions hors projet ; ce soir, on va essayer de recentrer sur le projet. Peut-être qu'on y arrivera, peut-être pas ; en tout cas, la parole est libre. Une règle toutefois pour tout le monde — c'est pour ça qu'on va en prendre beaucoup : faites court, s'il vous plaît, afin que l'échange soit riche et nourri. Je prends les questions par trois et je commence tout de suite avec celles et ceux qui veulent s'exprimer. Trévor est à vos côtés avec un micro. Ne soyez pas timides : à Avranches ou à Granville, vous

ne l'étiez pas. Je crois savoir : nous nous connaissons, vous êtes maire honoraire de Foligny et ancien président de la communauté de communes d'ici. Une question préliminaire ?

Participant :

Combien ont déjà coûté, à ce jour, toutes les études pour le tracé Avranches–Granville ? L'argent public se fait rare ; et si l'on repart pour un tour, cela va encore coûter. C'est bien aussi la question en filigrane.

Participant :

Je suis présidente de Manche Nature. Jusqu'à présent, il s'agissait d'un aménagement : je pensais que la consultation portait sur ces aménagements, comme vous l'avez présenté au début. J'ai d'ailleurs participé aux ateliers. Or, aujourd'hui, on parle aussi d'une consultation sur un éventuel tracé en 2x2 voies ou en 2x1 voie. Je m'y perds un peu.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je ne vais pas répondre à la place du maître d'ouvrage, mais je vous rassure : on est toujours sur la consultation d'un projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches. Le même projet vous a été présenté ce soir que celui présenté à Avranches, à Granville et lors des ateliers ou des permanences. Ça, ça ne change pas. Mais je ne vais pas parler à la place du maître d'ouvrage.

Participant :

Je représente **Manche Nature** et **Agissant pour le climat – Granville Terre & Mer**. Sur ce dossier, nous travaillons depuis un moment : nous avons rencontré M. Axel Fortin-Larivière et plusieurs élus du Département en décembre, et à d'autres reprises. Nous avons beaucoup travaillé sur le projet, avec l'idée d'une voie la plus directe possible. Nous demandons donc au Département de réagir en conséquence : une route la plus droite, la plus simple à mettre en place, sans DUP, pour aller vite, car une DUP prend énormément de temps et entraînera des recours. Deuxième point : avec mon partenaire, au sein de notre association, nous avons beaucoup travaillé sur les mobilités, dont on parle trop peu dans ces dossiers. Il y a différentes solutions : nous avons lancé, le 3 juillet, le covoit-stop entre Granville et Avranches avec les élus des villes ; il y a aussi les aires de covoiturage, le train, etc. Je lui passe parole. J'aimerais qu'on travaille beaucoup plus sur les mobilités d'ensemble afin de diminuer le nombre de voitures sur les routes.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien. Le covoit-stop, c'est du covoiturage. On va déjà prendre ces trois premières interventions. Sur le coût des études, il faudra corriger une interrogation. Et, sur les mobilités, je ne vais pas répondre à la place du maître d'ouvrage ; le dossier de concertation est très complet et aborde aussi ces questions en parallèle de la modernisation. Je passe la parole à Olivier Thirion : il est passé très rapidement sur ce point tout à l'heure, mais le dossier l'explore et toutes les études de trafic en parlent. J'en ai parlé un peu tout à l'heure.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Effectivement, tout ce qui concourt à diminuer, voire à supprimer, l'augmentation du trafic prévue dans les années à venir est une bonne chose pour l'axe. Ensuite, ce sont des sujets qui ne dépendent pas uniquement du Département : le ferroviaire relève de la Région ; les bus relèvent plutôt de la Région, de la communauté d'agglomération Granville Terre & Mer ou de la communauté de communes Mont-Saint-Michel Normandie. Ce sont donc des sujets qui peuvent nous échapper, même si, dans le cadre de l'axe, nous menons aussi une réflexion sur tout ce qui concerne les aires de covoiturage.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Sur les dossiers de concertation, vous pouvez les télécharger sur le site. Il y en a aussi à l'entrée. On ne peut pas partir avec, mais on peut les consulter ; il y a de grandes cartes. Ils sont également disponibles dans les mairies : si vous allez à Avranches, à Granville, à Sartilly — je ne les cite pas toutes — vous retrouverez ce dossier de concertation. Il est aussi en ligne, bien évidemment : c'est le document le plus complet sur le projet présenté ce soir.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Sur le projet de 2x2 ou 2x1 voies, j'en ai parlé tout à l'heure. Ce qu'on vous a présenté : à aucun moment je ne vous ai montré une option de tracé à 2x2 voies ni même à 2x1 voie. Les options de projet présentées aujourd'hui sont bien celles-ci. Simplement, les garants de la Commission nationale du débat public — peut-être M. Boussion voudra en dire un mot — nous ont demandé de vous informer sur ce point-là.

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Oui, vous n'ignorez pas qu'il y a eu des interventions parlementaires, au niveau ministériel, qui ont remis cette hypothèse sur la table. Nous avons été interpellés, en tant que garants, parce qu'elle est apparue dans la presse au travers de communiqués. Il nous a donc paru nécessaire d'en parler : après tout, c'est une alternative de plus qui n'était pas dans le dossier au départ, et tout le monde a le droit d'en débattre. Elle n'est pas détaillée dans le dossier, c'est une idée « dans l'air », mais il nous semblait normal, vu la façon dont elle a été portée et à quel niveau, qu'elle soit partagée pour que vous réagissiez, disiez ce que vous en pensez, d'accord ou pas.

Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Je vais répondre sur la question des études. Je n'ai pas de chiffres précis, mais, de manière générale dans les projets routiers — et même si je suis un peu novice dans le domaine — on considère que, pour un projet à 100 millions d'euros, il y a souvent 10 à 20 % consacrés aux études. C'est normal dès lors qu'il y a des impacts non négligeables sur la nature, la faune, la biodiversité, les habitants, le commerce : ces études sont extrêmement complexes. Il est donc logique de faire appel à des compétences pointues et d'utiliser beaucoup de données, de plus en plus accessibles mais souvent payantes ; encore faut-il pouvoir y avoir accès. Une chose est certaine : dans le cadre du projet 2x2 qui a été lancé, des études approfondies ont été menées pour les deux contournements réalisés. Pour les parties restantes — le contournement du

Croissant, une grande partie de la Maréchalerie et le raccordement des deux contournements — nous avons d'abord demandé à l'État l'autorisation de poursuivre les études sur la base des tracés envisagés ; ne l'ayant pas obtenue, ces études n'ont pas été réalisées. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas eu d'études, j'ai dit que toutes les études n'avaient pas été faites. S'agissant des mobilités, elles relèvent aujourd'hui de la responsabilité des agglomérations. Le Département tient compte de tout ce qui peut être fait et travaille notamment sur les aires de covoiturage ; selon le dernier bilan, plus de 80 % des aires de covoiturage du département ont été réalisées et sont gérées par le Département. Nous sommes tout à fait prêts — et nous le faisons déjà pour le vélo, les routes et d'autres sujets — à travailler avec la Région sur les bus : nous sommes consultés et collaborons au développement d'arrêts de bus et d'aires de covoiturage. Mais, en matière de mobilités au sens de l'offre de transport, je le rappelle, nous sommes d'abord des gestionnaires de voirie et d'infrastructures ; notre priorité — et les financements associés — porte sur l'état des routes et le maintien en condition d'utilisation du réseau existant.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur Fortin-Larivière. On repart sur des questions. Je viens de recevoir un premier SMS — il est un peu long. Je passe d'abord la parole à quelqu'un pour une question ou une contribution... ou alors je lis le SMS. Je le lis en direct : « *Bonjour. Concernant Marcey-les-Grèves et la variante C, n'avez-vous pas peur que ce soit insuffisant pour la décongestion de Marseille-les-Grèves et que les véhicules continuent de rejoindre la N175 direction Rennes par le rond-point du McDo, au lieu d'utiliser le contournement, très peu utilisé ?* » La personne indique « moins de 5 000 véhicules/jour », chiffre à vérifier. « *Ne vaudrait-il pas mieux continuer la deux fois deux voies jusqu'à la Buttes Es Gros, par exemple ?* » Merci. — En tout cas, la question est très claire, très bien écrite. Est-ce que c'est clair pour vous ? Vous l'avez bien notée ? Je peux vous la laisser sous les yeux, sinon. On prendra le temps d'y répondre, si possible ce soir, mais elle est notée. Y a-t-il d'autres interventions

Participant :

Bonjour. Je suis une riveraine, j'habite à la sortie nord de Sartilly, juste après le rond-point, pas très loin du radar. Je fais partie des déçus : j'ai restauré une maison et j'ai été très déçue d'apprendre que le projet de quatre voies ne se ferait pas. J'y avais cru, j'ai cru aux engagements politiques et à tout ce qui s'était mis en place à l'époque. Ma question aujourd'hui, c'est : qu'est-ce qui nous prouve que les propositions présentées vont, elles, aboutir ? On a déjà vu de grosses dépenses pour un projet qui n'a pas abouti ; on nous en propose d'autres, mais qu'est-ce qui peut nous assurer qu'au moins l'un d'eux verra le jour ? J'aimerais aussi un éclairage précis sur les bandes multifonctions : en quoi consistent-elles exactement, quels en sont les avantages ? J'ai le sentiment que les véhicules vont se rapprocher des habitations — avec un passage plus lent — et que, pour nous riverains, cela n'arrangera rien. En résumé, qu'est-ce qui nous garantit que ces nouveaux projets « tiendront la route » ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va répondre à votre interrogation.

Participant :

Bonsoir. J'habite Saint-Pair. Je suis simplement un usager de la route, mais votre présentation m'interpelle : dans votre préambule, vous avez indiqué que le Sap n'était pas une zone habitée. Or elle l'est, et il y a même des commerces. Il faudra donc revoir cette diapositive. Par ailleurs, sur l'ensemble du projet que vous proposez, combien de ronds-points allez-vous réaliser ? Et combien coûtent les bandes multifonctions ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Bien. C'est une question très précise : la décongestion de Marcey-les-Grèves, le coût et l'efficacité des bandes multifonctions (BMF), et, plus largement, la question de savoir si le projet se fera et si les solutions présentées seront effectivement mises en œuvre dans les années à venir et la fréquentation du contournement de Marcey-les-Grèves

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

S'agissant de la fréquentation du contournement actuel de Marcey-les-Grèves, le chiffre avancé est bien inférieur à 5 000 véhicules/jour : nous avons affiché 4 200 véhicules/jour en moyenne. C'est un enjeu majeur, d'autant qu'on constate environ 11 000 véhicules/jour en traversée de Marcey-les-Grèves, ce qui n'était pas l'effet recherché du contournement. L'un des objectifs est donc d'aménager la traversée pour que les usagers aient réellement intérêt à emprunter le contournement, notamment en mettant en place des dispositifs de fort ralentissement en centre-bourg. Sur la question d'une 2x2 voies jusqu'à la Butte-Gros (ou d'une 2x1), cela renvoie aux variantes : la variante A va jusqu'au contournement de Sartilly ; la variante B va quasiment jusqu'à l'entrée de Marcey-les-Grèves, avec un crèneau de dépassement qui s'étend jusqu'au giratoire de la Butte Es Gros, sans pour autant l'éviter. Si l'on veut contourner la Butte Es Gros, c'est la variante A qui n'est pas trop éloignée du tracé de la 2X2 voies. Tout cela figure dans les options présentées. Quant à la preuve que le projet se fera, c'est précisément l'objet des engagements et du calendrier exposés ; reste la question.

Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique

Peut-être qu'Olivier, en tant qu'expert des bandes multifonctions, peut répondre, et je reviendrai ensuite sur la faisabilité du projet.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Très bien. Les bandes multifonctions : je vous remonte le profil en travers montré tout à l'heure. Le principe est de rétrécir la largeur des voies : la circulation principale s'éloigne ainsi des propriétés riveraines — d'environ 50 cm —, ce qui améliore la sécurité. La photo projetée provenait d'un aménagement réalisé dans la Manche ; il y en a sur la RD 924 (route de Villedieu), sur la route de Ducey et sur l'axe Saint-Lô–Coutances. Ces dispositifs ont fait leurs preuves : on observe une baisse de l'accidentologie corporelle de l'ordre de 40 à 50 % sur ces axes. Oui, un tracteur peut rouler ponctuellement sur la bande, mais ce n'est pas la majorité des flux : sur 10 000 véhicules/jour, la part d'engins agricoles reste inférieure à 1 %. Autrement

dit, pendant qu'une file a pu rester derrière une remorque, il s'est peut-être écoulé 500 véhicules dans l'heure, dont un seul tracteur.

Participant

Moi sur 12Km j'ai suivi une remorque cela pris 1 heure environ

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Oui, mais c'était une seule remorque. Un tracteur a un effet important, cela m'est même déjà arrivé. C'est frustrant mais c'est un seul tracteur. Pour répondre à la question « le trafic se rapproche-t-il des riverains ? », la réponse est non dans l'ensemble : seule une très faible part des véhicules se rapproche ; l'essentiel s'éloigne au contraire des habitations. Côté coût, l'ordre de grandeur pour les bandes multifonctions est d'environ 200 000 € par kilomètre pour les deux côtés. Enfin, sur le secteur du Sap, il ne me semble pas dit qu'il n'y avait pas de maisons.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

D'ailleurs, beaucoup d'entre vous ont déjà emprunté des routes ainsi aménagées et en connaissent le fonctionnement ?

Axel Fortin-Larivière – Vice-président en charge des déplacements

J'ajoute un retour d'expérience : entre Les Pieux et Barneville-Carteret, où circulent de nombreux tracteurs, la route a été entièrement refaite en bandes multifonctions. Avant, doubler un tracteur était très difficile : il prenait toute la voie et bouchait la visibilité. Désormais, les exploitants, quand une file se forme, se décalent légèrement d'environ 1,5 m sur la bande ; les automobilistes récupèrent alors un mètre de champ de vision et peuvent dépasser en sécurité, ce qui améliore la fluidité. Évidemment, pas question de faire passer de gros engins à quelques centimètres des façades : on traitera ces cas au cas par cas. Globalement, ces aménagements ont fait leurs preuves et sont généralement bien accueillis ; ils améliorent réellement la situation.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Et la question, Madame Nouvel, porte sur la faisabilité des solutions proposées. Nous vous écoutons.

Valérie Nouvel – vice-présidente en charge de la transition écologique

Oui, je vais faire court. Nous vous reproposez un projet dans le cadre de la concertation parce que le projet initial n'est plus faisable au plan réglementaire — cela vous a été expliqué. Les solutions que nous présentons sont, elles, réalisables techniquement et recevables au regard des autorisations. Nous sommes même allés plus loin : dans le film, nous indiquons la préférence du département pour certaines options. À chaque fois, il y a trois variantes ; notre avis d'expert est que les trois sont réalisables, mais que l'une nous paraît plus facilement autorisable que les autres. Bref, nous n'avons mis sur la table que des solutions faisables ;

sinon, on repartait dans le mur. Je vous sens dubitative, madame, mais c'est bien le cas : les trois scénarios sont réalisables. Nous exprimons une préférence quand il y a moins de foncier à mobiliser, ce qui facilite l'instruction par les services de l'État. Ensuite, il y a toujours une enquête publique : aujourd'hui, c'est la concertation ; nous travaillerons, déposerons un projet, puis il y aura une nouvelle enquête. Si, à son issue, les habitants s'y opposent, il n'y aura pas de projet. Autrement dit, tout n'est pas du ressort exclusif du département, comme pour tout projet soumis à une déclaration d'utilité publique (DUP). Par ailleurs, l'aménagement de l'axe ne concerne pas l'ensemble du tracé : des DUP seront nécessaires sur certains points, mais ailleurs, comme sur les 8 000 km de routes départementales, nous menons en continu des opérations d'amélioration (visibilité, sécurité, revêtements). Cela relève de l'entretien courant. Il y aura donc, quoi qu'il arrive, des améliorations sur cet axe.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je crois que la réponse est très claire. On repart sur des questions, aucun problème. Les premières ont été traitées. Je vois deux mains se lever : Monsieur je vous redonne la parole. Puis ce sera à vous, monsieur.

Participant :

Je représente l'association pour la voie express en Granville-Avranches. Ce soir, je veux parler d'un seul critère : l'efficacité. Quand on crée une infrastructure de ce type, la priorité doit être la fluidité, c'est ce que tout le monde attend. Or, sur un axe aussi fréquenté, faire des petits bouts de contournement, des petits aménagements ou des bandes multifonctions — sans contredire ce qui a été dit — ne sera pas efficace pour la fluidité. Ce ne sera pas efficace non plus pour l'écologie : aujourd'hui, sur cette route, c'est une catastrophe, des « stop-and-go » permanents, des goulots d'étranglement, donc du carburant consommé pour rien. Un camion qui monte la route de Saint-Pierre-Langer ou la Buttes ES Gros, c'est 30 L/100 km sur 2 000 km par semaine, mais dans ces côtes, on monte à 200 L/100 km ; multipliez par le nombre de camions qui passent chaque jour entre Granville et Avranches. Les bandes multifonctions, c'est utile sur des axes moins chargés — par exemple Pieux-Barneville-Carteret —, mais ici, dès qu'on se retrouve derrière un tracteur ou derrière ce qui se développe vraiment aujourd'hui, les « AMIs », on a des files interminables : entre l'arrivée à Sartilly et Saint-Pierre-Langer, c'est parfois une file continue, on ne peut pas doubler ; au mieux, on dépasse une voiture ou deux.

J'en viens à un second point, Madame Nouvel : dire que la 2x2 voies était irréalisable n'est pas exact. Relisez le rapport de la DREAL : il pointait des éléments qui n'allaient pas, et à l'époque la décision a été de ne pas aller contre cet avis ni contre le préfet. Mais on aurait pu retravailler le projet, améliorer son volet écologique, et c'est ce que nous proposons depuis le départ : on sait, quand on construit une infrastructure, travailler intelligemment pour la biodiversité. Il y a d'excellents articles, y compris autour du Mont-Saint-Michel, montrant que des mares ont permis le retour d'amphibiens. Et rappelons-le : on parle de 15 km de route. Entre 2002 et 2017, 2 000 km de routes communales ont été créés dans la Manche : mêmes remblais, même goudron, simplement moins larges et avec moins de normes environnementales. Deux mille kilomètres, c'est 136 km par an ; on en est à 3 000 km aujourd'hui, et on se fait des nœuds au cerveau pour 15 km qui rendraient des services monumentaux à la population et soutiendraient l'économie. Oui, cela coûte de l'argent, mais c'est un investissement et une

vision d'avenir : plutôt que des petits bouts qui ne suffiront pas et sur lesquels il faudra revenir. Même si on développe le train — et je suis pour —, beaucoup de gens iront à Rennes ou à Caen plutôt qu'à Granville pour prendre Paris–Granville ; ces gens-là restent sur la route. Réduire le temps Paris–Granville, je vous suis, Monsieur ; financer un tramway entre Granville et Avranches, très bien si les collectivités le souhaitent.

Enfin, je veux saluer les « boomers » : grâce à eux, on a aménagé le territoire — aéroports, TGV, routes, autoroutes — et c'est aussi grâce à ces efforts que la France est un pays développé et moderne. Je vous remercie.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Vous avez une parole forte. Beaucoup de choses. Monsieur... Non, non, non : monsieur, je vous l'ai promis. Et après, vous, monsieur. Pas de problème.

Participant :

Tout à l'heure, je vous ai demandé combien de ronds-points vous prévoyez de réaliser sur l'ensemble du projet. Et, au passage, le rond-point à l'intersection des RD 673 et RD 971, joliment aménagé cette année, n'a pas été entretenu de tout l'été : il était plein de « dozh ». Je viens du monde agricole ; c'est inadmissible de voir un rond-point dans cet état quand les touristes arrivent à Granville. C'est honteux. Et je précise, M. Fortin, que nous n'avons pas attendu les bandes multifonctions pour nous ranger sur le bas-côté et laisser passer les véhicules.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Et c'est départemental ? Vous parlez du rond-point de Saint-Plancher, sur l'axe vers Granville ?

Participant

La sortie de Saint-Père, après la zone d'activité qui mène à Granville et à Malloué. À terme, ce rond-point n'a plus lieu d'être. Vous dites que vous allez réaménager et rendre les terrains à l'écologie ; cela signifie qu'on aura perdu 600 000 €. À la réunion de Granville, vous aviez indiqué qu'un rond-point coûte 600 000 €.

Participant

Je rejoins totalement ce que vient de dire la personne avant moi, que je ne connais pas. Il est, selon moi, dans l'objectif le plus logique. On n'est plus à l'époque des Gaulois : nous vivons à l'ère moderne. Si l'on remet tout en cause en permanence pour ne réaliser que des petits morceaux — un créneau de dépassement ici, un aménagement là — alors autant abolir les 2x2 voies, et pourquoi pas les autoroutes. Imaginez une personne dans une ambulance qui doit arriver très vite à l'hôpital : l'hôpital de Granville n'assure plus la chirurgie, tout le monde est transporté à Avranches, et des personnes ont perdu la vie pendant le transport. Ce n'est pas le seul sujet, mais on multiplie les restrictions : on bloque tout, on baisse les vitesses partout, on rétrécit les rues. Sans critiquer les vélos, j'ai visité pas mal de villes : les vélos

circulent partout, parfois à contresens autorisé ; le jour où il y a un accident, cela pose des problèmes. Au-delà du sujet des vélos, je considère que les propositions évoquées précédemment sont très logiques et je le félicite.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Mais le projet présenté ce soir est celui qui doit faire l'objet de la discussion. Nous reviendrons sur ces différents points.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Sur le nombre de ronds-points, cela dépend des options retenues. Dans l'option A-B-C présentée, il y a deux giratoires, de part et d'autre du contournement de La Havaudière, et pas d'autres. S'agissant de l'entretien du giratoire du Croissant, notre vocation n'est pas l'esthétique : l'ouvrage est tout neuf, il n'a pas encore passé une saison complète et il a pu y avoir des herbes folles. Nous n'avons pas conventionné avec la commune de Saint-Pair pour son entretien ; de notre côté, nous passons une épareuse une fois par an, et, d'ailleurs, sur un giratoire, une végétation plus fournie améliore souvent la lisibilité de l'aménagement. Pour le coût, un giratoire "classique" se situe autour de 600 000 € ; ici, c'était un peu inférieur car une large surface de chaussée existait déjà, mais je n'ai pas le chiffre exact. De toute façon, il fallait le rendre définitif et il aura une durée de vie non négligeable, les travaux n'étant pas encore achevés. L'intervention précédente, m'a rappelé le projet du Mont-Saint-Michel : j'ai moi-même participé à la création de mares pour la grenouille agile. Sur la compensation environnementale, nous avons montré l'avis intégral de la DREAL : la difficulté de fond tenait au volume de mesures compensatoires exigé. Nous avons identifié une dizaine d'hectares quand il en aurait fallu probablement 30 à 40, voire plus, au vu des ratios ; la correction demandée était structurellement trop lourde. Certes, on aurait pu, en théorie, passer outre l'avis du préfet, mais cela n'aurait pas levé l'impossibilité pratique de trouver les surfaces requises le long de l'axe.

Valérie Nouvel – vice-présidente en charge de la transition écologique

Pour information, la diapositive présentée plus tôt sur l'historique du projet qui a été à la demande des garants de la CNDP, car la question de l'abandon revenait souvent : à la lecture des points listés — notamment l'absence de démonstration d'absence de perte nette de biodiversité et l'ampleur des compensations à proximité du projet — il nous a semblé clair, collectivement, qu'on ne pouvait pas répondre aux obligations avec le tracé alors déposé. Car je vous rappelle que la compensation doit se faire le long de l'axe, dans le périmètre du projet. Nous étions donc au-delà de ce qui était possible. C'est précisément pourquoi les nouvelles options, aux impacts plus faibles, ont davantage de chances d'aboutir. En Assemblée avec le Président nous avons donc tous collectivement conclu que ce n'était pas possible.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je vais reprendre des questions.

Participant :

Vous venez de dire, madame, que la DREAL avait émis quelque chose qui devait se faire au point de compensation. Or, quand ça a été refusé, c'était en 2021. Et monsieur Thirion, tout à l'heure, vient de nous dire que la réglementation demandant 10 hectares — ou 13 hectares, je ne sais plus — date de 2022. C'est bien ce que vous nous avez dit, monsieur Thirion ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va tout de suite repréciser, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Oui, en fait, le SDAGE est en application à partir de 2022. Mais, de toute façon, sur le sujet des mesures de compensation, il y a un chiffre qui est inscrit dans le SDAGE, et qui devait peut-être même déjà exister dans la précédente version de 2020. Ce sont des documents quinquennaux, je crois, sur cinq ans, par définition. Et, par ailleurs, vous avez vu : les ratios qui sont recherchés ne sont pas des ratios quantitatifs, mais avant tout des ratios qualitatifs. C'est pour ça que je vous ai expliqué tout à l'heure que le « 1 pour 2 », finalement, ne veut pas dire grand-chose. Parce qu'en fait, ce qui est demandé par les services instructeurs, c'est d'avoir des fonctionnalités équivalentes. Donc, parfois, quand on a de la chance, c'est du 1 pour 2, mais en général, on est plutôt sur des chiffres bien supérieurs à ça.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Et à proximité de la zone. Voilà.

Valérie Nouvel – vice-présidente en charge de la transition écologique

C'est un vrai sujet national, en fait, ces mesures de compensation. Parce que, nous, dans le département de la Manche, on vient de refaire l'ensemble de notre schéma des espaces naturels sensibles. On a scanné toute la Manche pour identifier les zones qu'il fallait protéger. Et on est en discussion avec l'État pour voir si, dans certains projets, on pourrait compenser en protégeant d'autres zones dans la Manche que celles qui sont juste à côté du projet. Il n'est pas question d'aller compenser à l'autre bout de la France, mais simplement de compenser intelligemment sur le territoire. Aujourd'hui, ce n'est pas possible : c'est uniquement sur le périmètre autour du projet, pour éviter toute dérive. Mais c'est aussi pour ça que, quand vous êtes sur une zone urbanisée, avec de l'autre côté le littoral, la mer... il faut m'expliquer où vous trouvez des zones à proximité et avec les qualités requises. Ça, c'est très important.

{Échange hors micro -inaudible}

Olivier Zamouth – Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Là, on parlait effectivement des compensations pour les zones humides. C'est vrai que les débats se sont beaucoup focalisés sur ces questions de zones humides. Le ratio écrit est de 1 pour 2, mais en pratique, pour atteindre les mêmes fonctionnalités de zones humides, ça peut aller jusqu'à 1 pour 9, voire plus. Et puis, il y avait également — et c'est peut-être malheureusement passé un peu inaperçu dans les débats — les règles sur les espèces

protégées. Après, c'est revenu un peu plus sur le radar, puisqu'on a parlé de cette « raison impérative d'intérêt majeur », etc. Et par rapport à la protection des espèces protégées : à chaque fois qu'on fait un projet de cette ampleur-là, il ne faut pas se leurrer, on impacte des espèces protégées. Et donc, à partir de là, on doit développer — c'est ce que disait Olivier tout à l'heure — la séquence éviter, réduire, compenser. Or, le projet de 2006 ne respectait pas cette séquence, et il n'avait même aucune chance de la respecter, puisque la philosophie de ce projet-là, c'était de passer sur les zones humides pour ne pas obérer, pour ne pas neutraliser les zones agricoles. Donc, il y avait de toute façon, dans les germes mêmes de ce projet, quelque chose qui n'était pas compatible avec l'évolution de la réglementation, en bien ou en mal. Ça, chacun peut avoir son appréciation. Cela étant, c'est un fait. Il y avait une incompatibilité de plus en plus forte, au fur et à mesure que la jurisprudence et le droit se construisaient autour de ces notions-là.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

D'accord, très bien. On va prendre quelques questions devant

Participant :

Oui, on aborde très bien la question des espèces protégées et celle des zones humides. Mais il faut aussi penser au climat. Nous avons encore connu à l'échelle planétaire l'un des étés les plus chauds. Or, le transport, ce sont aussi des émissions de gaz à effet de serre. Et on sait très bien que si on améliore la fluidité, si on crée des voies à double sens, on augmente de facto le trafic si on augmente le trafic, on augmente aussi les émissions de gaz à effet de serre. Donc, il faut aussi penser à cela.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Oui, alors... J'entends dans le public : « modulo les bouchons », qui, eux aussi, génèrent des gaz à effet de serre.

Participant :

Je vais intervenir — vous allez dire que je suis hors sujet pour certains, mais tant pis. Je préviens, parce que je sais très bien les détracteurs que j'ai à chaque fois.

Moi, je défends la politique, je défends le service public ferroviaire : Paris–Granville, on est passé de trois trains par jour. Le vendredi, on a huit trains Paris–Granville, dont trois qui s'arrêtent à Folligny. Notre demande, c'est que tous les trains Paris–Granville s'arrêtent à Folligny, et qu'on réactive la ligne Caen–Rennes via Coutances, Folligny, Avranches, pour aller à Rennes en 2h40. C'est ce qui est fait actuellement par des bus de la Région, qui, eux, ne s'arrêtent qu'à Avranches (trajet Caen–Avranches–Rennes). Donc, c'est quand même pitoyable. Sur le positionnement, vous allez me dire que c'est la Région qui gère les transports ferroviaires. Mais la loi LOM a quand même apporté quelques éléments supplémentaires sur l'aspect financier. Je prends l'exemple de la Bretagne : entre Vannes et Quimper, les intercommunalités de plus de 50 000 habitants peuvent participer à l'achat de matériel ferroviaire. Et sur l'axe Vannes–Quimper, on va créer 450 trains supplémentaires pour les habitants. Ils vont s'arrêter dans les petites gares. Ce qui m'amène à dire aussi que, dans le sud-Manche, notre réseau ferré est sous-utilisé. Actuellement, on a deux Caen–Rennes via

Granville qui mettent 3h45. Ce n'est pas très performant. Granville, c'est très bien, mais pour aller de Granville à Rennes, c'est une catastrophe. Alors, nous, on propose des navettes ferroviaires entre Granville et Dol-de-Bretagne. Pourquoi Dol-de-Bretagne ? Parce que sur la ligne Rennes–Dol–Saint-Malo, il y a 23 arrêts par jour. Ça veut dire qu'aux heures de pointe, c'est un train toutes les demi-heures. Alors on ne va pas demander des trains toutes les demi-heures — on n'est pas à Granville — faut pas non plus exagérer... Mais si on réactive le réseau ferré, qui est aujourd'hui sous-utilisé et qui a même perdu sa deuxième voie entre Folligny et Dol-de-Bretagne, ça veut dire que demain, si on se donne les moyens — avec la Région, les intercommunalités et tous les volontaires politiques — si on veut réellement investir dans le ferroviaire, il y a de quoi faire. Donc, si demain on refait arrêter les trains à Folligny, si on remet des navettes qui iraient... On a déjà eu des liaisons directes Granville–Saint-Malo, pour ceux qui s'en souviennent, en 2016. Bien entendu, il faut aussi une tarification adaptée. Les employeurs peuvent participer au financement pour leurs salariés, jusqu'à 50 voire 75 % du prix de leur abonnement.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Alors, monsieur, c'est très intéressant, mais on transmettra à la Région aussi. Et j'espère que vous avez fait une contribution en ligne. Mais il faut conclure.

Participant :

Je voulais juste dire que le ferroviaire est une alternative à la voiture. Parce qu'il dépense beaucoup moins d'énergie et il transporte beaucoup plus de voyageurs. Et si demain, les gens prennent le train, on fait Grandville-Avranches en 23 minutes en train.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je vais faire quelque chose d'encore plus efficace que vous. S'il y avait un service public ferroviaire un peu plus étendu, qui le prendrait dans la salle ?

Participant :

Oui, bonjour. Donc moi, je vais intervenir, mais de manière beaucoup plus locale. Vous avez la zone — ce qu'on appelle la zone artisanale de La Haye-Pesnel — qui est relativement mal desservie. On nous avait fait une proposition de déviation, mais qui, bien entendu, a été retoquée, puisque nous sommes entourés de zones humides. Une déviation avait donc été proposée dans La Haye-Pesnel. Ça a été très compliqué. On est toujours restés avec une voie unique et un passage un peu aléatoire, avec des engins de chantier, des tracteurs, des camions et des voitures. Donc, qu'est-ce que les optimisations que vous proposez sur la Butte És Gros apporteraient concrètement ? Est-ce qu'elles auraient vraiment un impact pour La Haye-Pesnel ? Est-ce qu'on pourrait ressortir plus facilement ? Ou alors, est-ce que vous nous proposez, à terme, une vraie déviation à La Haye-Pesnel ? On parle beaucoup de l'axe Avranches–Granville, mais à La Haye-Pesnel, quand les gens ne peuvent pas passer par la route d'Avranches, ils passent par le centre, et ça bloque. Et il n'y aura jamais de route de contournement, puisque le problème des compensations à La Haye-Pesnel est encore plus complexe que sur l'axe de la route d'Avranches. Donc, quel impact auraient vraiment les

optimisations sur la Butte És Gros sur la circulation dans le centre de La Haye-Pesnel ? Et sur l'accès à la zone, qui est quand même assez active.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va répondre à votre question. Et je prendrai la dernière question de madame.

Participant :

Merci. Je vais me lever pour répondre à la proposition de Monsieur de tram-train. Très, très bien... mais encore faut-il pouvoir y aller pour le prendre. S'il n'y a pas de connexion, pas de mobilité collective pour se rendre à la gare, ce ne sera pas possible. Les gens prendront leur voiture, c'est sûr — et il faudra les garer. Et autre chose : j'ai deux enfants — enfin, trois en tout — mais deux qui sont étudiants à Rennes. Ma fille habite en face d'une gare de Rennes, donc elle prend le train quand ce n'est pas trop cher, parce que, malheureusement, le BlaBlaCar est moins cher. Et quand je dis « moins cher », c'est 9 euros, contre 23 euros pour le train. Donc, forcément, ils sont étudiants...Même si, nous, financièrement, on peut les aider, je pense qu'elle, elle préfère mettre de côté son argent de temps en temps. Autre chose : votre projet...C'est la deuxième réunion publique à laquelle je participe, et je vous remercie de les organiser. Mais je me demande s'il n'est pas sous-dimensionné. Par exemple, dans le futur PLUi du Grand-Villet, il y a 4 500 habitants supplémentaires prévus. Or, c'est la taille de Saint-Pair, grosso modo, ou de Bréal. Donc je me pose des questions sur le futur flux routier.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Est-ce que ce projet, il n'est pas déjà sous-dimensionné ?
C'est une question tout à fait intéressante.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Je voulais répondre aussi à la première question de Manche Nature sur le raisonnement : « deux fois deux voies = plus de fluidité = plus de trafic ». Le raisonnement n'est pas forcément exactement celui-là. Effectivement, dans un certain nombre de grandes agglomérations, des études ont montré qu'il pouvait parfois y avoir ce qu'on appelle du « trafic induit » : c'est-à-dire que si vous mettez en place un axe routier, des politiques d'aménagement du territoire peuvent ensuite viser à implanter de nouvelles habitations ou de nouvelles activités le long de cet axe, ce qui génère plus de flux. Mais ce n'est pas la route en elle-même qui attire le trafic, c'est l'aménagement du territoire qui est fait autour de l'axe. Et sur le secteur du Grand-Villet, on est déjà sur une dynamique importante. Vous avez d'ailleurs des augmentations de trafic prévues entre 3 et 23 % — tout cela est indiqué dans les études de trafic. Et ces prévisions sont basées sur les hypothèses du PLUi, qui sont bien prises en compte. Après, sur les limites de l'aménagement : si vous me demandez si un projet en deux fois deux voies est plus efficace en termes de fluidité du trafic qu'un projet de réaménagement de l'axe existant, je vous répondrai évidemment que oui. Personne ici ne dira le contraire. Mais avec les enjeux qu'on vous a présentés tout à l'heure — les enjeux environnementaux, etc. — la vraie question est plutôt : est-ce que c'est possible ? Concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), il faut savoir que, pour les véhicules

légers, la courbe des émissions est la plus basse à environ 70 km/h. À 110 km/h sur une deux fois deux voies, les émissions sont nettement plus élevées. Donc, il faudrait faire des études précises pour savoir ce qui est le mieux : des véhicules qui roulent parfois à 50–60 km/h avec des réaccélérations, ou un trafic plus fluide autour de 70 km/h, ou bien des véhicules à 110 km/h. Ce sont des études fines qu'il faudrait mener, et qui n'ont pas été réalisées, puisqu'on n'a pas étudié l'option d'une deux fois deux voies dans les scénarios qui vous ont été présentés. Sur le sujet de La Haye-Pesnel, je vous avoue que je n'ai pas complètement compris le lien avec la Butte Es Gros. On est quand même assez loin de La Haye-Pesnel : on peut y aller depuis la Butte Es Gros par Montviron, mais il existe des axes plus directs, que ce soit en venant de Sartilly ou d'Avranches. En tout cas, le sujet de La Haye-Pesnel, à savoir si contournement ou non, je sais que M. le maire de La Haye-Pesnel a aussi des projets en interne à la commune, donc ce serait plutôt avec lui qu'il faudrait en discuter.

Participant :

Est-ce qu'il ne passe pas déjà beaucoup de poids lourds par La Haye-Pesnel ? Et avec davantage de fluidité par Granville, ces poids lourds qui vont vers Coutances ne privilégieraient-ils pas plutôt cet itinéraire, au lieu de passer par La Haye-Pesnel ?

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Il faudrait regarder cela précisément dans les modélisations de trafic — ce qui n'a pas été fait pour La Haye-Pesnel. Donc la seule réponse que je peux vous donner aujourd'hui, c'est que ce sujet-là n'a pas été étudié. Quant à la question du PLUi : comme je l'ai dit tout à l'heure, les hypothèses du PLUi sont bien celles qui ont été prises en compte dans notre modèle de trafic.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien. Y a-t-il encore d'autres questions ? Oui, monsieur.

Participant :

Bonsoir. Je m'adresse principalement aux garants : sur le site manche.fr, les associations peuvent déposer des cahiers d'acteurs. Et cela m'étonne, car j'ai vu qu'un collectif en avait déposé six. N'y a-t-il pas de limite au nombre de cahiers d'acteurs qu'on peut déposer ?

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Alors ça, c'est un beau débat... qu'on a même entre nous. En fait, il n'y a pas six cahiers d'acteurs. Il y a un cahier d'acteurs et effectivement ce groupe dépose systématiquement des documents supplémentaires pour défendre sa position. Honnêtement, je ne sais pas ce que ça apporte à leur premier cahier, dans lequel ils ont déjà développé leur point de vue. Ce qui importe, à la limite, dans cette histoire-là, c'est ce qu'on en fait dans le bilan : quels sont les arguments développés. Vous pouvez mettre X revues de presse les unes derrière les autres, si elles défendent toujours les mêmes arguments, ça ne changera rien. Donc rassurez-vous : pour nous, ça ne change pas grand-chose dans l'analyse des arguments. Certes, ça prend de la place — je suis d'accord — mais d'un autre côté, est-ce qu'on peut

limiter totalement l'expression d'un acteur et, quelque part, censurer ce qu'il a à dire ? Parce que ça reviendrait à ça, et c'est une position très délicate. Donc bon, on a laissé faire. J'espère que ça ne va pas s'amplifier, parce que ça n'a aucun intérêt. Je ne vois pas ce que ça leur apporte, mais c'est leur point de vue. On en tiendra compte — de leur point de vue, de leurs arguments — mais ce n'est pas parce qu'ils l'ont mis six fois que ça donnera six fois plus de poids à leurs arguments. Tout le monde est à égalité dans cette histoire.

Est-ce que j'ai répondu à votre question ?

Participant :

Oui.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Ne serait-il pas possible de ramener ces 6 contributions en un seul PDF ?

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

On peut toujours, mais ce sont des dépôts qui sont successifs dans le temps.

Participant :

Et concernant les contributions, certaines ont été censurées ...

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Non, modérées.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

5 contributions ont été modérées.

Participant :

... Par contre, dans certaines contributions, il y a des personnes qui qualifient les riverains de « grincheux ». Je trouve que c'est limite, quand même. Parce que considérer les riverains comme des grincheux... honnêtement, moi, ça me met hors de moi.

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Je pense que, dans ces contributions-là, il n'y a pas seulement ce qualificatif : il y a aussi d'autres arguments qui sont avancés. Donc on ne peut pas tout gommer non plus. Mais je reconnais avec vous que c'est exactement comme dans les réunions publiques : quand on manifeste trop vis-à-vis de l'opinion d'un autre, simplement parce qu'elle n'est pas la nôtre... Pour moi, ce sont des manques de respect, tout simplement. Et là-dessus, on est entièrement d'accord. Après, je ne sais pas s'il existe un endroit où l'on arrive à canaliser tous les manques de respect, quels qu'ils soient. On fait le maximum... mais on ne peut pas tout faire.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

En tout cas, ce soir, tout le monde se respecte — et on respecte tout le monde.
Les riverains, bien évidemment.

{Intervention hors micro- inaudible}

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Il faut rester dans l'idée qu'un bilan, une concertation fait qu'il y a une expression d'opinions qui ne sont pas toutes dans le même sens. Il faut garder à l'esprit qu'un bilan de concertation rassemble des expressions d'opinions qui ne vont pas toutes dans le même sens. Et c'est justement là tout l'intérêt, comme l'a souligné madame Nouvel : ce bilan est réalisé par quelqu'un qui n'est pas partie prenante au projet, qui n'a pas d'avis sur le fond et qui n'en émettra pas. Cela nous permet, à nous, de prendre du recul et de trier un peu tout ce qui se dit. Ce n'est pas un référendum. Je suis d'accord, sur le fait qu'il y a du prosélytisme, mais ça ne va pas se traduire dans le bilan. C'est quand même ce bilan qui constitue la réponse du maître d'ouvrage et qui va asseoir la décision du Conseil départemental

Participant :

On compte sur vous

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Écoutez, il y a déjà eu quelques bilans réalisés sur d'autres concertations. Je ne sais pas si vous avez eu l'impression qu'on avait trahi la parole des gens... Moi, je n'ai pas eu cette impression. Je n'en ai pas eu le retour, en tout cas, jusqu'à maintenant.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Vous pouvez regarder ce qui a été fait par M Boussion sur le contournement d'Avranches

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

Mais je crois que, pour Cherbourg, c'est encore en ligne.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Ce que disait M. Boussion, c'est que ce n'est pas parce que quelqu'un a répété quinze fois le même argument que ça va influencer quoi que ce soit. M. Boussion et Mme Marie ont l'habitude, l'expérience : ils savent faire la part des choses. Y a-t-il d'autres interventions, questions, contributions ?

Participant :

Est-ce qu'on pourra éviter, dans ce dossier dans la Manche, ce qu'on voit parfois dans le sud de la France — dans le Tarn, par exemple — où on dépense de l'argent public, où le dossier est presque terminé, et où on continue malgré tout à avoir des recours ? C'est intolérable pour les gens qui peinent tous les jours à gagner leur argent. Franchement, je trouve que c'est du gaspillage d'argent public. On ne devrait pas pouvoir lancer un dossier tant que les recours ne sont pas épuisés. Alors, est-ce qu'on peut éviter ça, dans ce genre de dossier chez nous ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Vous faites allusion à la A69, dans le Tarn, entre Castres et Toulouse.
Madame... et je pense que ce sera peut-être la dernière question.

Participant :

Oui, c'est peut-être l'une des questions importantes : c'est aussi comment réduire le nombre de voitures. Et un participant a donné des pistes. Peut-être qu'une des pistes — surtout dans un contexte de crise et de paupérisation de la population — ce serait de faciliter d'autres modes de transport. Parce que c'est vrai que prendre sa voiture pour aller au travail, ça coûte. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce qui se fait entre Valognes et Cherbourg, avec un ticket de train à un euro ? Ce serait quand même très important, et très intéressant. Ce que je veux dire, c'est : pourquoi ne pas faire la même chose sur Granville ? Et d'ailleurs, même au-delà, pourquoi ne pas structurer aussi un système entre Saint-Lô et Coutances, Coutances et Granville, Granville et Avranches, pour les gens qui travaillent ? Ça permettrait peut-être de réduire le nombre de voitures, et aussi de trouver des solutions pour les personnes qui ont des difficultés financières.

Participant :

Pour répondre à madame : comment font les gens qui doivent prendre le train mais qui habitent à Saint-Pair, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Plancher, Sartilly ? Vu que, pour prendre le train, il faut déjà pouvoir aller à pied jusqu'à la gare...

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On ne va pas refaire le schéma ferroviaire de la Manche ce soir.

Participant :

Si les gens de La Haye-Pesnel prennent le train, ça ne va pas soulager l'axe Granville–Avranches.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

C'est en parallèle... Ce sont des solutions de mobilité en parallèle du projet, mais ce n'est pas tout à fait le sujet de ce soir. Il est temps de conclure — peut-être quand même par une question qui a été posée sur la purge des recours

Axel Fortin La rivière - Vice-président en charge des déplacements

Je voulais justement intervenir, parce qu'une personne a, à un moment donné, parlé d'efficacité. Alors bien évidemment — comme le disait M. Thirion, et je pense que tout le monde sera d'accord — quand on envisage de faire une deux fois deux voies, elle répond globalement à tous les besoins d'un territoire en termes de fluidité. Je ne parle pas de tous les impacts, je parle uniquement des impacts positifs. Et, tel que le Département avait commencé à aborder les choses — à travers, notamment, la réalisation du contournement de Sartilly, de Marcey-les-Grèves — avec l'engagement de nombreuses personnes avant moi qui travaillaient sur ces projets.... Je pense notamment à Olivier Zamouth, qui a beaucoup suivi ces sujets-là, et à toutes les problématiques qu'il y a eues, pour constater que l'État — parce qu'on n'en a pas vraiment parlé aujourd'hui — mais que nous, de notre côté, nous n'avons pas d'autonomie particulière pour imposer, ou même réaliser, un certain nombre de projets qui ont de tels impacts sur l'environnement. On est, comme n'importe quelle autre structure, obligés de suivre la réglementation française. Et donc, bien avant que je sois élu, le Département a dû acter qu'il n'y aurait plus de projet de deux fois deux voies. Et honnêtement, contrairement à ce qu'on pourrait croire, ça n'a pas arrangé le Département : ça a été un vrai creve-cœur de ne pas pouvoir aller au bout des choses. Mais à partir du moment où on a tous constaté qu'on ne pourrait plus mener ce projet, l'objectif a été de dire : oui, il y a tout de même des problématiques à traiter. On a un axe sur lequel, globalement, il ne s'est rien passé depuis très longtemps en termes d'aménagement et d'amélioration. Oui, il y a eu quelques ronds-points pour régler des problèmes d'accidentologie, mais aujourd'hui, c'est un des rares axes avec autant de circulation sur lesquels, quelque part, le Département a la main. C'est du domaine public départemental : on n'a pas besoin de demander d'autorisation, sauf localement aux mairies avec lesquelles on travaille, mais pas à l'État. On est hors des DUP pour ces aménagements-là. Donc aujourd'hui, la notion d'efficacité, et ce qui vous a été présenté — notamment les bandes multifonctions, les zones de dépassement, etc. — relèvent de notre autonomie. Et cette efficacité-là, elle est directement liée au fait que ce soit de la compétence du Département. Tous les autres projets qui, eux, nécessiteraient une DUP sont des sujets pour lesquels on s'est dit qu'au vu des problématiques et du risque de refus de l'État, il valait mieux privilégier des solutions qu'on aurait réellement la possibilité de faire aboutir dans des délais raisonnables, parce qu'il y a des besoins. Donc oui, c'est moins efficace qu'une deux fois deux voies... Mais nous avons aussi voulu penser à des projets que nous pourrions mettre en place rapidement. Par exemple, sur l'axe existant, nous voulons créer un maximum d'aires de covoiturage. Alors, ça ne réglera pas toutes les problématiques — notamment avec les 20 000 véhicules/jour et toute l'urbanisation qu'il y a autour — mais c'est important de réfléchir à tout ce que nous pouvons faire de manière autonome. Voilà ce que je voulais dire : ce n'est peut-être pas la meilleure des efficacités, mais cela reste de l'efficacité. Et ne rien faire, en revanche, serait une vraie problématique.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, M. Fortin-Larivière. Peut-être le dernier mot pour Mme Nouvelle.

Olivier Zamouth - Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Peut-être que Valérie Nouvel conclura — ce qui est tout à fait normal — mais je voulais juste répondre à M. le maire honoraire sur la question de purger les recours. Je vais faire une réponse extrêmement manchoise, c'est-à-dire équilibrée. Il est parfaitement exact qu'on peut porter un regard sévère sur un certain nombre de maîtres d'ouvrage qui ont été, pour le moins, un peu impétueux en lançant des travaux alors que des recours avaient été déposés et n'étaient pas encore soldés. Pour autant, il faut savoir que, par exemple, au titre de la loi sur l'eau, on peut déposer un recours jusqu'à un an après la mise en service. Donc, forcément, bien après que les travaux ont été réalisés, il reste possible de déposer un recours. Donc, à un moment, ce n'est pas possible de se prémunir à 100 % contre tout recours. Cela étant, un peu de prudence — même beaucoup de prudence — ne fait pas de mal. Et le mot de conclusion avec madame Nouvel. Pour vous dire : on a toujours raison de s'intéresser aux trains. Vous en avez beaucoup parlé ce soir. Le Département, ce n'est pas sa compétence directe, mais son rôle est de soutenir les intercommunalités et les communes quand elles développent des pôles multimodaux.

Valérie Nouvel – vice-présidente en charge de la transition écologique

Je pense qu'on a toujours raison de s'intéresser aux trains même si ça prend du temps, exemple avec Pontorson c'est que, même si ça prend du temps, ce projet existait déjà quand j'étais à la Région Basse-Normandie en 2010. On parlait déjà du pôle multimodal... et aujourd'hui, il est effectif.

Et justement, on parle bien de « pôle multimodal » : il y a du train, du bus, du vélo... tout un ensemble de mobilités qui fonctionnent ensemble. Le Département est toujours aux côtés, via sa politique contractuelle, de toutes les collectivités qui développent ces pôles. Il y a aussi des projets sur Granville : nous y sommes présents. En revanche, ce qui concerne la décision de mettre en place des lignes de bus, etc., relève de la compétence des intercommunalités — avec lesquelles nous sommes en dialogue constant. Parce qu'effectivement, si elles disent : « on veut mettre du vélo à tel ou tel endroit », cela a des impacts en termes de sécurité, et là, on rejoint notre compétence de gestion des infrastructures, où nous les accompagnons dans leurs projets. Donc, ce n'est pas ce soir que nous allons redéfinir toutes les autres mobilités — et je ne botte pas en touche — mais en réalité, c'est bien chaque intercommunalité qui en a la compétence. La loi est ainsi faite. Nous, nous accompagnons, nous finançons, et nous nous assurons de la sécurité sur l'axe. Ensuite, concernant tous les réseaux, il faut aussi garder à l'esprit que les 8 000 kilomètres de routes du Département, ce n'est pas quelque chose de figé, construit un jour pour ne plus jamais bouger. C'est un réseau dynamique : on améliore des ronds-points, des embranchements, des visibilité ; on refait des enrobés différemment ; on adapte les revêtements en fonction de la pluie... Bref, ça bouge sans arrêt. Et l'axe dont on parle ce soir, il bougera lui aussi. Il évoluera de différentes façons : avec des travaux qui ne nécessitent pas d'enquête publique — de l'entretien et de la sécurisation classique comme on le fait partout dans la Manche — et d'autres qui nécessiteront une DUP et relèveront d'une autre phase. Il faut le voir comme ça. Tout ce qu'on

a essayé de vous proposer ce soir, ce sont des choses qui sont faisables. Et ce qu'on vous demande, c'est : qu'en pensez-vous ? qu'est-ce que vous préférez ? Et si vous souhaitez autre chose, vous pouvez bien sûr l'exprimer : nous avons besoin de ces informations. Donc continuez à contribuer sur le site Internet, venez dans les permanences si certaines choses ne sont pas claires pour en discuter tranquillement avec nos équipes, et sinon... revenez nous voir à Sartilly !

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On se retrouve le jeudi 18 septembre à Sartilly–Baie–Bocage. Parlez-en autour de vous ! Et si vous souhaitez vous-même avoir encore un éclairage plus définitif, faites-le. Vous pouvez contribuer jusqu'au 22 septembre. Vous pouvez aussi écrire aux garants si vous le souhaitez, les rencontrer, discuter avec eux. Ils sont à votre disposition sur les modalités de la concertation. Je vous souhaite une très, très bonne soirée à toutes et à tous. Merci pour vos contributions : vous avez été très constructifs. Et à la semaine prochaine. Merci, et bonsoir.

******Fin de la réunion******