



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

18 septembre – SARTILLY-BAIE-BOCAGE – 18H30/22h

Salle de l'Étoile



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 CNDP
- Sophie MARIE – Garante CNDP

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

- Pascal BEAUMARD – Directeur Conseil
- Yousra Sadallah – Consultante senior

2. Verbatim :

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être présent ce soir en nombre, de donner du temps au bien public après votre travail, voilà. Je sais que ce n'est pas toujours évident et merci beaucoup. Ce soir, c'est la quatrième et dernière réunion publique en termes de concertation concernant la modernisation de l'Axe Granville-Avranches. Nous avons fait 6 ateliers. On y reviendra. On a fait beaucoup de choses. Depuis le 23 juin, sachez que cette concertation prendra fin le 22 septembre et que ce soir, alors pour certains, ce n'est pas nouveau ce qu'on va vous présenter. Pour d'autres, ça va être une découverte. Je demande à ceux qui ont déjà l'habitude de ce qu'on va présenter de respecter les nouveaux pour qui c'est une première fois ce soir et qui vont découvrir le projet. Ils l'ont peut-être déjà un petit peu lu dans les documents. Forcément, il y aura des éclairages qui seront utiles pour bien comprendre le projet. Donc ce soir, le but de cette réunion, c'est déjà de vous informer clairement sur le projet. Ça, c'est un premier point. Et deuxième point, c'est vous donner un vrai temps long d'échange pour questionner le projet, contribuer, le critiquer. L'idéal, c'est quand même d'être constructif et d'essayer d'amender le projet qu'on va proposer ce soir. Vous pouvez vous exprimer librement. Je vous présenterai les garants de la concertation. Tout ça est sous la vigilance de la CNDP, la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante. Les garants de cette concertation J'en profite pour remercier M. Gaëtan Lambert, le maire de Sartilly-Baie-Bocage, qui est en conseil communautaire ce soir. Je crois qu'il nous rejoindra plus tard dans la soirée. On le salue et on le remercie de nous mettre à disposition cette très belle salle, très confortable pour ce genre de réunions. Avant de présenter nos interlocuteurs, je vais juste me présenter. Je suis Pascal Beaumard de l'agence de concertation État d'esprit. On a le plaisir d'accompagner depuis le 23 juin le département sur cette concertation. Je serai le modérateur de la soirée avec Yousra Sadallah à mes côtés pour que cette réunion soit vraiment la plus constructive possible et que la parole puisse circuler sereinement. Nous allons faire une présentation et cette présentation va être assurée par Valérie Nouvel, qui est vice-présidente en charge de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique. Merci, madame Nouvel d'être parmi nous ce soir. A ses côtés, monsieur Axel Fortin-Larivière, vice-président en charge des déplacements au Conseil départemental. Bien sûr, je parle sous la vigilance des garants nommés par la CNDP, à savoir monsieur Boussion et madame Marie. Et Olivier Thirion, directeur des routes du département ainsi que d'autres personnes du département qui sont là ce soir en coulisses et qui ont œuvré aussi à l'organisation de cette réunion.

Comment ça va se passer ce soir ? Un bref propos introductif des élus, une présentation du rôle des garants, une présentation rapide du dispositif de concertation et surtout une présentation très détaillée et très cartographique du projet. Vraiment, le département a tenu à ce que la présentation qui vous soit faite soit la plus visuelle possible d'un projet qui est par nature complexe de modernisation de l'axe Granville-Avranches. Voilà, merci infiniment pour votre attention. Ce que je vous propose, c'est vraiment de respecter cette règle parce qu'on va être vraiment très strict là-dessus. C'est on a un temps de présentation pas trop long et nos interlocuteurs ne vont pas déborder de leur temps imparti pour la présentation. Mais une fois que vous aurez tout bien compris qu'on a tout bien exposé, alors à ce moment-là, on vous donnera la parole et on aura une heure et quart, une heure et demie d'échange plus s'il le

faut. En tout cas, vous ne serez pas contraint dans votre expression. Cela étant dit, je cède la parole à Valérie Nouvelle avec une question finalement assez simple. Dans quel contexte s'organise la concertation sur le projet de modernisation de l'axe Granville Avranches ?

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

Merci beaucoup, mesdames, messieurs, de participer à cette réunion publique. Vous savez qu'en fait, le département a souhaité mener une concertation sur la modernisation de l'axe et a souhaité, en fait, le faire sous l'égide des garants. Alors autant, légalement, on est obligé de mener une concertation, autant on n'a aucune obligation d'avoir des garants à nos côtés. Mais on a quand même souhaité avoir des garants pour qu'ils puissent avoir un regard extérieur sur la façon dont on organisait le dialogue avec vous sur ce projet. Donc c'est pour ça que c'est très important qu'ils soient présents. D'ailleurs ils sont présents avec nous depuis l'élaboration du dossier de tous les supports de communication que vous avez eu à votre disposition. Et en fait, c'est eux qui feront aussi la synthèse à la fois de ce que vous direz ce soir et de l'ensemble des contributions qui sont présentes sur le site internet. Donc on arrive effectivement à la fin de la concertation où vous avez déjà pu largement prendre connaissance des documents. Pour autant, votre présence ce soir atteste qu'il y a encore des questions, encore une volonté aussi de nous faire part d'un ensemble d'éléments. Donc c'est pour ça que je vous remercie de votre présence. Et puis cette réunion, c'est l'occasion, vous voyez, d'avoir un échange équilibré. C'est ce qu'a souhaité le département, que tout le monde puisse s'exprimer librement. Donc nous sommes effectivement attentifs à toutes vos questions. Et puis merci encore de votre présence et on va commencer sans attendre.

Sophie Marie – Garante de la CNDP

Très bien. Donc, M. Boussion et moi-même, comme le disait Mme Nouvel, nous sommes donc les garants de la concertation. Nous avons été désignés par la Commission nationale du débat public qui défend un droit constitutionnel qui est le droit à toute personne d'être informée et de pouvoir participer aux projets qui ont un impact sur l'environnement. Notre rôle est neutre et impartial. On ne prend pas partie dans ce projet, on ne donne pas notre point de vue. On est juste là pour être vigilant que vous ayez toute l'information nécessaire pour pouvoir participer de façon éclairée sur ce projet. Donc, à la fin de cette concertation, nous aurons un mois pour rendre notre bilan. Dans notre bilan, nous faisons un petit point sur la façon dont s'est passée la concertation et nous faisons le point également sur les arguments qui ont été développés lors de cette concertation. Ensuite, le département aura deux mois pour nous présenter sa réponse et nous dire comment il entend tenir compte de ce qui s'est dit pendant cette concertation. C'est la dernière réunion publique et à ce titre, nous avons déjà quand même beaucoup de contributions sur le registre puisqu'on est à plus de 1071, je crois, quelque chose comme ça. Sans que pour autant, il y ait de vrais positionnements sur les variantes qui ont été proposées par le département puisque nous atteignons, je crois, environ 40 positionnements sur les différentes propositions du département. Finalement, on a aussi eu quelques contributions que nous avons modérées, qui ont disparu de ce registre. Et si nous avons ce qu'on appelle modérées, c'est-à-dire nous les avons faits disparaître, le public ne peut plus y accéder, nous l'avons fait parce que certaines contributions mettaient en cause des personnes ou des petits groupes de personnes identifiables, ce qui n'est pas acceptable dans une concertation. Une concertation ne sert pas à se mettre tous d'accord. On a le droit

d'avoir des avis différents, opposés, mais il faut respecter l'avis de chacun. Donc voilà, on a aujourd'hui des gens qui ne se sont pas encore exprimés lors de la concertation, alors ce serait bien que ces personnes puissent donner leur avis en priorité, puisqu'elles ne se sont pas encore exprimées. Et puis également, comme il y a des positionnements très forts, peut-être pour ne pas empêcher une partie du public de s'exprimer. On n'a pas tous la même aisance pour parler en public. Pour éviter que des personnes ne parlent pas parce qu'elles se sentent gênées de le faire, en tout cas pour laisser toute la liberté de le faire, on vous demande de ne pas trop réagir aux propos qui vous font plaisir comme à ceux qui ne vous conviennent pas, par les applaudissements ou par des remarques désobligeantes, hors de propos, qui ne seraient pas dans votre idée. Voilà, je ne vais pas parler plus longtemps, je ne sais pas si j'ai oublié des choses, non ? Eh bien écoutez, je vous souhaite une bonne soirée et nous sommes là pour répondre à vos questions si besoin.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci beaucoup. On essaye de régler un peu mieux le son. On s'excuse un peu de cet inconfort acoustique. On est en passe de régler la régie en haut, s'en occupe. Monsieur Fortin-Larivière, pourquoi il est-il essentiel de lancer une phase de concertation avec le public ?

Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Bonjour, bonsoir à toutes et à tous. Bon, si j'ai un micro qui ne marche pas, ça me permettra de moins m'exprimer. Certains vont être contents. Pourquoi c'est important de faire une concertation ? On en reparlera. On parlera de l'historique du projet. En tout cas, on parlera de l'historique sur cet axe en matière de projet. On parlera forcément aussi du projet de 2x2 qui a été arrêté. Depuis 3-4 ans maintenant, le département s'est mis dans une démarche de proposer des choses, parce que nous avons une forte responsabilité sur le maintien en condition de bonne utilisation de nos axes routiers, ce qui nécessite effectivement de se poser la question de les moderniser. Bien évidemment, dans certains cas, on peut faire d'autres axes, mais on a une obligation première qui est d'améliorer dès qu'on peut les axes existants. En 2 ou 3 ans, on a fait beaucoup de travaux, on a consulté beaucoup de gens, même des gens qui sont dans la salle, qui ont été consultés avant qu'on vous consulte, en tant qu'association, ou en tant qu'habitant, ou en tant que commerçant. Et aujourd'hui, on est arrivé à des solutions, plusieurs solutions, plusieurs objectifs, plusieurs possibilités, qui pour nous est intéressants de partager avec tout le monde, pour avoir aussi vos avis, parce que, en fait, en matière d'infrastructure, tant qu'on est en projet, rien n'est figé. Ce qu'on va vous proposer n'est pas la solution qui sera mise en place. Ce qu'on va vous proposer, c'est ce qui nous semble, effectivement, le plus pertinent pour répondre à un certain nombre de problématiques qui existent sur cet axe que vous vivez, vous, au quotidien, en tant qu'usagers, ou même en tant qu'habitants, le long de l'axe. Donc aujourd'hui, c'est des propositions. Ne les voyez pas comme des propositions fermées. Au contraire, c'est des propositions ouvertes. Mais on a besoin de savoir ce que vous en pensez. C'est pour ça qu'on vient vous voir.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur le Vice-président. Pour ce qui concerne la concertation préalable, très rapidement vous pourrez contribuer sur le site, sur le registre numérique, jusqu'au 22 septembre, après ce sera trop tard, donc voilà. Vous aurez la possibilité pour les particuliers de contribuer sur le registre numérique. Je crois qu'il y a aussi des registres papier. Et puis, si vous êtes en groupe ou en association, il y a la possibilité de déposer un cahier d'acteurs. Le département a fait une communication importante pour les habitants sur les marchés, etc., pour faire en sorte qu'on ait beaucoup de contributions. Je vais vous donner tout de suite l'adresse. Regardez, vous avez des QR codes sur ce document derrière. Il suffit de prendre le QR code. Et je vais vous le redonner. Le site internet, je ne le connais pas par cœur. concertations-grandville-avranches.fr tout attaché. C'est écrit sous le QR code qui est ici. Donc là, il ne reste plus que quelques jours. Sachez que comme ça a été dit, on est à près de 1100 contributions. Nous qui accompagnons beaucoup de concertations, c'était un très, très bon chiffre. Et la communication qu'a menée le département, se prouve par votre présence nombreuse ici. Et c'est important, ce n'est pas toujours le cas dans des concertations que l'on mène. Je tenais à le souligner. Et puis, peut-être dernier slide, mais je pense qu'on a dit l'essentiel. Sur le site, vous allez retrouver l'ensemble du dossier de concertation, qui est très conséquent, avec de nombreuses cartes. Je vous invite à le regarder, voire à le télécharger, parce qu'au-delà de la contribution, vous avez quand même une source d'informations et des annexes. Tout à fait utile pour éclairer votre avis. C'est vraiment le sens de ces documents. Alors pour ce qui concerne les actions de concertation, c'est la dernière. Donc il y a eu des permanences aussi. Mais tout ça est maintenant dernière nous puisque depuis le 23 juin, nous avons réalisé tout ça. Petit dernier mot sur le calendrier. On est sur un temps quand même assez compact puisque une fois que les garants ont fait leur bilan en octobre, vous aurez deux mois, vous, le département de la Manche, pour faire le mémoire en réponse, ce qui amènera le projet en session plénière du département en décembre sur la décision sur les suites à donner au projet. On est vraiment sur un temps maintenant très visible sur une année civile très compacte. Voilà ce qu'on pouvait dire sur la concertation préalable, maintenant c'est ici que ça va se jouer ce soir, dans cette dernière réunion. Et puis, non seulement on nous a enlevé le son, mais maintenant on nous enlève l'image. L'image est revenue et je vais passer la parole à Olivier Thirion, le directeur des routes du département, qui va vous replacer le projet déjà dans son contexte. C'est très important. Olivier, je vais vous passer mon micro.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Bonsoir à tous. Olivier Thirion, directeur des routes au département. Dans un premier temps, je vais vous présenter un peu le contexte et les enjeux du projet que vous connaissez déjà un peu pour la plupart, d'autant que la majorité de la salle était déjà dans les réunions précédentes.

C'est un projet qui est ancien, puisque c'est un projet qui date d'avant les années 2000, même les premières études. Là on remonte à 2006 sur la diapo, mais le projet en réalité a été étudié bien avant, avec un projet global qui a été autorisé en 2x2 voies en 2006, avec une déclaration de l'utilité publique à l'époque et un démarrage de la réalisation du projet qui a été réalisé entre les années 2013 et 2019, avec en 2015 la mise en service du contournement de Sartilly et 2019 la mise en place du contournement de Marcey-les-Grèves. En 2020, il a été déposé, suite à un changement de réglementation, un dossier pour autoriser, au titre de l'environnement, notamment le reste de la 2x2 voies, en vue de réaliser notamment le

contournement de Saint-Pair, notamment la Maréchalerie et le Croissant. Ce dossier a été rejeté au vu des évolutions réglementaires. J'y reviendrai sur une diapo qui est située juste après. Et donc, le département, depuis 2021, retravaille sur la base d'une nouvelle stratégie qui consiste plutôt à retravailler sur l'existant pour minimiser les impacts environnementaux du projet. Pourquoi ce dossier a été refoulé par la DREAL en 2021 ? En fait, il y a une législation qui a beaucoup évolué entre 2006 et 2021. Il y a des règles de compensation, notamment sur les zones humides, mais pas que sur les zones humides, qui sont beaucoup plus strictes. Puisqu'on prend en compte un certain nombre de documents qui étaient applicables à l'époque. Quand on parle du SDAGE, alors le SDAGE, c'est le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau, 2022-2027. Mais on a eu la question la semaine dernière. Le document appliqué avant 2021, c'était bien le précédent, mais il disait exactement la même chose. C'est à dire que le ratio minimum pour les zones humides, en termes de compensation, c'était 1 pour 2. Mais il faut savoir qu'en termes de compensation, ce que recherchent les services instructeurs, c'est d'avoir des fonctionnalités équivalentes. C'est à dire qu'en général, quand on recrée une zone humide, la zone humide sera moins efficace que la zone humide naturelle initiale. Et donc on va arriver à des ratios de 1 pour 9, voire plus. C'est à dire potentiellement 1 hectare à compenser, ça peut être plutôt 9 à 10 hectares à réaliser à côté. Des surfaces qui sont vraiment très importantes. Et en plus, la DREAL contestait notre chiffre. Notre chiffre, c'était qu'on impactait 13 hectares. La DREAL disait, ce n'est pas 13, pour nous, c'est au moins 18. Vous imaginez, si on passe sur des ratios 1 pour 10, ça veut dire qu'il faut passer sur des compensations de l'ordre de 150 à 200 hectares de compensation qui sont évidemment totalement hors de portée sur des secteurs comme le nôtre. Deuxième sujet, la dérogation à l'atteinte aux espèces protégées. Donc la DREAL aussi nous disait qu'il y avait 45 hectares de prairies aux zones de modification à compenser qui n'étaient pas forcément compensées à son sens dans le projet initial et que donc la dérogation ne pouvait pas nous être accordée dans ce projet. Enfin, l'absence de pertes nettes de biodiversité avec la séquence éviter, réduire, compenser dont je vous parlerai tout à l'heure. Et dernier sujet, c'est le zéro artificialisation nette qui sont des textes qui sont arrivés entre temps aussi dans les années 2019 et 2020 qui n'existaient pas forcément en 2006.

Donc l'avantage global en termes de trafic, on a un trafic qui est relativement hétérogène sur l'axe, puisque quand on est sur le secteur d'Avranches, vous voyez, le secteur de Marcey-les-Grèves, on a un trafic résiduel de 11.000 véhicules jour quand même de Marcey-les-Grèves, qui reste quand même très important, sachant qu'au niveau du pont Gilbert, c'est même plus que ça, on est sur la sortie d'Avranches, on est vraiment sur du 15.000 véhicules jour. On a un véhicule de 4.000 véhicules jour sur le contournement de Marcey, donc forcément un trafic qui n'est pas forcément suffisant par rapport aux effets qui étaient escomptés initialement. Ensuite, des trafics de l'ordre de 11.000 à 12.000 véhicules par jour avec un trafic de 9.500 véhicules par jour sur Sartilly. On voit bien ici l'effet qui est plus ou moins le contournement sur le bord de Sartilly. On a déchargé de façon relativement importante le centre-bourg de Sartilly et on est arrivé sur le secteur du Croissant avec des pointes à plus de 17.000 véhicules par jour, donc ça c'est le trafic moyen journalier annuel, c'est à dire qu'on prend toute l'année, on divise par le nombre de jours, donc évidemment en période estivale on peut être à 20% de plus, donc 17.000 véhicules par jour, c'est à dire qu'on peut avoir des périodes de pointes à plus de 20.000 véhicules par jour. Au niveau de l'arrivée sur le Croissant, on parle vraiment entre le giratoire et la CCI et le giratoire du Croissant avec la route de Coutances et ensuite sur

la route de Coutances des trafics de l'ordre de 12.000 véhicules par jour. Donc des trafics assez hétérogènes avec une forte pente notamment sur l'arrivée sur Granville.

Au niveau des trafics, il y a des saturations qui sont localisées, on ne sait pas tout le long de l'axe. Malheureusement la couleur n'est pas très bien rendue, on a un secteur noir ici. Ce noir veut dire qu'on dépasse la capacité de l'axe, c'est à dire qu'il y a plus de véhicules qui passent que ce que l'on peut accepter l'axe. C'est au niveau du Croissant que c'est tout noir. Ensuite on a des secteurs un peu rouges, là on est plus dans l'orange, ça veut dire que ça roule, mais il ne faut pas qu'il y ait trop de tracteurs, parce que sinon ça peut vite ralentir, et avec des secteurs un peu plus verts, forcément, le contournement de Marseille, le contournement de Sartilly, notamment. En termes de trafic, on a une philosophie de trafic qui est plutôt axée sur le trafic local, il n'y a que 70% du trafic, c'est du trafic local, donc c'est du trafic qui vient ou qui va vers une commune du secteur d'étude, dont on trouvait avant chez Granville, et seulement 30% de trafic de transit, contrairement à ce qu'on aurait pu imaginer, mais c'est surtout du trafic local sur cet axe-là. Les zones d'activité, donc, forcément, le trafic est fortement axé sur les zones d'activité locale, avec une activité économique qui est assez dynamique, notamment sur le granvillais. On a la liste de toutes les zones d'activité qui sont en cours, qui existent déjà aujourd'hui, avec d'autres, en plus, qui ne sont pas inscrites sur ce document-là, mais qui sont prévues en création. Et sur l'accidentologie, on voit une accidentologie entre Avranches et Granville, qui globalement, à part les extrémités de l'axe, on n'a pas une accidentologie très caractéristique. C'est des accidents qui parcellent un peu l'axe, mais sans vraiment qu'il y ait une accidentologie particulière, avec un point particulier qui est le giratoire du Château, avec la route départementale 309, au niveau de Saint-Pierre-Langers qui a été corrigée il y a 2 ans, car il y a un carrefour giratoire qui a été réalisé à cet endroit-là. Et par ailleurs, des zones d'accumulation d'accidents qui sont plutôt sur le bas d'Avranches, notamment le pont, la route de l'hôpital. Et par ailleurs, à l'arrivée sur le Croissant, c'est les zones où on a le plus de trafic forcément, c'est les zones qui sont les plus accidentogènes.

Une agriculture dont il faudra forcément tenir compte dans le cadre des études de tracé, une agriculture locale qui est évidemment intense, qui est aussi diversifiée avec différents types d'agriculture localement. Sur l'environnement naturel, on est plutôt axé sur les zones humides. Mais il n'y a pas que les zones humides, il y a aussi les espèces protégées sur la partie environnementale. Mais sur la partie aux zones humides, vous voyez des zones humides un petit peu partout. Ce qui est en bleu clair, ce sont les zones qui ont été investiguées par nos prestataires les zones en bleu foncé sont les zones considérées comme moins humides sur la cartographie de la DREAL. Mais globalement, il faut considérer qu'on peut voir des zones humides un peu partout. Donc forcément, quand on réalise nos études de tracés, on a des difficultés à faire des tracés qui évitent les zones humides. Vous verrez tout à l'heure, la séquence éviter réduire compenser, il faut éviter au maximum de passer sur les zones humides. Au milieu de ça, on a aussi tout ce qui est espèces protégées. Dès qu'il faut éviter les zones humides, il faut éviter les espèces protégées. C'est toute la complexité du projet. C'est qu'on a beaucoup de contraintes environnementales.

Donc la stratégie globale d'aménagement qui est développée dans le dossier, c'est une première phase avec des aménagements de sécurisation, la phase 1 que vous voyez ici, avec la réalisation notamment de ce qu'on appelle des bandes multifonctions sur le bord de la

route, c'est-à-dire que concrètement on élargit la surface de la chaussée, Dans le même temps, on réduit la largeur de voie circulée car on fait du marquage plus étroit, ce qui permet aussi de faire signe à l'automobiliste que ça serait bien qu'il ne roule pas trop vite. En général, on observe avec ce genre de marquage des baisses de vitesse. Et ces nouvelles bandes multifonctions, elles ont plusieurs objectifs. Le premier objectif, c'est qu'elles permettent aux automobilistes, quand ils sortent de la chaussée, de se récupérer. Au lieu de prendre un accotement en terre, de perdre le contrôle de la trajectoire et de finir dans un arbre, ils vont pouvoir se récupérer, revenir naturellement sur la chaussée. On observe des diminutions de l'accidentologie en général qui sont de l'ordre de 40% sur ces secteurs là, donc c'est quand même des choses qui sont intéressantes pour des sommes qui ne sont pas forcément très importantes. Ça permet aussi, par ailleurs, éventuellement, comme vous voyez sur la photo, aux engins agricoles, aux véhicule lents, de se pousser un peu à droite, pour permettre des déplacements facilités. Ce ne sont pas des pistes cyclables, mais ça peut permettre quand même aux cyclistes de se mettre un peu plus à l'écart de la circulation routière. Donc c'est des dispositifs qui sont quand même relativement intéressants. En deuxième phase, qui est la phase 2, qui elle nécessite des autorisations réglementaires, donc avec des études qui sont en cours et qui continueront à être développées après cette phase de concertation entre 2025 et 2027, avec des autorisations réglementaires qui sont attendues pour en gros début 2028 pour des travaux assurés. Et avec le dossier des voies de voici, je ne vais pas trop en parler aujourd'hui, mais le dossier aussi dévoile un certain nombre d'alternatives au mode routier, évidemment. Comme on l'a dit, dans les différents volets et dans les différents ateliers, évidemment, tout ce qui concourt à diminuer un petit peu le trafic, ou au moins à éviter que le trafic ne monte trop, c'est que les gens prennent moins leurs voitures. Donc c'est quoi ? C'est le bus, c'est le train, c'est le covoiturage, c'est le développement des mobilités douces. Le département déploie son plan vélo à l'échelle du département avec son réseau cyclable d'intérêt départemental. On va vous passer un petit film qui vous explique les différentes variantes qui sont développées dans le dossier. Et juste après, je reprendrai la parole pour vous expliquer les différents avantages et inconvénients de ces différentes variantes.

Passage du film de présentation du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches

Donc, avant de continuer sur les variantes en elle-même, juste un petit focus sur une séquence dont je vous ai déjà parlé une ou deux fois. C'est la séquence qui s'appelle éviter, réduire, compenser. Ça, c'est une séquence qui est inscrite dans le Code de l'environnement depuis longtemps, puisque ça date d'une loi qui date de 1973. Elle veut dire quoi cette séquence ? Elle veut dire que quand on réalise un projet quelconque, quel qu'il soit, en notre cas c'est un projet d'infrastructure, mais ça pourrait être aussi un projet de bâtiment, n'importe quel projet qui se fait dans l'environnement, On va regarder déjà les impacts du projet, les impacts directs du projet. Par exemple, on a les zones humides. On sait que c'est une zone qui est importante dans le cadre du réchauffement climatique. On sait que c'est des zones qu'il faut préserver. C'est des puits de carbone. C'est des zones qui sont compliquées, en plus, à compenser, d'un point de vue technique et d'un point de vue écologique. Donc, on va chercher à tout prix à éviter les impacts des projets sur, proprement dit, la zone humide. Donc, éviter, le premier évitement, c'est éviter la zone, ne pas passer sur la zone, passer à côté et ne pas passer dessus. Si on constate que la philosophie de l'environnement fait qu'on objecte assez dessus, on va chercher à éviter. C'est l'évitement, c'est la partie verte que vous voyez ici ça va être par exemple, au lieu de passer sur une zone humide avec un remblai, on va y passer avec

un ouvrage d'art, avec un pont, avec un viaduc comme on a sur le contournement de Marcey-les-Grèves par exemple. Le cours d'eau n'est pas très grand, pour autant on a un viaduc qui fait 200 mètres de long et qui permet d'éviter justement au maximum l'impact brut du projet sur les zones humides, puisque l'impact est réduit à la surface du viaduc qui est quasiment négligeable par rapport à ce qu'on aurait pu faire avec par exemple un grand remblai. Et si on n'arrive pas à éviter, c'est uniquement là qu'on va chercher à réduire ces effets. Et ensuite c'est uniquement là qu'on va pouvoir compenser. Donc éviter, réduire, compenser, on le compense que lorsqu'on a démontré qu'on ne pouvait ni éviter ni réduire. Ce qui n'est pas forcément évident sur des projets routiers par moment. Donc ces compensations arrivent vraiment à la fin, c'est à dire qu'on touche 1 hectare, des services instructeurs vont demander de compenser 8, 9, 10 hectares en fonction de ce qu'ils estiment juste par rapport à la fonctionnalité de la zone et de la fonctionnalité attendue. Forcément, c'est assez compliqué car on se retrouve à devoir éviter au maximum toutes ces problématiques. On parle des zones humides, mais ça peut être les espèces protégées, ça peut être plein d'autres choses. Les 3 secteurs d'aménagement dont on en a parlé tout à l'heure, 1er secteur sur le croissant, 2ème secteur au niveau de la Havaudière et 3ème secteur au niveau du secteur situé entre le contournement de Sartilly et le contournement de Marcey-les-Grèves. Sur la première zone, la zone artisanale de Croissant. Vous avez vu, il y a trois variantes. Une variante A qui parle du giratoire de la CCI, qui arrive au niveau d'un giratoire qui serait créé au niveau de Saint-Planchers, qui est une variante qui ne fonctionne pas trop mal en termes de trafic. Ça retire en gros la moitié du trafic du croissant. On a un trafic résiduel qui reste quand même important dans le croissant, Sur le contournement, il y a le trafic qui va vers Granville, le trafic qui va vers Coutances, mais on conserve tout le trafic résiduel qui vient de Saint-Pair qui va vers Granville, une partie du trafic qui vient de Saint-Pair qui va vers Granville, et tout le trafic qui va dans la zone d'activité, qui est quand même un gros du trafic. On conserve quand même la moitié du trafic, ce qui n'est pas négligeable, parce qu'on est sur le trafic résiduel de l'ordre de 10.000 véhicules par jour, ce qui reste relativement important. Pour autant, la variante A fonctionne plutôt bien en termes de trafic elle retire une partie du trafic, donc forcément le thème d'accident d'origine en améliore un peu, en revanche évidemment, gros impact foncier sur les terres agricoles, gros impact aussi sur les espèces naturelles, et un coût qui n'est pas négligeable, de 42 millions d'euros. Un deuxième contournement pour la variante B, qui est un peu plus court, donc qui permet d'éviter une partie du secteur du croissant, qui en termes de trafic, fonctionne beaucoup moins, parce qu'en fait on a toujours des bouchons, notamment entre les deux giratoires, sur l'axe existant, l'impact foncier est moindre en cas de variante A, mais il reste relativement important et coûte de l'ordre de 34 millions d'euros. Une dernière variante, la variante C qu'on a proposée dans le dossier, c'est le réaménagement de l'axe sur place, c'est-à-dire qu'on passe l'axe à 2x2 voie. D'un point de vue aménagement et d'un point de vue coût urbain, ce n'est pas très satisfaisant parce qu'on se retrouve avec un axe qui déjà coupé en deux la zone du Croissant aujourd'hui, qui la coupe encore plus en deux demain, puisqu'on est sur un axe en 2x2, donc forcément plus de largeur à traverser, notamment quand on est à pied. Par contre, sur le trafic, ça améliore quand même un peu. Localement, évidemment, on conserve le volume de trafic actuel, en revanche il s'écoule moins, puisque les gens peuvent plus facilement, déjà on agrandit la taille de la route, donc forcément on peut faire passer plus de trafic, et d'autant, on permet que les gens puissent notamment tourner plus facilement chez les commerçants. En termes d'accidentologie, on fluidifie un peu, donc forcément, on améliore un peu, mais évidemment pas au même niveau que la variante A, puisqu'on a toujours autant de trafic. Et sur la préservation des terres

agricoles et de l'espace naturel, évidemment, là, on a un impact qui est quasi nulle sur ces sujets là et un coût qui est moins important que sur les deux autres variantes. Comme on disait tout à l'heure, la variante privilégiée sur ce secteur, c'est la variante A.

Sur le secteur de la Havaudière, on a deux variantes. Une variante A qui est plutôt un réaménagement de l'existant avec la réalisation de créniaux de dépassement de la Havaudière et le réaménagement de la traversée de la Havaudière qui a le gros intérêt évidemment de préserver dans sa grande majorité les terres agricoles et les espaces naturels. Il y a des petits moins, c'est parce qu'on en consomme un petit peu quand on réalise les créniaux de dépassement, mais globalement on est sur l'ordre du négligeable par rapport à la création d'un contournement un coût de l'ordre de 10 millions d'euros et forcément un trafic qui reste toujours aussi présent dans la Havaudière. On améliore un peu les conditions de vie des habitants par le réaménagement à la traverse, mais évidemment, on a toujours 12-13 000 véhicules jour qui traversent la Havaudière. Et la proposition de la variante B, qui est un contournement de la Havaudière, qui consomme des terrains agricoles, évidemment, qui a aussi un impact environnemental, et qui, d'un point de vue trafic, ne pourrait fonctionner qu'avec des mesures de police de circulation importantes dans la Havaudière, puisque si on autorise toujours le trafic à traverser la Havaudière, la majorité du trafic va continuer à passer dans la Havaudière, et on aura un contournement sur lequel on estime qu'il y aurait 30% du trafic et 70% du trafic qui reste. Donc ça impose forcément de dire aux gens qu'on n'a plus le droit de passer du tout dans la Havaudière, y compris les riverains. Parce que sinon, les gens ne prendront pas le contournement. Et sur la variante B, un impact environnemental plus important que sur la variante A. Donc la variante préférentielle, c'était la variante B, comme vous l'avez vu tout à l'heure.

Et enfin, sur le dernier secteur, Sartilly/Marcey, trois variantes. La variante A, qui est une variante qui relie, suivant le tracé initial des défauts de voies, le contournement de Sartilly au contournement de Marcey -les-Grèves, avec un contournement de la Buttes-ès-Gros et du secteur de la Monnerie, qui est forcément une variante qui fonctionne, mais qui a un impact très important sur l'environnement et sur la terre agricole. Une variante B, qui est la variante minimaliste, où on refait juste des créniaux de dépassement sur l'existant, sans forcément modifier ni l'extrémité du contournement de Marcey, ni l'extrémité du contournement de Sartilly. Une dernière variante qui est un peu intermédiaire, à une quinzaine de millions d'euros. On relie directement le contournement de Marseille à la RD973 en passant par derrière le secteur de la Monnerie et le giratoire avec la réalisation de ça, on espère capter notamment une partie du trafic qui aujourd'hui se dirige de Marcey -les-Grèves et qu'on aimerait capter pour mettre sur le contournement de Marcey -les-Grèves. Donc là aussi, pareil, un impact environnemental et un impact au niveau des terres agricole qui n'est pas totalement négligent, mais qui est forcément beaucoup moins important que sur la variante A.

Donc le projet global, avec les variantes A, B et C, c'est 92 millions pour le scénario préférentiel. Juste un petit mot que Monsieur Boussion et Madame Marie nous ont demandé de rajouter, parce qu'il y a eu quand même, notamment dans la presse, pendant tout le cours de la consultation publique, il y a eu un certain nombre de personnes qui se sont exprimées pour la ré-étude d'un scénario 2x2 voies, mais en tout cas un scénario différent de celui qui présent dans le dossier. On ne sait pas aujourd'hui de quoi est fait l'avenir, on ne sait pas ce que

l'assemblée délibérante va décider au mois de décembre. Si par contre il y a un scénario éventuel, qui est différent de ceux qui sont présentés dans le dossier qui sort. Il faut savoir qu'il y a un certain nombre d'études à reprendre, les études de trafic aussi a affinées, puisque les études de trafic et les études environnementales n'ont pas forcément été faites dans cette optique-là. Donc ça c'est des études qui prennent en gros 3 à 4 ans, avec une nécessité de revoir et d'élargir le périmètre d'études initiales, suivant évidemment les remarques de la DREAL qui avait été faite notamment en 2021. Une nouvelle étude des milieux naturelles et une nouvelle étude de tracé pour développer la séquence d'éviter, réduire, compenser dont je vous ai parlé tout à l'heure. Et donc forcément, avec les contraintes d'aujourd'hui, il faut avoir en tête qu'en 2006, quand on essayait d'éviter au maximum les zones agricoles et donc on passait majoritairement sur les zones humides. Aujourd'hui, évidemment, on va chercher à éviter les zones de bocages et les zones humides. On sera sur des options de tracé, si on arrive à en trouver, qui ne seront pas forcément les mêmes que celles qu'il y avait en 2006. Il y aura aussi, en termes de procédure, l'information obligatoire de la Commission nationale du débat public au regard du montant des travaux, puisqu'on changera un peu de partie de l'aménagement. Et ensuite, il faudra reprendre les études et les enquêtes publiques, l'obtention des arrêtés. Donc avec des enquêtes publiques qui seront non plus en 2027, 2028, mais plutôt vers 2030, voire un peu plus tard. Et la nécessité aussi, on voit bien avec des exemples assez récents ailleurs en France, la nécessité de purger aussi un certain nombre de recours avant de pouvoir démarrer les travaux, puisqu'on ne peut pas avoir des recours en plus qui sont relativement longs sur ce type de projet. Donc les grandes étapes avec le planning qui est développé dans le dossier aujourd'hui, c'est celui-là, comme on l'a dit tout à l'heure, donc la concertation qui est en cours, une décision d'ici la fin de l'année par l'Assemblée délibérante, et ensuite la suite des études et l'obtention d'un arrêté prévu plutôt vers 2028, avec un démarrage des travaux plutôt vers 2029. J'en ai terminé.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Pour l'échange, c'est très simple. Je prends les questions par trois avec Yousra. Je vous laisse ce soir exceptionnellement mon numéro de téléphone, Pascal Beaumard après, vous l'oubliez. Dans le public, j'ai même une personne qui m'a dit je vais vous l'envoyer parce que je suis timide. Donc ça, je l'entends ce soir, on n'a pas réédité les papiers comme la dernière fois. On s'en excuse là aussi parce qu'on a oublié c'est de ma faute donc par SMS. Sinon, je prends les questions 3 par 3. Le but de ce soir, c'est que les contributions, je parle de contribution plus que de question, courte, réponse courte pour en prendre un maximum. Donc, je privilégierais toujours quelqu'un qui n'a pas pris la parole ce soir et au début de cette concertation, de cette réunion, de cet échange, des nouveaux visages, des gens qui ne se sont encore jamais exprimés. Je crois que chacun peut comprendre. Je parle devant le garant, je pense que c'est un peu logique, mais à l'arrivée, on fera en sorte quand même, même si vous êtes déjà exprimé dans d'autres réunions, vous pourrez le faire aussi ce soir, bien sûr. Je prends la première question et pendant cela, vous pouvez aussi envoyer des SMS. Yousra les regarde, elle me le dira à l'oreille et on les traitera après.

Madame, on commence par madame, donc on va prendre une première série de trois questions.

Participant :

J'habite au hameau du Thar, donc moi j'ai une question pour Madame Nouvel. Est-ce que vous m'entendez ? Oui, nickel. Donc, Mme Nouvel, lors de la réunion publique de Folligny, vous avez dit plusieurs fois ce qui était possible de faire et que vous proposiez que ce ne serait pas possible. Ce qui était possible de faire et que d'autres choses ne seraient pas possibles. Dites-nous réellement ce qui n'est pas possible. Par exemple, pourquoi l'éventuel contournement de la Havaudière est prévu très proche des habitations et pas sur le terrain déjà acquis par le département et bien plus éloigné du village. ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Question sur le contournement de la Havaudière sur les terrains déjà acquis. Ça, c'est la première question. Merci beaucoup. Je vais prendre de ce côté-ci.

Participant :

Dans le projet, on ne parle jamais de maréchalerie. C'est 25 maisons qui sont en bordure, de 25 maisons avec un bouchon tous les jours, tous les matins. Encore ce matin. Alors, ferons-nous quelque chose à la Maréchalerie, ça, ça dépend de vous. On a déjà parlé de la maréchalerie dans d'autres réunions, mais on va en parler ce soir.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va répondre à votre question, monsieur et madame, que j'ai vue ici. Si je vous passe le micro.

Participant :

Bonsoir, je suis commissaire-priseur. Je me présente parce que je suis au cœur du rond-point du croissant. On est en face de la CCI, en fait. Et donc, par rapport à ce sujet, nous, on voit effectivement au quotidien les voitures qui arrivent et qui repartent. Je ne suis pas surprise par vos chiffres. Je voulais juste vous dire quand même que derrière un chiffre, il y a un usager. On ne peut pas que parler de chiffres. Nous, en tant que commissaire-priseur, je dit « nous » parce que nous sommes associés et nous avons une problématique de travail quotidienne, qui est que nous devons nous rendre dans notre cabinet d'étude d'Avranches, nous devons nous rendre dans notre cabinet d'étude de Vire et que tous les jours, nous sommes bloqués au rond-point puisqu'il faut qu'on aille à la fois du côté de Villedieu et à la fois du côté d'Avranches. Donc notre problématique est le maillage du territoire. Et je pense qu'on fait partie aussi des enjeux économiques du territoire. Et quand je vois vos propositions, eh bien, je tenais à dire que moi, elles m'inquiètent et qu'elles ne me satisfont pas, tout simplement parce que je vois des contournements, je vois des tracés sur des lignes, sur des slides, et que ça ne prend pas en compte, en fait, ce que l'on est au jour d'aujourd'hui, tous autant que nous sommes, c'est-à-dire des usagers, des gens, le monsieur qui parlait de la Maréchalerie, moi qui me retrouve coincée dans ma voiture avec une route qui, comme vous l'avez dit, accidentogène, et ce n'est pas un hasard si aujourd'hui, au niveau du Croissant, on a tant d'accidents. D'ailleurs, on a eu un autre rond-point plus loin au niveau du pont. Quand on n'avait pas ce rond-point, on circulait librement et on n'avait pas tous ces blocages. Donc moi, ce qui m'inquiète, c'est que toutes ces décisions, ces études, certes, qui coûtent des millions d'euros, pour l'instant, ne correspondent pas à un besoin. Donc moi en tout cas, votre tracé de

la voie A, je ne vois pas de solution dans l'avenir pour un dégorgement à ce niveau-là. Je ne peux pas parler pour les autres, je laisserai les autres s'exprimer sur les autres contournements. Évidemment, pour moi, tous ces contournements-là, pour moi, ne me parlent pas. Et tous les jours, je retournerai à Avranches. Et tant que je pense qu'on n'aura pas véritablement une 2x2 voies, on aura beaucoup de mal à voir notre quotidien s'améliorer. Or, c'est ce qu'on demande. Merci de votre attention.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je vais passer d'abord la parole à Mme Nouvel pour la 1re question. Et puis, on répondra à tout. La Maréchalerie, le Croissant et la 1re question portée sur le contournement de la Havaudière..

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

Ce qui est bien, c'est qu'on va pouvoir faire trois focus. Il y a un focus sur la Havaudière, on fera un focus sur la Maréchalerie et on fera un focus sur le Croissant.

Sur la Havaudière, les tracés proposés sont bien sur les terrains qui sont propriétés foncières pour le moment du département. Donc c'est vrai que dans le dossier, en fait, c'est un trait parce qu'on n'est pas sur le dessin du tracé exact. C'est en fait un schéma de passage. Mais on va être bien sûr sur nos terrains, puisqu'en fait, toutes ces acquisitions foncières sont pour but de pouvoir les utiliser à travers le projet. Donc en fait, ça, c'est vraiment une question de dessin. Voilà. Ça, c'est sur nos propriétés, comme avant. Deuxième point, vous nous disiez ce qui est possible de faire et de ne pas faire. Là, c'était dans le cadre de la Havaudière, toujours, entre la roue du Thar.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

En fait, effectivement, on réutilise, comme le disait Valérie à l'instant, on réutilise le contournement, on réutilise les terrains prévus pour avoir des contournements au niveau même de la Havaudière, mais forcément, vu que le contournement est beaucoup plus court que ce qu'il était avant, on revient sur la RD673, avant l'endroit où il revenait avant. A ce stade-là, on n'en a qu'un stade. Ce qu'on a calé quand on fait le dessin, c'est pour vous donner le type de contournement. Après, c'est vrai que sur l'endroit exact où on se raccorde, ça, ce sera bien sûr étudié en détail. Donc à nouveau, on regardera, parce qu'il faut regarder aussi les altimétries, etc., pour choisir l'endroit exact où on se raccorde. Donc ça, c'est vrai que le tracé, c'est priorité sur toutes nos propriétés, et puis le point de raccordement, on le calera en fonction de l'altimétrie. C'est pour ça que vous avez l'impression que ce n'est pas les mêmes projets. Mais on est sur cette ligne-là. Donc après, c'est vrai que sur les points de raccordement, ça dépend des maîtrises foncières, ça dépend de ce qu'on a aussi dans le sous-sol. Donc c'est avec ça qu'on se recalera. Et après, sur le travail qui est fait sur le terrain, il y a bien sûr un échange avec les riverains et les propriétaires sur les parcelles qui sont visées pour le raccordement. Donc là, c'est vrai qu'aujourd'hui, il est trop tôt pour vous donner ce détail-là, puisqu'en fait, on ne l'a pas fait. Nous ce qu'on vous donne c'est des principes, soit on passe au milieu, soit on passe sur un contournement, mais vous voyez on essaie de dimensionner au gabarit. Voilà le niveau de détail aujourd'hui. Votre inquiétude c'était par rapport au point de raccordement, savoir où exactement il allait arriver. Oui, d'accord. Non mais ça, c'est

quelque chose, typiquement, c'est quelque chose qu'on note, nous, dans les questions. Et puis c'est vrai qu'aussi, nous, on essaye, quand on fait un tracé, de ne pas venir frôler les maisons, puisqu'en plus, sur la Havaudière, ce qu'on veut éviter pour des questions d'évolution, du trafic, de sécurité, etc., c'est justement de coller aux maisons. Donc c'est vrai que ce n'est pas pour faire un contournement où on va venir à nouveau coller une maison. Ce n'est pas sécuritaire de sortir à proximité d'une maison. Dans le nouveau tracé qu'on met en place, on tient compte de cette proximité, ce qui n'était pas le cas historiquement. On a plein de routes dans la Manche avec des maisons tout près. Ça me fait une transition parfaite pour la Maréchalerie. Je ne sais pas qui veut répondre.

Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Oui, effectivement, par rapport à la Maréchalerie, par rapport aux tracés ou des solutions qui n'apparaissent pas sur les solutions qu'on propose, en fait, il faut comprendre que, et c'est important, le département peut agir sur son domaine public, c'est-à-dire sur la partie sur lequel il a la responsabilité. On vous a parlé d'un certain nombre d'aménagements qu'on pourrait faire sans être obligé de demander l'autorisation pour les faire et sans être obligé d'apporter toutes les preuves possibles qu'en termes d'amélioration, on va être bien au-dessus des impacts du projet. Donc ça, c'est sur la route existante. C'est le domaine public du département. Donc là, pour le moment, on est capable de l'agrandir, de réouvrir des créneaux de dépassement, de faire des ronds-points. Ça, on peut le faire. On n'a pas besoin de demander à qui que ce soit. On n'a pas besoin de demander à l'État. En revanche, alors qu'on commence à envisager d'autres axes, sur des propriétés, sur des terrains agricoles ou sur des zones humides qui ne nous appartiennent pas, il va falloir qu'on les achète et pour pouvoir les acheter, il va falloir que soit les gens nous les vendent, on va dire volontairement, soit qu'à un moment donné on leur dise vous êtes obligé de les vendre parce que nous on a une déclaration d'utilité publique qui nous a été donnée par l'État. Et avec cette déclaration d'utilité publique, on peut, quelque part, vous obliger à vendre les terrains dont on va avoir besoin pour faire ces contournements, pour faire cette nouvelle voie. Tant qu'on n'a pas cette déclaration d'utilité publique, on ne peut rien faire. Il ne se passera rien. Donc aujourd'hui, on a proposé des choses qui vont sembler être des choses pas forcément faciles à réaliser. Aujourd'hui, on peut en ajouter d'autres, mais il faut qu'on se parle franchement. À partir du moment où on met en place d'autres options, plus compliquées à réaliser, la probabilité d'arriver à le faire sera plus faible et le temps pour arriver à le faire sera encore plus long. Donc c'est pour ça qu'aujourd'hui certaines options dans le projet qu'on vous a proposé n'ont pas été prises en compte. Mais ça ne veut pas dire qu'on ne décidera pas quand même de les faire. Sauf qu'on essaye de parler honnêtement sur tout l'historique qu'on peut avoir, sur le fait qu'il y a des choses plus difficiles à faire que d'autres.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Alors attendez, je vais vous passer un micro parce que c'est enregistré cette réunion. Il y a d'autres questions à répondre ? Oui, il y a d'autres questions à répondre. Alors attendez, concernant la réponse que vous apportez, est-ce que vous avez fini M. Fortin-Larivière sur cette question ? Parce qu'on a eu trois questions. Déjà on va y répondre et après je vous passerai la parole. Sinon on va s'y perdre.

Participant :

Le département a acheté du terrain. Le terrain est déjà acheté. Il est au département. Donc c'est facile de l'utiliser pour faire la route.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Je répondrai à cette question après. Je vais commencer par répondre à la 3e question qui a été posée tout à l'heure sur la dame qui est commissaire-priseur au niveau du giratoire du croissant. Il y a beaucoup de trafic. Je confirme. 17 000 véhicules jour sur une fois une voie, c'est assez considérable. Sur le secteur du croissant, effectivement, il y a beaucoup de trafic. On l'a dit tout à l'heure, 27.000 véhicules par jour sur une 2x1 voies, c'est assez considérable. On a une succession de carrefours. On a aussi un aménagement... La congestion, elle est due au fait qu'il y a beaucoup de trafic. Mais elle est due aussi au fait qu'il y a eu un aménagement du territoire sur cette terre, qui est historique, qui date des années 50-60. Initialement, c'était une route qui était destinée à faire passer des transits. Aujourd'hui, c'est devenu presque une voie de zones d'activités. Donc forcément, on a beaucoup d'activités, on a beaucoup de gens qui rentrent, qui sortent de la zone. Et c'est surtout ça qui pénalise le trafic et qui crée cette congestion. Et le fait de rajouter des giratoires, ce n'est pas ça qui... au contraire, les giratoires permettent de fluidifier un peu, s'il n'y avait pas de giratoires, la situation serait encore pire que ce que ça n'est aujourd'hui. Pour répondre à votre question tout à l'heure, on y a répondu un peu tout à l'heure, c'est-à-dire que, oui, évidemment, le département a en possession propre un certain nombre de terrains sur le secteur pour faire le tracé de la 2x2 voies, pour autant, ce n'est pas le fait de posséder ces terrains qui autorise le département à réaliser une route sur ces terrains-là. On a des autorisations environnementales à demander. C'est ce qu'on a expliqué tout à l'heure. C'est les autorisations qui ont été demandées en 2020-2021, notamment au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Et on n'a pas le droit de voir ces terrains-là en possession, si l'État ne nous oblige pas à réaliser ces travaux sur les terrains qu'on possède, pour certains depuis 2006, on n'a pas le droit de le réaliser. La réglementation française et la réglementation européenne, puisque c'est une réglementation qui est issue de la réglementation européenne, n'est pas si simple que cela. Mais c'est une réglementation française.

Question SMS lu par Yousra Sadallah (animatrice/modératrice)

Pourquoi dans votre projet, il n'est pas nécessaire d'attendre la purge des recours alors que si on repart sur un projet de voie rapide, il faut attendre ? La personne fait référence à la dernière slide de la présentation. Est-ce que c'est clair ? Pourquoi dans vos projets, il n'est pas nécessaire d'attendre la purge des recours alors que si on repart sur un projet de voie rapide, il faut attendre ?

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

Si, si. Dans tous les cas, on attend toujours la purge des recours avant de faire quoi que ce soit. Donc juridiquement, le département n'intervient jamais tant que la purge des recours n'est pas faite. Donc en fait, c'est vraiment un problème de lecture du dernier élément. Mais nous, quand on fait figurer le début des travaux, c'est en fait recours purger, bien évidemment. Là-dessus, on ne peut pas partir sur un projet qui, juridiquement, n'est pas solide vu les montants en jeu. Il faut avoir en tête aussi que moins l'option a d'impact sur l'environnement, moins il y a de chances d'avoir de recours. Je crois qu'il y a des agents de manches nature dans la salle.

Je pense qu'ils sont tout ouïs aussi quand on explique ça. Forcément sur un projet de 2x2 voies, on a beaucoup plus d'impact environnemental donc les recours seront forcément plus forts sur ce type de projet. Le risque de recours et le risque d'annulation de procédures est évidemment beaucoup plus important sur un projet de 2x2 voies que sur un projet qui se focalise plus sur l'existant, qui a un impact environnemental qui existe quand même, mais qui est forcément un peu plus faible.

Question SMS lu par Yousra Sadallah (animatrice/modératrice)

Il y a beaucoup de voitures avec une seule personne à bord. Comment remplir pour diminuer le nombre de voitures ?

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Donc sur cette question, ça rejoint en fait la compétence mobilité des intercommunalités. Donc c'est vrai que ce sont les intercommunalités comme Granville-Terre-et-Mer, comme là on est entre deux, Granville-Terre-et-Mer et puis en fait la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie qui ont fait des plans de mobilité pour justement inciter au covoiturage, développer le transport en commun. Donc ça en fait, C'est hors compétence du département. Nous, en fait, si vous voulez, on fournit le support des mobilités, les infrastructures, donc les routes. Et après, en fait, ça permet sur ces routes d'avoir effectivement de la mobilité. Et c'est aussi la qualité de l'infrastructure qui permet de développer des mobilités. Donc vous parlez d'être seuls en voiture ou plusieurs, mais on pourrait dire aussi en vélo, avec des engins agricoles, en bus. Nous, ce qu'on fait, c'est avoir une infrastructure qui est sécuritaire pour la circulation. Et ensuite, les mobilités sont gérées par les communautés de communes d'ailleurs qui lance des concertations, développe des plans de mobilité. Donc vraiment, rapprochez-vous d'elle pour ces questions d'incitation au covoiturage. Et quand je dis qu'on fournit, nous, les infrastructures, on fournit aussi les aires de covoiturage. C'est-à-dire que quand on voit qu'il y a des secteurs dans la Manche, on a refait d'ailleurs tout un diagnostic récemment, qu'on voit qu'en fait, il y a des voitures qui stationnent le long de l'axe à moitié dans le fossé, etc., on les repère et on se dit que s'il y a des voitures à cet endroit-là, c'est qu'il y a un besoin aussi de covoiturage, que ça correspond à un nœud où les gens se retrouvent pour covoiturer. Donc c'est toujours comme ça qu'on a développé dans la Manche les aires de covoiturage. Quand il y avait un besoin identifié, on a fait une aire. Et en fait, on l'a fait parce que notre clé d'entrée, encore une fois, c'est la sécurité des axes, la circulation des personnes.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va reprendre les questions dans la salle. Et je prendrai une autre dans la salle. Il y a des questions dans la salle que j'ai repérées. Monsieur ? Monsieur ? Monsieur, je prendrai peut-être... Monsieur qui avait dit... Je prendrai une dame aussi. Voilà, madame, que j'ai vue là-bas. Je prendrai votre question, madame.

Participant :

Bonjour, habitant à Sartilly. J'avais envie de préciser que les aménagements qui vont être faits, ce sont des aménagements qui vont nous survivre. Donc ce sont des aménagements qui sont

non réversibles et qu'il faut réfléchir à ça parce que c'est quand même un impact énorme sur ce qui nous entoure. Et du coup, ma question est plutôt de l'ordre du réseau de transport. J'ai l'impression que la question qui se pose aujourd'hui, c'est plutôt comment on voyage entre Avranches et Granville plutôt que comment rouler dans sa voiture entre Avranches et Granville. Et du coup, moi, j'ai envie de prendre le bus, par exemple, pour me rendre à Granville ou pour me rendre à Avranches. Il n'y a pas cette possibilité-là. Ou alors, elle est très scolaire. Et du coup, j'ai cru comprendre que c'était la région où les ou les communautés communes qui s'en occupent. Mais pourquoi le projet n'est pas associé avec ces différentes entités pour qu'on ait vraiment un réseau qui fonctionne ? On le voit à Granville, il a l'air de fonctionner ce réseau. Pourquoi on ne déploie pas des réseaux comme ça qui sont finalement très peu impactant, et au lieu de justement, vous venez de parler du fait que vous mettez en place les structures pour ces réseaux là, mais de toute façon le bus il va passer par la Havaudière parce qu'il va récupérer des gens à la Havaudière. Donc on réduit un nombre de véhicules considérable quand on met un bus sur une voie. Donc je me demande pourquoi il n'y a pas la région à cette table-là qui nous parle du réseau mobilité qui va être mis en place tout ça en parallèle.

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

En fait, dans mes propos, je disais, quand nous, on fournit l'infrastructure, et puis, en fait, les communautés communes et la région aussi interviennent pour les mobilités. Ce qu'il faut savoir, c'est que nous, quand on conçoit l'axe, on le fait en intégrant, justement, les projets de toutes ces intercoms. Donc par exemple, quand on fait un axe, on pose la question, comment vous allez développer l'urbanisme ? Est-ce qu'il y aura plus d'habitants demain ? Est-ce que vous aurez plus de zones d'activité ? Et bien évidemment, aussi, on leur demande. Vous allez faire une ligne de bus, vous allez développer la mobilité vélo. Donc c'est vrai que ça ne transparait pas quand on le présente ce soir, mais le dimensionnement et notamment les projections de trafic à venir, elles sont faites aussi en fonction des plans locaux d'urbanisme, des collectivités et aussi de leur niveau d'avancement dans leur plan de mobilité. Et vous avez raison, la région a défini justement des secteurs de mobilité et en fait travaille avec les intercos, parce que c'est la loi LOM qui précise ça. Mais donc nous on l'intègre. C'est pour ça que c'est extrêmement important parce que vous voyez on a le trafic actuel mais on pourrait aussi avoir des projets qui permettent demain de diminuer beaucoup le trafic. Donc nous on a besoin de le savoir parce que vous avez raison. Développer un nouvel axe si demain le trafic baisse, il n'y a aucun intérêt. Donc c'est les projections qui nous ont été confiées par les intercommunalités, la région et toutes les collectivités autour de nous qui font qu'en fait, on avance dans le sens de ce projet. Donc ce n'est pas déconnecté. C'est jusqu'après, en termes de responsabilité. Moi, si la région dit, je vais mettre un bus, nous, on peut juste faire en sorte que le bus circule en sécurité et s'organise avec elle.

Participant :

Donc moi j'ai une question qui vous concerne parce que vous faites partie du comité national et du comité régional de la biodiversité. Donc c'est ce qui remplace en fait depuis 2016 le comité de suivi trame verte, trame bleue. C'est bien ça ? Enfin bon ce n'est pas très grave et à ce comité siège aussi France Nature. Le secrétariat de ce comité est bien situé à la DREAL. DREAL, où on dépose les demandes d'autorisation environnementale, si j'ai bien compris le

cheminement. Ce comité, tout comme l'OFB, sont consultés sur les demandes d'autorisation environnementales puisque vous êtes considérés comme experts. C'est bien ça ? Vous intervenez au conseil départemental en tant qu' élu, en tant que chef de service, et vous intervenez aussi au comité pour la biodiversité. Et moi, je me demande, est-ce qu'il n'y a pas un petit peu de conflit d'intérêt, parce que vous agissez au département, et au comité. Et est-ce que... Je me demande s'il n'y a pas possibilité qu'il y ait une pression de fait auprès des décisions qui sont prises par le département. Parce que ça me semble important. Et j'ai l'impression que... D'accord, il y a une expertise, mais est-ce que vous êtes vraiment neutre ? C'est ça, ma question.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Je ne vous avais pas oublié, je vais en prendre deux de ce côté-là. Monsieur.

Participant :

Bonjour. J'avais une question qui rejoignait un peu la personne encore avant qui avait posé une question. Vous évoquez la stratégie sur la biodiversité éviter, réduire, compenser. Et je me posais la question pourquoi cette stratégie n'est pas mise en place ou en tout cas plus flagrante dans les travaux que vous nous présentez sur la gestion du trafic, à savoir qu'on parle de stratégie de compensation d'un trafic aujourd'hui qui est important avec des nœuds de circulation, et donc on va prévoir des axes de décharge. On a aujourd'hui l'exemple de l'axe de décharge au niveau de Marcey-les-Grèves qui, comme vous le disiez en introduction, est un relatif échec, en tout cas ne fonctionne pas comme attendu. Et pourquoi ne pas mettre d'abord en place des stratégies d'évitement de ce trafic-là, c'est-à-dire réduire le nombre de voitures. On évoquait avant de renforcer les transports en commun. Madame, vous avez la responsabilité de l'aménagement des voiries. Pourquoi ne pourrait-on pas développer des voies spécifiques bus qui permettraient de renforcer ce trafic-là et aussi de le rendre performant ? C'est-à-dire que le bus ne se retrouve pas dans l'embouteillage. Vous parliez au préalable dans des situations de contournement de la Havaudière, d'interdire le trafic de la Havaudière pour accentuer le trafic sur l'axe de déroutement et donc pourquoi ne pas contraindre quelque part les utilisateurs dans cette façon-là de discriminer les trafics et donc de se dire si le bus, si la voie vélo qui n'existe pas aujourd'hui devienne plus performante c'est une façon aussi de discriminer l'usage de la voiture seule et donc de renforcer et donc d'éviter l'utilisation de la voiture individuelle et ensuite de réduire pour avant de compenser et de construire des axes dont l'efficacité ne peut aujourd'hui pas être mesurée. Et dans 20 ans, on se rendra compte que comme on a aujourd'hui aménagé des ronds-points qui n'ont pas résolu le problème du trafic de la zone du croissant, ces aménagements-là auront seulement un effet rebond, c'est-à-dire que le trafic continuera d'augmenter et ces réseaux-là, à leur tour, seront saturés et le problème ne sera donc pas résolu.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Oui, il y avait une question aussi ici. Je prends une dernière petite question. Oui, il y avait Monsieur aussi. Alors attendez, Monsieur avait quand même vraiment levé la main avant vous. Mais je ne vous oublie pas et on repartira vers vous tout à l'heure. Ce serait pas honnête parce que Monsieur a été le premier à lever la main.

Participant :

Merci de m'accorder ce micro. Je voulais d'abord remercier les intervenants de tout le travail qui a été fait, qui est tout à fait intéressant. D'abord, je vais parler de principe. Je représente la FMCJ qui est l'association face à la mer Carolles Jullouville. Pardon, parce que pour un certain nombre d'entre vous qui avez des questions extrêmement précises, moi, je vais être plutôt sur les principes. J'étais étonné que la slide sur la 2x2 voies intervienne tout à fait à la fin et qu'on passe assez rapidement là-dessus, car le problème qui existe, ce n'est pas de gagner 10 minutes, ce n'est pas de gagner 20 minutes, c'est d'assurer à des populations qui sont en difficulté aux femmes enceintes, accidentées, AVC, crise cardiaque, etc. de pouvoir accéder plus rapidement aux endroits où ils peuvent être soignés. Or, je suis personnellement très amateur de puzzle et le mitage que vous nous avez montré est un travail, oui, mais franchement, on quitte l'essentiel pour arriver à des réponses qui sont ponctuelles, tachistes et qui ne répondent en tous les cas que très approximativement aux problèmes vraiment essentiels. Donc, c'est 2x2 voies puisqu'il y a une slide qui en parlait un petit peu. Comment on peut gagner du temps ? Comment on peut le reformuler ? Et pourquoi ? Pourquoi alors qu'il y a eu tant d'études ? Souvent, les études sont destinées à gagner du temps et à ne pas choisir et à ne pas prendre de décisions. Je pense qu'il en est des politiques comme des autres environnements. Je vous vois, Madame, effectivement l'objet n'est pas de porter l'anathème sur qui que ce soit, c'est simplement de se dire, il faut remettre l'église au milieu du village. Et effectivement, peut-être qu'à un endroit, il faudra passer un petit peu différemment, à un autre endroit, un petit peu différemment. Mais moi, l'espèce protégée qui m'intéresse le plus, c'est l'être humain. Et je termine ici. Ceci n'est pas une réflexion contre l'environnement, mais c'est l'être humain dans l'environnement. Ma question est pourquoi n'a-t-on pas étudié davantage ? Pourquoi n'a-t-on pas essayé de développer ? Pourquoi se trouve-t-on à une slide qu'on rajoute au dernier moment ? Et je pense que les personnes qui ont demandé qu'on la rajoute avaient tout à fait raison.

Participant :

D'abord, je pense qu'on ne peut pas opposer l'homme à l'environnement parce qu'on fait partie de la nature et on ne s'en sortira pas tout seul. Ça, c'est sûr, déjà. Et d'abord, je voulais dire que moi, j'avais voté pour les impacts et c'était très bien la présentation. C'est dommage qu'on n'ait pas les documents, mais j'ai fini par les trouver. C'est un peu compliqué pour trouver les présentations de chaque de chaque solution et on voit bien avec ça. Donc moi j'ai choisi celle qui avait le moins d'impact environnemental et moins d'impact financier. Environnemental, vous avez déjà expliqué pourquoi, mais aussi moins d'impact financier et ça a été dit aussi par d'autres personnes, c'est qu'en fait il ne faut pas être dans toute voiture et il faut trouver des solutions. On est en train d'évoluer, on est en train de s'adapter. Et en fait, il faut prendre des idées. Moi, je travaille à Pontorson. J'ai des collègues qui viennent de Granville, qui souhaiteraient venir, surtout en ce moment, avec les travaux de Granville. Ils n'ont pas de train. Il n'y a pas d'horaire. Moi, ça m'est arrivé une fois, et c'est très compliqué. Donc pourquoi pas prendre les idées de... Il y a un collectif qui propose un tram-train, et ça ne serait peut-être pas si bête. En utilisant l'existant. Je suis tout à fait d'accord avec vous qu'il faut utiliser l'existant. Voilà, donc simplement essayer de faire attention et de travailler aussi avec la région pour les bus et pour les trains et pour d'autres choses. Essayer d'avoir une vision plus globale et pas seulement, en effet, une question de route. Et comme l'ont dit les gens,

plus on mettra de route, des grandes routes plus il y aura de voitures. Donc ce n'est pas la solution. La solution, c'est même si on sait bien qu'on est à la campagne et que ce n'est pas aussi simple de se passer de la voiture à la campagne. Voilà.

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

Donc sur la question. Alors effectivement, je siège au Conseil national de la biodiversité. J'y représente les départements de France. Donc je siège pour représenter l'ensemble des 100 départements français au sein du Conseil national de la biodiversité. Ce Conseil national, C'est une instance qui est auprès du ministre de la Transition écologique, donc actuellement Agnès Pannier-Runacher, encore, on verra demain, et donc, en fait, ou pas, elle est auprès du ministre qui, en fait, s'appuie sur ce comité pour, avoir, si vous voulez, l'avis de l'ensemble de la population française dans sa diversité sur une question, un sujet environnemental. Par exemple, là, on a des questions sur la préservation des espaces naturels sensibles. Au niveau du CNB, vous avez des représentations des régions, des départements, des maires, vous avez l'ONF, vous avez les chambres d'agriculture, vous avez l'ensemble des acteurs du bâtiment, du foncier, des routes, tous ceux, si vous voulez, qui ont à la fois une activité environnementale, industrielle, qui va, au fait, avoir des impacts sur l'environnement. Donc, en fait, cette instance-là, elle n'est pas, vous voyez, uniquement environnementale. Elle traite de questions environnementales et, en fait, pour éclairer le ministre dans ses décisions. Donc ça, c'est un point. Moi, après, je ne suis pas membre d'un service ou quoi que ce soit. Je suis conseillère départementale du canton de Pontorson. Dans ce cadre, l'ensemble des habitants du canton de Pontorson ont voté, en fait, et ont décidé, avec mon binôme André Deneau, de m'élire comme conseiller départemental. Donc en fait, moi, je ne fais pas partie du service du département. Olivier Thirion, si. Il travaille avec les élus du département. Et donc moi, je fais partie de l'Assemblée départementale. Et donc ce sont les élus de territoire qui ont été choisis au suffrage universel, je le rappelle, par l'ensemble des habitants du canton, parce qu'à un moment donné, sur votre canton, vous avez vu un candidat et que vous vous êtes dit, ben, lui, je pense qu'il a même de défendre mes intérêts. Donc moi, je suis élue. Concernant le conflit d'intérêts, etc, le CNB, instances d'expertise auprès du ministre sur les autorisations environnementales, etc. Moi, je ne suis pas parlementaire. Je ne suis ni députée, ni sénatrice. Donc en fait, ce n'est pas moi qui vote les lois qui vont dire que le département doit déposer un dossier d'autorisation avec tel et tel élément. D'accord ? Donc ça, c'est un rôle de parlementaire. Et donc aujourd'hui, ce qui surprenait M. tout à l'heure, c'est que quand on a un terrain, on est propriétaire, on ne fait pas comme on veut. Il y a une réglementation. Cette réglementation, ce sont vos députés et vos sénateurs vers lesquels il faut se tourner si vous n'en êtes pas content. Parce qu'en fait, c'est eux qui sont là pour les faire évoluer. Donc ça, c'est un point important parce que vous voyez, chacun est dans son rôle. Donc au niveau de la DREAL, la DREAL, c'est les services de l'État qui, en fait, analysent des dossiers qui ont été conçus par le département pour répondre à une réglementation. Donc Olivier Thirion, il lit le texte réglementaire dans lequel on lui dit, il faut que vous nous disiez sur ce, quand vous faites un tracé routier, ce que vous allez impacter en zone humide, etc. Donc il en a 50 pages. Il bâtit le dossier du département. Il nous le présente. On lui demande s'il y a bien tout dedans. Avec Axel, c'est notre travail quotidien. Et ensuite, on dépose auprès des services de la préfecture et là la DREAL, eh bien en fait, c'est des gens qui prennent notre dossier et qui regardent si on a coché toutes les cases. Et si on les a toutes cochées, on est autorisés. Non mais c'est important de comprendre qui fait quoi. Ça, c'est une première...

Sur la deuxième, je voulais enchaîner sur la partie stratégie, en fait, ERC, où en fait, vous avez parlé effectivement des bus. Et un exemple intéressant sur les voies de bus, sur la question sur les voies spécifiques des bus. En fait, vous voyez, c'est exactement ce qui se passe quand vous allez entre Nantes et Rennes, ou quand vous êtes à l'approche de Rennes, à partir de Brue, vous avez effectivement une voie qui a été rendue entièrement dédiée aux bus. Pourquoi ils le font à Rennes et pas chez nous ? C'est parce qu'en fait, il y a un trafic, si vous voulez, de personnes et un trafic routier qui permet d'avoir des services de transport en commun qui sont économiquement rentables. Donc c'est ce calcul-là qui fait qu'à un moment donné, il y a tellement d'usagers de bus que la métropole a créé spécifiquement une voie pour les bus. Donc là en fait, la question des mobilités, le bus dans la manche, c'est compliqué. Parce qu'en fait, il faut économiquement trouver un équilibre entre le nombre de voyageurs et le coût du bus. Et donc, je passerai la parole à mes collègues après, mais vous voyez, donc ça, ce n'est pas que ça n'arrivera jamais, c'est qu'en fait, même sur une réelle métropole, c'est arrivé l'année dernière parce qu'il fallait un trafic suffisant. Donc ça, c'est un point, et ça rejoint le côté évolutif. Donc nous, quand on fait un axe, s'il est dimensionné de façon à permettre, vous voyez, ce jeu de voies spécifiques, eh bien, quand c'est possible, c'est beaucoup plus facile de le mettre en œuvre. Donc il faut avoir un réseau de qualité, si on veut, de la mobilité bus demain. Et sur éviter, réduire, compenser, vous avez dit, est-ce qu'on l'a fait sur le trafic ? Oui, on l'a fait à travers les questions et les dialogues qu'on a eus avec les régions et les intercos sur leurs projets de développement. C'est ça qui nous a permis, comme je le disais tout à l'heure, de se caler. Et enfin sur Marcey, Marcey oui n'est pas beaucoup utilisée actuellement, on a les chiffres comme vous, mais en fait c'est aussi parce que Marcey c'est qu'un bout d'un contournement. Si aujourd'hui le tracé rejoignait le rond-point à la sortie de sortie, c'est sûr que vous l'utiliseriez davantage. Mais quand même, vous allez voir que vous allez passer de moins en moins par Marcey, parce qu'en fait, il y a un certain nombre d'aménagements qui vont détourner le trafic.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Juste pour compléter sur le sujet des voies spécifiques bus, pour compléter la réponse de Valérie Nouvel de tout à l'heure, on a une voie de bus, c'est une voie en plus, donc vous voyez, par exemple, vous rajoutez une voie de bus sur le secteur du croissant, c'est la variante C que vous avez présentée tout à l'heure, ça veut dire qu'on fait passer à deux fois de voie le secteur du croissant. Évidemment, c'est possible de faire des voies bus, mais des voies bus, c'est des voies plus, c'est de l'impact environnemental, c'est de l'impact foncier. Faire des voies pour les vélos, c'est aussi de l'impact environnemental, c'est de l'impact foncier. Et évidemment, on aura exactement les mêmes contraintes sur un projet de volant, sur un projet de bus, sur un projet de quoi que ce soit, que les contraintes qu'on va réexposer tout à l'heure. Donc il faut qu'il y ait des gens qui passent dessus. Valérie Nouvel vous a expliqué tout à l'heure aussi les problèmes structurels qu'on peut avoir. Par rapport à la question de monsieur tout à l'heure sur le sujet de 2x2 voies, je voudrais juste quand même revenir, parce que vous m'avez parlé du diapo qui a été mis en fin de diaporama. Il y a cette diapo-là aussi, qu'on n'aurait pas commenté, donc j'ai commencé à commenter un peu tout à l'heure. Je vous rappelle juste les raisons, vous me demandiez les raisons pour lesquelles le projet de 2x2 voies n'aurait pas continué. Les raisons, elles sont exposées toutes là. Déjà, le premier sujet, je l'ai dit tout à l'heure, Les zones humides, c'était 18 hectares, nous on considérait que c'était 13 hectares, la DREAL considérait que c'était 18, avec des ratios qu'on nous a annoncées 1 pour 9, 1 pour 10.

Trouver 200 hectares de zones humides à reconstituer sur le secteur de Sartilly, Granville et Avranches, on prend une carte si vous voulez, on regarde ensemble où est-ce que c'est possible parce que moi les 200 hectares je ne sais pas où ils sont. Donc déjà rien que ça, on a la DREAL qui nous bloque sur ce sujet-là. C'est l'application de la réglementation. Après, les ratios, c'est eux qui les évaluent. Donc, nous, on est censé les suivre. Donc, déjà, le projet, il n'est pas possible pour seul. La dérogation à l'atteinte aux espèces protégées, pareil. L'adrénaline mondiale, les 45 ha d'offrirait une zone d'humidification. Vous ne les avez pas. Donc, voilà. Déjà, 45 ha, c'est considérable aussi. On est vraiment sur des choses qui sont vraiment très importantes. La prise en compte du zéro artificialisation, il est vraiment compliqué à dire ce mot. C'est pareil, c'est pas simple, on se retrouve avec 150 hectares, peut-être, j'ai pas la surface en tête de 2x2 voies, mais on est sur des surfaces qui sont bien supérieures au projet qu'on présente là. C'est toutes ces raisons-là. Alors après, on peut penser c'est ce qu'on veut, mais comme on disait Valérie Nouvel, ici, en tout cas, on a des textes de loi qui s'appliquent, on essaie de les appliquer le plus loin possible, et on en discute, et on prend en compte l'avis des services de l'État qui instruisent l'ensemble des progrès sur le territoire, en fonction des textes de lois qui sont votés. Sur les trains, effectivement, après, ce n'est pas à nous de nous prononcer sur l'adaptation des horaires des trains ou pas au territoire. Après, c'est des sujets qui feront apparaître... Sur les trains, certains m'ont même cité la dernière fois Châteaubriand-Nantes, pour ceux qui connaissent.

Je voulais juste répondre à monsieur sur le côté... Il avait l'impression d'avoir effectivement un projet par tâche. M. vous avez dit... En fait, on a l'impression qu'il y a un petit contournement là, etc. C'est parce qu'en fait, ce qui vous est présenté, c'est juste ce qui est soumis à une demande d'utilité publique. Sur les axes classiques, le reste de l'axe, en fait, on n'a pas besoin de demander une autorisation d'utilité publique. Mais bien sûr, ces axes, ils sont dynamiques dans notre réseau routier comme les autres. Je vous donne un exemple. Entre Ducey et Saint-Hilaire-du-Harcouët, on a développé des bandes multifonctions tout le long de l'axe. On n'a pas besoin de passer par une DUP pour ça parce que c'est une amélioration de la sécurité de l'axe. Et donc, en fait, on peut le faire sans DUP. Donc c'est pour ça que vous voyez là juste des contournements. Mais sur la partie, on va dire, rectiligne, on a bien évidemment prévu, nous, d'améliorer la sécurité le long de cet axe, notamment par des bandes multifonctions dont vous a parlé, Olivier, tout à l'heure. Merci.

Participant :

Mais de travailler en voyant un ensemble avec tout ce qui est responsable de tout ce qui est transport. Comme l'a dit très justement la personne là-bas, ce n'est pas une question simplement de route, de voiture, c'est une question de mobilité. Donc on doit étudier toutes les possibilités. Et la question du tram-train, c'est une question qui n'est pas rejetée d'un revers de main. Pour vous dire qu'on ne le rejette pas, vous connaissez bien Pontorson. Pontorson, il y a un superbe pôle multimodal qui a été porté par mon collègue. C'est un projet financé région, département, commune. Donc on ne se désintéresse pas de l'affaire. Mais l'intervention du département, justement, dans la mobilité, elle peut se faire, nous, c'est la règle, liée à la loi NOTRe, uniquement dans l'accompagnement des territoires sur, justement, la création de ces pôles multimodaux dans l'accompagnement du réseau structurant vélo. Nous, on est sur ce maillon-là, donc on ne s'en désintéresse pas. Mais en fait, on ne va pas vous consulter sur un projet de tram-bus parce que ce n'est pas de notre compétence. Mais

en revanche, le tram-bus, c'est la compétence de votre agglo qui va développer ce projet. Et à un moment donné, les trams et les bus, c'est comme à Pontorson, il va falloir qu'ils arrivent à un endroit. Quand la commune nous dit qu'elle a un super projet de tram-bus, J'ai besoin d'un pôle multimodal. Bien sûr qu'on est à ses côtés, qu'on le finance et qu'on y va.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

On va poursuivre avec les questions SMS. Je vais prendre 2 questions SMS.

Question SMS lu par Yousra Sadallah (animatrice/modératrice)

Une première, pourquoi gaspiller notre argent pour faire des bandes multifonctions alors que nous ne pourrions pas doubler ? Car sur cette route de 20 km, il y a toujours de la circulation en sens inverse. Il y a 3 radars, il y a l'aéroport et le hameau de la Havaudière.

Question SMS lu par Yousra Sadallah (animatrice/modératrice)

Bonjour. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi la construction de ces nouvelles voies de contournement semble si compliquée alors que l'on voit fleurir partout des voiries pour des lotissements ?

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

Le fait d'avoir des bandes multifonctions, des radars, etc. Je rappelle qu'on met des radars quand il y a une accidentologie élevée et parce que les gens en roulent trop vite. Tous les jours, on reçoit au département des courriers d'habitants qui nous disent que ça roule trop vite devant chez eux. Tous les jours, on déclenche des comptages. Vous savez qu'on envoyait les comptages du département pour justement qualifier les excès de vitesse, savoir... On sait exactement à quelle heure vous êtes passés, si c'est un camion, un vélo, une voiture, une moto. On a ces suivis de trafic. En fait, sur les radars... Sur les bandes multifonctions, c'est une solution qui fonctionne. C'est vrai que c'est moins connu que d'autres éléments outils, mais on a beaucoup de retour d'expérience dans l'ensemble de la manche sur le développement de bandes multifonctions. Et si on y pense ici, c'est parce qu'on sait que ça fonctionne. Pour compléter un petit peu aussi, j'ai pas trop insisté dessus tout à l'heure, mais des créneaux de dépassement, il y en aura un certain nombre entre Avranches et Granville. Il y a déjà le contournement de Sartilly, il y a déjà, pour ceux qui l'utilisent, évidemment, il n'y en a pas assez, mais il y a le contournement de Marcey-les-Grèves, et il y aura aussi des créneaux de dépassement à trois voies qui seront aménagés le long de l'axe. Donc effectivement, au niveau des bandes multifonctions, je conçois que notamment en journée, c'est compliqué de dépasser, mais il y aura bien des endroits pour dépasser qui seront plus nombreux qu'aujourd'hui puisqu'on sera en linéaire à plus que la moitié de l'axe, où il y aura des possibilités de déplacement et de sécurité. Donc effectivement, les sections qui sont uniquement BMF ne répondront pas forcément à ce besoin-là, mais les sections où il y aura des créneaux de déplacement répondront bien.

La question sur la voie pour le lotissement, j'avoue que je... Enfin, une voie pour le lotissement, c'est pour desservir un ensemble de maisons dans le cadre d'un plan de risque. Je crois que la question, c'est-à-dire, on fait facilement des voies pour le lotissement. Pourquoi on en fait pas

facilement pour les projets qui nous concernent ? D'un point de vue purement réglementaire, c'est 2 choses bien différentes. Dans un cas, on est dans une infrastructure de transport. Dans l'autre, on est dans le cadre d'un objet qui est identifié au plan locaux d'urbanisme pour réaliser de l'urbanisation. Donc on est vraiment dans deux choses différentes. Pour moi, les deux ne sont pas forcément comparables.

Participant :

Bonjour, j'habite à Sartilly, je suis analyste en données et j'ai regardé tous les documents et j'ai été un petit peu marqué par le fait qu'il n'y avait pas beaucoup de données en fait. Donc il y a deux sources de données qui m'ont interpellé, ce sont à la fois les données sur le trafic où il me semble, j'en ai discuté avec quelqu'un, il y a des sources de données apparemment qui ne sont pas concordantes avec des diagnostics qui ont été différents quant à l'évolution du trafic. Et ensuite, sur les données, là c'est des données agrégées, mais en tant qu'analyste, normalement on regarde dans les détails, c'est-à-dire que vraisemblablement ce qui se passe c'est qu'on a beaucoup de gens qui font du trafic pour aller au travail, et là la question c'est finalement, est-ce qu'on n'est pas en train de poser un diagnostic où on est tous d'accord, il y a un problème de mobilité, Mais en fait, à la place d'appeler un médecin, on a appelé un dentiste qui nous propose traitement A, une route, traitement B, une route, traitement C, une route. Et le tout pour 100 millions d'euros à un moment où la région a doublé son endettement. À un moment où partout en France, on parle des gabegies d'argent public. Donc votre réponse en disant que oui, la mobilité c'est la région, les trams c'est les autres, tout ça concourt un petit peu à ce manque de confiance dans les élus où chacun se défait de sa responsabilité sur les autres en disant non, ce n'est pas de ma faute. Vous venez nous consulter sur un problème en nous apportant une solution qui n'est pas la vraie solution qui crée en plus de la polarisation. J'entends un monsieur derrière moi qui dit la 2x2 voies. Il faut quand même bien voir que si ça avance, on risque d'avoir une ZAD. Je ne suis pas sûr qu'on aura vraiment gagné à la fin. J'aimerais qu'on ait un peu plus de responsabilité sur cette discussion et qu'on réfléchisse vraiment au problème plutôt qu'à une solution déjà mâchée. Voilà ma contribution. Merci.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci monsieur, on va prendre une autre question. Madame qui avait demandé et puis madame aussi je vous ai vu madame.

Participant :

Merci, j'habite à Lolif. En fait, je rejoins un peu la question du monsieur. En fait, finalement, on parle d'un projet d'aménagement routier, mais j'ai l'impression que là, les questions parlent d'un projet de mobilité. En fait, ce que je vois là, c'est que c'est très intéressant, cette concertation, c'est ma première, donc j'ai trouvé ça très intéressant de voir que tout le monde a des avis. Tout le monde a des avis, mais pas demain. Des avis peut-être dans 10 ans. Ce qu'on veut comme projet de mobilité. Et donc c'est plutôt une remarque sur le format de la concertation en fait. Je pense qu'ici, on nous propose des variantes et on nous propose de donner notre avis sur ces variantes. Et en fait, moi, ce que ça me donne envie, c'est d'aller voir les chiffres, de vous demander pourquoi la réussite et l'échec du contournement de Sartilly et Marcey. Qu'est-ce qui fait qu'il y en a un qui a réussi ? Qu'est-ce qui fait qu'il y en a un qui a

moins réussi ? Ça fait 20 ans qu'on se pose la question dans ce tracé. Donc pourquoi on ne prend pas le temps pendant ces 20 ans d'examiner les alternatives et de faire des projets, un projet de mobilité avec la région, avec le département, avec toutes les entités ? Vous parlez aussi des bus en disant que ça ne sera pas rentable. On est sur un projet à 90 millions. Donc où sont les données et les études sur le fait que la rentabilité du bus n'est pas acceptable ? Donc en fait, ce n'est pas pour vous dire... Vous ne répondez pas à mes questions. C'est pour vous dire... Il y a des citoyens qui peut-être voudraient plus qu'une concertation, mais qui voudraient peut-être une convention citoyenne, quelque chose où on peut participer à ce projet pour que la discussion des deux fois deux voies soit vraiment bien adressée, qu'on puisse éduquer les gens sur pourquoi il y a des lois écologiques sur la protection des zones humides et que ces gens, après, puissent progresser dans leurs pensées et amener une vraie opinion à ce projet. Je pense qu'aujourd'hui, je me sens gênée de donner une opinion parce que je ne suis pas à votre place qui avait travaillé, je suppose, des années sur un projet comme cela, mais en tant que citoyenne, j'ai besoin d'un projet de mobilité complet pour pouvoir parler sur ce projet-là. Donc je ne me sens pas écoutée, en fait, et je pense que c'est ce qui a l'air d'être entendu aujourd'hui. On a des arguments sans écoute.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, madame. On va prendre une dernière question.

Participant :

Je ne veux pas être critique. Au contraire, je trouve ça très intéressant. C'est plutôt mon point de dire qu'on voit que ça intéresse. Est-ce qu'on peut peut-être... Voilà. C'était pour que ça figure que peut-être c'est la concertation qui n'est pas le format adéquat et peut-être qu'on aurait envie de pouvoir donner plus sur un sujet qui va nous toucher pour 20 ou 30 ans. Merci.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

En tout cas, ce soir, vous êtes écouté et votre point de vue compte autant que tous les autres points de vue dans cette salle. Il n'y a vraiment aucune ambiguïté pour les organisateurs, pour le département, évidemment, pour les garants. En tout cas, merci pour votre contribution, parce que ça participe à la richesse du débat et à l'avancement dans notre réflexion collective, madame.

Participant :

Bonjour, j'habite à Granville. Je rejoins vraiment très fortement les deux intervenants précédents. Et ma question, elle est, serait-il possible d'avoir une étude sur l'impact de l'investissement de 92 millions dans d'autres mobilités que la route et la voiture, qui sont des solutions du siècle dernier, mais pas forcément du siècle à venir ? Voilà.

Yousra Sadallah – Animatrice / modératrice

S'il vous plaît, vous pouvez respecter les consignes du garant et ne pas réagir aux questions. Merci. Et une dernière question. Monsieur, je ne vous ai pas oublié.

Participant :

Stéphane Rodier, je suis commerçant sur Granville, avant à Saint-Malo, et trésorier de l'association 2x2 voies. J'ai participé à plusieurs concertations. Je m'aperçois qu'on parle de flux et de moyenne de flux sur une région et sur un département qui est, on l'oublie assez souvent et je ne l'entends pas beaucoup, un département touristique. Comme son nom l'indique, on a des saisons, puisque c'est touristique. Comme vous le savez, le réchauffement climatique va nous permettre d'avoir de plus en plus de monde, et on l'a déjà vu sur cet été, sur notre région. Les projets que vous annoncez aujourd'hui, en tout cas les contournements, sont encore des petits projets, sans avenir, avec malheureusement une vision réduite pour le département. Je trouve dommageable qu'encore une fois, au lieu de travailler comme vous l'avez fait depuis 40 ans sur un dossier, que les services sont excessivement bien travaillés sur ce dossier, que les terrains ont été achetés, les études, même s'il faut effectivement revoir l'ensemble des études et les réaménager par rapport au contexte actuel, je trouve malheureux qu'on n'ait pas une ambition pour ce département qui soit réservé juste à un axe Granville-Avranches, mais une ambition pour l'avenir, pour l'avenir des habitants, l'avenir des agriculteurs et les enfants qui, peut-être un jour, pourront travailler sur place. Donc s'il vous plaît, au lieu de réfléchir à des petites choses, essayez de voir un plan en grand, pour une fois, et essayez d'avoir un projet digne de l'A84 qui, à l'époque, avait été plutôt décrié. Et je pense qu'aujourd'hui, si on la fermait et on revenait à une fois une voie, je pense que ça gênerait énormément de monde.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Votre question a été entendue. On laisse donc Mme Nouvel et M. Larrivière répondre, et on reprendra d'autres questions par la suite.

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

Donc en fait, le département de la Manche n'a pas vocation à faire des projets contre les manchois. Les 54 conseillers n'ont pas vocation. Ce n'est pas leur souhait. Ce n'est pas pour ça qu'ils se sont présentés. Aujourd'hui, si on est devant vous avec un projet, c'est parce qu'en fait, il y a eu une demande du territoire. Donc ça, c'est un point. Aujourd'hui, on vous propose un projet qui nous semble réalisable compte tenu de la réglementation, de l'ensemble des éléments disponibles, du fait qu'on travaille avec les intercos, la région, etc. Et donc, en fait, on vous propose ce projet. Si on fait une concertation, et donc avec un garant, c'est parce que, pour nous, si aujourd'hui, vous dites, dans l'ensemble de vos contributions qui sont déposées sur la plateforme et qui vont être analysées par les garants, nous, ce projet, on n'en veut pas, eh bien, on ne le fera pas. Non, mais que les choses soient bien claires. Donc, quand on me dit qu'on n'est pas écouté, on ne peut pas s'exprimer, on arrive avec un truc tout fait, non, on arrive avec une proposition, parce qu'à un moment donné, On gère les routes départementales. On a une expertise dans ce que peut apporter telle solution. Vous voyez de bandes multifonctions, de bons points, de ceci, cela. Donc on bâtit avec ces données-là et les données de trafic. Je laisserai Olivier vous répondre sur le fond du truc parce qu'effectivement,

là, il y a un chiffre moyen, mais ce n'est fort heureusement pas uniquement la seule donnée, je vous rassure. Donc on propose un projet. Et la concertation, ça vous permet de dire, on en veut, on n'en veut pas, et ce n'est pas choisir entre les différentes variantes. La réponse qui dirait, on ne veut pas du tout de projet, on veut rester comme aujourd'hui, pour nous, est une réponse qui sera examinée, analysée, discutée en session. Donc ça, c'est un point important. Donc après, sur la 2x2 voies, le fait que vous trouviez qu'on n'a pas d'ambition, etc., Nous, ce qu'on essaye, c'est de proposer un projet qui peut se mettre en place. Parce que nous, au département, on voit que vous avez besoin de circuler en sécurité avec plus de fluidité sur cet axe. Donc, en fait, c'est le but de notre proposition. Mais encore une fois, on peut tout à fait ne rien faire, si vous le souhaitez. Puis on repart, en fait, pour des années où on fait rien. Mais le projet, il est là parce qu'il y a une demande du territoire. On ne s'est pas réveillé un matin en disant, tiens, on va faire quelque chose.

Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Juste pour dire qu'en fait, vous touchez la difficulté et la complexité de ce genre de projet. J'ai l'intérêt de dire que pour pouvoir avoir le choix de mobilité, il faut des infrastructures. À un moment donné, on ne pourrait pas, sur l'axe existant, envisager de mettre plein de bus, garder autant de voitures, rajouter des vélos, envisager peut-être aussi des déplacements piétons, je n'en sais rien. D'un point de vue sécurité, ce n'est pas acceptable pour le département. Miser tout sur un nouveau projet sans rien faire sur l'axe existant, c'est un peu ce qui se passe depuis un certain temps, même s'il y a eu des aménagements de fait régulièrement pour aménager les choses. Les ronds-points ne sont pas uniquement pour essayer de régler la fluidité. Je vous ai rappelé que quand il n'y a pas de ronds-points, il y a un carrefour. Donc comme on a montré qu'il y avait à peu près 60% des gens qui arriveraient sur l'axe pour pouvoir aller soit à Granville, soit à Avranches, et 30% qui faisaient l'aller-retour, vous imaginez, tous les gens qui arrivent sur l'axe, s'ils n'avaient pas ces ronds-points, comment ils arriveraient, quelque part, à rentrer dans la circulation. Donc il y a aussi une notion de sécurité. Donc là, vous touchez véritablement l'importance d'une concertation, l'importance d'écouter tout le monde pour essayer, à un moment donné, d'avoir un équilibre entre des infrastructures qu'on voudrait beaucoup plus importantes, parce que si on les avait de manière beaucoup plus importante, et je pense à une 2x2, je dirais que le champ des possibles en matière de mobilité s'ouvrirait de manière importante. Les gens qui voudraient effectivement moins de voitures, je rappelle que si on arrivait à toutes les transformer en voitures électriques du jour au lendemain, ça n'empêcherait pas les gens de prendre les voitures électriques. Je rappelle aussi qu'on est dans un pays où la liberté d'en se déplacer jusqu'à présent, globalement, n'est pas, et encore heureux, réglementée. Alors oui, vous avez des intercommunalités ou des communes qui, à l'intérieur de leurs communes, essaient de contraindre un petit peu les gens à prendre un peu plus le vélo, prendre le bus. Mais sur cet axe-là, on a plein de gens qui ne font pas uniquement Avranches-Granville, qui ne passent pas forcément... Donc il faut qu'on trouve des solutions qui vont répondre à un certain nombre de personnes qui voudraient beaucoup plus, mais qui ne vont pas non plus générer, on va dire, des montagnes de mécontentement de gens qui voudraient beaucoup moins. Donc notre travail en tant qu'élus, et tu l'as dit tout à l'heure, c'est d'essayer de répondre à un projet de territoire qui répond à la fois aux gens qui nous disent « bah oui, vos petits contournements, c'est bien, parce que d'un point de vue biodiversité, ça va quand même arranger les choses, et puis nous, on est prêts à pas trop... » Bon, par contre, la 2x2, on n'en a pas. Et à l'inverse, quand vous regardez bien le schéma, Si vous reprenez le

schéma de la 2x2, je reconnais qu'à part au niveau de la maréchalerie, on n'a pas proposé rien, mais le contournement du croissant existe, le raccordement des 2 contournements existants en sites propres existe et le contournement de la Havaudière existe. Ce qui était déjà aussi proposé sur le projet de 2x2. Donc on ne couvre pas tout, mais on couvre quand même un certain nombre de choses. Sur le sujet des chiffres de trafic, n'hésitez pas à consulter tous les documents téléchargeables sur le site. Les études de trafic, c'est ça. Je vous montre juste l'épaisseur du document. Donc n'hésitez pas à aller dedans. Des chiffres, il y en a. Des données, il y en a. Évidemment, tout ça, c'est très résumé dans le dossier de concertation. Mais tous ces dossiers-là, ils sont téléchargeables sur le site de la concertation. Donc n'hésitez pas à aller les voir. Et évidemment, on n'a pas fait... On aurait fait des diapos là-dessus. On aurait pu y passer la nuit. Et je ne suis pas sûr... Enfin, ce sont des éléments qui sont vraiment très complexes d'un point de vue technique, même pour des ingénieurs. Donc je peux vous dire que c'est assez compliqué à... Enfin, ce sont des choses qui sont vraiment très, très mathématiques, très complexes. Et on n'a pas voulu les présenter ici parce que je pense qu'on aurait noyé un peu tout le monde, ce qui est assez logique.

Bruno Boussion – Garant de la CNDP

J'en profite pour répondre à une question SMS qui demandait où est-ce qu'on pouvait trouver les schémas de variantes qui ont été présentés. Vous les trouvez sur le dossier de concertation sur le site concertation-avranche-grandville.fr. Vous pouvez aussi télécharger la plaquette et le dossier de concertation dans son intégralité. Vous avez toutes les variantes qui sont présentées. Et les études aussi mais on est plus à l'aise sur un PC que sur un portable.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Oui, c'est plus facile de trouver les documents directement sur un ordinateur. Oui, c'est un bon argument de M. Boisson. En tout cas, on ne cherche pas à cacher les documents et vous avez vu, il y en a beaucoup. Et pour nourrir votre réflexion, on va se donner encore un petit quart d'heure de questions réponses.

D'accord, on a quelques questions dans la salle ici.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

C'est le sujet de 92 millions, c'est une grosse somme. Comment on aurait pu investir ça dans la mobilité ? C'est évidemment une question qu'on peut se poser. Alors, pour moi, ce n'est pas forcément une bonne question. C'est comment on peut... C'est ce que je disais un peu tout à l'heure, évidemment. Mais c'est la question qui a été posée. Non, mais j'explique pourquoi. Sur le fond, c'est évidemment une question pertinente. Voilà, j'ai reformulé, ça va mieux comme ça. Le sujet, en fait, c'est comment on arrive à attirer les usagers de la voiture sur d'autres modes de transport. C'est ça le sujet de fond. Parce que si on veut diminuer effectivement les gens, évidemment, je pense que tout le monde est d'accord dans cette salle pour dire que ça serait bien de diminuer le trafic entre Avranches et Granville. C'est ça la question de fond. Ce n'est pas comment on attire les gens dans le train, comment on attire les gens sur le vélo. Le sujet, c'est comment on fait pour qu'il y ait moins de voitures. Et donc 92 millions. Alors évidemment, on pourrait dire qu'on met 92 millions dans le ferroviaire. Certaines personnes se sont exprimées tout à l'heure pour dire que c'était une grosse somme.

Oui, c'est une grosse somme. 92 millions dans le ferroviaire, ce n'est rien du tout. Le ferroviaire, ce sont des choses qui coûtent extrêmement cher. Et en plus, le ferroviaire, ça demande de densifier le trafic. Si vous partez d'une gare, Vous arrivez à une autre gare et forcément, les gens qui habitent entre, ils n'ont pas forcément de pertinence à prendre le train. Donc il faudrait toujours dire, on va mettre 92 millions dans le train, est-ce que demain, il y aura vraiment plus de trafic dans les trains ? Est-ce qu'il y aura plus de voyageurs dans les trains ? Et surtout, est-ce qu'il y aura moins de gens dans les voitures ? Parce que c'est ça, la vraie question. La réponse n'est pas si évidente que ça. Sur le vélo, pareil. Le vélo, il a un certain rayon de pertinence. On a l'habitude de dire que la distance domicile-travail, je crois, c'est de l'ordre de 6-7 km, jusqu'à 6-7 km, c'est une distance raisonnable. en vélo électrique, on est sur un territoire où les gens parcourent des distances supérieures à ça. Donc est-ce que demain, en allant faire des pistes cyclables partout, et sur tout le territoire, alors il y a des endroits où c'est très pertinent, évidemment sur Granville, Saint-Pair, sur des centres très urbains... Il y en a à Sartilly aussi, j'en ai eu. Oui, à Sartilly, c'est des choses qui sont évidemment très pertinentes, parce que les enfants vont prendre pour aller à l'école, il y a des gens qui vont prendre pour aller au travail, etc. Mais pour autant, tous les gens qui font des distances supérieures à cette distance-là, ils ne vont pas prendre plus le vélo demain avec des voies ouvertes ou avec des pistes cyclables qu'aujourd'hui. Donc voilà, évidemment qu'on pourrait mettre des sous dans plein d'autres mobilités, on en a parlé tout à l'heure. Il y a certainement des options qui sont totalement pertinentes. Il y a des options qui sont travaillées par les intercommunalités, par Mont-Saint-Michel-Normandie ou par Granville-Terre et Mer. Mais voilà, aujourd'hui, 190 millions d'euros, on les propose sur le mode routier parce que l'un n'empêche pas l'autre. C'est-à-dire que, oui, la route, elle a un problème aujourd'hui. Il faut certainement le résoudre demain. Il faut aussi travailler sur le reste. Les deux sont complémentaires et il ne faut pas forcément opposer les deux.

Yousra Sadallah – Animatrice / modératrice

En fait, toutes les interventions hors micro seront vraiment inaudibles pour les compte-rendus. Et si on peut laisser la parole aux gens qui ne se sont pas encore exprimés ce soir.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Alors, j'ai vu... Madame. Madame. Et monsieur, je ne vous oublie pas. Madame.

Participant :

Quelles sont les espèces protégées ? Dans les secteurs du projet, quelles sont les espèces protégées ?

Participant :

Je suis de l'association AAPEGA pour un aménagement protecteur de l'environnement de la Granville-Avranchin. Je voudrais... Et je trouve que ça n'a pas été fait suffisamment durant cette période de consultation. Je voudrais remercier le département pour la qualité de sa démarche et la qualité de son projet. Et je pense que c'est important de le dire. On a un département qui a le courage de prendre des décisions et de porter les projets. Vous avez eu le courage, en 2021, d'acter que le projet que le département portait depuis 20 ans, la 2 fois

2 voies, était un projet dans l'impasse et vous avez acté son abandon. Et ça, c'était une décision courageuse. Vous avez su rebondir en faisant un projet qui est adapté à notre époque et qui permet des mobilités autres et qui permet de faire évoluer cette infrastructure de façon à avoir une fluidité plus importante. Donc merci pour ce projet. Et la AAPEGA a fait un cahier d'acteurs pour se positionner par rapport à votre projet dans le cadre de cette concertation que vous avez proposée et qui est très intéressante. Merci à vous. Ce que je voulais dire, c'est que pour rebondir sur certaines interventions d'autres participants, c'est qu'effectivement, il est dommage de ne pas avoir une concertation aussi avec la région sur la mobilité. Puisque nous avons quand même la chance d'avoir des bus Nomad intérieurs urbains qui font 7 à 8 allers-retours dans la journée entre Granville et Avranches. La ligne L307 et la ligne L308 qui permettent de desservir tout le sud-manche en matière de bus et qui, la grande majorité du temps, sont constitués de cars vides, puisque c'est un service qui n'est pas commun, qui est très peu utilisé, et il faut absolument qu'on arrive à faire connaître ce service et qu'on puisse inciter à prendre ce service qui est très pratique et très adapté aux besoins. Pourquoi la région ne fait-elle pas un transport Nomad qui serait gratuit, comme Neva a pu faire son transport urbain intercommunal qui est gratuit ? Et je pense que ça peut être aussi une façon d'inciter à prendre les transports communs, ou autrement.

Yousra Sadallah – Animatrice / modératrice

Monsieur, vous n'êtes pas obligé d'être d'accord. Monsieur, on est dans une concertation, tout le monde a le droit de s'exprimer. Vous laissez terminer. Monsieur, s'il vous plaît, on est dans une concertation, tout le monde a le droit de s'exprimer. Oui, alors vous vous exprimerez avec le micro. Et vous laissez, monsieur, terminer son intervention.

Participant :

— Merci. Merci beaucoup. Je regrette toujours ces interventions agressives, puisque ça entache cette concertation, qui est une mesure exemplaire, par ailleurs. Merci à vous de m'avoir écouté.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

— Merci, monsieur. Merci. Merci à vous. Je vous passerai le micro, monsieur. Il n'y a pas de problème. Tout le monde peut s'exprimer, mais de manière sereine et sans agressivité. Je pense qu'on y gagne tous. Monsieur. Alors pour une intervention courte, parce que vous êtes exprimé dans toutes les réunions publiques, il y a un monsieur qui ne s'est pas exprimé encore. Avec Yousra, nous essayons d'être impartial, que tout le monde puisse s'exprimer.

Participant :

J'ai entendu parler du vivant tout à l'heure, ça m'intéresse beaucoup puisque le vivant, c'est toute notre nature qui nous entoure. Ce n'est pas que nous. Sans vivant, il n'y a plus personne sur Terre. Donc, je voudrais simplement, pour être clair, soutenir le projet du département dans sa route la plus directe possible, avec les aménagements qui sont conçus dessus. Pourquoi ? Parce que ça coûtera beaucoup moins cher, ça nous fera beaucoup de temps perdu, parce que le temps perdu, quand je lis sur certains qu'il faut une heure pour aller jusqu'à Avranches, je pense que c'est un peu faux. Je pense que c'est direct, il faut bien le

concevoir. Et je pense que le rôle du département, c'est aussi peut-être d'aider, je pense qu'il faudra aider les bâtis, les habitants, à isoler leurs maisons, à les protéger peut-être pour le bruit. Ensuite, il y a pas mal de choses qui existent. Ce sont des bitumineuses silencieuses absorbantes. Je pense que le département doit réfléchir vraiment sur la composition de ces routes et je pense qu'il faut qu'il les réalise dans ces termes-là. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci. Donc, on a notre... Monsieur, je ne vous oublie pas aussi. Tous les points de vue, toutes les positions doivent être entendues ce soir. Et elles le sont. Monsieur, vous n'êtes encore jamais exprimé. Je crois que vous vouliez prendre la parole. Pour une intervention courte, je vous vois avec un texte écrit, ça me fait toujours... C'est pour une intervention courte. Non, parce que je vous vois avec un écrit. A ce temps-là, on ne lit pas de discours. Bon, je vous passe... Ce sont des notes. Je vous passe le micro, mais à ce temps-là, on fait des interventions courtes. Merci, monsieur. Merci.

Participant :

Merci de m'avoir accueilli tout à l'heure. Vous me demandez pourquoi, c'est la première fois que vous me voyez. Je n'étais pas manifesté dans les autres réunions. Je vous ai répondu. Écoutez, j'ai choisi ça. J'étais le plus directement concerné. Donc je suis originaire de Sartilly, donc je suis à la fois usager de la route de Granville à Avranches. Et je m'explique mal, comment dire, à l'aménagement qui s'est proposé. À savoir que ce n'est surtout pas la solution par rapport à cette route. Quand au commencement, il y avait un tracé qui avait été établi pour faire la déviation de Sartilly vers les communes voisines. Donc moi, je me suis appuyé un petit peu sur la démarche de M. Morin qui était de dire j'encourage une concertation en présence des maires des communes qui sont plus habilités à ménager ou faire des propositions avec leurs administrés. Alors je ne connais pas le maire de Sartilly mais je... J'imagine que c'est vrai. Je lui pose la question. J'en félicite déjà d'une part pour l'aménagement qu'il a pu faire dans le village de Sartilly, qui a bien changé par rapport à ma jeunesse. Et je lui pose la question de savoir si cet aménagement aurait été possible en maintenant le trafic d'aujourd'hui. Voilà, c'est la première question. La deuxième, l'étendue Sartilly Baie Bocage du virage des ponts et s'étend jusqu'à, comment dire, la rivière qui s'appelle l'Allemagne, donc frontalière avec, comment dire, la commune de Saint-Pierre-Langers et ont été prévues avec une jonction complémentaire sur le contournement de Sartilly. Donc je lui pose la question de savoir quelle est sa position et quel compte rendra Monsieur le Maire de Sartilly.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

— Merci, monsieur. Alors normalement, M. le maire va s'exprimer. Je pense qu'il n'a pas forcément prévu de s'exprimer ce soir. — M. le maire va faire une intervention à la fin. Donc je pense qu'il en profitera pour répondre à vos questions.

(...)

Monsieur le maire répondra à votre question sur son intervention finale. Mais voilà, je vais prendre une dernière question ce soir. Il faut essayer de donner la parole à toutes les sensibilités. Monsieur est présent depuis le début de la concertation. Je vous remercie.

Participant :

Je voudrais savoir comment les bandes multifonctions agissent sur la pollution ?

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

C'était la dernière question. Et maintenant, on va répondre... Alors, il y a des contributions sur lesquelles... Des plans de l'année sur lesquels vous n'avez pas forcément à répondre. Mais en tout cas, il y a eu des questions. Et vous allez y répondre. Et ce sera le temps final. Merci.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Je vais commencer très simplement par la première question, laquelle est la dernière. En fait, l'effet des bandes multifonctions sur la pollution, il n'y en a aucun.

Normalement, parce qu'on a toujours la même circulation avant qu'après. Sur les espèces protégées, dans le dossier d'études environnementales qui est téléchargeable sur le site de la concertation, je peux vous citer quelques spécimens, le lézard des murailles, l'araignée de verte, la salamandre tachetée, Je ne connais pas forcément toutes ces espèces-là, mais vous les trouverez sur le dossier de concertation. Enfin, dans les annexes du dossier de concertation. Juste pour vous préciser, Madame, sur toutes ces espèces, comme on a des suivis naturalistes, ce qui a permis de déterminer les espèces, c'est à la fois la compilation des bases de données sur tous les inventaires faune-flore qui ont été faits sur le secteur, plus effectivement des études spécifiques qui avaient été faites par le département et qui ont été compilées. C'est pour ça qu'en fait, il y en a des pages et des pages. Mais en fait, on a vraiment répertorié toutes les espèces, celles sur liste rouge, etc. Et puis celles aussi des espèces plus communes, mais dont on sait aussi le rôle très important en termes de biodiversité et aussi dans le fonctionnement des habitats, des écosystèmes. Vous avez tout en détail. Donc, normalement, les garants nous ont dit que c'était accessible. Donc, vous aurez en plus toutes les images de l'ensemble des animaux et plantes répertoriées. Sur la partie...

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

Ça fait plusieurs fois qu'on aborde la question de la concertation avec la région. Et c'est la première fois qu'on nous dit qu'on n'a pas assez de concertation avec la région. La concertation avec la région, ce n'est pas parce que vous n'avez pas de région ici à côté qu'on ne se parle pas. On se parle tout le temps dans un projet. Et la preuve aussi, c'est qu'en fait, la région aussi est partie prenante d'un certain nombre de projets routiers structurants. Comme elle a la compétence en économie, ce qui est normal, parce que vous voyez, l'économie, ça nécessite de regarder une échelle beaucoup plus vaste, ce qui se passe qu'à l'échelle d'une commune ou même d'un PCI. Donc on a sans arrêt ces dialogues avec la région. Il y a même une instance qui regroupe les 5 présidents de départements de Normandie et le président de région pour justement traiter de ces grands projets qui touchent l'ensemble du territoire. Donc c'est un point important. La consultation est permanente. Je voudrais rebondir

aussi sur l'utilisation, sur les techniques qu'on met en œuvre sur les routes. C'est vrai que c'est pareil. De même que les axes ne sont pas statiques, les techniques qu'on utilise pour fabriquer des routes, ce n'est pas statique. On avait eu une réunion d'ailleurs lundi avec l'ensemble des entreprises qui construisent des routes sur le périmètre normand. Et on les a questionnées sur justement toutes les technologies innovantes, toutes les technologies qui permettaient d'utiliser moins de matériaux, des matériaux moins bruyants, qui drainent plus l'eau. Donc tous les ans, on a au moins une rencontre ensemble pour parler de ces innovations. Et nous, après, quand on les consulte, ces entreprises, on leur demande des solutions plus environnementales. Et donc on s'assure en permanence qu'il y a de l'innovation et on échange là-dessus. Donc ça évolue. Et c'est vrai que c'est important que vous formuliez dans les contributions votre attention sur des routes moins bruyantes, avec davantage d'enrobés recyclés, comme ce qui est fait actuellement sur l'A84. Parce qu'en fait, ça fait partie effectivement de nos préoccupations, et c'est vrai qu'on voit que ce sont vos préoccupations, vous êtes de plus en plus attentifs, donc nous on l'intègre. On est sur le bruit, on est soumis à une obligation de faire une analyse de bruit le long de nos axes routiers, régulièrement on fait un diagnostic. On rend compte des niveaux sonores et en fonction des classements des routes par niveau sonore, on est tenu de mettre en place des mesures correctives quand on a des axes routiers qui sont trop bruyants. C'est là qu'on travaille sur les matériaux, notamment pour améliorer l'acoustique.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci beaucoup, Mme Nouvel. On va peut-être passer au mot de la fin.

Il me semble que monsieur Thirion a tout à fait répondu à votre question en expliquant que ça n'avait pas d'impact sur la pollution.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

J'ai dit qu'il n'y avait pas d'effet. Voilà. Pas d'effet. Il n'y a pas d'effet. Si on s'essaie de mettre une étude approfondie, ce sera une réponse différente. — Il y a des éléments déjà dans le dossier. Et les chiffres... Alors j'ai plus les chiffres de pollution en tête. Alors ils ne dépassent pas forcément les chiffres de l'OMS. Mais les chiffres de l'OMS sont... Je peux comprendre que les chiffres de l'OMS vous paraissent forts par rapport à ce que vous vivez, évidemment. Ça, évidemment. Mais aujourd'hui, l'axe... Enfin voilà. L'axe, on n'est pas au-delà des chiffres de l'OMS. Mais pour autant, après, la seule façon de diminuer la pollution auprès... —

Yousra Sadallah – Animatrice / modératrice

Monsieur, s'il vous plaît, s'il vous plaît, tout ce qui est hors micro n'est pas enregistré. On ne vous entendra pas. Et laissez M. Thirion répondre.

Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

— La seule façon de diminuer la pollution, c'est d'une part, évidemment, de changer de motorisation. Donc ça, c'est la stratégie. La stratégie nationale bas carbone, on va lancer cela par des motorisations plus électriques. Et de part, c'est la diminution des trafics. Voilà. C'est tout. —

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, M. Thirion. Je vous propose de rester là sur les questions-réponses. Et je vais passer la parole à M. Gaëtan Lambert, qui a un mot à nous dire.

Bruno Boussion, Garant CNDP

Je voulais rebondir sur l'intervention que vous avez faite, madame, sur le fait de concerter avec l'ensemble des services, la région, etc., et les citoyens en amont d'un projet. La concertation qui se passe aujourd'hui, elle est codifiée par le Code de l'environnement. Donc ce que vous avez dit, c'est en amont. Quand un projet est défini, on passe dans cette concertation-là. Et je voudrais simplement indiquer qu'une fois que le département aura pris sa décision, quelle qu'elle soit, si cette décision doit conduire à une enquête publique, DUP, etc., entre sa décision et l'enquête publique s'ouvre une période de concertation continue. Jusqu'à maintenant, le département a toujours fait sa concertation continue sans garant. C'est son droit, c'est son choix. Mais dans cette phase de concertation continue, le porteur de projet va associer les associations, les riverains, etc. Ça ne s'arrête pas ce soir.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Très bien, le mot de la fin pour M. le maire de Sartilly.

Maire de Sartilly :

Je vais essayer de réduire moi aussi le mot de la fin parce qu'il commence à se faire tard. J'ai pris quelques notes pour donner suite à vos échanges et je ferai un retour d'expérience du fait de la déviation de Sartilly afin de répondre aussi à monsieur. Premièrement, je tenais à féliciter cette présentation et les collègues qui sur ce domaine, pour essayer de trouver des solutions ainsi que des services avec Olivier, pour nous apporter des points de vue techniques, va dire qu'il y a eu beaucoup de réactions pour parler de mobilité. Alors, ce n'est pas une surprise parce que nous l'avons déjà évoqué, on se réunit très régulièrement au Conseil départemental avec le préfet, avec Jean, le Président du département avec Axel et Valérie. Et aujourd'hui, on a assisté, c'est le point de vue, c'est la vision politique des maires entre Avranches et Granville et des élèves du département. On excuse ma collègue Catherine, qui est au Conseil communautaire. Elle a des dossiers à présenter aussi. Et donc, on veut parler aujourd'hui des mobilités entre Avranches et Granville, mais pas que, parce qu'on parle beaucoup de la route Avranches Granville. Non, ce sont les mobilités. Vous avez raison. Parlons des mobilités aujourd'hui, de toute la mobilité, de tout ce qui peut réussir en termes de mobilité. Et on en a fait l'espérance incertaine, et ça fonctionne. Et on parle de mobilité sur le bassin d'emploi. La difficulté que nous avons dans le département de la Manche, y compris dans le sud de Manche, est due souvent à la faible densité de nos populations. La Manche n'a pas de grande centralité, à part Cherbourg. Et le reste, ce sont des petites centralités, en règle générale, des villes d'appui dans d'autres départements. Dans la Manche, ce sont des villes principales. Donc, les villes principales de notre secteur sont, à Avranches, Granville, Villedieu, que vous connaissez. Et c'est sur ces 3 villes-là que se jouent les enjeux de mobilité. Et elles se jouent... Parce qu'elles se jouent souvent dans les déplacements pendulaires entre le domicile et le travail. Et donc, les travaux qui sont menés aujourd'hui par le département pour essayer de trouver des solutions de fluidité sur ces axes routiers, et pas uniquement entre Avranches et

Granville, d'un autre côté, et je vous le dis parce que ça a été expliqué par Valérie, l'État, la région, le département, les EPCI, Communautés de communes, les communes, travaillent ensemble sur les mobilités. Même si la loi LOM a défini que c'était les EPCI qui étaient autorités organisatrices des mobilités, on travaille. Et on travaille tous ensemble pour essayer de trouver des solutions. Et c'est comme ça que nous trouvons des solutions. Si je fais un retour d'expérience pour répondre à monsieur sur Sartilly, le réaménagement du bord n'aurait pas été possible en gardant le flux. Pourquoi ? Parce que la route qui était tracée avant était faite pour aller le plus rapidement possible d'un point A à un point B qui était Avranches-Grandville. Et pour donner suite à la déviation, l'arrangement qui a été fait, a été fait pour attirer du monde dans Sartilly, qui passait maintenant par la déviation. Et nous, on voulait augmenter les services, une centralité. Et pour ça, on a réaménagé le bourg. Et comment on l'a fait ? On l'a fait parce que la région nous a donné 1 million d'euros, parce que le département nous a donné 600 000 euros, parce que l'État nous a donné 1 million d'euros. Et grâce à ça, il y en a un qui a payé des pistes cyclables, il y en a un qui a payé la grande route. Le département a payé la place de la mairie. Et c'est grâce à l'ensemble département que nous avons réussi. On ne peut pas réussir tout seul. Le département de la Manche se demande pour trouver des solutions. On est souvent en réunion et je peux vous dire qu'on n'est pas toujours d'accord. Et j'assume. J'assume de ne pas toujours être d'accord. Parce que j'ai ma propre vision politique aussi des mobilités sur mon secteur avec une certaine expérience. Mais il est sûr aujourd'hui que je pense qu'il faut les encourager et surtout continuer à faire ce que vous faites, à parler des mobilités, et à faire remonter à nos parlementaires, Jean-Joachim Valéry, que quand on produit des lois qui nous interdisent de faire des routes, on ne peut pas nous obliger, nous localement, On va dire, qu'est-ce que vous faites, les îlots locaux ? Ben non, on ne peut pas faire. Et parfois, ces lois sont produites par les citoyens. J'ai entendu parler tout à l'heure de la Convention citoyenne. La Convention citoyenne, qui s'est réunie de 2019 à 2021 à la demande d'Emmanuel Macron, a créé une loi qui s'appelle la loi Climat et Résilience. Cette loi interdit de faire des routes. Les citoyens ont créé une loi qui nous oblige à zéro carbone en 2050 et à zéro consommation foncière en 2050. Ce ne sont pas les élus qui l'ont fait, ce sont les citoyens. Donc ce n'est pas toujours une bonne idée. Ce qu'il faut aujourd'hui, localement, C'est en train de se discuter. Le code de l'urbanisme, le code de l'environnement ont plus que doublé, triplé ces 10 dernières années. C'est insupportable. On ne peut plus avancer. On ne peut plus avoir de projet. On ne peut plus faire de lotissement. On ne peut plus faire de route. Donc, à un moment donné, il va falloir retravailler avec les parlementaires pour... soit dirigée dans des situations particulières, comme peut-être celle de l'axe Avranches-Granville, parce qu'on ne pourra jamais compenser autant de zones humides. Et est-ce qu'on a besoin de faire des quatre voies ? Peut-être pas. Est-ce qu'on a besoin de travailler sur les mobilités ? C'est sûr. Bonne soirée et merci à tous.

Pascal Beaumard – Animateur / modérateur

Merci, monsieur le maire. Un dernier mot pour Axel Fortin-Larivière. Et avant que tout le monde quitte la salle, n'oubliez pas, 22 septembre à minuit, fin de la concertation. Monsieur Axel Fortin-Larivière.

Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Très rapidement, cette fin de soirée un peu particulière. Parce que je ne vous cacherais pas qu'entre l'aménagement de l'axe à la Coutances, le contournement sud-ouest de Cherbourg, le projet de contournement sud-est d'Avranches et l'aménagement et la modernisation de l'axe Granville Avranches, depuis maintenant 4 ans, dans le cadre de mon mandat, c'est ma 11^e réunion publique. Donc je remercie d'abord Olivier Thirion, ici présent, qui m'a accompagné et qui a fait, on va dire, toutes les explications et qui a fait On va dire une grosse partie aussi de toutes les bonnes informations qui vous ont été données, parce qu'il y a plein de moments où on aurait été, nous, élus, parce que ce n'est pas notre métier, je rappelle, d'avoir été capables de vous répondre. Et je remercie aussi à travers lui tous les services. Je pense à Noémie, qui doit être cachée quelque part, qui est la grande cheffe de projet de PSA, qui, globalement, a travaillé sur tous les dossiers de concertation, sur toutes les études, qui travaille aujourd'hui au quotidien, et ça va compléter. Je vous remercie aussi, vous, parce que vous faites partie, on va dire, des 3, peut-être 4 000 personnes qu'on a pu rencontrer, sans compter tous les gens qui se sont exprimés dans la grande concertation citoyenne auprès des déplacements qu'on a faits dès le début de notre mandature, dans le cadre, effectivement, des engagements qu'on avait faits, où on avait compté aussi, pour pouvoir préparer tous ces moments-là, pour se dire, quelque part, qu'est-ce qu'on vous attendait et qu'est-ce qu'on peut faire réellement ? Je voudrais remercier aussi tous les agents du département, parce que je vois notre photographe, je vois le directeur de services communications, je pense à toutes les personnes au niveau logistique qui ont mis toutes les chaises, qui vont tout ranger quand vous allez être partis. Je remercie aussi les élus à travers la présence de Gaëtan, mais c'est énormément de réunions qu'on a faites avec les élus, c'est 50, peut-être 60, 70 réunions régulières avant d'arriver à ce genre de consultation. C'est tous les ateliers aussi, parce qu'on n'en a pas parlé, mais pendant cette concertation, il y avait plein d'ateliers. On a invité la Chambre de commerce, la Chambre d'agriculture, la maire aussi, les citoyens, les associations, pour la regarder de manière un tout petit peu plus précise, où est-ce qu'il serait bon de faire. Donc c'est énormément de travail. On n'est pas tous tous les jours d'accord. Vous n'êtes pas d'accord entre vous. C'est ce qui fait aussi notre démocratie, c'est ce qui fait quand même qu'on a la chance de s'exprimer, et j'espère franchement qu'on arrivera, parce que c'est vraiment le but, en tout cas c'est pour ça que je me suis moi engagé en tant qu'élu, c'est d'arriver à faire des choses qui ne sont pas parfaites, mais arriver à faire des choses. Voilà. Je vous remercie, je vous souhaite une bonne soirée, puis voilà. Au revoir. Merci, au revoir. Eh bien, on se quitte sous les applaudissements. C'est parfait. Merci beaucoup, bonne soirée à vous toutes et à vous tous. Un dossier terminé. Merci.

*****Fin de la réunion*****