

Avis de l'ADPCR sur le projet d'aménagement routier Saint-Lô-Coutances

Le projet d'aménagement routier Saint-Lô-Coutances étudié par le conseil départemental de la Manche répond à un besoin affiché de désenclavement du Coutançais et de la Côte Ouest du Cotentin. Ce projet ne comporte aucun volet pour le désenclavement ferroviaire tout aussi essentiel. Toute amélioration routière doit être accompagnée en parallèle d'une modernisation de l'axe ferroviaire sous peine d'entrainer une obsolescence accélérée du chemin de fer pourtant essentiel pour l'avenir.

Le trafic moyen quotidien de 14 000 véhicules justifie l'étude d'une solution qui permette de réduire drastiquement le trafic de transit dans Saint-Gilles. Le projet actuel est très impactant pour la commune d'Hébécrevon qui a déjà subi le nouveau tracé de la RN 174. L'hypothèse d'un passage en tunnel ou tranchée couverte sous Saint-Gilles mériterait d'être explorée.

Pour le reste du projet, l'ADPCR considère que des aménagements de quelques créneaux de dépassement et l'aménagement de quelques points considérés comme dangereux seraient suffisants pour améliorer la route et la sécuriser. Le projet actuel qui consomme d'importantes surfaces agricoles, en les artificialisant, est contraire aux objectifs du SRADDET (1).

Dépenser 100 millions pour un gain de quelques minutes n'est plus un projet d'actualité au moment où la prise en compte des enjeux climatiques nécessite de réorienter nos politiques de mobilités. La nécessité de réduire l'empreinte carbone et de diminuer notre consommation d'énergies fossiles est incompatible avec ce projet qui va entraîner une hausse du trafic et une augmentation de la consommation de carburant (sans compter celle liée à l'augmentation de la vitesse limite de 80 km/h à 110 km/h). L'amélioration de la route peut avoir une conséquence sur l'attrait du littoral pour les résidences principales entraînant une hausse des flux domicile-travail vers l'agglomération saint-loise. Le « tout automobile » doit être remis en cause au profit d'un report modal partiel vers les transports en commun à condition de développer une offre actuellement insuffisante pour être attractive ainsi qu'une tarification incitative à l'exemple de ce qui se fait entre Valognes et Cherbourg. L'envolée actuelle des prix des carburants, probablement durable, plaide en faveur de cette alternative.

Les données de l'INSEE montrent qu'une clientèle domicile-travail existe le long de l'axe ferroviaire Saint-Lô-Coutances-Granville. Une offre complémentaire aux trains actuels, avec des arrêts intermédiaires aménagés avec parcs de stationnement voitures/vélos pourrait constituer une alternative crédible (Canisy, Carantilly-Marigny, Cametours, Belval).

La ligne actuelle à voie unique, modernisée récemment, ne permet aucun croisement sur les 30 km entre Saint-Lô et Coutances. Tous les arrêts intermédiaires ont été supprimés dont le dernier en date est Carantilly-Marigny. Cette situation ne permet pas de développer l'offre en heure de pointe. Il faut définir une offre ferroviaire Saint-Lô->Coutances répondant aux besoins de mobilités (abonnés domicile-travail, domicile-études, occasionnels privés loisirs), en prévoyant les investissements nécessaires, réouverture de gares et aménagement de haltes intermédiaires, voies d'évitement pour croisements et signalisation. Cette réflexion doit être également conduite entre Coutances et Folligny en direction de Granville pour intégrer Quettreville et Cérences. Un cadencement à l'heure dans les deux sens entre Caen et Granville est impossible actuellement. Un projet d'aménagement routier plus raisonnable permet de redéployer les crédits du conseil régional, pour aménager l'infrastructure ferroviaire dont c'est la compétence.

Une offre routière fréquente par autocar rapide doit également être envisagée entre Marigny-Saint-Gilles et Saint-Lô ainsi que vers Coutances. Le développement du covoiturage est aussi une piste pour limiter le trafic automobile.

Le projet très positif de voie vélo entre l'échangeur de la Hastonnière et Coutances, peut être réalisé sans lien direct avec le reste du dossier. La voie vélo entre Saint-Gilles et Saint-Lô est tout aussi indispensable.

Toute solution qui permet de limiter l'usage de la voiture pour les mobilités quotidiennes, avec un seul véhicule au lieu de deux pour les ménages, génère un gain de pouvoir d'achat très significatif pour de nombreux foyers tout en ayant un effet positif pour la planète.

(1) Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.